



Большая компания

большой страны

Годовой отчет 2012

Открытое акционерное общество
«Российские железные дороги»



Содержание

ОБЗОР КОМПАНИИ	2	УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ	158
Приветственное слово председателя совета директоров ОАО «РЖД» К.Г. Андросова.....	4	Угрозы и риски деятельности.....	159
Приветственное слово президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина.....	6	Управление финансовыми рисками.....	162
Общие сведения об открытом акционерном обществе «Российские железные дороги»	8	Страхование.....	165
Взаимодействие с органами государственной власти	11		
Организационная структура ОАО «РЖД»	14		
Краткие итоги года и основные корпоративные события	15		
Межвидовая конкуренция: преимущества ОАО «РЖД»	22		
ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	26	ДОЛГОВАЯ ПОЛИТИКА, КРЕДИТНЫЕ РЕЙТИНГИ И ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С ИНВЕСТОРАМИ	166
Виды деятельности.....	27	Долговая политика.....	167
Обзор макроэкономических показателей, влияющих на рынок перевозок	28	Структура долгового портфеля	168
Грузовые перевозки.....	34	Работа с рейтинговыми агентствами, инвесторами и аналитиками	184
Пассажирские перевозки.....	62		
Характеристика и содержание инфраструктуры ОАО «РЖД»	80		
Управление имуществом ОАО «РЖД»	85		
Инновации и технологическое развитие ОАО «РЖД»	88		
Безопасность движения	98		
Международная деятельность и реализация основных международных проектов	104		
СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ	114	КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ	168
Структурная реформа отрасли железнодорожного транспорта ...	115	Система корпоративного управления	169
Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года.....	118	Органы управления и контроля ОАО «РЖД»	170
Основные направления стратегии развития Группы.....	119		
Перспективы развития	122		
Инвестиционная деятельность	124		
ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	136	УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ	204
Основные финансовые результаты	137	Корпоративная социальная ответственность.....	205
Анализ доходов	140	Производственная безопасность	206
Анализ расходов	141	Охрана окружающей среды и ресурсосбережение	208
Закупочная деятельность и работа по оптимизации расходов	145	Управление персоналом	211
Лизинг	148	Реализация коллективного договора	217
Прочие виды деятельности.....	149	Молодежная политика	220
Уплата налогов и сборов	156	Молодежные и оздоровительные программы.....	221
Дивиденды	157	Корпоративная пенсионная система	222
		Благотворительность.....	223

ОБЗОР КОМПАНИИ

*Железные дороги крайне необходимы России...
они, можно сказать,
выданы для нее...
Климат России и ее пространство
содержат их особенно
драгоценными
для нашего Отечества*



П. П. МЕЛЬНИКОВ,
первый министр путей сообщения России,
выдающийся инженер, один из авторов проекта
первой российской магистрали Петербург — Москва

Дороги, пространство, время

Развитие транспорта и особенно, в случае России, железных дорог дает сильнейший импульс роста широкому кругу отраслей и субъектов экономики. Новая стратегия ОАО «РЖД» разрабатывалась с пониманием важности и этой, по сути, государственной важности задачи.

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



Уважаемые господа!

В 2012 году ОАО «РЖД» по инициативе совета директоров было принято важнейшее решение, которое во многом должно предопределить пути его дальнейшего развития, будущее место и роль компании не только на российском, но и на глобальном рынке транспортно-логистических услуг. Это решение о разработке стратегии развития холдинга «РЖД» – системы долгосрочных стратегических целей и приоритетов и способов их достижения.

Принятие этого решения было объективно обусловлено необходимостью реагировать на процессы, динамично изменяющие внешнее окружение. К таковым следует отнести, прежде всего:

эволюцию взглядов государства – единственного акционера компании и, одновременно, регулятора, устанавливающего правила развития и функционирования отрасли железнодорожного транспорта, на целевое состояние отрасли и непосредственно ОАО «РЖД», нашедшую отражение в решениях:

- о согласовании сделки по приобретению ОАО «РЖД» одного из ведущих мировых логистических операторов - компании GEFCO. Это решение акционера о расширении сферы бизнес-оперирования компании и, как следствие, о ее дальнейшем преобразовании из компании железнодорожного перевозчика в глобальную транспортно-логистическую компанию;
- о предоставлении ОАО «РЖД» права изменять уровни тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (тарифного коридора). Это решение регулятора об изменении принципов ценообразования в отношении базовой услуги перевозки, основного метода регулирования сферы железнодорожного транспорта. Целью изменений является формирование условий, обеспечивающих сближение финансовых и экономических интересов владельца инфраструктуры – перевозчика ОАО «РЖД», грузоотправителей и владельцев подвижного состава (операторов). В результате компания получила возможность привлечения

дополнительных объемов грузов за счет оперативного ценового реагирования на изменения рыночной конъюнктуры.

К указанным процессам относится также изменение макроэкономического окружения и усиление межвидовой конкуренции на рынке транспортных-логистических услуг.

На рынке транспортно-логистических услуг наступило время грузоотправителей. Различные виды транспорта, владельцы и операторы подвижного состава, транспортно-логистические компании вступили в жесткую конкурентную борьбу за клиента, за грузовую базу.

Усилением конкуренции обусловлено ускорение процессов глобализации и интеграции на рынке транспортно-логистических услуг. Ведущие, наиболее успешные мировые железнодорожные компании эволюционировали в глобальных игроков транспортно-логистического рынка, способных предложить клиенту комплексную услугу перевозки в формате «от двери до двери» любым видом транспорта, наиболее полно

и точно соответствующую интересам клиента.

Существующий порядок государственного регулирования сферы железнодорожного транспорта во многом ограничивает конкурентные возможности ОАО «РЖД» по сравнению с другими видами транспорта. Компания в силу осуществления своей деятельности в естественно-монопольном секторе и статуса «публичного перевозчика» вынуждена предлагать всем без исключения клиентам совершенно одинаковую по формату, качеству и цене услугу железнодорожной перевозки груза. При этом индивидуальные пожелания клиентов весьма различны – перевозка минимальная по стоимости, перевозка за кратчайшее время, доставка груза в точно обозначенный срок, возможность гарантированной перевозки груза в условиях дефицита пропускной способности инфраструктуры. Выполнение этих требований предполагает различный уровень усилий и соответственно затрат со стороны компании. Но в существующей системе регулирования отрасли уровень клиентоориентированности ограничен.

Компании предстоит изменить действующую бизнес-модель «общесетевого грузового железнодорожного перевозчика» и перейти к модели «транспортно-логистического оператора». При этом интеграция перевозочно-логистической деятельности с владением и управлением инфраструктурой железнодорожного транспорта должна и в будущем оставаться естественным конкурентным преимуществом компании.

Разработка и эффективная реализация долгосрочной стратегии развития компании, определяющей ее стратегические цели и приоритеты, а также практические планы по их достижению, – это способ реагирования на внешние вызовы и залог успешности и в будущем.

Прошедший год был юбилейным, 175-м годом с момента образования российских железных дорог. Невозможно переоценить значение этого, принятого в далеком прошлом, решения. История нашего государства, судьбы большинства граждан нашей страны вот уже почти два века неразрывно связаны с историей становления и развития российских железных дорог.

Уверен, у российских железных дорог есть все основания с оптимизмом смотреть в будущее.

АНДРОСОВ
Кирилл Геннадьевич

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



В минувшем году грузооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» достиг 2,783 триллиона тоннокилометров, погрузка увеличилась до 1,272 миллиарда тонн. По обоим показателям зафиксирован рост по сравнению с 2011 годом на 2,9 и 2,4 процента соответственно, и по обоим показателям ОАО «РЖД» уверенно держит одно из первых мест в мире.

Рост пассажирских перевозок достиг 6,6 процентов, 1,059 миллиарда пассажиров сделали выбор в пользу железных дорог. Еще быстрее растут высоко скоростные пассажирские перевозки, поездами «Сапсан» воспользовались в минувшем году свыше 3 миллионов человек. Железные дороги остаются наиболее доступным видом транспорта для граждан России. Мы ожидаем, что запущенные нами программа микро кредитования при покупке билетов и программа лояльности дополнительно повысят привлекательность железно дорожного сообщения для граждан. Менее чем за полгода в нашу программу лояльности «РЖДБонус» вступили около 100 тысяч человек.

Уважаемые партнеры, коллеги!

2012 год был для нас особенным, юбилейным. 175 лет назад Россия начала массовое строительство железных дорог, заложив основу для мощного индустриального роста, создания единого экономического пространства, развития внешней и внутренней торговли.

Сегодня, как и много лет назад, железные дороги остаются сердцем транспортного комплекса России, обеспечивая растущие потребности ее экономики, ее граждан.

РЕФОРМА СТРУКТУРЫ ОАО «РЖД»

В 2012 году мы в основном завершили структурные преобразования, связанные с переходом от традиционной, преимущественно территориальной системы управления Компанией к современной матричной структуре Группы. Ключевая роль в управлении операционной деятельностью теперь отдается общесетевым специализированным дирекциям, их работа координируется и на региональном, и на федеральном уровне; по всем основным видам деятельности Группы созданы вертикали управления. Аппарат ОАО «РЖД» реорганизован в орган стратегического управления – Корпоративный центр,

а железные дороги преобразуются в региональные центры корпоративного управления.

Дело в том, что в истории российских железных дорог были более беспрецедентные реформы: приватизация 60х годов XIX века и национализация дорог в 80е годы XIX века, советская национализация 1917 года, военные годы.

В процессе реформы в структуре Группы были выделены 85 дочерних и зависимых обществ, совокупные чистые активы обществ, долями и акциями которых владеет ОАО «РЖД», приближаются к 500 млрд рублей. ОАО «РЖД» полностью выполнило целевые показатели по получению доходов от продажи и сдачи в аренду непрофильного и неиспользуемого имущества на сумму около 7,3 млрд рублей.

КРУПНЕЙШИЕ ПРОЕКТЫ

Во Владивостоке в ходе подготовки к саммиту АТЭС в полном объеме выполнены работы по запуску интермодального пассажирского сообщения по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи. Принципиально новые транспортнопересадочные узлы открыты

в Казани к 27й Всемирной летней Универсиаде и в Адлере в ходе подготовки к зимней Олимпиаде в Сочи. Интермодальные системы обеспечивают взаимодополняющие услуги различных видов транспорта. Это подход к формированию транспортных систем будущего, и он значительно повышает привле-

кательность железных дорог, что особенно важно в условиях растущей межвидовой конкуренции на транспорте.

Значительная часть реализуемых Компанией инвестиционных проектов направлена на ликвидацию «узких мест», участков, где ограничения инфраструктуры не позволяют увеличить пропускную способность железнодорожной сети. В частности, мы активизировали работы на Московском железнодорожном узле и, при финансовой поддержке Инвестфонда Российской Федерации, завершили крупнейшее строительство нового Кузнецовского тоннеля на Дальневосточной железной дороге. Ее провозная способность на этом участке в перспективе увеличится почти втрое.

Отмечу, что масштабное строительство, например олимпийских железнодорожных объектов в Сочи, мы ведем, стремясь минимизировать воздействие на окружающую среду.

Ускорить строительство и реконструкцию дорог и оптимизировать инвестиционные затраты Группы позволит регуляторный «сетевой контракт». Он готовится ОАО «РЖД» во взаимодействии с Правительством России и, как мы надеемся, установит государственный заказ в отношении уровня пропускной способности железных дорог, который сегодня, по сути, отсутствует, и определит необходимый объем бюджетных вложений в развитие инфраструктуры.

ОТРАСЛЬ СТАНОВИТСЯ ЭФФЕКТИВНЕЕ

В конце декабря 2012 был принят разрабатываемый ОАО «РЖД» Единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок. Документ регламентирует взаимодействие всех участников перевозок, обеспечивая устойчивость перевозочного процесса и более рациональное использование ими инфраструктуры железнодорожного транспорта, а в конечном счете — снижение транспортных издержек в экономике.

В условиях регулирования тарифов на перевозки и существенного роста цен на ресурсы, потребляемые ОАО «РЖД», финансовая эффективность самой Компании сохраняется на уровне прошлых лет. Тем не менее за счет мероприятий по ресурсосбережению и повышению производительности труда мы поддерживаем рост себестоимости перевозок: сегодня темпы ее роста ниже уровня инфляции.

При этом ОАО «РЖД» остается одним из крупнейших налогоплательщиков в России. В 2012 году денежные перечисления в бюджеты всех уровней превысили 256 млрд рублей.

КАЧЕСТВЕННО НОВЫЙ УРОВЕНЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ КЛИЕНТОВ

Важным событием прошедшего года стало закрытие сделки по приобретению ОАО «РЖД» 75 % акций международного логистического оператора Gefco. Мы ожидаем, что полноценная интеграция этой компании в структуру Группы поможет нам значительно ускорить развитие комплексных транспортнологистических услуг, а в перспективе — вывести российские железные дороги на новый, глобальный уровень.

Результаты года отражены в отчете сухим языком цифр и фактов, но за каждым из них стоят живые люди, проделавшие огромную работу. Я хотел бы поблагодарить всех, кто приложил усилия для стабильного и поступательного развития «Российских железных дорог».

ЯКУНИН
Владимир Иванович



Общие сведения об открытом акционерном обществе «Российские железные дороги»



ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»:

- входит в число самых крупных в мире грузовых перевозчиков (третье место в мире по грузообороту);
- занимает четвертое место в мире в сегменте пассажирских железнодорожных перевозок;
- одна из крупнейших компаний России по объему активов: 4,3 трлн руб. на 31 декабря 2012 года по РСБУ;
- один из лидеров по размеру вклада в экономику России (формирует 1,71 % ВВП по итогам 2012 года);
- пользуется поддержкой Российского государства.

ОАО «Российские железные дороги» учреждено Постановлением Правительства Российской Федерации «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» от 18 сентября 2003 года № 585. В ведение общества были переданы хозяйственные функции МПС РФ (постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 года № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»). Общество приступило к работе с 1 октября 2003 года.



МИССИЯ ОАО «РЖД»

ЗАКЛЮЧАЕТСЯ В ЭФФЕКТИВНОМ РАЗВИТИИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОГО НА РОССИЙСКОМ И МИРОВОМ РЫНКАХ ТРАНСПОРТНОГО БИЗНЕСА, ЯДРОМ КОТОРОГО ЯВЛЯЕТСЯ ЭФФЕКТИВНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАДАЧ НАЦИОНАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ И ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Главные цели ОАО «РЖД»

- Обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом
- Получение прибыли

Стратегические задачи Компании

Увеличение масштаба транспортного бизнеса

Повышение производственно-экономической эффективности

Повышение качества работы и безопасности перевозок

Глубокая интеграция в Евроазиатскую транспортную систему

Повышение финансовой устойчивости и эффективности

Компания на 100 % принадлежит государству и является естественной монополией

85,2 тыс. км

эксплуатационная длина железных дорог

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

43,3 тыс. км

длина электрифицированных железных дорог

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

85,4 %

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

Один из мировых лидеров по размеру грузооборота (2 782,6 млрд ткм по инфраструктуре ОАО «РЖД»).

30,5 %

доля в совокупном пассажирообороте РФ

Один из мировых лидеров в сегменте пассажирских перевозок.

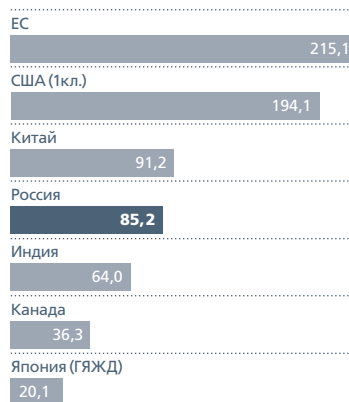
935,7 тыс. человек

численность работников ОАО «РЖД»

Один из крупнейших коммерческих работодателей в России.

Место российских железных дорог¹ среди ведущих мировых железнодорожных систем (2011 г.)

ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ДЛИНА, ТЫС. КМ



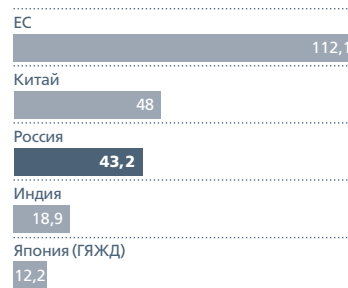
ПАРК ЛОКОМОТИВОВ, ШТ.



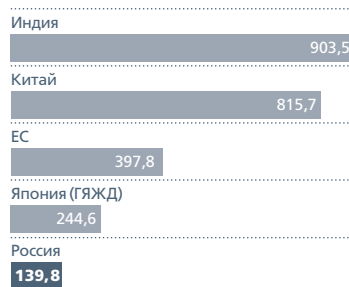
ГРУЗОБОРОТ, МЛРД. ТКМ



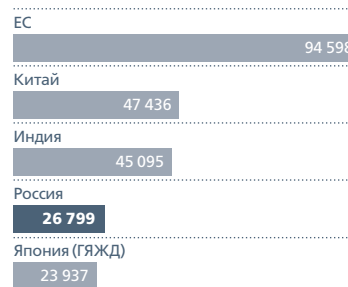
ПРОТЯЖЕННОСТЬ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ ЛИНИЙ, ТЫС. КМ²



ПАССАЖИРОБОРОТ, МЛРД. ПАСС.-КМ



ПАРК ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ, ШТ.



¹ «Группа РЖД» включает в себя ОАО «РЖД» и его дочерние общества
² Данные по Китаю за 2012 год

Взаимодействие с органами государственной власти



Ключевые темы во взаимодействии ОАО «РЖД» с органами государственной власти в 2012 году

Разработка долгосрочной Стратегии развития Группы «РЖД»

Определение приоритетов инвестиционных проектов ОАО «РЖД»

Финансирование инвестиционных проектов, связанных с развитием инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, обеспечением безопасности перевозок, обновлением подвижного состава

Отработка модели долгосрочного регулирования тарифов на грузовые и пассажирские перевозки

Участие в подготовке документов, связанных с реформой отрасли железнодорожного транспорта

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ

В 2012 году государство выделило ОАО «РЖД» целевое финансирование на строительство объектов к XXII зимним Олимпийским играм 2014 года в г. Сочи, на реализацию проекта «Развитие транспортной системы г. Москвы и Московской области». За счет государственных средств продолжаются работы по строительству железнодорожных путей и электрификации участка Выборг – Приморск – Ермилово, он будет использоваться для организации грузовых перевозок в связи с созданием скоростного сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки. Выделено также финансирование на развитие инфраструктуры станции Гремячая Азово-Черноморского транспортного узла.

Кроме того, ОАО «РЖД» получило субсидии на проведение работ по капитальному ремонту объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

За счет средств Инвестиционного фонда РФ финансируются проекты «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Бусловская Октябрьской железной дороги» и «Реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань», инициаторами которых выступило ОАО «РЖД».

ВЫДЕЛЕНИЕ ПРИОРИТЕТНЫХ ПРОЕКТОВ

Строительство высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург (ВСМ) и модернизация Байкало-Амурской магистрали названы среди первоочередных проектов на совещании по перспективам развития железнодорожной инфраструктуры, проходившем 26 апреля 2012 года на Рижском вокзале. Президент В. В. Путин напомнил, что по этим проектам требуется безотлагательно решить вопрос о финансировании.

Решено создать межведомственную рабочую группу по вопросам развития железнодорожного транспорта и проработать, в том числе, приоритетность инвестиционных проектов ОАО «РЖД» до 2020 года и вопрос о расширении источников их финансирования.

В среднесрочной перспективе, как и прежде, основной упор будет сделан на проектах, связанных с обеспечением безопасности перевозочного процесса, обновлением железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава.

Среди важных долгосрочных проектов — развитие Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), системы транспортных связей между странами — участниками Таможенного союза и Единого экономического пространства России, Белоруссии, Казахстана.

РАСШИРЕНИЕ ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Рассматриваются возможности привлечения средств Пенсионного фонда РФ и Фонда национального благосостояния, а также выпуска инфраструктурных облигаций.

Основные принципы финансирования на долгосрочный период:

- обновление основных фондов компании — за счет амортизационных отчислений;
- реализация коммерчески эффективных проектов, окупаемых на горизонте до 10 лет — за счет заемных средств;
- реализация проектов, достигающих окупаемости на горизонте до 30 лет — за счет инфраструктурных облигаций;
- реализация коммерчески неэффективных проектов — на уровне государственной поддержки.

По итогам совещания под руководством В. В. Путина на Рижском вокзале в апреле 2012 года с участием ОАО «РЖД» и ключевых министерств и ведомств были приняты решения о необходимости перехода на долгосрочное тарифное планирование и использование средств ПФР и ФНБ для финансирования железнодорожной инфраструктуры.

ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

По итогам совещания в г. Кемерово 5 августа 2012 года по поручению председателя Правительства РФ Д. А. Медведева министерствам совместно с ОАО «РЖД» поручено разработать предложения по внедрению методологии долгосрочного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте.

При разработке прогноза социально-экономического развития РФ на 2013—2015 годы Минэкономразвития поручено исходить из индексации тарифов в 2013 году — до 7 %, а начиная с 2014 года — не выше инфляции.

ПРОЧИЕ ВИДЫ ПРЯМОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ

На прежнем уровне остались объемы финансирования по Постановлению Правительства Российской Федерации от 17.10.2011 г. № 844 на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении. В 2012 году, как и в 2011 году, на данные цели из федерального бюджета было выделено 25 млрд руб.

Средства на перевозки новых автомобилей выделяются как часть поддержки автомобилестроительных компаний России и предусмотрены федеральным законом о бюджете. В 2012 году размер этого вида поддержки составил 2 774,6 млн руб.

Кроме того, средства господдержки (в общей сумме 1 млрд руб.) направляются:

- на защиту инфраструктуры железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства;
- на компенсацию потерь в доходах от установления исключительных тарифов на перевозку зерна и продуктов мукомольно-крупяной промышленности;
- на компенсацию потерь в доходах от регулирования тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах);
- на компенсацию потерь в доходах от перевозки льготных категорий граждан — школьников и студентов.

ПРОЕКТЫ ЗАКОНОВ И НОРМАТИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

Совместно с Минтрансом РФ подготовлен и внесен в Правительство РФ проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». Законопроекты уточняют правовое регулирование хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте и нацелены на совершенствование рыночных механизмов.

Проект Федерального закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» разработан в целях комплексного решения вопросов, связанных с обеспечением транспортной безопасности в части осуществления досмотровых мероприятий.

Проект Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, подготовленный совместно с Минэкономразвития, рассмотрен на

заседании правительственной Комиссии по транспорту и связи (председатель — зампред Правительства РФ А. В. Дворкович) и получил поддержку Общественной палаты РФ. Концепция закрепляет госзаказ, как механизм финансирования комплекса пригородных железнодорожных пассажирских перевозок и услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. На субъекты РФ возлагаются безусловные обязательства по определению экономически обоснованного уровня тарифов на перевозку пассажиров и компенсации потерь в доходах пригородных пассажирских компаний, возникающих вследствие государственного регулирования тарифов. Кроме того, Концепция предусматривает совершенствование законов, регулирующих ответственность за безбилетный проезд на железнодорожном транспорте.

Реализация Концепции позволит существенно повысить качество услуг пригородного пассажирского железнодорожного транспорта, пользователями которого являются более 10 млн человек.

152,1 млрд руб.

объем господдержки ОАО «РЖД» в 2012 году

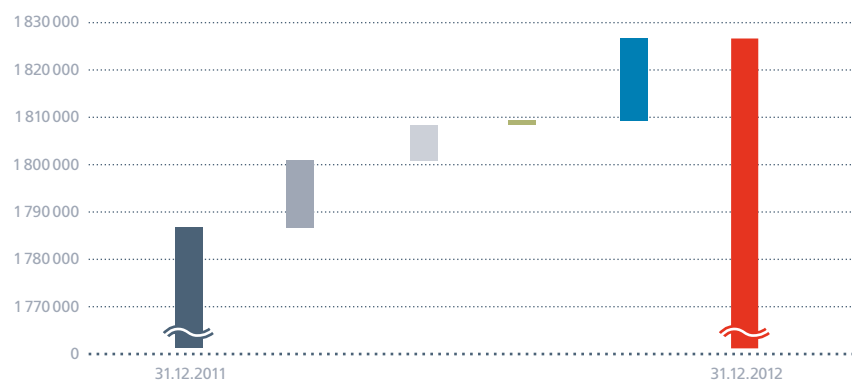
Из них 25 млрд руб. — компенсация потерь в доходах, возникающих в результате госрегулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении

73,4 млрд руб.

инвестиции ОАО «РЖД» в проекты, связанные с выполнением поручений Правительства РФ

ОАО «РЖД» полностью выполнило все целевые задачи, по реализации проектов, связанных с поручениями Правительства РФ.

ИЗМЕНЕНИЯ В УСТАВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



Размер уставного капитала Общества на 31.12.2011 г.	1 786 716 млн руб.
Создание объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к XXII зимним Олимпийским играм и XI зимним Паралимпийским играм 2014 года в г. Сочи	14 497 млн руб.
Комплексная реконструкция, строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг — Приморск — Ерилово	7 500 млн руб.
Для развития инфраструктуры станции Гремячая	825 млн руб.
На реализацию мероприятий по развитию транспортного комплекса Московского региона	17 338 млн руб.
Уставный капитал ОАО «РЖД» на конец 2012 года	1 826 877 млн руб.

Уставный капитал ОАО «РЖД» на конец 2012 года составил 1 826 877 млн руб.

Дополнительно к этому в IV квартале 2012 года ОАО «РЖД» были размещены акции в пользу Российской Федерации на сумму 60 832, 676 млн руб. в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2012 года № 2427-р, но данные изменения в уставе Компании будут зарегистрированы в налоговых органах в 2013 году.

Указанные денежные средства подлежат использованию:

- в размере 34 925,94 млн руб. — в целях создания объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к XXII зимним Олимпийским играм и XI зимним Паралимпийским играм 2014 года в г. Сочи;
- в размере 25 906,736 млн руб. — в целях реализации мероприятий по развитию транспортного комплекса Московского региона.

Организационная структура ОАО «РЖД»

Укрупненная организационная структура ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2012 года¹:
материнская компания и подконтрольные дочерние и зависимые общества, сформированные по территориальному и функциональному признакам



¹ Организационная структура Группы «Российские железные дороги» представлена с учетом всех изменений, принятых на заседаниях Совета директоров ОАО «РЖД» в 2012 году, и по состоянию на 31.12.2012 г. может не совпадать с перечнем филиалов и представительств ОАО «РЖД» согласно приложению к уставу ОАО «РЖД» на соответствующую дату.

Краткие итоги года и основные корпоративные события

Структурные преобразования

ЗАДАЧИ:

Сформировать конкурентоспособную корпоративную структуру, обеспечить хозяйственное управление единой производственной инфраструктурой дорог и централизованное диспетчерское управление.

В ОТРАСЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА:

- в основном выполнена Программа структурной реформы железнодорожного транспорта;
- государство определило принципы долгосрочного финансирования инфраструктурных проектов в отрасли;
- Группа разработала модель регуляторного (сетевого) контракта и Концепцию развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом

В ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»:

- завершен крупный этап реформы управления, затронувший более 1 000 структурных подразделений и 360 тыс. работников – с 1 октября начала работать в полном объеме Центральная дирекция инфраструктуры;
- созданы вертикали управления по всем основным видам деятельности;
- железные дороги функционируют как региональные центры корпоративного управления.

Инфраструктурные проекты

ЗАДАЧИ:

В условиях бюджетных ограничений обеспечить расшивку как минимум «узких мест», развивать технологии скоростных пассажирских перевозок, повысить эффективность перевозок грузов.

В производство железнодорожного подвижного состава вовлечены 22 головных предприятия и более 500 смежников. В структуре машиностроения железнодорожное машиностроение растет опережающим темпом.

ЛИКВИДАЦИЯ «УЗКИХ МЕСТ»:

- расширены подходы к портам Новороссийска (Черное море), Усть-Луги (Финский залив), Ванино и Советской Гавани (Татарский пролив Японского моря);
- продолжаются работы по расширению выходов в Китай через Забайкальск;
- завершена реконструкция Кузнецовского тоннеля на БАМе, пропускная способность участка вырастет втрое;
- начата модернизация крупнейшего в России Московского железнодорожного узла.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ:

- открыты интермодальные транспортные узлы во Владивостоке и в Сочи;
- Группа ведет строительство транспортной инфраструктуры для зимних Олимпийских игр в Сочи.
- Скоростные перевозки:
 - поезда «Сапсан» с момента их запуска перевезли 7 млн человек, поезда «Аллегро» – более 70 тыс. человек;
 - по заказу ОАО «РЖД» запущена локализация электропоездов «Ласточка» (Siemens Desiro RUS);
 - по заказу ОАО «РЖД» началось производство скоростных пассажирских электропоездов ЭП20.

ОАО «РЖД» закупило электропоезда «Гранит», способные водить сверхтяжелые поезда.

Краткие итоги года и основные корпоративные события (продолжение)

Международное сотрудничество

ЗАДАЧИ:

Реализация транзитного потенциала России, интеграция национальной сети железных дорог в Евроазиатскую транспортную систему.

- ОАО «РЖД», АО «НК «Казакстан темир жолы» и ГО «Белорусская железная дорога» создают Объединенную транспортно-логистическую компанию (ОТЛК).
- С железнодорожными администрациями Австрии, Словакии и Украины прорабатывается проект нового евразийского транспортного коридора с продлением железной дороги с шириной колеи 1 520 мм до Братиславы и Вены и создания в районе Вены / Братиславы международного логистического центра.
- Продолжается реконструкция участка железной дороги Хасан (РФ) – Раджин (КНДР).
- Открыто движение по железнодорожной линии Тебриз – Азаршахр (Иран).
- ОАО «РЖД» реализует проекты по развитию и модернизации железнодорожной инфраструктуры Сербии и Армении. Прорабатываются возможности проектов в Никарагуа, Эквадоре, Намибии, Кувейте, Эфиопии, Кении, Индии, Вьетнаме, Индонезии.
- Проекты развития железнодорожных и мультимодальных перевозок (в т. ч. железнодорожно-паромных) реализуются совместно с партнерами в Казахстане, Украине, Беларуси, Финляндии, Словакии, Германии, Китае.
- Президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин единогласно избран председателем Международного союза железных дорог на 2013–2014 годы с возможностью пролонгирования полномочий еще на два года.
- Президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин награжден орденом «За заслуги перед Итальянской Республикой» степени Великого Офицера.

Инновации

ЗАДАЧИ:

Обновление технологической базы для развития основной деятельности Компании.

- На выполнение НИОКР направлено более 7 млрд руб. (0,53 % от выручки ОАО «РЖД»).
- ОАО «РЖД» — одна из немногих компаний в России, где уровень расходования средств на НИОКР соответствует среднему мировому.
- В 2012 году созданы инновационные решения в сферах:
 - развития интеллектуальных систем управления перевозочным процессом;
 - управления качеством услуг;
 - мониторинга состояния основных средств и производственных процессов;
- разработан Единый сетевой технологический процесс, обеспечивающий технологии перевозок в рыночных условиях.
- по заказу ОАО «РЖД» в России локализовано производство современных скоростных пассажирских поездов и новых магистральных электропоездов. Компания закупит к 2016 году 625 электропоездов.

Социальная ответственность

ЗАДАЧИ:

Уровень корпоративной социальной ответственности соответствует масштабу и географии деятельности ОАО «РЖД», статусу национального перевозчика и одной из крупнейших компаний России.

В СФЕРЕ ЭКОНОМИКИ:

- сохраняет позиции одного из мировых лидеров транспортного рынка;
- финансирует ключевые инвестиционные проекты в России и за рубежом в интересах России и ОАО «РЖД»;
- формирует 1,71 % ВВП Российской Федерации;
- перечислило в бюджеты всех уровней налоги на сумму 256 млрд руб;
- выплатило дивиденды по итогам 2011 года в размере 4 205 млн рублей.

В СФЕРЕ ЭКОЛОГИИ:

- выбирает экологичные технологии, ведет экологически ответственное новое строительство;
- инвестировало в проекты с экологической составляющей 2,4 млрд руб., направило 2,9 млрд руб. на мероприятия по охране окружающей среды и ресурсосберегающие мероприятия;
- достигает целевых показателей снижения давления на окружающую среду.

В СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЕ:

- один из крупнейших коммерческих работодателей в России;
- соблюдает обязательства по Коллективному договору и Отраслевому соглашению организаций железнодорожного транспорта;
- направило на выполнение обязательств по Коллективному договору в период с 2005 по 2012 годы 623 млрд руб.;
- повышает выплаты сотрудникам в соответствии с темпами роста производительности труда и инфляцией;
- обеспечивает нуждающихся сотрудников жильем, предоставляет субсидии на его приобретение;
- обеспечивает дополнительное медицинское и пенсионное страхование;
- стимулирует здоровый образ жизни, поддерживает развитие массового и детского спорта;
- финансирует одну из лучших футбольных команд страны — ФК «Локомотив».

ОАО «Российские железные дороги» обеспечило в 2012 году рост важнейших производственных показателей и выполнение всех инвестиционных программ при сохранении финансовой устойчивости.

1 366,0 млрд руб.

доходы ОАО «РЖД» от основной деятельности в 2012 году

Годовой прирост доходов от основной деятельности составил 77,7 млрд руб. (+6,0 % к прошлому году).

272,0 млрд руб.

прибыль до вычета расходов по уплате налогов, процентов и амортизации (EBITDA)

В 2011 году этот показатель был ниже (271,4 млрд руб.). Однако чистая прибыль ОАО «РЖД» по итогам 2012 года понизилась на 2,7 млрд руб. к прошлому году, что в первую очередь связано с мерами по тарифному регулированию отрасли железнодорожного транспорта.

3 488,9 млрд руб.

стоимость чистых активов ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2012 года

Годовой прирост стоимости чистых активов — 121,3 млрд руб. (+3,5 %). Совокупные чистые активы обществ, долями и акциями которых владеет Группа «РЖД», приближаются к 500 млрд руб.

КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» ЗА 2010–2012 ГГ.¹

1,3 %

от числа занятых в экономике работают в ОАО «РЖД»

Компания – один из крупнейших коммерческих работодателей в России.

4,5 %

прирост производительности труда в 2012 году

Экономически обоснованное соотношение между темпами роста производительности труда и реальной заработной платы.

2,4 %

прирост реальной заработной платы работников

Фактический прирост среднемесячной заработной платы – 7,6 % (до 36 124 руб.).

Показатели	Единицы измерения	2010	2011	2012
ОБЪЕМНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ				
Погрузка	млн т	1 205,8	1 241,5	1 271,9
Грузооборот, в т. ч.:	млрд ткм	2 501,8	2 704,8	2 782,6
– без вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии	млрд ткм	2 011,3	2 127,8	2 222,4
– в вагонах иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии	млрд ткм	490,5	576,9	560,2
Пассажиروоборот	млрд пасс-км	138,9	139,8	144,6
Предоставление услуг инфраструктуры, в т. ч.:	млн ваг-км	5 576,2	5 637,2	5 558,8
– в дальнем следовании	млн ваг-км	4 262,4	4 323,0	4 252,1
– в пригородном сообщении	млн ваг-км	1 313,8	1 314,2	1 306,7
ПОКАЗАТЕЛИ ОПЕРАЦИОННОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ				
Участковая скорость	км/ч	41,2	37,1	36,0
Оборот грузового вагона	суток	13,44 ¹	14,40	15,49
Средний вес грузового поезда	т	3 867	3 868	3 891
Прирост производительности труда	%	+17,4	+17,5	+4,5
СОБСТВЕННЫЕ СРЕДСТВА, АКТИВЫ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
Валюта баланса	млрд руб.	3 798,0	4 135,6	4 330,8
Внеоборотные активы	млрд руб.	3 542,2	3 765,2	4 031,7
Оборотные активы	млрд руб.	255,8	370,4	299,1
Капитал и резервы	млрд руб.	3 164,4	3 361,5	3 481,8
Долгосрочные обязательства	млрд руб.	303,3	316,9	427,8
Краткосрочные обязательства	млрд руб.	330,3	457,2	421,2
Стоимость чистых активов	млрд руб.	3 169,1	3 367,6	3 488,9
ИНВЕСТИЦИИ				
Размер инвестиционного бюджета	млрд руб.	317,4	395,4	480,1

¹ Данные за 2010 год не согласуются с бухгалтерской отчетностью за 2010 год, поскольку содержат корректировки, подробное описание которых дано в приложении.

14,1 млрд руб.

чистая прибыль в 2012 году

Чистая прибыль в сравнении с 2011 годом уменьшилась на 2,7 млрд руб.

4,2 млрд руб.

дивиденды по итогам 2011 года

100 % акций ОАО «РЖД» принадлежит государству.

256 млрд руб.

налоги в бюджеты всех уровней в 2012 году

ОАО «РЖД» – крупнейшая организация-налогоплательщик в России.

Показатели	Единицы измерения	2010	2011	2012
ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ				
Доходы всего	млрд руб.	1 195,1	1 288,3	1 366,0
Доходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд руб.	1 079,3	1 109,1	1 206,5
– От грузовых перевозок	млрд руб.	936,2	1 003,1	1 089,3
– Предоставление услуг инфраструктуры ¹	млрд руб.	88,4	87,2	96,7
– Предоставление услуг локомотивной тяги ¹	млрд руб.	11,8	11,4	12,4
– От пассажирских перевозок	млрд руб.	42,9	7,4	8,1
Доходы от прочих видов деятельности	млрд руб.	115,8	179,2	159,5
Расходы всего	млрд руб.	1 084,2	1 215,6	1 298,6
Расходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд руб.	986,4	1 050,8	1 151,5
– От грузовых перевозок	млрд руб.	796,1	933,2	1 017,4
– Предоставление услуг инфраструктуры ¹	млрд руб.	86,2	102,2	118,8
– Предоставление услуг локомотивной тяги ¹	млрд руб.	8,8	8,4	9,1
– От пассажирских перевозок	млрд руб.	95,3	7,0	6,2
Расходы от прочих видов деятельности	млрд руб.	97,8	164,7	147,1
Прибыль всего	млрд руб.	110,9	72,8	67,4
Прибыль от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд руб.	92,9	58,3	54,9
– От грузовых перевозок	млрд руб.	140,1	69,9	71,9
– Предоставление услуг инфраструктуры	млрд руб.	2,2	-15,0	-22,1
– Предоставление услуг локомотивной тяги	млрд руб.	3,0	3,0	3,2
– От пассажирских перевозок	млрд руб.	-52,4	0,4	1,9
Прибыль от прочих видов деятельности	млрд руб.	18,0	14,5	12,5
Результат от прочих доходов и расходов	млрд руб.	15,0	3,8	-1,3
– Результат от продажи акций дочерних и зависимых обществ	млрд руб.	6,9	66,3	33,9
– Субсидии	млрд руб.	54,2	1,9	23,2
EBITDA ²	млрд руб.	324,2	271,4	272,0
Прибыль (убыток) до налогообложения	млрд руб.	125,9	76,6	66,2
Чистая прибыль	млрд руб.	74,8	16,8	14,1
Рентабельность по чистой прибыли	%	6,6	1,3	1,0

¹ Доходы и расходы от предоставления услуг инфраструктуры и локомотивной тяги в части пассажирских перевозок и работ с маневровым парком локомотивов.

² EBITDA – прибыль до вычета расходов по уплате налогов, процентов и амортизации.

ОПЕРАЦИОННЫЕ ИТОГИ ГОДА

СТРУКТУРА ДОХОДОВ ПО ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, МЛРД РУБ.



Грузовые перевозки	1 089,3	79,7 %
Услуги инфраструктуры	96,7	7,1 %
Услуги локомотивной тяги	12,4	0,9 %
Пассажирские перевозки	8,1	0,6 %
Прочее	159,5	11,7 %

СТРУКТУРА РАСХОДОВ ПО ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, МЛРД РУБ.



Грузовые перевозки	1 017,4	78,3 %
Услуги инфраструктуры	118,8	9,1 %
Услуги локомотивной тяги	9,1	0,7 %
Пассажирские перевозки	6,2	0,5 %
Прочее	147,1	11,3 %

... Подробнее о результатах операционной деятельности читайте на стр. 28

Грузовые перевозки

ОАО «РЖД» осуществляет погрузочно-разгрузочную деятельность, транспортировку грузов по железнодорожным путям общего и необщего пользования, а также предоставляет услуги хранения грузов, в том числе находящихся под таможенным контролем.



- С учетом перевозок грузобагажа перевезено 1 440 млн т грузов, на 3,2 % больше, чем в 2011 году;
- грузооборот (без вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии) превысил уровень 2011 года на 4,4 % и составил 2 222,4 млрд ткм;
- объем погрузки экспортных грузов составил 1 123 тыс. т в сутки (32 % от общего объема перевозок); в сравнении с 2011 годом экспортная погрузка увеличилась на 2,8 %, в сравнении с докризисным 2007 годом – на 5,3 %.

Доходы от грузовых перевозок

1 089,3
млрд руб.

Расходы по грузовым перевозкам

1 017,4
млрд руб.

... ПОДРОБНЕЕ НА СТР. 36

Услуги локомотивной тяги

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



- Среднесуточный пробег локомотива составил 585,4 км (–1,4 %). Сокращение достигнуто за счет оптимизации оборота парка грузовых вагонов операторов-собственников подвижного состава;
- рост доходов от услуг локомотивной тяги к уровню прошлого года +8,6 %;
- среди поставляемых локомотивов значительную часть составляют инновационные серии с асинхронным тяговым приводом: электровозы 2ЭС10 «Гранит», 2ЭС5, тепловозы 2ТЭ25А «Витязь», а также пассажирский двухсистемный электровоз ЭП20.

Доходы от услуг предоставления локомотивной тяги

12,4
млрд руб.

Расходы по услугам предоставления локомотивной тяги

9,1
млрд руб.

... ПОДРОБНЕЕ НА СТР. 62

Услуги инфраструктуры

Предоставление клиентам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг; предоставление железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих обществу; работы по эксплуатации, содержанию и ремонту инфраструктуры.



- Доходы от предоставления услуг инфраструктуры выросли по сравнению с 2011 годом на 9,5 млрд руб. (+10,9 %);
- суммарный объем ремонтов составил 10,4 тыс. км;
- выполнен капитальный ремонт и модернизация 7,3 тыс. км железнодорожного пути;
- протяженность участков со сверхнормативным тоннажем и сроком эксплуатации сократилась на 426 км и к началу 2013 года составляла 20,54 тыс. км (16,5 % от развернутой длины главных путей).

Доходы от услуг предоставления инфраструктуры

96,7
млрд руб.

Расходы по услугам предоставления инфраструктуры

118,8
млрд руб.

... ПОДРОБНЕЕ НА СТР. 82

Пассажирские перевозки

ОАО «РЖД» осуществляет перевозку пассажиров на пригородных поездах, поездах дальнего следования, по ряду международных маршрутов; а в Москве, Сочи и Владивостоке — перевозку пассажиров на аэроэкспрессах до главных аэропортов.



- Пассажирооборот возрос до 144,6 млрд пасс-км (+3,4 %), в том числе:
 - в дальнем следовании – 113 млрд пасс-км (+ 2,3 %),
 - в пригородном сообщении – 31,6 млрд пасс-км (+7,8 %);
- на инфраструктуре железных дорог ОАО «РЖД» отправлено 1 058,8 млн пассажиров, в том числе:
 - в дальнем следовании – 116,6 млн пассажиров;
 - в пригородном сообщении – 942,2 млн пассажиров.

Доходы от пассажирских перевозок

8,1
млрд руб.

Расходы по пассажирским перевозкам

6,2
млрд руб.

... ПОДРОБНЕЕ НА СТР. 64

Прочие виды деятельности

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



- Доходы компании от прочих видов деятельности в сопоставимых условиях выросли на 5,9 млрд. руб. (+4,0 %);
- Компания работает над повышением эффективности услуг социальной сферы. Убытки Компании от предоставления данного вида услуг к 2011 году сократились на 0,4 млрд руб. (–14,1 %).

Доходы от прочих видов деятельности

159,5 млрд руб.

Расходы от прочих видов деятельности

147,1
млрд руб.

... ПОДРОБНЕЕ НА СТР. 87

Межвидовая конкуренция: преимущества ОАО «РЖД»



Преимущества железных дорог

Низкая сравнительная
себестоимость перевозок грузов

Высокая доля рынка грузоперевозок
в настоящее время

Развитая сеть железных дорог
в крупных деловых центрах страны

Самый безопасный вид транспорта

Явные преимущества перед
авиацией в перевозках пассажиров
на расстояния до 700 км

Потенциальные преимущества
в грузоперевозках при условии
развития логистических
компетенций

Обеспечение перевозки массовых
грузов

Обеспечение транзитных перевозок
грузов между Востоком и Западом

Воздушный транспорт – основной конкурент железных дорог в сегменте пассажирских перевозок. Но рынок остается интересным для ОАО «РЖД»: скоростные пассажирские поезда по ряду направлений выигрывают в конкуренции с авиацией. В сегменте грузовых перевозок железные дороги конкурируют с автомобильным транспортом, но и здесь у них есть неоспоримые преимущества.

Рост пассажиропотока, обслуживаемого авиатранспортом, отмечается с октября 2009 года. Хотя в структуре перевозок пассажиров на долю авиации приходится всего 0,4 %, в структуре российского пассажирооборота доля авиатранспорта значительна — 41,3 % в 2012 году — и она быстро растет: +13,6 п. п. за последние три года.

Пассажирооборот авиации быстрее всего растет в международном сообщении, что связано как с ростом дальности полетов, так и с увеличением количества российских участников на международных линиях. По итогам 2012 года доля воздушного транспорта выросла на 3,8 п. п. до 41,3 %, тогда как доля железнодорожного транспорта напротив снизилась, хотя и незначительно — на 0,9 п. п. до 30,5 %.

Эту динамику определяют не только рост доходов населения, но и гибкие тарифы авиакомпаний, а также государственная политика. Федеральный бюджет субсидирует авиаперелеты из Восточной Сибири и с Дальнего Востока, лизинговые платежи авиакомпаний, выделяет субсидии субъектам Российской Федерации, поддерживая региональные и местные перевозки воздушным транспортом.

В результате в сегменте перевозок на расстояния свыше 1,5 тыс. км доля авиаперевозок стабильно растет за счет железнодорожного транспорта, и по ряду направлений накопленный разрыв оказался весьма значительным. К примеру, на маршруте Москва — Новосибирск (2 891 км) за 11 лет пассажирооборот на железной дороге снизился на 73,8 % при средней стоимости проезда чуть менее 10,5 тыс. руб. (2011 год, купейный вагон), а доля авиаперевозок выросла с 58 до 89 % при цене авиабилета всего 7 тыс. руб. (2011 год, эконом-класс).

По данным Министерства транспорта, железнодорожный транспорт имеет явные преимущества на дистанциях до 700 км, сохраняет конкурентоспособность на расстояниях до 1,5 тыс. км в основном за счет ценового фактора и становится менее приоритетным на дистанциях свыше 2 тыс. км из-за больших временных затрат на проезд.

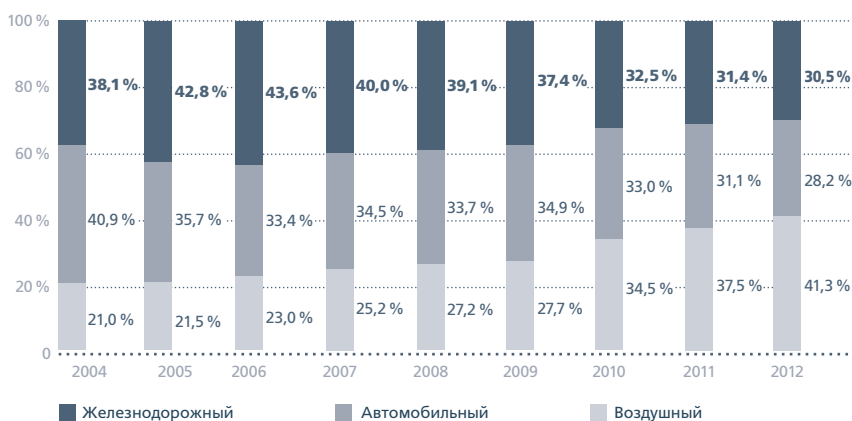
473,7 млрд пасс-км

пассажирооборот транспорта общего пользования РФ в 2012 году

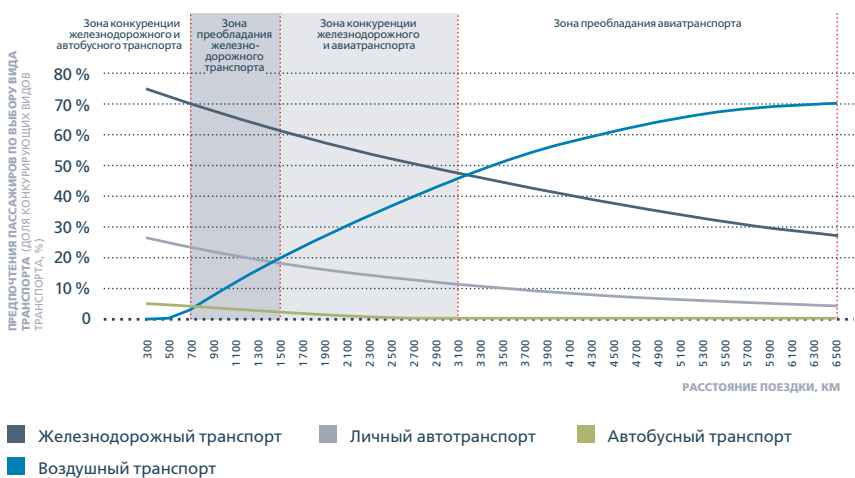
1 058,8 млн человек

количество пассажиров, воспользовавшихся услугами железнодорожного транспорта в 2012 году

СТРУКТУРА ПАССАЖИРООБОРОТА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, %



ПРЕДПОЧТЕНИЯ ПАССАЖИРОВ ПО ВЫБОРУ ВИДА ТРАНСПОРТА (ДОЛЯ КОНКУРИРУЮЩИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, %)



Создание узловых аэропортов (хабов), увеличивающих объемы перевозок на 30–40 %, развитие парка самолетов малой вместимости для региональных перевозок и самолетов повышенной вместимости для международных перевозок могут сократить зону лидерства железнодорожного транспорта до расстояний в 1 000–2 000 км. Однако в этом случае для железнодорожного транспорта открываются новые ниши, связанные, в частности, с развитием интермодального пассажирского сообщения.

В 2012 году «Федеральная пассажирская компания», дочерняя структура «РЖД», запустила прямые поезда до Ниццы и Парижа, после чего пассажирооборот на этих маршрутах вырос в 2,5 раза. Так что у железных дорог есть неплохой потенциал развития и в международном сегменте пассажирских перевозок. При условии качественного сервиса, железные дороги остаются привлекательным видом транспорта даже в Европе, где отлично развито авиационное и автомобильное сообщение.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ



ОАО «РЖД» — один из ведущих перевозчиков пассажиров дальнего следования на «пространстве 1520».

Кроме того, российские железные дороги перевозят пассажиров (в прямом и транзитном сообщении) по 39 международным маршрутам в 19 стран Европы и Азии, не входящих в «пространство 1520». В том числе: в европейские страны — Австрию, Болгарию, Венгрию, Германию, Италию, Монако, Польшу, Румынию, Сербию, Словакию, Финляндию, Францию, Хорватию, Чехию, Черногорию, Швейцарию, в страны Азии — Китай, Монголию, Северную Корею.

Поезда и беспересадочные вагоны в международном сообщении обслуживаются как российскими железными дорогами, так и железными дорогами Польши, Финляндии, Монголии, Китая, Северной Кореи.

В 2012 году по инициативе «Федеральной пассажирской компании» (дочернего предприятия ОАО «РЖД») открыт новый международный пассажирский маршрут: Петрозаводск — Йоэнсуу (Финляндия).

В марте 2012 года «Федеральная пассажирская компания» по предложению Гильдии путешествий и туризма Великобритании представила перспективные проекты международных маршрутов ОАО «РЖД» в Палате лордов парламента Великобритании.

МЕЖВИДОВАЯ КОНКУРЕНЦИЯ НА РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Развивая логистические компетенции и используя уникальные возможности, которые дает монопольное положение, ОАО «РЖД» может успешно конкурировать в сегменте перевозок высокодоходных грузов.

ОАО «РЖД» занимает уникальное монопольное положение по ряду направлений, грузов и расстояний. Это специфика России. Ни в одной стране мира, включая сопоставимые по территории США и Китай, железные дороги не имеют такого преобладания по сравнению с другими видами транспорта. Это абсолютно объективный фактор, снижающий межвидовую конкуренцию в сегменте перевозок грузов.

Действительно, доля железнодорожного транспорта в грузообороте российской транспортной системы велика и существенно выросла за последние годы — с 39,5 % в 2004 году до 44 % в 2012 году.

Тем не менее железные дороги ощущают возрастающее давление со стороны других видов транспорта — трубопроводного, водного, автомобильного, — работающих на рыночных условиях. Это конкурентное давление в особенности заметно в сегменте перевозок высокодоходных грузов.

К 2012 году значительно усилилась конкуренция между железнодорожным и автомобильным транспортом: растет парк большегрузных автомобилей, которые используются для доставки тяжелых грузов на дальние расстояния, например от Санкт-Петербурга до Красноярска.



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

При этом надо заметить, что правила и законы, регламентирующие работу железнодорожного транспорта по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и грузов, несравнимо строже федеральных правил, в соответствии с которыми работает автомобильный бизнес. Так что повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта является не только отраслевой, но и общегосударственной задачей.

Для ОАО «РЖД» доставка грузов «от двери поставщика к двери потребителя» — новый формат. Переход к нему требует, прежде всего, усиления компетенций в области логистики товародвижения. Приобретение логистической компании Gefco позволит ОАО «РЖД» быстрее продвигаться в этом направлении.

В 2012 году специалисты ОАО «РЖД» разработали Концепцию размещения терминально-логистических центров в России, реализация которой позволит организовать регулярное грузовое движение между терминалами и крупными городами. В Компании создан комитет по развитию транспортно-логистического бизнеса, который возглавил президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин. Разрабатывается также концепция формирования транспортно-логистического бизнес-блока.

Переход на регулярное грузовое движение предусматривает встраивание автомобильного транспорта в общий перевозочный процесс на начальной и конечной миле. Он не только создаст железным дорогам конкурентное преимущество перед другими видами транспорта, но и позволит оптимизировать ключевые ресурсы перевозочного процесса: локомотивы, локомотивные бригады, количество используемых вагонов и другие.

44 %

доля железнодорожного транспорта в грузообороте всей российской транспортной системы

С 2004 года доля железнодорожного транспорта выросла на 4,5 п.п.

ОБЗОР РЕЗУЛЬТАТОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Виды деятельности

Предоставление инфраструктуры



РЖД является единственным владельцем железнодорожной инфраструктуры общего пользования

Предоставление услуг локомотивной тяги



РЖД является монопольным поставщиком локомотивной тяги

Грузовые перевозки



РЖД является общесетевым публичным перевозчиком грузов

Пассажирские перевозки



Группа предоставляет услугу перевозки пассажиров на дальних маршрутах (200 км +) и, через пригородные пассажирские компании, созданные совместно с регионами, услуги пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом

Логистическая деятельность



Комбинация уникальных активов и уникальных технологий, позволяющих обеспечить полный цикл логистических услуг с помощью:

- Gefco
- ТрансКонтейнер
- РЖД Логистика
- РейлТрансАвто

Дополнительные услуги



- Ремонт и обслуживание подвижного состава
- Железнодорожное машиностроение
- Телекоммуникационные и ИТ-услуги
- Социальная сфера

Обзор макроэкономических показателей рынка, влияющих на рынок перевозок



Основные факторы, влияющие на рыночные позиции ОАО «РЖД»

Политика государства в отношении тарифов на услуги Компании

Потенциал роста грузооборота

Наличие инфраструктурных возможностей и подвижного состава для освоения объемов перевозок

Эффективность использования инфраструктуры и производительность подвижного состава

Динамика и уровень конкуренции между Группой и другими участниками рынка (внутривидовая и межвидовая конкуренция)

Объемы деятельности ОАО «РЖД» традиционно зависят от макроэкономической динамики России и, в условиях усиления интеграционных процессов, от состояния мировой экономики.

В 2012 году рост мировой экономики, по оценке МВФ, составил +3,1 %. Глобальная экономика серьезно замедлилась, даже в сравнении с не самым успешным 2011 годом (+3,9 %).

Прогнозы роста мирового ВВП в течение 2012 года последовательно снижались, отражая ухудшение ожиданий: в апреле МВФ предполагал годовой рост на уровне +3,5 %, в октябре — уже +3,3 %.

ОЭСР также снизил прогнозируемую динамику ВВП с +3,4 % в мае до +2,9 % в ноябре. В 2012 году замедлялся рост как развитых экономик, так и развивающихся. Еврозона не могла справиться с долговыми проблемами. Китай, экономика которого росла почти два десятилетия подряд, накопил ряд нерешенных задач и столкнулся со снижением спроса со стороны развитых стран. Волна экономических проблем достигла Индии, а также стран Центральной и Восточной Европы.

+3,1 %

рост мировой экономики в 2012 году по оценке МВФ

+2,5 %

рост мировой торговли в 2012 году по оценке МВФ

Еще заметнее снизились темпы роста мировой торговли — с 6,0 % в 2011 году до 2,5 % по итогам 2012 года, что было обусловлено, в первую очередь, усугублением долгового кризиса в еврозоне и замедлением темпов роста ВВП Китая.

Самым проблемным регионом, в контексте экономического развития, стала еврозона, вступившая в рецессию на фоне кризиса в сфере государственного долга многих входящих в нее стран. ВВП еврозоны в 2012 году сократился, –0,6 %, при этом глубина спада усиливалась от квартала к кварталу. Объем промышленного производства в годовом исчислении также сокращался в течение всего года, достигнув максимального снижения в IV квартале. По итогам года промышленное производство в еврозоне сократилось на 2,4 % (к 2011 году), уровень безработицы вырос на 1,1 п. п. до 11,8 %.

В Китае темпы экономического роста по итогам года замедлились до 7,8 % (против 9,3 % в 2011 году) — это самый низкий показатель за 13 лет. При этом ухудшилась и динамика внешней торговли Китая, причем замедлились темпы роста и экспорта, и импорта, что негативно повлияло на экономики многих стран мира, в том числе России, поскольку Китай является ее крупнейшим торговым партнером. Объем китайского экспорта по итогам 2012 года увеличился на 7,9 % в годовом исчислении против 20,3 % в 2011 году, импорта — на 4,3 % против 24,9 %.

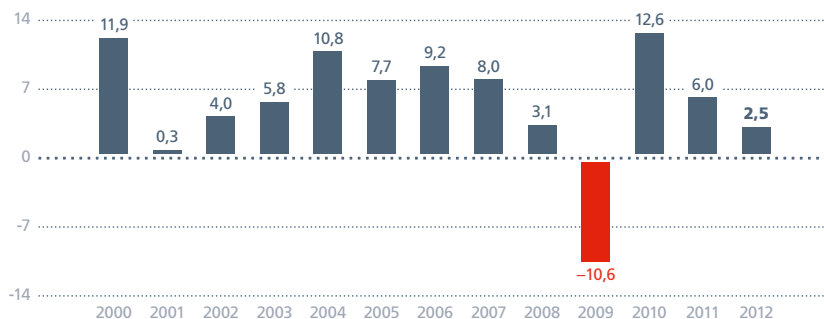
Структура мировой экономики постепенно меняется, а вслед за перемещением «центров силы» меняется и направление глобальных товарных потоков.

ТЕМПЫ РОСТА ВВП МИРА В ЦЕЛОМ, РАЗВИТЫХ И РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН В 2000–2012 ГГ., % К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ



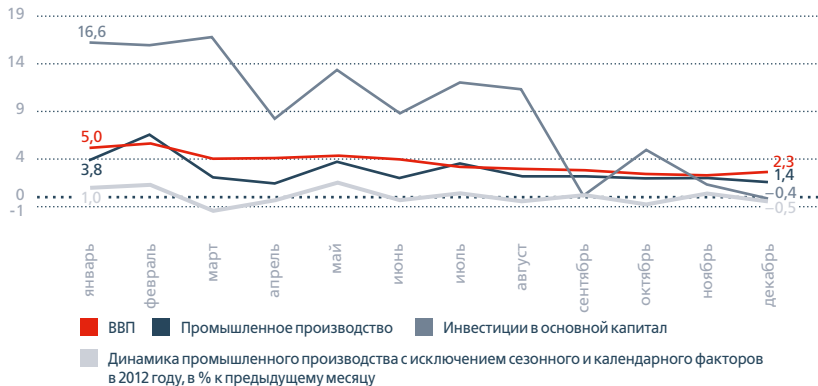
Источник: Международный валютный фонд

ТЕМПЫ РОСТА МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ В 2000–2012 ГГ., % К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ



Источник: Международный валютный фонд

ТЕМПЫ РОСТА МИРОВОГО ВВП, ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА И ИНВЕСТИЦИЙ В ОСНОВНОЙ КАПИТАЛ В 2012 Г., % К АНАЛОГИЧНОМУ ПЕРИОДУ 2011 Г.



Источник: Мониторинг об итогах социально-экономического развития Российской Федерации в 2012 году.

В РОССИИ: ТЕМПЫ РОСТА ВВП ЗАМЕДЛЯЮТСЯ

В I полугодии 2012 года ситуация в российской экономике была еще относительно стабильной, но во II полугодии тенденция к замедлению темпов роста большинства важнейших макроэкономических показателей существенно усилилась.

По итогам 2012 года ВВП прибавил +3,4 % (в 2011 году было +4,3 %). Годовой объем ВВП в текущих ценах составил 62,6 трлн руб. Эксперты отмечают, что основным фактором экономического роста в 2012 году в России был рост внутреннего спроса.

Несмотря на замедление мировой экономики, объемы российского экспорта и импорта достигли в 2012 году рекордных значений, однако темпы роста этих показателей значительно упали: экспорт товаров вырос на +2,4 % (против +31,3 % в 2011 году), импорт — на +5,4 % (в 2011 году на +29,7 %).

На темпы экономического роста негативно повлиял, в частности, неурожай: зерна из-за засухи собрали значительно меньше, чем в очень благоприятном 2011 году. В целом объем продукции сельского хозяйства сократился на -4,7 % после роста на +23 % в 2011 году.

Прирост объемов промышленного производства составил лишь +2,6 % против +4,7 % в предшествующем году. В декабре значение было минимальным (+1,4 % в годовом исчислении). Об усилении негативных тенденций в промышленном производстве говорили и независимые эксперты. Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) отмечал нарастание разрыва между спросом и производством: индекс «ИПЕМ-производство» вырос за год на +3 %, тогда как индекс «ИПЕМ-спрос» — всего на +0,4 %.

В условиях существенного замедления спроса на промышленную продукцию предприниматели не стремятся наращивать инвестиции в производственные мощности. Прирост инвестиций в основной капитал в 2012 году составил +6,6 % против +10,8 % в 2011 году. В декабре 2012 года инвестиции в основной капитал и вовсе уменьшились на 0,4 % в годовом исчислении, достигнув годового минимума. При этом в начале 2012 года темпы роста показателя превышали 16 %.

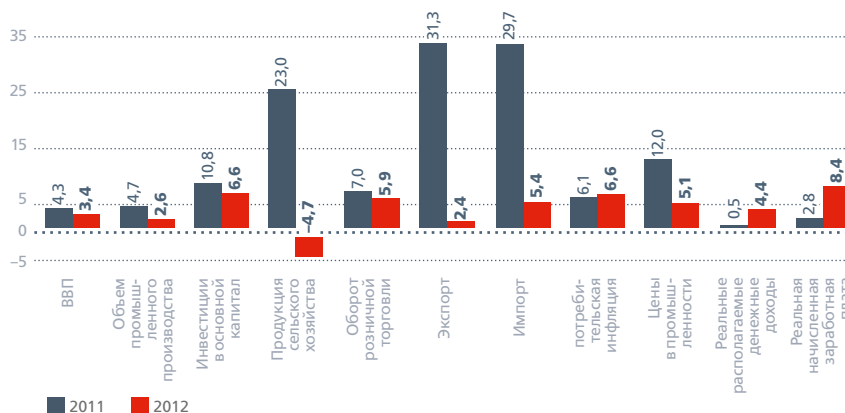
В 2013 году Минэкономразвития России ожидает относительно невысоких темпов экономического роста: +2,4 % (прогноз сделан в апреле 2013 года).

Риски существенного замедления экономического роста отмечают и авторитетные международные организации. В июне 2013 года снизил прогноз роста ВВП России на текущий год МВФ — с 3,4 % до 2,5 %. Пересмотрел в сторону ухудшения свой прогноз и Всемирный банк: новый уровень роста ВВП 2,3 %. Падение темпов роста российского ВВП ожидается в связи с сокращением внешнего спроса и снижением мировых цен на нефть — основной экспортный товар.

По данным ГП «ЦДУ ТЭК», экспорт нефти из России в дальнейшем зарубежье в физическом выражении в январе — мае 2013 года снизился на -2 % в годовом исчислении, а средняя цена российской нефти Urals упала на -7 % до 107,2 долл. за баррель. Риски дальнейшего снижения мировых цен на нефть сохраняются.

Сокращение объемов экспорта из России обуславливает снижение валютной выручки экспортеров, что повышает риск инфляции из-за удорожания импорта и может негативно повлиять на стабильность финансовых рынков.

ПРИРОСТ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РОССИИ В 2011–2012 ГГ., % К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ



Источник: Международный валютный фонд

РИСКИ ОАО «РЖД» ВОЗРАСТАЮТ В СЛУЧАЕ СУЩЕСТВЕННОГО УХУДШЕНИЯ ДИНАМИКИ РОССИЙСКОГО ВВП

Неопределенность в мировой экономике и нестабильная экономическая динамика в России создают риск замедления темпов роста объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом или, в случае значительного ухудшения ситуации в экономике, сокращения объемов перевозок, что, в свою очередь, может негативно воздействовать на доходы ОАО «РЖД».

Государственная тарифная политика: новые правила в отношении ОАО «РЖД»

Основные изменения в тарифном регулировании перевозки грузов произойдут в 2013 году в связи с унификацией тарифной политики стран – участниц Единого экономического пространства. Кроме того, с 2013 года ОАО «РЖД» получило право использовать механизм гибкого тарифного регулирования.

С 1 ноября вступил в силу приказ ФСТ России об унификации тарифов на порожний пробег универсальных полувагонов и платформ, а также специализированных платформ для перевозки лесоматериалов длиной менее 19,6 метров, независимо от ранее перевезенного груза. Уход от практики, когда стоимость транспортировки порожних вагонов зависела от класса и рода ранее перевозимых в них грузов, позволил улучшить технологическую обстановку на сети: количество порожних полувагонов и платформ, заадресованных на станции дорог после выгрузки высокодоходных грузов, снизилось почти в два раза, что свидетельствует об уменьшении встречного порожнего пробега.

УНИФИКАЦИЯ ТАРИФОВ СТРАН – УЧАСТНИЦ ЕЭП

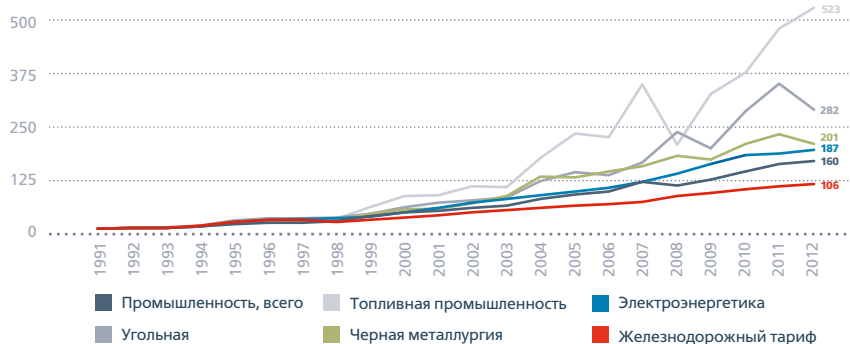
Российская Федерация, Республика Беларусь и Республика Казахстан продолжили работу в рамках Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики.

Соглашение подписано в декабре 2010 года и предусматривает унификацию тарифов стран по видам сообщений (экспортный, импортный и внутригосударственный тарифы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов). При этом при внутренних перевозках действует тариф страны, а при перевозках между странами – участниками Соглашения или транзитом через их территорию в третьи страны, применяются унифицированные тарифы соответствующей страны. Положение вступило в силу с 1 января 2013 года.

Унификация тарифов была завершена в 2012 году. Российская Федерация обеспечила реализацию международных договоренностей и с января 2013 года перевозки грузов осуществляются в соответствии с единой методологией построения тарифов (раздел 2 Прейскуранта №10-01).

В декабре 2012 года Евразийская экономическая комиссия одобрила Правила доступа к услугам инфраструктуры и Правила оказания услуг инфраструктуры в рамках Единого экономического пространства, теперь они должны пройти согласование в органах государственной власти стран – участниц Соглашения.

ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ЦЕН И ТАРИФОВ С 1991 Г. ПО 2012 Г., РОСТ К ДЕКАБРЮ 1990 Г., РАЗ



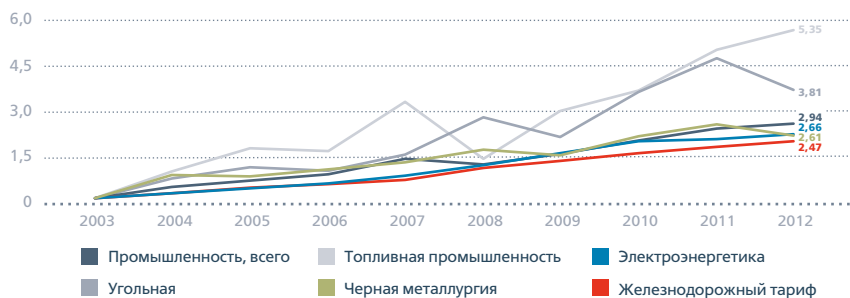
Источник: Росстат России и статистическая отчетность ОАО «РЖД»

106,0

индекс тарифа на грузовые перевозки в 2012 году

По данным Росстата индекс цен промышленных производителей составил 105,1 (декабрь 2012 года к декабрю 2011 года).

ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ЦЕН ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ И ТАРИФОВ С 2003 Г. (РОСТ К ДЕКАБРЮ 2002 Г., РА3)



Источник: Росстат России и статистическая отчетность ОАО «РЖД»

Кроме того, в декабре 2012 года приказами ФСТ России были утверждены Методика определения ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта, Порядок и условия применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней), а также ценовые пределы для среднесетевых условий.

ОАО «РЖД» в 2013 году может использовать механизм гибкого тарифного регулирования — от 0,872 до 1,134 (приказ от 21 декабря 2012 года № 423-т/З).

В Прейскурант № 10-01 включены длительно действующие исключительные тарифы для исключения несбалансированности доходной базы ОАО «РЖД» вследствие унификации тарифов по видам сообщения.

ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ГРУЗОВЫЕ И ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В 2012 ГОДУ

В 2012 году были увеличены тарифы:

- на грузовые железнодорожные перевозки (в среднем по году на +6 %);
- пассажирские перевозки в дальнем следовании в регулируемом сегменте (плацкартные и общие вагоны) +10 %;
- в дерегулированном сегменте (вагоны купе и СВ) +5 %.

Для справки: индекс потребительских цен в 2012 году вырос на +5,1 % (в среднем за год).

В настоящее время вагонная составляющая за пользование подвижным составом собственников не подлежит регулированию и устанавливается ими самостоятельно. Сложившиеся рыночные цены привели к тому, что стоимость перевозки грузов вагонами собственников превышает тарифы, предусмотренные Прейскурантом № 10-01 для общего парка.

ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ НИЗКИХ ТАРИФОВ: ДОРОГИ ПО СУТИ СУБСИДИРУЮТ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

В отношении федерального железнодорожного транспорта продолжают действовать ограничительные меры тарифного регулирования. Фактически это привело к субсидированию других отраслей экономики за счет железных дорог и вылилось в дефицит инвестиционных ресурсов в отрасли железнодорожного транспорта.

Для сравнения: за период с 1991 года по 2012 год железнодорожные тарифы были проиндексированы в 106 раз.

За это же время цены в промышленности выросли:

- в целом — в 162 раза;
- в топливной промышленности в 561 раза;
- в угольной промышленности в 320 раза;
- в черной металлургии в 215 раз;
- в электроэнергетике в 176 раз.

Дефицит инвестиционных ресурсов, необходимых для воспроизводства и развития основных фондов дорог, привел к значительным перегрузкам на ряде направлений, что в итоге создает сложности уже и для самих промышленных предприятий.

Транспортная составляющая в цене готовой продукции снижается

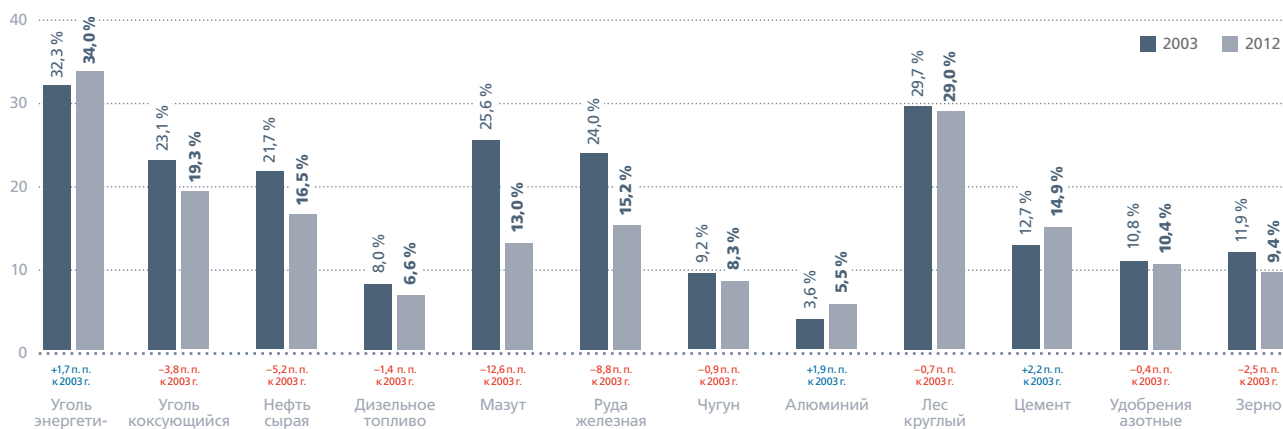
Рост цен в большинстве отраслей промышленности опережает рост железнодорожных тарифов, что приводит к снижению транспортной составляющей в цене продукции, перевозимой железнодорожным транспортом.

Вместе с тем, доля логистических издержек в ВВП России остается непомерно высокой: около 20-24 % против 10 % в западных странах, что связано, прежде всего, с архаичной и неэффективной организацией внутренней логистики компаний и транспортно-логистической системы России в целом, огромными расстояниями, нерациональным размещением производственных мощностей.

СНИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ В ЦЕНЕ ПЕРЕВОЗИМЫХ ТОВАРОВ ЗА ПЕРИОД С 2003 Г. ПО 2012 Г.



ИЗМЕНЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ В 2012 Г. (РАСЧЕТ ПО ТАРИФУ ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ОАО «РЖД»)¹



Источник: Федеральная служба государственной статистики

¹ Изменение уровня транспортной составляющей в декабре 2012 года к 2003 году

Грузовые перевозки



Грузооборот железнодорожного транспорта России в 2012 году увеличился на 2,9 % до 2 782,6 млрд ткм. Динамика роста в течение года постепенно замедлялась: с +12 % в январе до снижения на –2,5 % в декабре, что стало результатом замедления темпов роста промышленного производства и сокращения инвестиций в основной капитал. Оба макроэкономических показателя сильно влияют на объемы перевозки грузов железнодорожным транспортом.

5 055,4 млрд ткм

общий грузооборот в 2012 году в России

По данным Росстата, в 2012 году грузооборот транспорта в России вырос на 2,9 % по сравнению с 2011 годом.

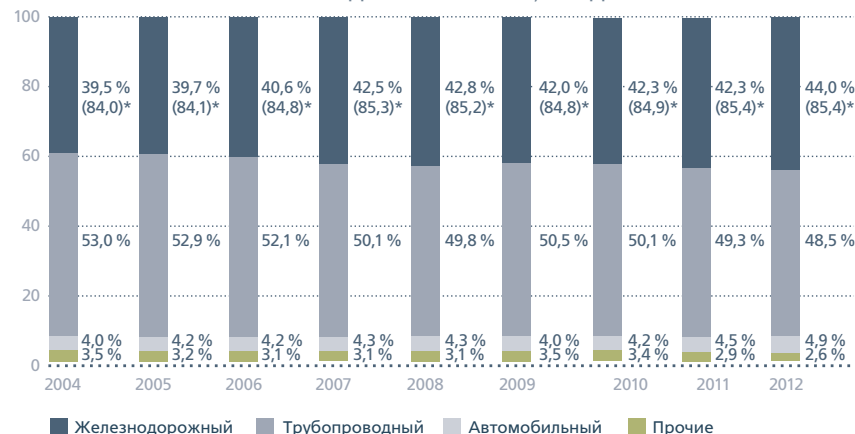
85,4 %

доля железнодорожного транспорта (без учета трубопроводного)

Это один из самых высоких показателей в мире.



СТРУКТУРА ГРУЗОБОРОТА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, МЛРД ТКМ



* доля РЖД без учета трубопроводного транспорта.

Источник: Федеральная служба государственной статистики

44 %

доля железнодорожного транспорта

В структуре грузооборота транспортной системы страны доля возросла на 0,7 п. п. к 2011 году.

ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЙ ГРУЗОБОРОТА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, 2012 Г. К 2011 Г., %



ОАО «РЖД» обеспечило увеличение объемных показателей перевозок. При росте промышленного производства в стране в 2012 году на 2,6 % погрузка возросла на 2,4 % и составила порядка 1 271,9 млн т.

Основной вклад в рост погрузки в последние годы вносит экспорт через российские порты, динамика внутригосударственных перевозок серьезно отстает даже от докризисного уровня. В результате по отдельным направлениям экспортных перевозок сеть железных дорог работала на пределе пропускных способностей, а на Дальнем Востоке загрузка сети на 30 % превысила максимальные значения за всю историю российских железных дорог.

При достаточно значимом росте объемных показателей перевозок в 2012 году ОАО «РЖД» обеспечило чуть меньший вклад в ВВП — 1,71 % против 1,77 % в 2011 году — наглядное свидетельство существенного снижения транспортной нагрузки на экономику и создания условий для развития других отраслей экономики за счет сдерживания роста тарифов железнодорожной компании, а по сути дела — за счет недофинансирования железнодорожной инфраструктуры.

Динамика объемов грузовых перевозок ОАО «РЖД»



ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК, ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Показатели	Единицы измерения	2011	2012	Изменения 2012 г. к 2011 г.	
				+/-	%
Погрузка	млн т	1 241,5	1 271,9	30,40	+2,4 %
– погрузка в среднем в сутки	тыс. т	3 401,5	3 475,0	73,5	+2,2 %
Ткм брутто, в т. ч.:	млн ткм брутто	4 066 311	4 210 447	144 136	+3,5 %
– электротягой	млн ткм брутто	3 469 882	3 594 259	124 377	+3,6 %
– теплотягой	млн ткм брутто	596 429	616 187	19 758	+3,3 %
Приведенная работа	млрд ткм	2 844,6	2 927,2	82,62	+2,9 %
Грузооборот, в т. ч.:	млрд ткм	2 704,8	2 782,6	77,85	+2,9 %
– без вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии	млрд ткм	2 127,8	2 222,4	94,55	+4,4 %
– вагоны иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии	млрд ткм	576,9	560,2	–16,71	–2,9 %
Статическая нагрузка	т/вагон	60,42	60,77	0,36	+0,6 %
Участковая скорость движения грузового поезда	км/ч	37,1	36,0	–1,10	–3,0 %
Техническая скорость	км/ч	46,5	45,2	–1,30	–2,8 %
Простой грузового вагона на одной технической станции	ч	8,31	9,18	0,87	+10,5 %
Среднесуточная производительность грузового локомотива	тыс. ткм. бр.	1 812	1 791	–21,00	–1,2 %
Среднесуточный пробег локомотива	км	593,6	585,4	–8,20	–1,4 %
Средний вес грузового поезда	т	3 868	3 891	23,00	+0,6 %
Оборот грузового вагона	сут.	14,40	15,49	–1,09	–7,0 %

ГРУЗОБОРОТ



Основные тенденции

Грузооборот и объемы погрузки на железной дороге растут и превысили докризисный уровень

Грузопотоки продолжают концентрироваться на направлениях, ведущих к российским портам

Темпы роста грузооборота опережают темпы роста погрузки

Сохраняется государственное регулирование тарифов

Грузооборот наиболее объективно характеризует загрузку инфраструктуры и интенсивность работы Компании. По итогам 2012 года показатель достиг своего максимального уровня за всю историю Российской Федерации.

В 2012 году грузооборот ОАО «РЖД» (без учета порожнего пробега вагонов иных собственников) на +6,3 % превысил соответствующий показатель докризисного 2007 года, но и на +13 % превысил уровень 1992 года.

При этом объемы погрузки в 1992 году на +21 % превышали объемы 2012 года. ОАО «РЖД» сегодня работает в зоне максимальных технологических нагрузок.

2 222,4 млрд ткм

грузооборот в 2012 году

Грузооборот железнодорожного транспорта без учета порожнего пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии в России вырос на 4,4 % по сравнению с 2011 годом.

Грузооборот электрифицированных линий (к 1992 году) возрос на +26 %, а тепловозных — это, как правило, широтные направления — сократился в 2 раза, что указывает на крайне высокую неравномерность загрузки инфраструктуры.

Наибольший прирост грузооборота приходится на железные дороги Востока — от Красноярской до Дальневосточной. На указанном полигоне грузооборот увеличился к 2011 году на +5,7 %, а к 2007 году — на +32 %.

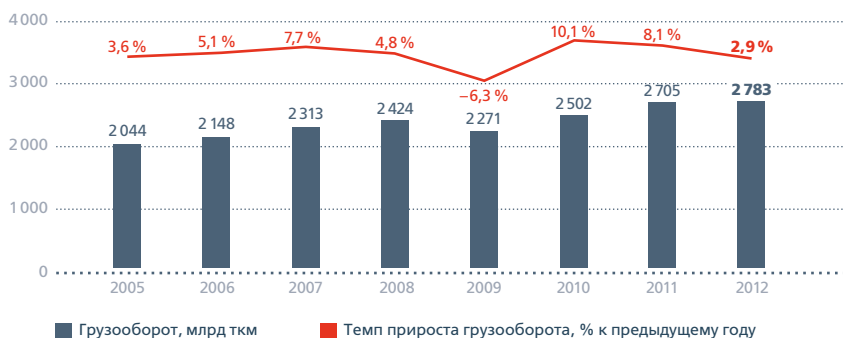
В последние годы темпы роста грузооборота опережают темпы роста погрузки. Динамику соотношения показателей определяет прежде всего дальность перевозок грузов, а она достигла исторически максимального уровня: 1 546 км (в 1,5 раза выше, чем в 1992 году), что связано с изменением экономических условий и ростом экспортных перевозок.

Грузопотоки продолжают концентрироваться на направлениях, ведущих к российским портам. В результате коэффициент загрузки ряда участков достиг максимально возможного уровня и для организации беспрепятственного движения поездов по ним необходимы масштабные инвестиции в развитие инфраструктуры.

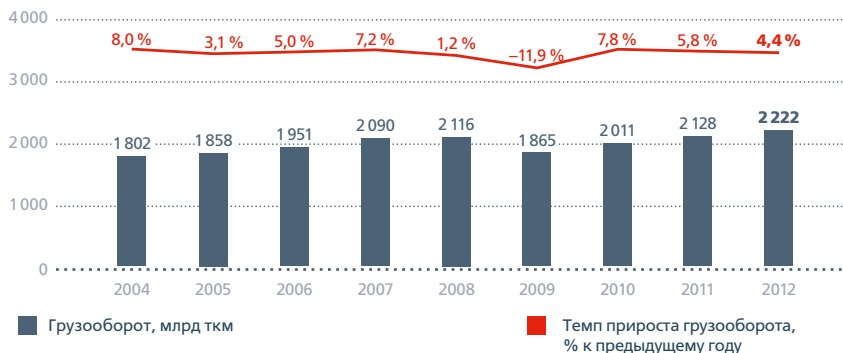
С 2003 года, когда было образовано ОАО «РЖД», перевозки в порты Азово-Черноморского бассейна увеличились на +41 %, а в порты Северо-Запада и Дальнего Востока — в 2,1 раза. На тенденцию к росту перевозок в эти порты не повлияло даже замедление экономики.

Увеличение грузооборота во внутрироссийском сообщении в 2012 году было ниже (+2,3 %), чем в международном (+6,2 %).

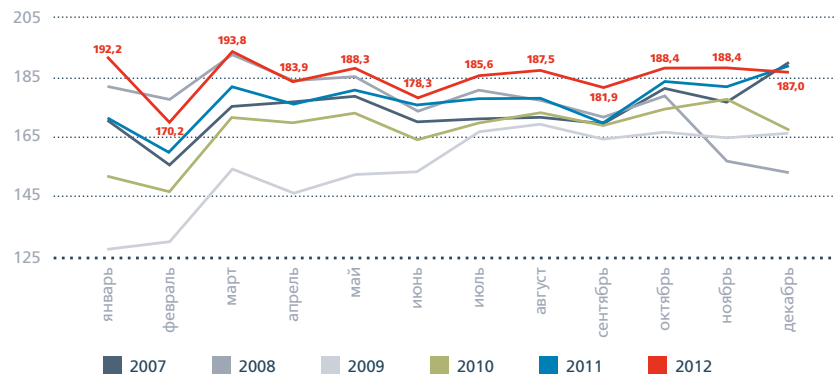
ГРУЗООБОРОТ (С УЧЕТОМ ПОРОЖНЕГО ПРОБЕГА ВАГОНОВ ИНЫХ СОБСТВЕННИКОВ), МЛРД ТКМ



ГРУЗООБОРОТ (БЕЗ УЧЕТА ПОРОЖНЕГО ПРОБЕГА ВАГОНОВ ИНЫХ СОБСТВЕННИКОВ), МЛРД ТКМ

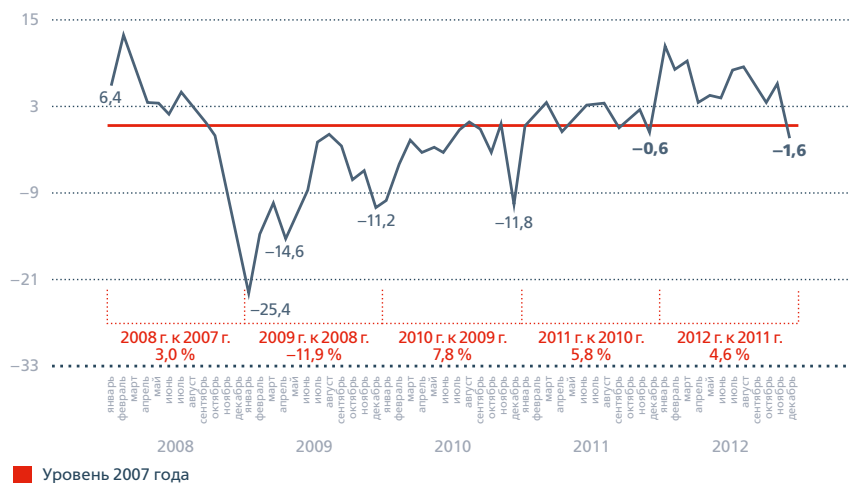


ДИНАМИКА ГРУЗООБОРОТА НЕТТО (ПОМЕСЯЧНО), МЛРД ТКМ





ПОМЕСЯЧНАЯ ДИНАМИКА ГРУЗОБОРОТА НЕТТО ОТНОСИТЕЛЬНО ДОКРИЗИСНОГО УРОВНЯ (% К СООТВЕТСТВУЮЩЕМУ МЕСЯЦУ 2007 Г.)



Структура грузооборота изменилась незначительно. Доля перевозок внутри России снизилась с 45 % до 44,1 %, соответственно, доля международных перевозок возросла до 55,9 %.

Изменения в структуре грузооборота связаны как с увеличением объемов экспортных перевозок, так и с ростом их дальности: доля экспортных перевозок в общем объеме грузооборота возросла до 48,4 % (+0,8 п. п.).

СТРУКТУРА ГРУЖЕНОГО ГРУЗОБОРОТА, %

2012	44,1	4,9	48,4	2,6
2011	45,0	5,0	47,6	2,4
2010	45,3	4,6	47,9	2,2
2009	44,6	3,5	49,9	2,0

- Внутренние
- Импорт
- Экспорт
- Транзит

44,1 %

Доля перевозок внутри Российской Федерации в 2012 году

55,9 %

Доля международных перевозок в 2012 году

АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ СРЕДНЕЙ ДАЛЬНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

В 2012 году средняя дальность перевозок грузов увеличилась на 18,5 км (+1,2 %), достигнув рекордного значения 1 546 км.

Средняя дальность перевозок увеличилась на +6,1 км за счет изменения структуры перевозок и еще на +12,4 км за счет изменения по видам сообщения.

Наибольшее влияние на рост средней дальности по видам сообщения оказал экспорт через порты (+ 31,5 км). Увеличение средней дальности по родам грузов произошло в основном за счет каменного угля (+15,2 км) и нефтяных грузов (+8,5 км).

Сдерживающим фактором роста средней дальности является снижение дальности перевозок минерально-строительных грузов (–13,5 км).

ФАКТОРНЫЙ АНАЛИЗ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В 2011–2012 ГГ. ПО ВИДАМ СООБЩЕНИЯ

Вид сообщения	Средняя дальность, км		Абсолютное изменение средней дальности, км	Темп роста средней дальности, %	Структура объемов перевозок по видам сообщений, %		Влияние изменения структуры перевозок по видам сообщений, км	Влияние изменения средней дальности перевозок по видам сообщений, км	Суммарное влияние каждого вида сообщений, км
	2011 г.	2012 г.			2011 г.	2012 г.			
Внутрироссийские перевозки	1 125,0	1 123,8	–1,2	99,9	61,1	60,6	–5,2	–0,7	–5,9
Импорт через порты	4 032,8	4 668,8	+636,1	115,8	0,7	0,6	–4,1	+3,5	–0,6
Импорт через погранпереходы	675,6	665,8	–9,8	98,5	7,4	7,6	+1,1	–0,7	+0,4
Транзит	1 693,9	1 749,8	+56,0	103,3	2,2	2,3	+2,4	+1,3	+3,7
Экспорт через порты	2 892,9	2 939,3	+46,3	101,6	15,5	16,3	+23,9	+7,6	+31,5
Экспорт через погранпереходы	2 109,7	2 121,8	+12,1	100,6	13,2	12,6	–12,1	+1,5	–10,5
ИТОГО	1 527,0	1 545,6	+18,5	101,2	100,0	100,0	+6,1	+12,4	+18,5

ФАКТОРНЫЙ АНАЛИЗ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ В 2011–2012 ГГ. ПО РОДАМ ГРУЗОВ

Вид сообщения	Средняя дальность, км		Изменение, км	Структура объема перевозок, %		Изменение, км	Влияние изменения дальности по родам грузов на изменение средней дальности, км	Влияние изменения структуры объема перевозок на изменение средней дальности, км	Суммарное влияние каждого груза, км
	2011 г.	2012 г.		2011 г.	2012 г.				
ВСЕГО	1 527,0	1 545,6	+18,5	100,0	100,0	–	+33,2	–14,7	+18,5
Каменный уголь	2 157,4	2 219,2	+61,8	24,2	24,2	–	+14,9	+0,3	+15,2
Нефтяные грузы	1 534,7	1 578,5	+43,9	19,5	19,4	–0,1	+8,5	–	+8,5
Остальные грузы	1 918,3	1 998,3	+80,0	9,9	9,2	–0,7	+7,6	–3,0	+4,6
Руды всякие	1 043,8	1 053,3	+9,6	11,2	10,7	–0,5	+1,1	+2,4	+3,5
Лесные грузы	1 510,9	1 544,2	+33,3	3,1	2,7	–0,4	+1,0	–	+1,0
Кокс	2 343,4	2 446,9	+103,5	0,9	0,9	–	+0,9	–0,1	+0,8
Хлебные грузы	1 554,5	1 603,5	+49,0	1,6	1,9	+0,3	+0,9	+0,1	+1,0
Хим. и минер. удобрения	1 657,1	1 650,1	–7,0	3,5	3,3	–0,2	–0,2	–0,3	–0,5
Черные металлы	1 543,1	1 512,4	–30,7	6,6	6,4	–0,2	–2,0	–	–2,0
Минерально-строительные	750,6	753,2	+2,6	19,5	21,3	+1,8	+0,5	–14,0	–13,5

ПОГРУЗКА



Основные тенденции

Основной вклад в рост погрузки уже традиционно вносит экспорт через российские порты

Основными драйверами роста остаются строительные грузы, а также уголь, нефть и нефтепродукты

Преодолен докризисный уровень по погрузке кокса, жмыхов и грузов в контейнерах

Снижение темпов роста погрузки в конце 2012 года зафиксировало тенденцию сокращения спроса на промышленную продукцию

Прирост погрузки ОАО «РЖД» в значительной степени обеспечили низкодходные грузы

3 475 тыс. т/сут.

среднесуточная погрузка ОАО «РЖД»

Рост показателя к уровню 2011 года +2,2 %.

1 271,9 млн т

общая погрузка ОАО «РЖД»

Рост в 2012 году 30,3 млн т или +2,4 % к уровню 2011 года.

ДИНАМИКА ОБЪЕМОВ ПОГРУЗКИ В 2004–2012 ГГ.



Источник: данные Компании

Показатель среднесуточной погрузки вырос к уровню 2011 года на +2,2 % (+2,4 % в абсолютном выражении), а к уровню 2009 года на +14,8%. Однако он все еще ниже докризисного уровня (отставание по сравнению с 2007 годом на –5,6 %) и примерно соответствует уровню 2005 года.

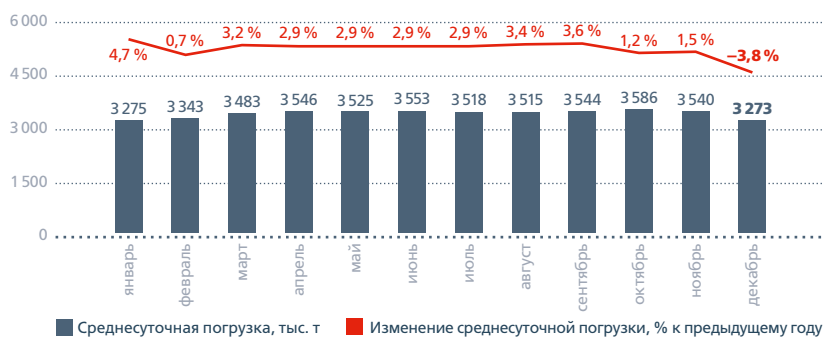
Рост погрузки, как и рост грузооборота, обеспечивает прежде всего экспорт через российские порты.

... Подробнее читайте главу «Экспортные перевозки» на стр. 50

Среди товарных групп драйверами роста стали строительные грузы (+14,4 %), уголь (+3,9 %), нефть и нефтепродукты (+3,3 %). На общем положительном фоне сильно упали объемы погрузки лесных грузов (–10,8 %), цветной руды и серного сырья (–6,4 % в обоих случаях), удобрений (–3,1 %).

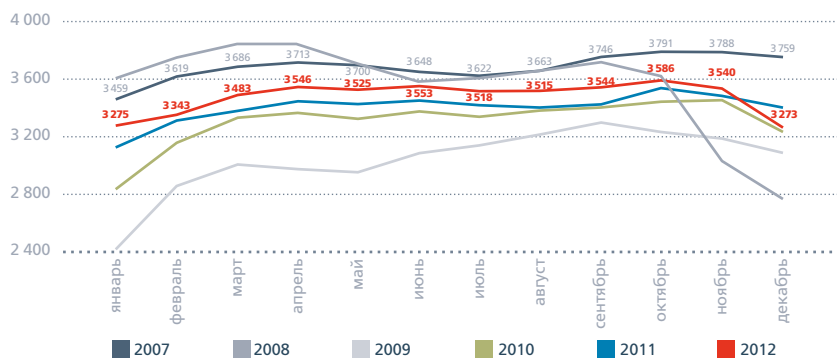
Наметившаяся тенденция к снижению перевозок в полную силу реализовалась в декабре 2012 года: объем погрузки составил 101,5 млн т, или –3,8 % к декабрю 2011 года. Отрицательная динамика отмечена впервые с конца 2009 года и отражает снижение спроса на промышленную продукцию в экономике.

ДИНАМИКА СРЕДНЕСУТОЧНОЙ ПОГРУЗКИ В 2012 Г., ТЫС. Т



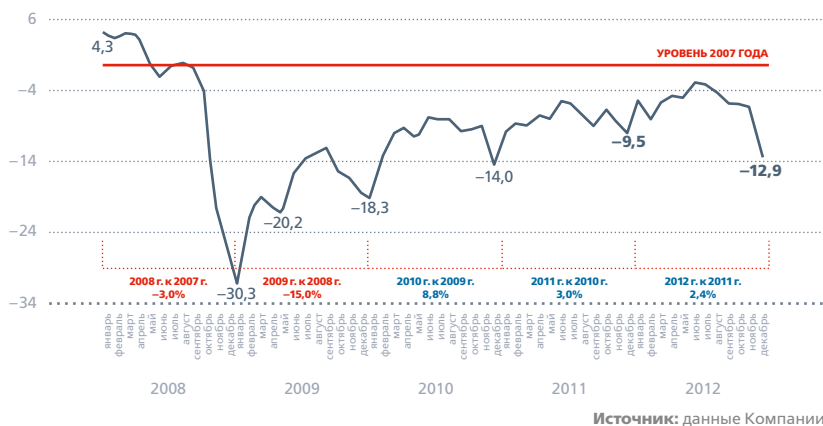
Источник: данные Компании

ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЕМОВ СРЕДНЕСУТОЧНОЙ ПОГРУЗКИ ЗА 2007–2012 ГГ., ТЫС. Т



Источник: данные Компании

ДИНАМИКА ПОГРУЗКИ ОТНОСИТЕЛЬНО ДОКРИЗИСНОГО УРОВНЯ (% к СООТВЕТСТВУЮЩЕМУ МЕСЯЦУ 2007 Г.)



Источник: данные Компании

СТРУКТУРА ПОГРУЗКИ ПО ОСНОВНЫМ ГРУЗАМ

Хозяйственная деятельность ОАО «РЖД», выступающего как перевозчик массовых грузов, в значительной степени зависит от рыночной ситуации и тенденций в ключевых грузообразующих отраслях российской и мировой экономики, таких как нефтяная, угольная и лесная отрасли, черная металлургия, промышленность строительных материалов, производство минеральных удобрений.

Характерной тенденцией последних лет является активный рост погрузки угля и нефтеналивных грузов, имеющих наибольшую дальность перевозок.

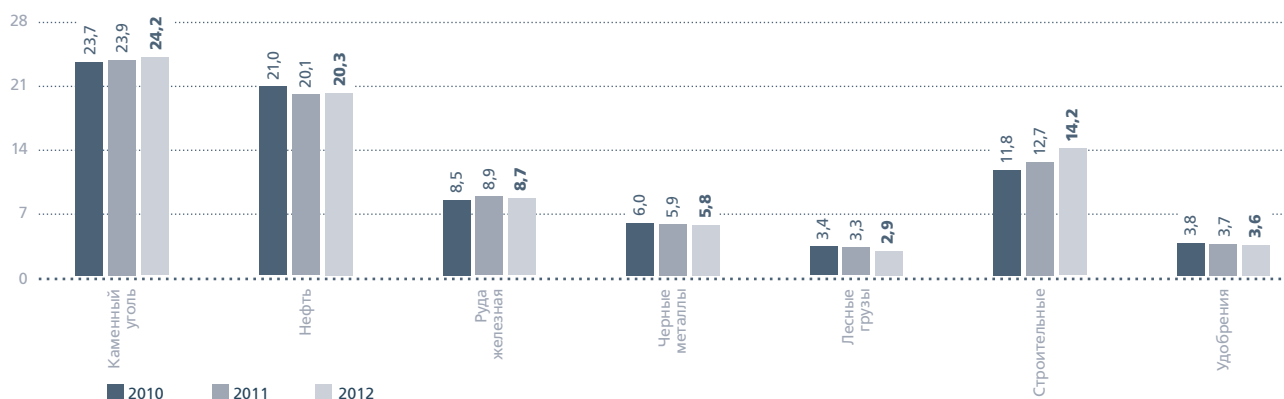
В 2012 году на сети железных дорог было погружено 1 271,9 млн т грузов (3 475,0 тыс. т в сутки), что на +30,3 млн т, или на +2,4 %, выше уровня 2011 года.

ПРИРОСТ ПОГРУЗКИ ПО ВИДАМ ГРУЗОВ



Источник: данные Компании

ДОЛЯ РАЗЛИЧНЫХ КАТЕГОРИЙ ГРУЗОВ В ОБЩЕЙ ПОГРУЗКЕ, %

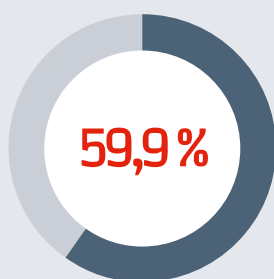


Источник: данные Компании

СТРУКТУРА ПОГРУЗКИ

Низкодоходные

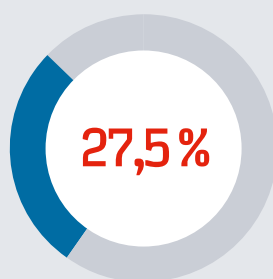
- Каменный уголь
- Минерально-строительные материалы
- Лесные грузы
- Металлические руды



Рост погрузки грузов 1 класса составил +28,3 млн т, или +3,9 %. Наибольший прирост объемов погрузки пришелся на строительные грузы (+14,4 % сетевого прироста), промышленное сырье и формовочные материалы (+5,2 % оба вида грузов) и каменный уголь (+3,9 %).

Среднедоходные

- Нефть и нефтепродукты
- Химические и минеральные удобрения
- Зерновые и продукты перемола
- Сахар
- Чугун



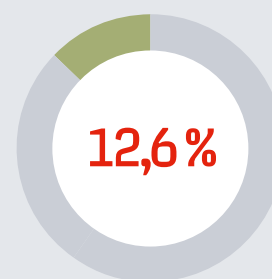
Погрузка грузов 2 класса превысила уровень 2011 года на +5,7 млн т или +1,7 %.

Выросла погрузка нефти и нефтепродуктов (+3,3 %), зерна (+6,0 %). Вместе с тем сократилась погрузка сахара (–24,2 %), продуктов перемола (–20,2 %), химических и минеральных удобрений (–3,1 %).

Докризисные объемы достигнуты по погрузке нефти и нефтепродуктов, жмыхов.

Высокодоходные

- Цветные металлы
- Кислоты и оксиды
- Машины и оборудование (за исключением сельскохозяйственных)
- Транспортные средства и их части
- Алкогольная продукция
- Прокат черных металлов
- Лом черных металлов



Погрузка грузов 3 класса снизилась: –3,7 млн т или –2,3 %, к уровню предыдущего года.

Отрицательная динамика показателя связана в основном со снижением погрузки лома черных металлов (–10,7 %).

В то же время увеличена погрузка грузов в контейнерах (+2,7 %). Доля контейнеров в сетевой погрузке составляет 1,6 %, а в погрузке грузов 3 класса — 13,0 %.

Докризисный уровень преодолен только по погрузке грузов в контейнерах.



Низкодоходные грузы обеспечили наибольший вклад в прирост погрузки в 2012 году.

Максимальным в 2012 году был рост погрузки по следующим грузам:

- строительным грузам;
- каменному углю;
- нефти и нефтепродуктам.

ДОЛИ ОБЪЕМОВ ПО КЛАССАМ ГРУЗОВ, %

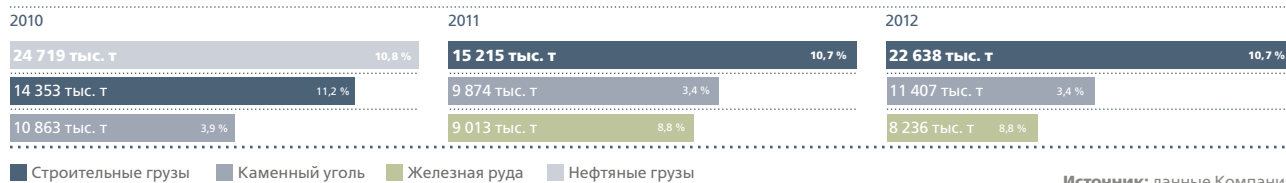


ДОЛИ ДОХОДОВ ПО КЛАССАМ ГРУЗОВ, %



Погрузка в целом динамично росла в I квартале 2012 года, но замедлилась во II–III кварталах, что обусловлено стагнацией роста промышленного производства. Спад погрузки произошел в IV квартале.

ГРУЗЫ, ОБЕСПЕЧИВШИЕ ОСНОВНОЙ РОСТ ПОГРУЗКИ, ТЫС. Т



Источник: данные Компании

ГРУЗЫ С МАКСИМАЛЬНЫМ УВЕЛИЧЕНИЕМ ПОГРУЗКИ: СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Рост погрузки строительных грузов в сравнении с показателями 2011 года составил +14,4 %, или +22,6 млн т.

Высокая динамика показателя связана с увеличением финансирования строительной отрасли, в частности дорожного строительства, реализацией крупных инфраструктурных проектов (Олимпиада-2014, Универсиада-2013 и др.).

Для **инертных и строительных материалов** характерен выраженный региональный характер распределения поставок. К тому же в 2012 году и объемы производства в отрасли, и объемы поставок росли высокими темпами, что обусловлено растущим спросом на российском рынке, сокращением экспорта и ростом импорта нерудных материалов, цемента и отделочных материалов. Объемы производства и потребления цемента в прошлом году были максимальными за посткризисный период. Дальнейшая динамика рынка будет зависеть от реализации федеральных и региональных целевых программ и развития жилищного строительства.

Черная металлургия крайне чувствительна к изменениям ситуации на внешних рынках, а в 2012 году глобальный спрос со стороны основных металлопотребляющих отраслей промышленности сокращался. На внутреннем рынке очевидные признаки замедления темпов роста проявились к концу III квартала 2012 года.

По итогам года отмечен рост поставок по прямым договорам (минуя сеть оптовой металлоторговли) на предприятия стройиндустрии, топливно-энергетического комплекса и железнодорожного машиностроения. Заметно улучшилась в IV квартале 2012 г. (после резкого спада в I полугодии 2012 г.) ситуация в одном из важнейших

отраслевых сегментов отечественной черной металлургии — производстве стальных труб. В тоже время сократились поставки в адрес предприятий российского судостроения, сельхозмашиностроения, автопрома. Сокращение внутренних поставок черных металлов частично было компенсировано ростом импорта металлопродукции строительного назначения.

Неопределенность перспектив рынка черных металлов, как российского, так и мирового, привела к уменьшению спроса на **металлургическое сырье**: товарную железную руду, железорудный концентрат, передельный чугун, лом черных металлов, кокс; ряд крупных отраслевых инвестиционных проектов был остановлен либо отложен. В результате темпы роста потенциальной грузовой базы железнодорожных перевозок черных металлов замедлились. Кроме того, в перевозках металлургической продукции и металлургического сырья усилилась межвидовая конкуренция со стороны водного и автомобильного транспорта.

Тем не менее сохранению положительной динамики железнодорожных перевозок металлургических грузов будет способствовать ряд факторов.

1. Рост внутреннего потребления черных металлов на трубопроводном транспорте. Учитывая, что «Газпром» на 2013 год заложил трехкратное увеличение объема закупок труб большого диаметра (ТБД), объем внутреннего потребления ТБД, вероятно, вернется на уровень 2011 года после резкого спада в 2012 году.
2. Продолжение реализации крупных строительных проектов, финансируемых, в основном, за счет бюджета и генерирующих спрос на металлопродукцию внутри страны — стройки Олимпиады, Универсиады и Чемпионата мира по футболу – 2018.

ГРУЗЫ С МАКСИМАЛЬНЫМ УВЕЛИЧЕНИЕМ ПОГРУЗКИ: КАМЕННЫЙ УГОЛЬ

Рост погрузки каменного угля по итогам 2012 года составил +3,9 %, или +11,4 млн т. Во внутрироссийском сообщении объемы перевозок снизились на –1,9 %. Погрузка на экспорт выросла: +13,3 %, прежде всего в направлении Японии, Великобритании, Турции, Кореи, Китая. При этом темпы роста экспортных поставок **каменного угля** значительно превосходили даже динамику его добычи. Доля экспорта в общем объеме добычи угля в России возросла в 2012 году до 36 % (на +4 п. п.).

Сокращение объема внутрироссийских поставок угольной продукции вызвано снижением спроса на коксующийся уголь и кокс со стороны российских металлургических комбинатов, а также относительно низким спросом на энергетический уголь со стороны отечественных предприятий ЖКХ и электроэнергетики ввиду значительных объемов складских запасов твердого топлива, накопленных ими в конце 2011 года.

Усиление экспортной ориентации угольной отрасли создает дополнительные риски для угледобычи в России и, соответственно, железнодорожных перевозок этой продукции.

1. Значительный рост экспорта каменного из США, Колумбии, Монголии, Индонезии.
2. Вероятное снижение в среднесрочной перспективе прироста потребления каменного угля в Европе и Китае.
3. Высокая капиталоемкость и длительные сроки разработки новых угольных месторождений в труднодоступных районах Восточной Сибири и Дальнего Востока при ухудшении инвестиционного климата в России и в мире в целом.
4. Рост мощностей по обогащению каменного угля.

ГРУЗЫ С МАКСИМАЛЬНЫМ УВЕЛИЧЕНИЕМ ПОГРУЗКИ: НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ

Рост погрузки нефтеналивных грузов в по итогам 2012 года составил +8,2 млн т (+3,3 % к 2011 году). Во внутри-российском сообщении рост составил +3,6 %, в экспортном +3,0 %.

Рост объемов перевозок связан с вводом в строй новых мощностей. В 2012 году запущен новый нефтеперерабатывающий завод ОАО «ТАНЕКО» на Куйбышевской ж. д., объем перевозок по данному предприятию составил 4,5 млн т. После ввода новых мощностей по перевалке нефтеналивных грузов в порту Усть-Луга, рост погрузки в порт также увеличился (+5,9 млн т).

Основные риски для ОАО «РЖД» как перевозчика нефтяных грузов связаны с существенным замедлением темпов роста нефтедобычи в России, а также с быстрым развитием конкурирующего вида транспорта — магистральных нефтепроводов.

В декабре 2012 года, на два года раньше запланированного срока, завершён второй этап строительства нефтепровода «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО), и уже в 2013 году ОАО «Транснефть» намерено отказаться от использования железнодорожного транспорта на этом маршруте.

Ожидается, что поставки нефти железнодорожным транспортом в связи с вводом в эксплуатацию ВСТО сократятся примерно на 10–12 млн т в год.

В числе дополнительных рисков стоит упомянуть возрастающую сложность задач, стоящих перед самой нефтяной отраслью. Затягиваются решения по новым крупным проектам нефтедобычи, а действующие месторождения в значительной степени выработаны. Требуется модернизация оборудования на буровых, магистральных нефтепроводах и НПЗ. Для освоения новых месторождений в труднодоступных районах (в том числе на континентальном шельфе) требуются значительные средства, зачастую превышающие текущие инвестиционные и технологические возможности отрасли.

Текущая модернизация нефтеперерабатывающих мощностей направлена в основном на повышение качества выпускаемого топлива в соответствии с новым Техническим регламентом. Так что к значимому росту поставок нефтепродуктов она не приведет, хотя их товарная структура может измениться за счет роста выпуска светлых фракций.

В то же время позитивные факторы и тенденции, способствовавшие росту железнодорожных перевозок нефтяных грузов в 2012 году, останутся точками роста и в среднесрочной перспективе.

1. В 2012 году положительное влияние на динамику поставок по железной дороге оказал устойчивый рост производства и отгрузок нефтепродуктов, на которые приходится значительный удельный вес в структуре погрузки всех видов нефтяных грузов на сети российских железных дорог.

В текущем году также ожидается рост объема поставок моторного топлива на внутренний рынок: программы государственной поддержки аграрного сектора России предусматривают обеспечение сельхозпроизводителей горюче-смазочными материалами по доступным ценам.

2. В России растет добыча так называемой «вязкой нефти», которая ранее была мало востребована рынком, динамично развиваются газонефтехимические производства.

В условиях сокращения грузовой базы перевозок нефтяного сырья транспортировка продукции газонефтехимии, сверхвязкой нефти и тяжелых битумов, а также высококачественного моторного топлива — наиболее перспективные сегменты рынка железнодорожных перевозок нефтяных грузов.

ПОГРУЗКА ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ

В 2012 году среднесуточный объем погрузки экспортных грузов достиг максимума: 1 123 тыс. т в сутки. Экспортные грузы составляют почти треть (32 %) от общего объема погрузок и переориентируются в российские порты.

В текущем году погрузка в направлении портов достигла почти 20 % сетевых объемов погрузки. Это также исторический максимум, превышающий уровень прошлого года на +7,2 %, а 2007 года – на +31 %, или на 200 тыс. т в сутки.

Объем погрузки экспортных грузов динамично растет: прирост к прошлому году +2,8 %, а к докризисному 2007 году +5,3 %. При этом погрузка экспортных грузов в адрес российских портов и нефтебаз растет быстрее: +8 % (+17 млн т) в 2012 году. Выгрузка вагонов в портах возросла на +9 % к 2011 году.

Беспрецедентно высокой остается погрузка в порты Дальнего Востока, причем она продолжает расти, несмотря на ожидаемую стабилизацию. Текущий поток грузов требует пропуска по Транссибу и БАМу 27 дополнительных пар поездов и увеличения выгрузки на 1 600 вагонов в сутки.

Тем временем значительно снизились перевозки российских экспортных грузов в порты Украины (–43 % к 2007 году). В этом направлении имеются резервы увеличения погрузки.

Снизилась и погрузка в порты стран СНГ и Балтии, она составляет лишь 5 % от общей погрузки и 16 % от погрузки экспортных грузов. Однако значительные объемы перевозок экспортных грузов — 93 тыс. т в сутки (+44 % к 2007 году) следуют в направлении портов Латвии. Эти грузопотоки, следующие транзитом через Беларусь, существенно увеличивают нагрузку на Московскую железную дорогу, при этом возможности по их пропуску через погранпереход Рудня практически исчерпаны, нет резервов в этом направлении и через стыки Посинь и Скангали.

Погрузка за пределы РЖД, в направлении пограничных переходов со странами СНГ и третьими странами, составила 488 тыс. т в сутки (–2,4 % к 2011 году и –16 % к 2007 году). В том числе через погранпереходы РЖД с третьими странами 105 тыс. т в сутки (3 % от сетевой погрузки). В последнем случае есть резервы для роста погрузки: показатель на –19 % ниже, чем в 2007 году, хотя на +4,3 % выше, чем в 2011 году.

Таким образом, опережающими темпами растет доля перевозок в российские порты, наиболее сложных с точки зрения технологии эксплуатационной работы. Эффективность таких перевозок, помимо организации движения поездов, зависит от развития логистических технологий, перерабатывающей способности и оснащенности фронтов выгрузки, подхода судов, погоды и других условий. Целевые задачи по реализации технологического потенциала перевозок в российские порты были поставлены в 2012 году на заседаниях Научно-технического совета ОАО «РЖД» в Усть-Луге и Геленджике.

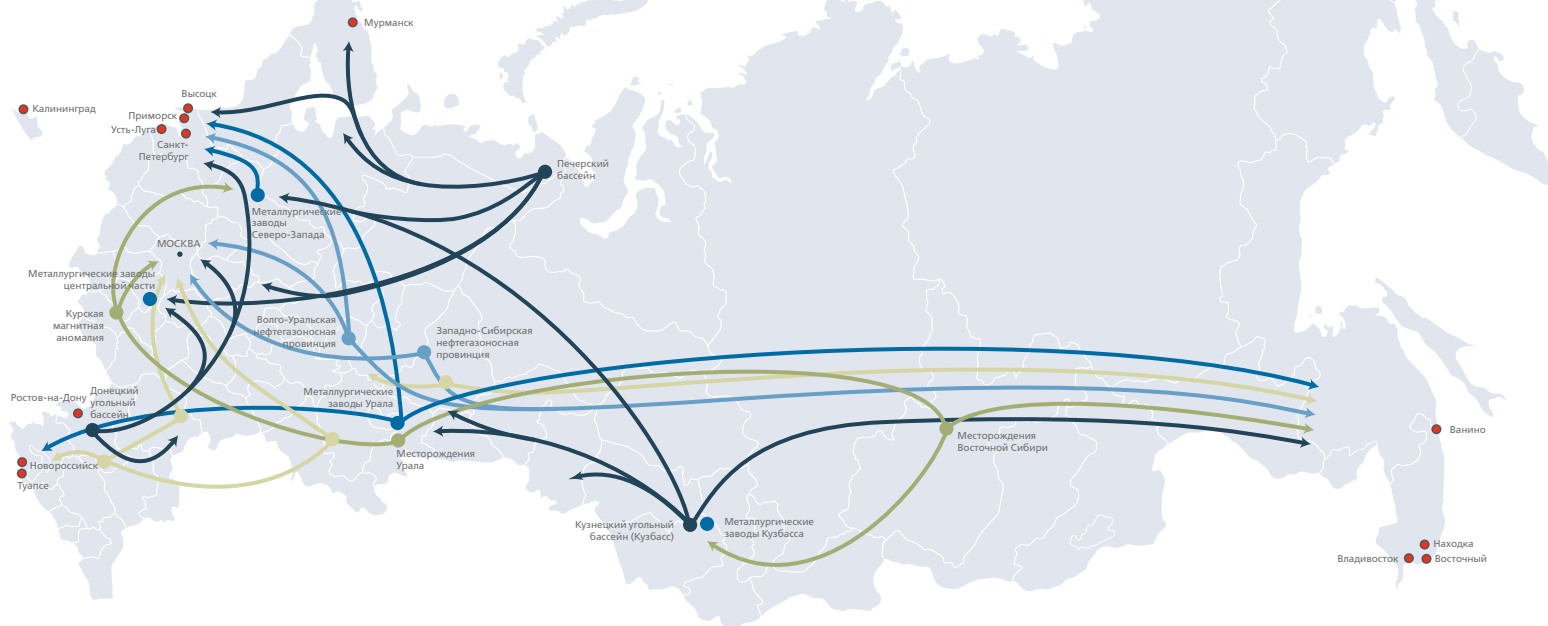
ПОГРУЗКА ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ В АДРЕС ПОРТОВ И НЕФТЕБАЗ И ПОГРАНИЧНЫХ ПЕРЕХОДОВ

Показатели	Объем погрузки в 2012 г., тыс. т в сутки	Изменение к 2011 г.	Изменение к 2007 г.
Погрузка в направлении российских портов, всего	635	+7 %	+31 %
Дальневосточный регион России	206	+ 6,0 %	+100 %
Северо-Запад России	273	+12 %	+21 %
Азово-Черноморские порты России	150	4,6 %	6,7 %
Порты Украины	49	–19 %	–43 %
Порты стран СНГ и Балтии	187	–12 %	–15 %

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОПОТОКОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Направления основных грузопотоков

- Уголь
- Нефть
- Железная руда
- Черные металлы
- Зерно



1 440 млн т

объем перевозок в 2012 году с учетом перевозок грузобагажа

+3,2 %

рост объемов перевозок в 2012 году

Объемы перевозок грузов внутри России росли медленнее, чем международные перевозки (+2,4 % против +4,4 % соответственно).

Объемы перевозок за пределы страны увеличились на +4,1 %, а их доля в структуре перевозок составила до 28,9 %. При этом объемы экспортных перевозок в направлении портов выросли на +8,7 % при снижении через погранпереходы (–1,3 %). Быстро росли объемы транзитных перевозок грузов (+10,1 %).

ТРАНЗИТНЫЕ И ИМПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



Импортные и транзитные перевозки поступают концентрированным потоком, в основном через границы с Украиной и Казахстаном, создавая существенную нагрузку на Московскую и Южно-Уральскую дороги.

Доля импортных и транзитных перевозок в общесетевом объеме перевозок относительно невелика. ОАО «РЖД» в 2012 году получало по внешним стыкам 365 тыс. т грузов в сутки, что на +10 % выше уровня прошлого года и на +31 % (87 тыс. т) — докризисного уровня.

Однако эти грузы поступают через ограниченное количество пограничных переходов, в основном на границах России с Украиной и Казахстаном, причем грузопотоки следуют преимущественно навстречу или перпендикулярно экспортным.

Перевозки из Казахстана (208 тыс. т в сутки) увеличились на +3 % к 2011 году и на +24 % к 2007 году. Это, в основном, импортный уголь назначением на Свердловскую и Южно-Уральскую железные дороги.

С железных дорог Украины мы ежедневно получали 110 тыс. т грузов, на +22 % больше, чем в 2011 году и на +45 %, чем в 2007 году. Преимущественно это строительные грузы, следующие на Московскую железную дорогу.

Быстрый рост импортных и транзитных перевозок, как и рост дальности перевозок в целом, повлиял на опережающий рост грузооборота российских железных дорог.

ВАГОННЫЕ ПАРКИ



За 2012 год российский парк грузовых вагонов увеличился на 6,1 % и к концу года достиг максимального размера – 1 158,6 тыс. вагонов. Из них:

- 899,3 тыс. вагонов — парк прочих собственников;
- 259,3 тыс. вагонов принадлежат Группе «РЖД».

Парк вагонов Группы «РЖД» сократился на 33,4 %; парк дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» также сократился на 50,2 %. Изменения связаны с выходом из состава Группы «РЖД» ОАО «ПГК» (парк вагонов – 191 467 ед.) и ЗАО «Русагротранс» (парк вагонов – 22 789 ед.).

Парк вагонов независимых частных компаний увеличился за год на 50,2 %, рост отмечен по всем видам вагонов, кроме платформ.

Однако тенденции формирования российского парка грузовых вагонов определяют темпы прироста парков прочих собственников. Их приоритеты не изменились: парк полувагонов и цистерн растет, тогда как количество крытых вагонов сокращается.

1 158,6 тыс. ед.

российский парк грузовых вагонов в 2012 году

22,4%

доля парка грузовых вагонов Группы «РЖД» в 2012 году

ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ОАО «РЖД»

С 2009 года основную закупку вагонов в Группе осуществляют дочерние общества Компании, которым передан подвижной состав.

В 2012 году дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД» закупили 14 955 грузовых вагонов, в том числе:

9 200

полувагонов

3 060

цистерн

1 250

фитинговых платформ

1 050

крытых вагонов

639

вагонов-хопперов

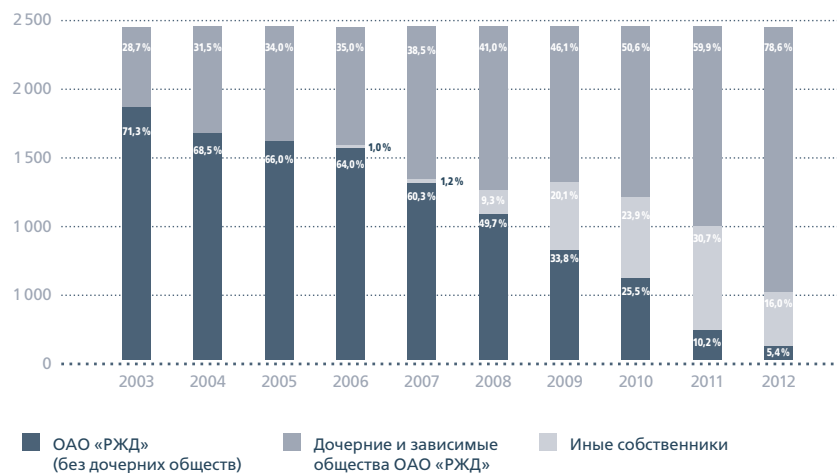
290

универсальных платформ

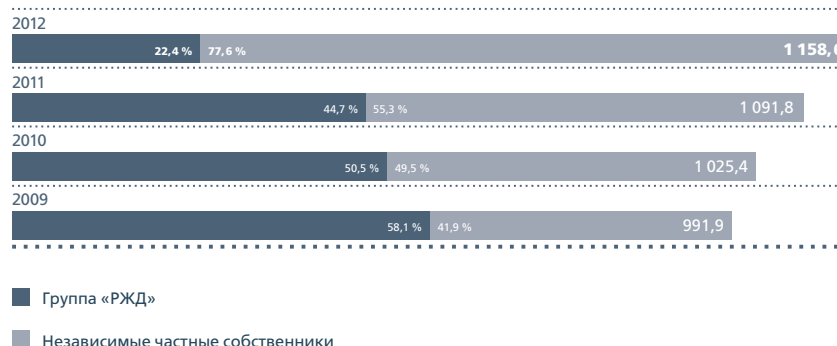
105

вагонов прочих видов

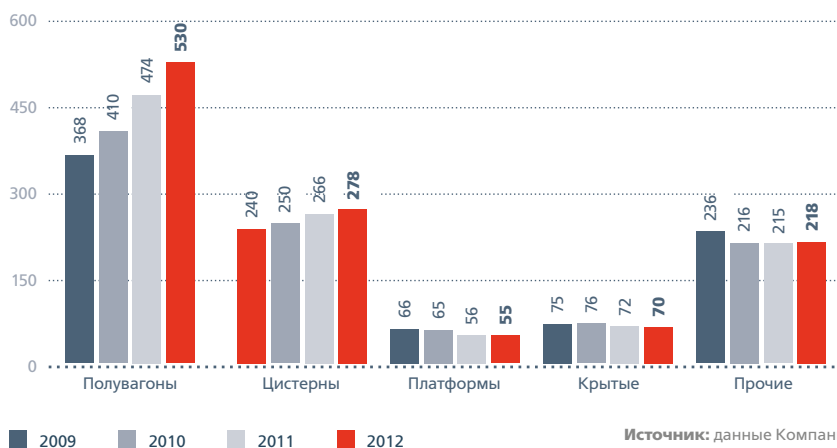
СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА ОПЕРИРОВАНИЯ ГРУЗОВЫМИ ВАГОНАМИ ПО ОБЪЕМАМ ПЕРЕВОЗОК, МЛРД ТКМ



СТРУКТУРА ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, ТЫС. ЕД.

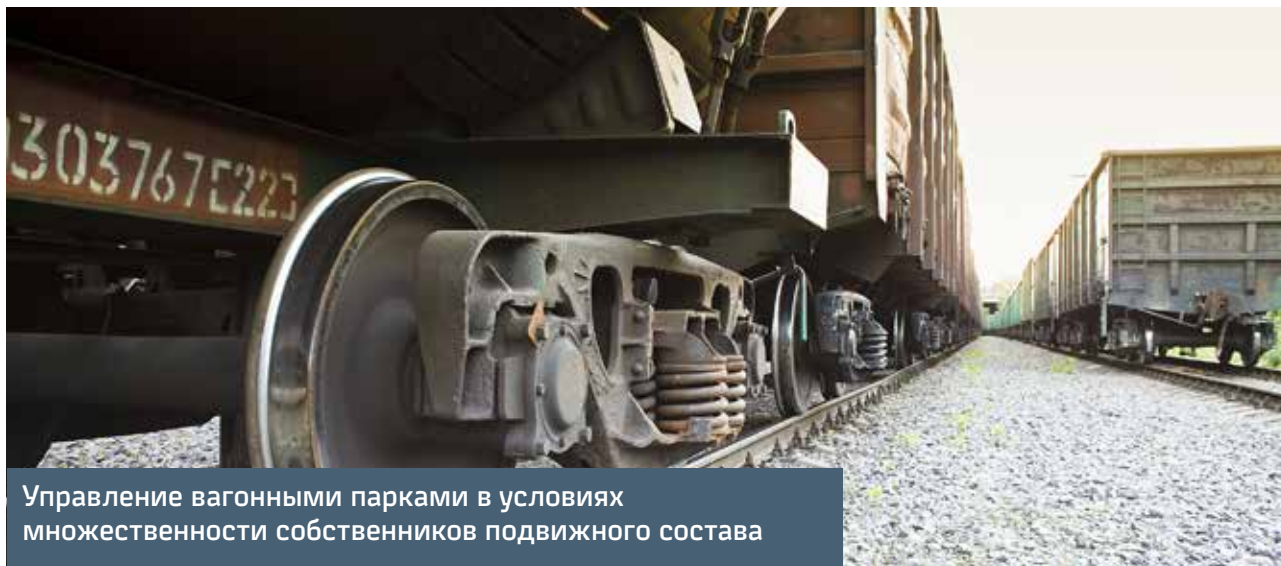


ИЗМЕНЕНИЯ РОССИЙСКОГО ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, ТЫС. ЕД.



Источник: данные Компании

Повышение эффективности перевозочного процесса



Управление вагонными парками в условиях множественности собственников подвижного состава

Переход от модели государственной монополии на рынке перевозок грузов к рыночной модели не был поддержан соответствующими изменениями нормативной базы, которая определяла бы правила управления приватным вагонным парком.

Основные нормативные правовые акты в сфере железнодорожных транспортных услуг были выпущены до 2003 года, то есть до создания ОАО «РЖД», и в условиях, когда весь парк грузовых вагонов преимущественно был инвентарным. В действующем законодательстве отсутствует четкое определение оператора железнодорожного подвижного состава, не регламентированы его роль в перевозочном процессе, его права и ответственность.

Действия многочисленных собственников подвижного состава неkoordinированы, а применяемые ими методы планирования работы порожних вагонопотоков часто неэффективны.

Отсутствие необходимых нормативных документов усугубило прочие негативные тенденции на рынке перевозок, что в конечном счете вылилось в замедление оборота грузовых вагонов, увеличение доли порожнего пробега, значительное снижение количества сдвоенных грузовых операций с вагонами и падение скорости продвижения повагонных отправок. Следствием стал рост необоснованной нагрузки на инфраструктуру общего пользования, неудовлетворенный спрос на перевозки грузов и существенный рост цен на предоставление вагонов грузоотправителям.

Неэффективность существующей системы использования порожних вагонов стала особенно заметна в связи с раскрытием рынка Азиатско-Тихоокеанского региона: резкое увеличение грузопотока на Восток произошло в условиях ограниченных пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры в этом направлении.

Организация перевозочного процесса в последние годы происходит

в условиях значительного нарушения рационального баланса вагонного парка.

Темпы роста вагонного парка в 3,5 раза опережают темпы роста перевозочной работы. На 31 декабря 2012 года парк российских грузовых вагонов составил 1 158,6 тыс. единиц. Оптимальная потребная численность вагонов уже превышена на 28 %, а это 258,6 тыс. лишних вагонов.

Проведёнными в компании расчётами определены технологические потери, вызванные наличием на сети излишнего парка грузовых вагонов:

- время оборота вагона возросло на +2,7 суток, или на +21 %;
- участковая скорость снизилась на –5,2 км в час, или на –12 %;
- скорость доставки снижена на –65 км в сутки, или на –23 %;
- доля отправок, прибывших с нарушением сроков доставки, увеличилась на +17 п. п.;
- потребность в поездных локомотивах возросла на 600 единиц, а в маневровых — на 300 единиц в сутки.

Повышение эффективности перевозочного процесса (продолжение)

ЕДИНЫЙ СЕТЕВОЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПРОЦЕСС ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

Цель введения ЕСТП — обеспечить системное взаимодействие всех участников рынка: ОАО «РЖД», грузоотправителей, операторов, владельцев подвижного состава, грузополучателей, владельцев путей необщего пользования и технологическое обеспечение организации и управления перевозками со стороны ОАО «РЖД». Документ был разработан ОАО «РЖД» и принят в декабре 2012 года.

Заложенные в ЕСТП базовые принципы оптимизации использования вагонных парков предусматривают встречные действия: со стороны ОАО «РЖД» — приближение перевозочных технологий к объективным потребностям транспортного рынка; со стороны операторов подвижного состава — упорядочение логистики перемещения порожних вагонов в соответствии с возможностями инфраструктуры общего пользования.

Компания актуализирует ряд внутренних технологических процессов и автоматизированных систем с тем, чтобы обеспечить их адаптацию к новым условиям на рынке грузовых перевозок:

- регулярно корректируется план формирования поездов с учетом месячных прогнозов перевозок, изменений направлений следования вагонопотоков, организации технических маршрутов порожних вагонов;
- подготовлены программы сводного календарного планирования погрузки на основе заявок грузоотправителей и планов перемещения порожних вагонов операторов подвижного состава на предстоящий месяц;
- имитационная ресурсная модель использования инфраструктуры на восточном полигоне сети позволяет оперативно оценивать реальные технологические и экономические возможности пропуска вагонопотоков;
- последовательно увеличивается количество специализированных расписаний для пропуска сквозных поездов на грузонапряженных направлениях сети.

Получая от операторов и грузоотправителей предусмотренные ЕСТП достоверные сведения о маршрутах, объемах, регулярности перемещения грузовых вагонов на плановый период, ОАО «РЖД» сможет эффективно планировать процесс перевозок, распределять тяговые ресурсы, ремонтные работы, регулировать использование пропускных и перерабатывающих способностей инфраструктуры.

Одним из решающих элементов новой системы станет переход к помесечному планированию перевозок не только грузов, но и порожних вагонов (ранее заявки поступали непрерывно). Стабильное предъявление грузов к перевозке по календарному расписанию с гарантией предоставления операторами соответствующих порожних вагонов позволит синхронизировать технологические процессы работы предприятий и железной дороги, проложить оптимальные нитки графика, повысить эффективность работы подвижного состава в целом на маршруте и, как следствие, сократить потребность в количестве вагонов для вывоза имеющихся объемов грузов.

Необходимо понимать, что прогрессивные принципы Единого сетевого технологического процесса не могут быть полноценно внедрены без изменений в транспортном законодательстве. В 2012 году ОАО «РЖД» направило в федеральные органы власти соответствующие предложения, касающиеся:

- определения рационального числа вагонных парков на инфраструктуре общего пользования;
- установления на государственном уровне требований к собственникам и операторам подвижного состава: обязательное наличие у них достаточных емкостей для размещения вагонных парков на путях необщего пользования;
- пересмотра установленного Минтрансом России порядка приписки вагонов, исключения приписки вновь поступающего подвижного состава только к путям общего пользования;
- наделения ОАО «РЖД» правом перемещать вагоны, не участвующие в перевозочном процессе, в места платного отстоя или приписки на пути необщего пользования за счет владельца или оператора вагонов;
- установления ответственности собственников и операторов подвижного состава, в случае если они не обеспечили прием невостребованных порожних вагонов на пути необщего пользования, задержали такие вагоны на путях общего пользования в ожидании подачи, а также при задержке вагонов в пути следования по причинам, не зависящим от перевозчика. Ответственность устанавливается в виде платы за нахождение вагонов на путях общего пользования.

ПРИВЛЕЧЕННЫЙ ПАРК ВАГОНОВ (ПАРК ВСП)



Чтобы устранить негативные эффекты на рынке и обеспечить в полной мере социальные перевозки, ОАО «РЖД» предложило Правительству сформировать парк арендованных и привлеченных вагонов, и Правительство приняло это предложение.

В конце декабря 2011 года было принято постановление Правительства, регламентирующее порядок привлечения подвижного состава ОАО «РЖД» и особый порядок ценообразования на перевозки в привлеченном парке вагонов (№ 1051). На основании этого документа 26 января 2012 года ОАО «РЖД» и ОАО «ВГК» заключили договор о привлечении в аренду 105 тыс. полувагонов (парк вагонов собственных привлеченных, ВСП). Правовой статус парка ВСП аналогичен правовому статусу парка перевозчика (общий парк), но с учетом особенностей тарифного регулирования, установленных приказом ФСТ России от 27 декабря 2011 года № 444–т/4. Таким образом, стоимость услуг по использованию привлеченных вагонов определяется на основе нормативных показателей использования полувагонов универсального типа, цены их привлечения в аренду и корректирующего коэффициента (от 0,7 до 1,1).

В 2012 году парк ВСП составлял 22 % от общего парка полувагонов различных форм собственности. При этом его доля в погрузке грузов в полувагоны на сети железных дорог была несколько выше: 24,2 %. В течение 2012 года в полувагонах парка ВСП перевезено более 140 млн т грузов (2 139,2 тыс. вагонопровозов).

Парк ВСП заполнил проблемную нишу транспортного рынка, взяв на себя обслуживание грузоотправителей с малыми объемами перевозок (повагонные отправки), а также низкодоходные и социально значимые перевозки в адрес предприятий жилищно-коммунального хозяйства, электроэнергетики, Минобороны — непривлекательных для других собственников грузовых вагонов сегментах перевозок. Доля указанных перевозок в грузообороте парка ВСП — около 60 %.

В товарной структуре перевозок парком ВСП значительна доля каменного угля (51,4 % от объема перевозок) и строительных грузов (32,4 %).

Организация работы с привлеченными полувагонами как обезличенным парком под управлением ОАО «РЖД» позволила ликвидировать локальный дефицит подвижного состава. При этом удалось значительно улучшить обеспеченность перевозок для мелких и средних грузоотправителей в одиночных вагонах и небольшими группами вагонов (то есть в сегменте отправок, не имеющих устойчивых логистических схем). Создание парка ВСП, работающего по ставкам, утвержденным Правительством Российской Федерации, помогло сдержать рост цен на рынке транспортных услуг.

Однако привлечение вагонов рассматривается как временная стабилизирующая мера. Постановлением Правительства функционирование парка ВСП продлено до конца 2013 года, при этом привлечение полувагонов возможно лишь у ОАО «ФГК» и в объеме, не превышающем 88 тыс. единиц (№1467). Чтобы обеспечить стабильную работу железнодорожного транспорта, потребуются комплекс мер в рамках Единого сетевого технологического процесса (ЕСТП).

Повышение качества транспортного обслуживания



В 2012 году в целях повышения качества обслуживания:

Внедрены в эксплуатацию системы, позволяющие вести автоматизированный учет фактов нарушений сроков доставки, что повысит оперативность реагирования

В стадии согласования находится Программа «Развитие терминально-складской деятельности ОАО «РЖД»

В Минтранс России направлены предложения по изменению нормативных документов по срокам доставки, в части защиты интересов Компании и создания равных условий с другими видами транспорта

Особое внимание уделяется развитию контрактной логистики и выводу на рынок комплексных клиентоориентированных логистических услуг

ОАО «РЖД» ставит задачу в 2013 году обеспечить рост надежности доставки грузов не менее чем на 5 процентных пунктов к уровню 2012 года.

Текущее ухудшение показателей качества транспортного обслуживания во многом обеспечили внешние для Компании факторы — форсированный переход к работе с приватным парком вагонов, избыточность этого парка, неравномерность загрузки инфраструктуры, недостаточность нормативной базы. Компания на протяжении ряда лет пыталась внедрить системный подход к вопросам качества перевозок, однако скорость внешних изменений опережала эти усилия.

Претензии по качеству доставки грузов предъявляют и грузоотправители, и грузополучатели. В 2012 году было предъявлено 759 тыс. претензий на сумму 13,5 млрд руб. Из этого числа 616 тыс. претензий (81,1 %) на сумму 6,7 млрд руб. (49,5 %) предъявлено за нарушения сроков доставки порожних собственных вагонов. Было удовлетворено 154 тыс. претензий на сумму 2,4 млрд руб. Если сравнивать с 2011 годом, количество предъявленных претензий возросло в 5,6 раза, а сумма требований — в 1,9 раза.

Резко возросшая нагрузка на грузовые и сортировочные станции и на сеть дорог привела в итоге к снижению пропускной способности системы железных дорог и, как следствие, к значительному росту задержек доставки грузов.

- В 2012 году по системе дорог общего пользования число отправок составило 16 895,2 тыс. Из числа отправок, прибывших на место назначения, с нарушением срока доставки прибыли 4 648,2 тыс. (27,5 %, или + 9,1 % к уровню 2011 года);
- средняя скорость отправки в 2012 году снизилась на 28 км/сут. (в 2012 году — 219 км/сут., в 2011 году — 247 км/сут.);
- возрос объем прибывших с просрочкой доставки как порожних, так и груженых отправок. К концу года доля просрочки груженых отправок достигла 20,8 % (в начале 2012 года — 19,8 %);
- на порожние вагоны приходится 55 % от всех просроченных отправок (в 2011 году — 48 %);
- надежность доставки составила 73 %.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ УСЛУГИ: ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ ПО РАСПИСАНИЮ ЗАКАЗЧИКА



Инновационная технология организации движения грузовых поездов, которую внедряет ОАО «РЖД», обеспечит доставку грузов по твердому графику, согласованному с заказчиком.

В 2012 году Центром фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) ОАО «РЖД» были заключены договоры с 13 компаниями на оказание услуги на перевозку грузовых поездов по расписанию, перевезено более 4,8 тыс. грузовых поездов и более 14,7 млн т грузов, получен дополнительный доход в размере 401,2 млн руб. Всего с начала реализации проекта перевезено более 6 тыс. грузовых поездов и более 18 млн т грузов, получен дополнительный доход в размере 535,7 млн руб.

Новая схема была протестирована на 24 направлениях железных дорог (3 направления по Свердловской железной дороге, 17 — по Октябрьской, 4 — по Западно-Сибирской). Услуги заказали, в частности, ООО «ТК «Евраз Холдинг» (7 направлений) и ОАО «Северсталь» (3 направления).

С середины ноября 2012 года стартовали междорожные перевозки черных металлов «по расписанию» заказчика со станции Смычка и Новокузнецк-Северный назначением на станцию Мыс Астафьева. За период реализации пилотного проекта срок доставки груза сократился на 30 % (с 15–17 суток до 10–12). На Западно-Сибирской железной дороге, в качестве эксперимента, организован завоз угля по твердому графику со станции Ерунаково назначением на станции Обнорская, Новокузнецк-Северный, Бирюлинская и со станции Обнорская назначением на станцию Находка-Экспортная.

На железных дорогах разработан регламент взаимодействия при организации движения поездов «по расписанию», что, в частности, позволит консолидировать парки разных собственников и сократить встречные порожние вагонопотоки.

Повышение качества транспортного обслуживания (продолжение)

ОАО «РЖД» ПРИНИМАЕТ МЕРЫ, ЧТОБЫ УВЕЛИЧИТЬ ПРОВОЗНУЮ СПОСОБНОСТЬ ДОРОГ

- **Тяжеловесное движение** позволяет увеличить провозную способность, в частности, на сильно загруженных участках. В 2012 году было отправлено более 117 тыс. грузовых поездов весом свыше 6 тыс. т, в 2013 году отправка будет расти. Безусловно, потребуются приведение в соответствие инфраструктуры хозяйств пути, электроснабжения, автоматики и телемеханики.
- **Введение наряд-заказов при взаимодействии производственных вертикалей** ОАО «РЖД» улучшит ключевые показатели качества перевозочного процесса. Принцип «заказчик — исполнитель» позволяет определять взаимную ответственность подразделений за конкретные элементы бизнес-процессов. Утвержден временный регламент, определяющий порядок действий, ответственность дирекций и их структурных подразделений по вопросам формирования, исполнения, подведения итогов взаимных обязательств и наряд-заказов на выполнение работ в перевозочном процессе.
- **Стабильная работа сортировочных и участковых станций** также определяет качество перевозочного процесса. Принята программа их развития, пересмотрена технология осмотра поездов, увеличен штат осмотрщиков. В 2012 году за счет этих мер удалось сократить простой транзитных вагонов на решающих сортировочных станциях сети на 3,1 %. Время простоя сократилось в условиях роста вагонооборота.
- **Маршрутизация** (отправка состава с грузом, назначенным в один или в близкие пункты) — эффективный инструмент для ускорения продвижения вагонопотока. ОАО «РЖД» установлены на 2013 год целевые показатели уровня маршрутизации: по перевозке нефти и нефтепродуктов — до 41 %, угля — 78 %, руды — 85 %, черных металлов — 32 %. Маршрутизация применяется и в отношении порожних вагонов.
- **Развитие автоматизированных систем** не в последнюю очередь обеспечит рост эффективности и качества перевозочного процесса ОАО «РЖД».

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ УСЛУГИ: ДОЛГОСРОЧНЫЙ ДОГОВОР ПО ГАРАНТИРОВАННОМУ ПРЕДЪЯВЛЕНИЮ И ВЫВОЗУ ГРУЗОВ

Договор гарантирует выполнение обязательств перевозчика по приему и доставке грузов в согласованных объемах, в том числе с учетом сезонной профилактики производственных мощностей и инфраструктуры ОАО «РЖД».

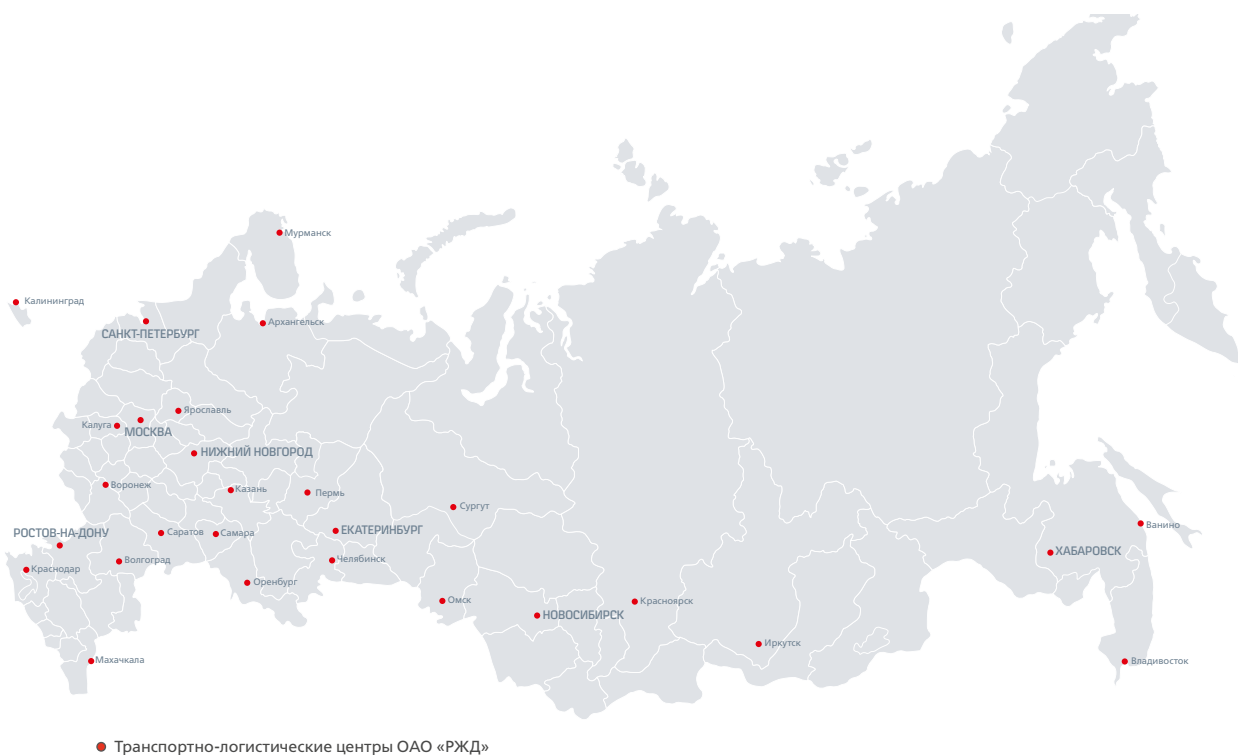
В 2012 году общий объем перевозок ключевых клиентов в рамках долгосрочных договоров достиг 313,1 млн т, выполнение обязательств ОАО «РЖД» по долгосрочным договорам — 97 % (от объема).

Центр фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» заключил долгосрочные договоры по гарантированному предъявлению и вывозу грузов с ООО «ТК ЕвразХолдинг», ОАО «СУЭК», ООО «Мечел-Транс», ОАО «УК «Кузбассразрез-уголь», ЗАО «Сибуглемет», ОАО «НОВАТЭК», ОАО «ММК», ОАО «НЛМК». Работа по заключению долгосрочных договоров ведется с ОАО «МХК «Еврохим» (ОАО «НАК Азот» и ОАО «Невинномысский Азот»), ООО «УК «Металлоинвест», ОАО «Северсталь», ОАО «Газпром нефть».

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ УСЛУГИ: СОГЛАШЕНИЕ НА УСЛОВИЯХ «TAKE-OR-PAY»

Соглашение подразумевает софинансирование клиентом развития железнодорожной инфраструктуры под гарантированные на долгосрочную перспективу объемы перевозок грузов, оно также гарантирует вывоз всей готовой продукции. В марте 2012 года ОАО «РЖД» и ОАО «НОВАТЭК» подписали соглашение о стратегическом партнерстве до 2020 года. По соглашению сторон, ОАО «НОВАТЭК» частично профинансирует работы по увеличению пропускной способности участка Лимбей – Сургут – Тобольск (30,5 млрд руб.). ОАО «РЖД» дает гарантии на вывоз всей готовой продукции газовой компании с Пуровского завода (до 12 млн т к 2020 году).

ПЕРСПЕКТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ: ТЕРМИНАЛЬНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ КОМПЛЕКСЫ ОАО «РЖД»



В 2012 году ОАО «РЖД» запустило пилотный проект комплексного транспортного обслуживания контейнерных перевозок «терминал – терминал». Группа тестирует перевозки жидких химических грузов в специализированных контейнерах для предприятий химической промышленности и исследует возможность увеличения доли железнодорожных перевозок в этом сегменте.

В апреле прошедшего года правление ОАО «РЖД» одобрило Концепцию создания терминально-логистических центров (ТЛЦ) на территории РФ. Она предусматривает формирование сети ТЛЦ, модернизацию инфраструктуры и совершенствование технологий транспортного обслуживания. Терминальные комплексы планируется создавать совместно со стратегическими партнерами. Проектные компании будут создаваться для каждого терминала, с участием ОАО «РЖД», его дочерних компаний и организации-партнера.

Обновление парка тягового подвижного состава



Большинство приобретаемых локомотивов – принципиально нового вида или инновационной серии

В частности, в 2012 году закуплены: 30 грузовых электровозов постоянного тока серии 2ЭС10 «Гранит» с асинхронным тяговым приводом — это один из мощнейших в России и Европе грузовых двухсекционных восьмиосных магистральных электровозов;

6 новых российских дизельных магистральных грузовых тепловозов серии 2ТЭ25А (АМ), которые могут эксплуатироваться в самых сложных северных условиях;

2 энергоэффективных маневровых тепловоза с двухдизельной силовой установкой серии ТЭМ14 и 2 легких маневровых тепловоза серии ТЭМ18В с дизелем финской фирмы Wärtsilä. Вся техника произведена в России.

Поставка локомотивов новых серий позволила передислоцировать высвобождаемый парк для работы на полигоны с увеличенным грузооборотом и произвести замену локомотивов, выработавших нормативный срок службы.

Использование новых локомотивов позволит значительно повысить существующие весовые нормы на полигонах работы, сократить расход топливно-энергетических ресурсов, снизить расходы на обслуживание. Высвобождаемый парк передислоцирован для работы на полигоны с увеличенным грузооборотом и направлен на замену локомотивов, выработавших нормативный срок службы. В прошедшем году было передислоцировано 573 локомотива, что позволило, в частности, заменить тепловозы 3ТЭ10 с устаревшими дизельными двигателями 10Д100 на новые, более экономичные Д49.

Подробнее читайте главу «Инновации и технологическое развитие ОАО «РЖД» на стр. 92

ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ГОДА ДЛЯ ОАО «РЖД» ПОСТАВЛЕНО 532 ЕД. ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА (+17,4 % К 2011 Г.) НА 51,7 МЛРД РУБ., В ТОМ ЧИСЛЕ:

335

электровозов

95

пассажирских
на 8,0 млрд руб.

ЭП1М, П – 48 ед., ЭП2К –
41 ед., ЭП20 – 6 ед.

240

грузовых
на 28,4 млрд руб.

ЗЭС5К - 80 ед., ЗЭС4К –
40 ед., ЗЭС6 – 90 ед.,
ЗЭС10 – 30 ед.

197

тепловозов

101

магистральных
на 11,4 млрд руб.

2ТЭ25АМ – 6 ед.,
и 2ТЭ116У – 70 ед.

25

магистральных
на 1,7 млрд руб.

ТЭП70БС

76

грузовых
на 9,7 млрд руб.

2ТЭ25АМ – 6 ед.,
и 2ТЭ116У – 70 ед.

96

маневровых
на 3,9 млрд руб.

ТЭМ 7А – 27 ед., ТЭМ 14 –
2 ед., ТЭМ-18ДМ – 65 ед.,
ТЭМ-18В – 2 ед.

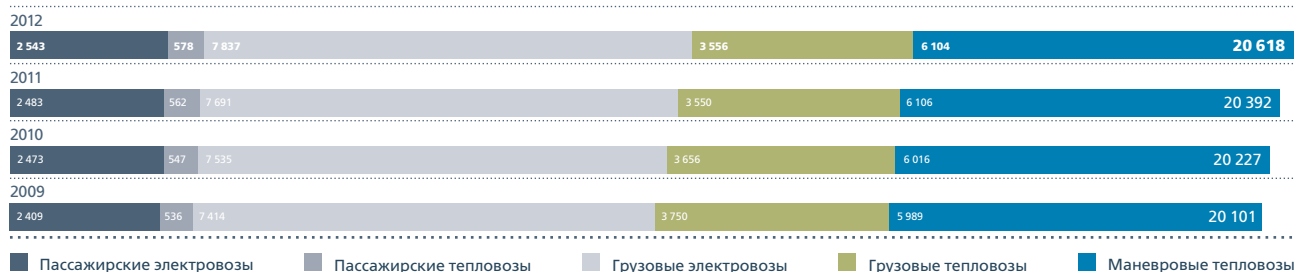
ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ЕД.



ОТРЕМОНТИРОВАНО ЛОКОМОТИВОВ, ЕД.



СТРУКТУРА ПАРКА ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ЕД.



Пассажирские перевозки



473,7 млрд пасс-км
общий пассажирооборот в 2012 г. в России

Пассажирооборот транспорта
в России в 2012 г. вырос на 6,4 %
по сравнению с 2011 г.

30,5 %

доля железнодорожного транспорта
в структуре пассажирооборота в 2012 г.

Доля железных дорог в структуре
пассажирооборота снизилась на 0,9 п. п.
к 2011 г.

Перевозки пассажиров всеми видами транспорта общественного пользования сокращаются на протяжении ряда лет. В 2012 году тенденция сохранилась: российский транспорт перевез 21,3 млрд пассажиров¹, на 0,5 млрд меньше, чем в 2011 году. Общий пассажирооборот вырос на +6,4 % и составил 473,7 млрд пассажиро-километров.

Основные усилия были направлены на решение задачи улучшения качества обслуживания пассажиров при совместном с государством поступательном движении к повышению транспортной доступности, мобильности населения и увеличению продаж. Подводя итоги 2012 года, в первую очередь, следует отметить в целом положительную динамику во всех сегментах пассажирских перевозок, которая была достигнута за счет слаженных усилий пассажирского комплекса и всего Холдинга. Начиная с января 2011 г., ОАО «РЖД» осуществляет перевозки пассажиров в дальнем следовании только скоростными поездами и не является перевозчиком в пригородном сообщении. Все пригородные перевозки в России осуществляются пригородными пассажирскими компаниями (далее – ППК), созданными с участием регионов.

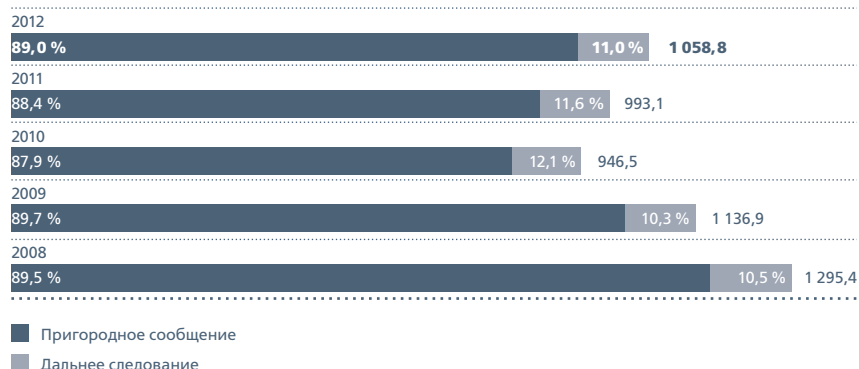
Отметим, что число пассажиров железнодорожного транспорта растет третий год подряд. В минувшем году показатель вновь преодолел значимый рубеж: за год железные дороги перевезли более 1 млрд пассажиров.

¹ По данным Федеральной службы государственной статистики.



Чтобы повысить доступность в целом транспортных услуг для населения, государство субсидирует также и ряд направлений пассажирских перевозок, перевозку некоторых категорий населения (учащихся) и перевозки в поездах дальнего следования в плацкартных и общих вагонах. Кроме того, федеральный бюджет компенсирует железнодорожным компаниям потери в доходах, возникающие в результате регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении, а региональные бюджеты возмещают им выпадающие доходы от регулирования тарифов на пассажирские перевозки в пригородном сообщении. Однако размер получаемых компенсаций не покрывает и половины убытков железных дорог.

КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, МЛН ЧЕЛ.



ПАССАЖИРООБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА¹ В 2012 Г. МЛРД ПАСС-КМ

Вид транспорта	2011 г.		2012 г.	Справочно: 2011 г. к 2010 г., %	Доля видов транспорта в общем пассажираобороте	
	млрд. пасс-км	млрд. пасс-км	+/- % к 2011 г.		2011 г., %	2012 г., %
Пассажираоборот транспорта общего пользования	445,2	473,7	6,4	4,4	100	100
в том числе:						
железнодорожного	139,8	144,6	3,4	0,7	31,4	30,5
автомобильного (автобусы)	138,6	133,3	-3,8	-1,4	31,1	28,2
воздушного (транспортная авиация)	166,8	195,8	17,4	13,4	37,5	41,3

¹ Без учета городского и водного видов транспорта.

Пассажирооборот



Ключевые тенденции

Железнодорожные перевозки в дальнем следовании сохраняют свою конкурентоспособность на расстояниях до 1,5 тыс. км, при этом на расстоянии до 700 км более 70 % всех пассажиров выбирают услуги железнодорожного транспорта

Число пассажиров железнодорожного транспорта растет третий год подряд и в 2012 году превысило значимый рубеж: 1 млрд человек

Пассажирооборот по сети «РЖД» растет как в дальнем следовании, так и в пригородном сообщении

Сохраняется тенденция снижения доли железнодорожного транспорта в общем пассажиропотоке (–9,2 п. п. за последние 12 лет)

Продолжается работа с субъектами РФ по возмещению выпадающих доходов в пригородном сообщении

144,6 млрд пасс-км

пассажирооборот
железнодорожного транспорта
в 2012 г. в России

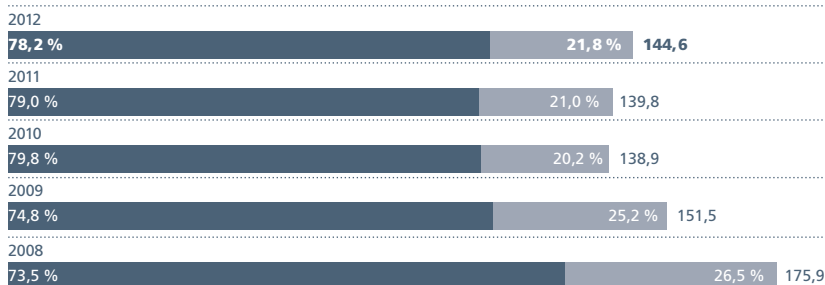
Вырос на 3,4 % по сравнению с 2011 г.

1 058,8 млн человек

количество пассажиров, воспользовавшихся
услугами железнодорожного транспорта
в 2012 году

Увеличилось на 6,6% по сравнению
с 2011 г.

ПАССАЖИРООБОРОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, МЛРД ПАСС-КМ



■ Дальнее следование
■ Пригородное сообщение

Пассажирские перевозки дальнего следования



Пассажирооборот

113,0
млрд пасс-км (+2,3 % к 2011 г.)

Перевезено пассажиров

116,6
млн пассажиров (+1,6 % к 2011 г.)

Объем услуг ОАО «РЖД»
по использованию инфраструктуры

4 252,1
млн ваг-км (-1,6 % к 2011 г.)

Пригородные пассажирские перевозки



Пассажирооборот

31,6
млрд пасс-км (+7,8 % к 2011 г.)

Перевезено пассажиров

942,2
млн пассажиров (+7,3 % к 2011 г.)

Объем услуг ОАО «РЖД»
по использованию инфраструктуры

1 306,7
млн ваг-км (-0,6 % к 2011 г.)

Скоростное пассажирское сообщение



Пассажирооборот

1,8
млрд пасс-км (+8,4 % к 2011 г.)

Перевезено пассажиров

3,2
млн пассажиров (+9,5 % к 2011 г.)

Объем услуг ОАО «РЖД»
по использованию инфраструктуры

32,8
млн ваг-км (+0,3 % к 2011 г.)

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ КОМПАНИЙ (ППК) В 2012 Г.

662,4 млн пасс.

платных категорий отправлено всеми
ППК в совокупности

+10,6 % к 2011 г.

942,2 млн пасс.

отправлено всеми ППК
в совокупности

+7,3 % к 2011 г.

ИЗ 26 ДЕЙСТВУЮЩИХ ППК:

17 ППК

обеспечили рост отправки
пассажиров платных категорий

13 ППК

увеличили общую отставку
пассажиров

Пассажирские перевозки в пригородном сообщении



Основные тенденции

Объемы перевозок в пригородном сообщении растут на протяжении ряда лет

Доходы пригородных пассажирских компаний (ППК) в 2012 году увеличились на +8,4 %

В 2012 году заключено 100 договоров с 73 субъектами РФ на заказ объема транспортных услуг при установленных тарифах

Компенсация убытков ППК не требуется только в пяти субъектах РФ

ОАО «РЖД» развивает ускоренные пригородные перевозки в Московском транспортном узле

Обеспечение безубыточности пригородных перевозок России остается одной из основных задач отраслевой реформы. Текущие меры поддержки пригородного комплекса со стороны бюджетов недостаточны. Требуется менять саму модель взаимодействия перевозчиков и региональных властей.

С 2011 года в ведении ОАО «РЖД» остаются только перевозки пассажиров скоростными поездами дальнего следования.

Услуги пригородных перевозок населения предоставляют 26 пригородных пассажирских компаний (ППК), созданных с участием регионов¹, а также ООО «Аэроэкспресс», ООО «Межрегиональная пассажирская компания», ООО «Пермский экспресс». ОАО «РЖД» предоставляет им услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при пассажирских перевозках.

Объемы перевозок пригородными поездами растут на протяжении последних двух лет. Органичному росту содействуют гибкая маркетинговая политика перевозчиков, рост качества обслуживания пассажиров в ряде регионов, а также решения правительства о субсидировании инфраструктурных услуг и снижение ОАО «РЖД» ставок за предоставление перевозчикам подвижного состава.

53 %

убытков ППК не были компенсированы в 2012 г. Убыточны 18 ППК из 25

В 2011 г. убыточными были 16 ППК, не компенсированы 64 % убытков.

¹ ОАО «ПК Сахалин» создано без участия регионов



По итогам 2012 года доходы от перевозки пассажиров выросли на 46,4 млрд руб. по всем пригородным компаниям в совокупности. За это время, также по всем ППК, сформированы выпадающие доходы в размере 15,2 млрд руб. (без учета прибыли по ряду регионов и субсидий за государственное регулирование тарифов). Сумма выпадающих доходов возросла за год на +0,9 млрд руб. Львиная доля выпадающих доходов приходится на убыточные ППК (13,1 млрд руб.).

Выпадающие доходы возникают вследствие того, что тарифы на пригородные перевозки регулируются субъектами РФ, соответственно, только полная компенсация выпадающих доходов позволит обеспечить безубыточность пригородных перевозок для ППК. Однако к началу 2012 года в региональных бюджетах было предусмотрено всего 6,4 млрд руб. на компенсацию выпадающих доходов.

В течение года в бюджеты 34 субъектов РФ были внесены поправки, предусматривающие дополнительные субсидии пригородным пассажирским компаниям, на сумму 2,1 млрд руб. Из них 640,3 млн

руб. — субсидии на погашение убытков прошлых лет (2011 года). Таким образом, в 2012 году сумма полученных компенсаций составила лишь 7,8 млрд руб., менее половины от требуемой суммы.

В 2014 году ситуация может ухудшиться. В трехлетнем бюджете России на 2014 год предусмотрено только 12,5 млрд руб. на возмещение потерь в доходах ОАО «РЖД» от оказания услуг инфраструктуры при перевозках пассажиров в пригородном сообщении, вдвое меньше уровня государственной поддержки, выделенной на эти цели в 2012 году.

ПОКАЗАТЕЛИ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА, МЛРД РУБ.

Наименование показателей	2011	2012
Доходы	42,8	46,4
Расходы всего, при ставке инфраструктуры 1 %	-48,9	-53,9
Сальдированные убытки по Российской Федерации с учетом снижения ставки инфраструктуры на 99 %	-6,1	-7,5
Всего потребность в субсидиях регионов по РФ без учета прибыльных субъектов	-14,3	-15,2
Полученные субсидии из региональных бюджетов, в т. ч.:	5,2	7,2
субсидии регионов без прибыльных регионов	5,2	7,2
Итого убытки с учетом субсидий без прибыльных регионов	-9,1	-8,0

СТРУКТУРА ПРИГОРОДНОГО ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА В 2012 ГОДУ

В 73 субъектах РФ пассажиров в пригородном сообщении (на «обычных» пригородных поездах так называемой 6000 нумерации) перевозят 26 пригородных пассажирских компаний. Из них:

2 ППК > 25 % частные инвесторы	4 ППК 100 % – 1 акция у ОАО «РЖД», 1 акция у «Желдорреформа»	14 ППК > 50 % акций у ОАО «РЖД», остальные у 1–4 субъектов РФ	5 ППК > 50 % акций у субъектов РФ, остальные у ОАО «РЖД»	1 ППК 100 % частные инвесторы
ОАО «Московско-Тверская ППК» (ОАО «РЖД» 50 % – 2 акции, Тверская область 25 % + 1 акция, ООО «Дельта-транс-инвест» 25 % + 1 акция)	ОАО «Башкортостанская ППК»	ОАО «Алтай-пригород»	ОАО «Байкальская ППК»	ООО «Пермский экспресс»
ОАО «Центральная ППК» (ОАО «РЖД» 25 % + 1 акция, Московская область 25 % + 1 акция, ООО «Московская пассажирская компания» 50 % – 2 акции)	ОАО «Калининградская ППК»	ОАО «Волгоград-транспригород»	ОАО «Волго-Вятская ППК»	
	ОАО «Пассажирская компания Сахалин»	ОАО «Забайкальская ППК»	ОАО «Кубань экспресс-пригород»	
	ОАО «Северная ППК»	ОАО «Краспригород»	ОАО «Самарская ППК»	
		ОАО «Кузбасс-пригород»	ОАО «Содружество»	
		ОАО «Омск-пригород»		
		ОАО «Пермская пригородная компания»		
		ОАО «Саратовская ППК»		
		ОАО «Свердловская К»		
		ОАО «Северо-Западная ППК»		
		ОАО «Северо-Кавказская ППК»		
		ОАО «ППК Черноземье»		
		ОАО «Экспресс Приморья»		
		ОАО «Экспресс-пригород»		

Кроме того, в состав комплекса входят Компании, предоставляющие услуги перевозки пассажиров с малым количеством остановок в поездах повышенной комфортности:

- ООО «Аэроэкспресс» (оператор пригородных экспресс-поездов, связывающих Москву, Сочи и Владивосток с аэропортами)
- ООО «Межрегиональная пассажирская компания» (экспресс-перевозки в Саратовской и Волгоградской областях)

РЕФОРМА ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА:
НОВАЯ МОДЕЛЬ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ

В ноябре 2012 года правительственная комиссия по транспорту и связи одобрила предложенную ОАО «РЖД» и Минэкономразвития России Концепцию развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом до 2025 года.

Концепция была разработана по поручению Правительства России (от 17 сентября 2011 года №П9-43077), проект направлен для окончательного утверждения на заседании Правительства.

Основные принципы новой модели организации пригородных пассажирских перевозок, предлагаемые в Концепции:

- применение механизма государственного заказа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (заказчиками услуг по перевозке являются субъекты РФ). Механизм госзаказа должен быть закреплён Федеральным законом «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации»;
- за субъектами РФ законом закрепляется обязанность:
 - формировать планы развития транспортного обслуживания на среднесрочную перспективу (3-5 лет);
 - определять экономически обоснованные уровни тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении и компенсировать потери в доходах пригородных пассажирских компаний, возникающие вследствие регулирования тарифов;
 - утвердить реалистичный механизм операционного субсидирования перевозчиков из средств региональных бюджетов и полностью возмещать выпадающие доходы;
- федеральный бюджет полностью компенсирует перевозчикам выпадающие доходы от перевозки пассажиров льготных категорий федерального уровня;
- разрабатывается система штрафов за безбилетный проезд, механизм их взимания и нормативные акты, регулирующие ответственность за безбилетный проезд на железнодорожном транспорте.



ФОРМИРОВАНИЕ ЗАКАЗА НА ПРИГОРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ



4 субъекта РФ в бюджетах на 2012 год не предусмотрели ни рубля на компенсацию выпадающих доходов перевозчиков (Вологодская, Курганская, Владимирская и Ленинградская области).

В 2012 году с 73 субъектами Российской Федерации (все территории, где есть пригородные железнодорожные перевозки), были заключены договоры на организацию транспортного обслуживания населения. Типовой контракт предусматривает полное возмещение выпадающих доходов и процедуру согласования заказчиком (субъектом РФ) объема транспортных услуг при установленных тарифах.

При этом в 57 из 100 заключенных договоров (с 43 субъектами РФ) отсутствуют уровни материальной компенсации выпадающих доходов.

Выпадающие доходы перевозчикам полностью компенсировал 21 регион, однако в 5 субъектах РФ субсидии и не требовались: Москва, Московская область, Санкт Петербург, Республика Адыгея, Астраханская область.

В 16 регионах перевозчикам полностью компенсировали только потери в доходах: Нижегородская, Калужская, Оренбургская, Омская, Кировская, Новосибирская, Рязанская области, Карачаево-Черкесская Республика, Республика Татарстан, ХМАО, Алтайский, Пермский и Красноярский края, Удмуртская Республика, Волгоградская область и Республика Башкортостан.

Не был заключен договор на 2012 год ОАО «Башкортостанская ППК» с Самарской областью.

Положительного финансового результата по итогам 2012 года по виду деятельности «Пригородные перевозки» достигли 8 пригородных компаний: ОАО «ЦППК», ОАО «МТ ППК», ОАО «Кубань Экспресс-пригород», ОАО «ППК», ОАО «ВТП», ОАО «Экспресс-пригород», ОАО «Омск-пригород», ОАО «Алтай-пригород».

КОМПЕНСАЦИЯ СУБЪЕКТАМИ РФ ВЫПАДАЮЩИХ ДОХОДОВ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Уровень компенсации	Количество субъектов РФ	
	2011	2012
Компенсация не требуется	6	5
100 % компенсировано	16	16
> 50 % компенсировано	13	14
< 50 % компенсировано	34	34
0 % (компенсация не предусмотрена)	4	4
Итого	73	73

УБЫТОЧНЫЕ И БЕЗУБЫТОЧНЫЕ ППК В 2011–2012 ГГ. С УЧЕТОМ СУБСИДИЙ РЕГИОНОВ

№	Наименование ППК	2011, млн.руб.			2012, млн.руб.		
		Фин.ре- зультат без субсидий	Объем субсидий	Фин.результат с учетом субсидий	Фин.ре- зультат без субсидий	Объем субсидий	Фин.результат с учетом субсидий
1	ОАО «Алтай-пригород»	–157	157	0	–206	206	–
2	ОАО «Омск-пригород»	–118	118	–0	–151	151	–0
3	ОАО «Экспресс-пригород»	–140	140	0	–222	222	0
4	ОАО «Кузбасс-пригород»	–249	62	–187	–301	89	–213
5	ОАО «Свердловская пригородная компания»	–2 092	1 313	–779	–2 114	1 595	–519
6	ОАО «Пермская пригородная компания»	–526	222	–304	–284	295	11
7	ОАО «Волго-Вятская ППК»	–231	163	–68	–278	232	–46
8	ОАО «Содружество»	–507	357	–150	–596	508	–88
9	ОАО «Волгоградтранспригород»	–161	174	13	–191	193	1
10	ОАО «Саратовская ППК»	–282	151	–131	–253	116	–137
11	ОАО «Башкортостанская ППК»	–716	388	–328	–897	533	–364
12	ОАО «Самарская ППК»	–360	209	–151	–219	199	–20
13	ОАО «Краспригород»	–1 070	313	–757	–512	346	–165
14	ОАО «Экспресс Приморья»	–737	161	–576	–885	184	–700
15	ОАО «ППК "Черноземье»	–707	51	–656	–1 435	228	–1 207
16	ОАО «Северная ППК»	–1 594	246	–1 348	–1 732	350	–1 382
17	ОАО «Северо-Кавказская ППК»	–1 192	156	–1 037	–644	106	–538
18	ОАО «Калининградская ППК»	–275	5	–270	–283	50	–233
19	ОАО «Северо-Западная ППК»	–54	45	–9	–372	86	–286
20	ОАО «Московско-Тверская ППК»	97	–	97	345	15	360
21	ОАО «Центральная ППК»	5 678	215	5 893	5 249	446	5 695
22	ОАО «Байкальская ППК»	–512	242	–270	–854	624	–230
23	ОАО «Кубань Экспресс-пригород»	–38	126	88	–105	189	84
24	ОАО «Забайкальская ППК»	–	–	–	–472	113	–359
25	ОАО «ПК "Сахалин»	–70	79	9	–94	66	–28
	ООО «Пермский Экспресс»	–51	61	10	–48	43	–4
ИТОГО (САЛЬДИРОВАНО)		–6 064	5 154	–910	–7 553	7 185	–368
ИТОГО БЕЗ УЧЕТА ПРИБЫЛЬНЫХ КОМПАНИЙ		–11 840	–	–7 021	–13 147	–	–6 519
ИТОГО БЕЗ УЧЕТА ПРИБЫЛЬНЫХ РЕГИОНОВ		–14 274	–	–9 117	–15 257	–	–8 071

Вокзальный комплекс: повышение качества услуг для всех групп пассажиров



Крупные вокзалы и транспортно-пересадочные узлы — это не только функциональные, но и имиджевые объекты.

В проектах модернизации и строительства вокзалов ОАО «РЖД» учитывает особые потребности маломобильных граждан и принципы рационального природопользования.

В 2012 году большой объем работ по реконструкции/реставрации выполнен на вокзалах Москвы (памятники архитектуры). Введен в строй I этап работ на Павелецком, Ленинградском и Казанском вокзалах, окончательный ввод фондов запланирован на 2013 год. Работы по техническому перевооружению идут на Рижском и Савеловском вокзалах: они будут не просто реконструированы, изменится идеология использования этих транспортных центров.

Кроме того, в 2012 году проведены работы по реконструкции 14 вокзалов в регионах России (не считая Москвы).

В числе крупных проектов 2012 года стоит отметить новые мультимодальные транспортно-пересадочные узлы в Сочи (будут запущены в 2013 году) и в Казани. Повышение комфорта для пассажиров и рост качества услуг, предоставляемых вокзалом, — один из возможных способов сдержать отток пассажиров и обеспечить безубыточность пассажирских перевозок.

МОСКВА: ОАО «РЖД» СТРОИТ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ С ПАРКОВКАМИ НА БАЗЕ ВОКЗАЛОВ И СТАНЦИЙ МЕТРО

Всего: Соглашение между Правительством Москвы и ОАО «РЖД» от 11.11.2011 г. №77-549
57 ТПУ Постановление Правительства Москвы от 11.09.2012 г. №413-ПП
 Постановление Правительства Москвы от 15.11.2012 г. №649-ПП

44 ТПУ Благоустройство территории, строительство плоскостных парковок.
 В 2012 году обустроена территория 18 узлов, построены парковки на 1 000 машин.

13 ТПУ Разработка градостроительной документации, архитектурные проработки, разработка рабочей документации, строительство (период: 2014–2020 гг.)

БЕЗБАРЬЕРНАЯ СРЕДА ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРУПП НАСЕЛЕНИЯ

Создание качественно новой вокзальной среды для маломобильных граждан — комплексный проект. Необходимо следовать доступными и увязать между собой все элементы вокзальной инфраструктуры: «привокзальная площадь — здание вокзала — выходы на перроны/платформы — сами перроны/платформы». Кроме того, все элементы вокзальной среды должны быть увязаны с единым технологическим процессом обслуживания пассажиров — это означает, что в процессе должны участвовать и компании-перевозчики.

В настоящее время на примере Рижского вокзала отрабатывается комплекс типовых мероприятий и решений, который затем может быть реализован на всех вокзалах Москвы. С участием Фонда «Доступная среда и универсальный дизайн» разработан проект по приспособлению здания и привокзальной площади к нуждам маломобильных групп, на проекте закончены строительно-монтажные работы.

В 2012 году на Ленинградском (Москва) и Московском (Санкт-Петербург) вокзалах, а также на поездах «Сапсан» запущен сервис для маломобильных пассажиров: Центр содействия мобильности (ЦСМ). Для удобства пассажиров создан call-центр ЦСМ, с бесплатным федеральным номером 8-800-510-11-11.

Создание безбарьерной среды на транспорте предусмотрено государственной федеральной программой «Доступная среда» на 2011–2015 годы, исполнителем которой назначен Минтруд России, соисполнителями Минтранс и Минрегион России. В инвестиционной программе ОАО «РЖД», утвержденной Правительством РФ, целевые средства на организацию безбарьерной среды для маломобильных групп населения на всех объектах железнодорожного транспорта не предусмотрены. Но при условии получения дополнительного финансирования работы по адаптации вокзальных комплексов к нуждам маломобильных граждан будут быстро развернуты.

Развитие скоростных и высокоскоростных перевозок в России



Значимость проекта

Скоростные перевозки востребованы: поезда заполнены в среднем на 80-90 %

Ускоренное сообщение между крупнейшими агломерациями важно для сохранения конкурентоспособности железных дорог

Выделенная инфраструктура высокоскоростного движения позволит высвободить резервы грузовых линий

«Ласточка» — один из крупнейших проектов трансферта технологий и их локализации в России

Запущено производство электропоездов 5-го поколения для пассажирских поездов

Обновление парка поездов и локомотивов позволит снизить расходы на обслуживание, ремонт подвижного состава

Скоростное сообщение повышает мобильность населения, выравнивая рынки труда, товаров, услуг

Решение о создании выделенной инфраструктуры скоростных линий и высокоскоростных железнодорожных магистралей, принятое в 2012 году, открывает принципиально новое направление инновационного развития отрасли.

Проекты скоростного движения (до 200 км/ч) сегодня реализованы на направлениях Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород и Санкт-Петербург — Бусловская (и далее до Хельсинки).

Услуга востребована пассажирами: например, из предложенных 8,9 млн мест на «Сапсан», реализовано 7,8 млн мест (87,6 %). Учитывая высокий спрос на скоростные пассажирские перевозки, ОАО «РЖД» приняло решение вдвое увеличить парк «Сапанов», которые обслуживают линию Москва — Санкт-Петербург.

3 декабря 2012 года на заводе компании Siemens AG в Кrefельде (Германия) дан официальный старт производству партии высокоскоростных поездов «Сапсан». Каждый из 8 новых поездов состоит из 10 вагонов, при этом составы могут быть сдвоенными, что позволит увеличить провозную способность скоростных дорог без увеличения числа пар поездов.

ДЕЙСТВУЮЩИЕ И ПРОЕКТИРУЕМЫЕ ЛИНИИ СКОРОСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ



СПРОС НА СКОРОСТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ДЕРЖИТСЯ НА ВЫСОКОМ УРОВНЕ

Маршрут	Количество рейсов, всего	Заполняемость, %	Продано билетов в 2012 г., тыс (к 2011 г, %)
«Сапсан» (8 поездов)	15 619	85,4	3 000 (+8,2 %)
Москва — Санкт-Петербург (с 17.12.2009)		89,9	2 300
Москва — Нижний Новгород (с 30.06.2010)		79,1	700
«Аллегро» (4 поезда)	5 312	36,9	350
Санкт-Петербург — Бусловская — Хельсинки (с 12.12.2010)			(+13,0 %)

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ И СКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА



Развитие скоростного и высокоскоростного сообщения определено Программой развития скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог ОАО «РЖД» на перспективу до 2020 года и Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

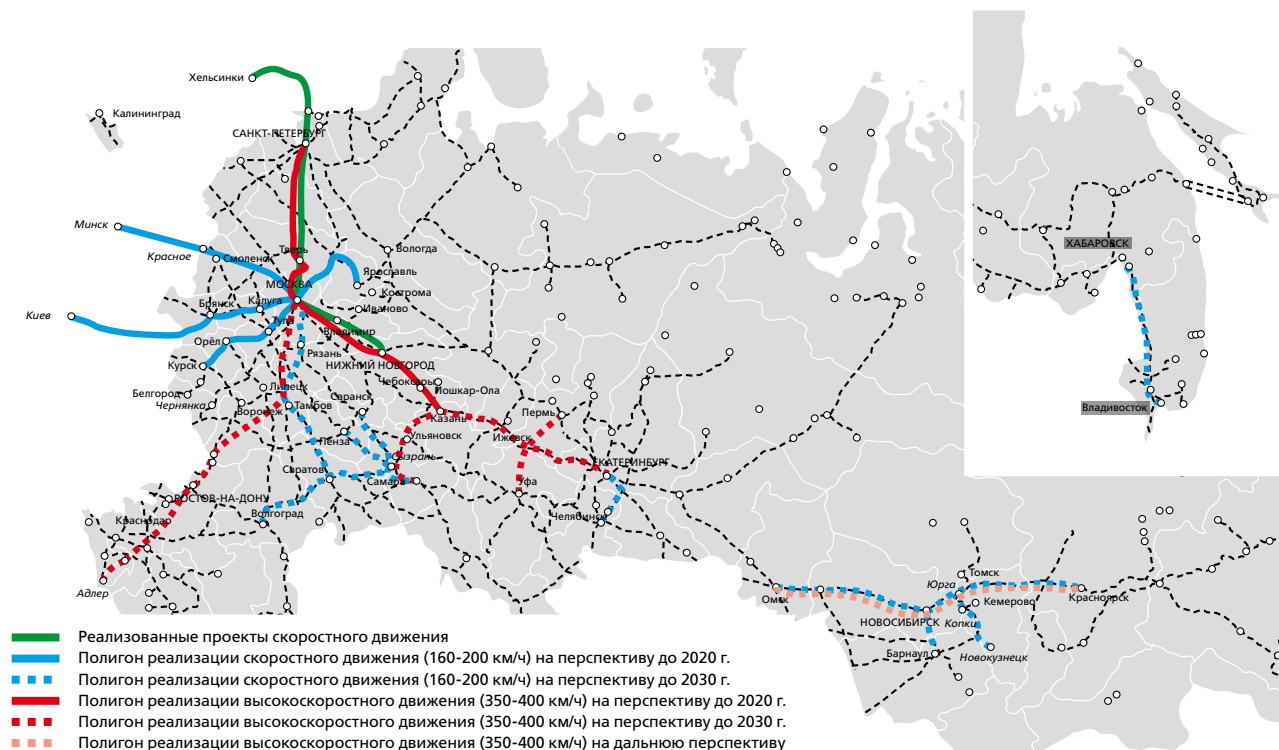
Предстоящие спортивные мероприятия мирового масштаба — Олимпиада 2014 года и Чемпионат мира по футболу 2018 года — дали импульс к разработке соответствующей Национальной программы.

В апреле 2012 года по инициативе ОАО «РЖД» был образован Общественный совет при президенте ОАО «РЖД» по вопросам развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения. В состав этого консультативно-совещательного органа вошли представители руководства федеральных органов исполнительной власти, администраций субъектов РФ, бизнеса, финансовых институтов и научных организаций, в том числе институтов РАН. Перспективы развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в России рассматривались также на совместном заседании Общественной палаты РФ и Общественного совета при президенте ОАО «РЖД».

По поручению Правительства была сформирована межведомственная рабочая группа по подготовке долгосрочной государственной целевой программы.

В мае 2012 года Минтранс России внес на рассмотрение в Правительство согласованные предложения по формированию Национальной программы развития высокоскоростных и скоростных пассажирских перевозок на период до 2020 года.

ПОЛИГОН ОРГАНИЗАЦИИ СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ПЕРСПЕКТИВУ ДО 2030 ГОДА



Финансовая модель развития скоростного движения рассматривалась на совещании у заместителя председателя Правительства Российской Федерации А. В. Дворковича в октябре 2012 года. С учетом городов, где состоятся мероприятия Чемпионата мира по футболу в 2018 года, принято решение обосновать инвестиции для строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей Москва — Екатеринбург и Москва — Адлер. Эти решения включены в протокол итогового заседания правления ОАО «РЖД» за 2012 год.

В ноябре транспортное обеспечение в период проведения Чемпионата мира по футболу рассмотрели на совещании у первого заместителя председателя Правительства И. И. Шувалова.

В 2012 году было принято принципиально новое положение о создании выделенной инфраструктуры скоростных линий и высокоскоростных железнодорожных магистралей. Выделенные линии позволят организовать действительно высокоскоростное движение (до 400 км/ч) и высвободят занятые сегодня резервы грузовых линий. Высокоскоростные перевозки станут катализатором инновационного развития отрасли, регионов и рынков России.

К 2030 году протяженность высокоскоростных магистралей и скоростных линий на сети ОАО «РЖД» достигнет 11,2 тыс. км, ими будут пользоваться 44 млн человек в год.

РАЗВИТИЕ СКОРОСТНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

К 2020 году общая протяженность скоростных и высокоскоростных линий на сети ОАО «РЖД» вырастет в 3,5 раза до 4,5 тыс. км. Скоростными и высокоскоростными поездами будут пользоваться 18,8 млн человек в год.

Высокоскоростное движение (до 300–400 км/ч) на специализированных магистралях:

- Москва – Санкт-Петербург,
- Москва – Нижний Новгород – Казань.

Скоростное движение (160–200 км/ч) на существующей инфраструктуре между крупными региональными центрами на направлениях:

- Москва – Тула – Орел – Курск,
- Москва – Ярославль,
- Москва – Суземка (с дальнейшим продлением до Киева),
- Москва – Красное (с дальнейшим продлением до Минска и далее в Европу).

К 2030 ГОДУ:

Высокоскоростное движение на специализированных магистралях будет организовано дополнительно на маршрутах:

- Москва – Ростов – Адлер,
- Казань – Екатеринбург с ответвлением Казань – Самара и возможным ответвлением на Пермь и Уфу.

Откроются дополнительно маршруты скоростного движения:

- в Поволжье (Москва – Саратов, Самара – Саранск, Самара – Пенза, Самара – Саратов, Саратов – Волгоград),
- на Урале (Екатеринбург – Челябинск),
- в Сибири (Омск – Новосибирск – Красноярск, а также в связях Новосибирска с Барнаулом, Кемерово и Новокузнецком),
- на Дальнем Востоке (Хабаровск – Владивосток).

ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДЛЯ СКОРОСТНЫХ ЛИНИЙ

Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года предусматривает обновление морально устаревшего мотор-вагонного парка ОАО «РЖД» для пригородных пассажирских перевозок на электропоезда с качественно новыми характеристиками. Ключевым партнером Группы по этому направлению стала компания Siemens AG.

Первый контракт с немецкой компанией был заключен 17 декабря 2009 года — на разработку и поставку 38 пятивагонных электропоездов серии ЭС1 «Ласточка» (Siemens Desiro RUS) с максимальной скоростью в эксплуатации 160 км/ч. Поезда будут перевозить пассажиров во время Олимпийских и Паралимпийских игр в г. Сочи в 2014 году.

Оптимально подобранные тяговые характеристики (мощность, ускорение, максимальная скорость) позволяют электропоезду ЭС1 развивать максимальную скорость за короткое время (ускорение 0,7 м/с²) и преодолевать участки с руководящими уклонами до 40 %, что обеспечит высокую точность «олимпийского» графика движения.

К концу 2012 года в Российскую Федерацию были поставлены 17 электропоездов «Ласточка». Предварительные, приемочные и сертификационные испытания проходили в мотор-вагонном депо ТЧ-10 «Металлострой» Октябрьской железной дороги. 7 декабря 2012 года приемочная комиссия подписала акт о соответствии электропоездов требованиям Технического задания.

17 декабря на итоговом заседании правления ОАО «РЖД» Министр транспорта России М. Ю. Соколов вручил сертификат соответствия на электропоезда «Ласточка».

Поезда будут обслуживать в новом мотор-вагонном депо на станции Адлер, которое введено в эксплуатацию в 2012 году.

11,2

тыс. км

общая протяженность скоростных и высокоскоростных линий на сети ОАО «РЖД» к 2030 году

Протяженность скоростных и высокоскоростных линий увеличится почти в 9 раз.

44

млн чел./год

пассажиропоток, обслуживаемый скоростными и высокоскоростными линиями в 2030 году

3,35 млн пассажиров воспользовались скоростными железными дорогами в 2012 году.



Второй контракт ОАО «РЖД» с Siemens AG, подписанный в 2010 году, предусматривает поставку дополнительной партии из 16 электропоездов аналогичной конструкции, но с уровнем локализации производства в России не менее 20 % от стоимости электропоезда. ОАО «РЖД» начнет принимать их уже в I полугодии 2014 года.

7 сентября 2011 года между ОАО «РЖД» и ООО «Уральские локомотивы» был подписан договор на поставку 1 200 вагонов для электропоездов «Ласточка». Конструкторскую и технологическую документацию предприятие получит по лицензионному соглашению с Siemens AG.

По условиям договора, к концу 2017 года уровень локализации производства электропоездов на ООО «Уральские локомотивы» должен достичь не менее 80 % от стоимости электропоезда. Трансферт технологий и сопровождение процессов постановки на производство компонентов электропоезда на предприятиях России обеспечивает инжиниринговый центр, созданный на базе предприятия.

Первый электропоезд «Ласточка», произведенный в России, будет сдан заказчику — ОАО «РЖД» — в I полугодии 2015 года. Во всех исполнениях электропоезда будут предназначены для эксплуатации со скоростями движения до 160 км/ч.

В 2012 году на ООО «Уральские локомотивы» шло строительство новых производственных мощностей, предназначенных для производства электропоездов. Был согласован Эскизный проект разработки электропоезда, а также представлен на согласование в ОАО «РЖД» Технический проект разработки электропоезда.

Для организации скоростного движения пассажирских поездов требуются принципиально новые локомотивы, их производство начато на Новочеркасском электровагоностроительном заводе (входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг»).

Электровагон ЭП20 «Олимп», способный водить пассажирские поезда на скоростях до 200 км/ч, разработан специалистами инжинирингового центра ТРТранс, созданного на паритетных началах «Трансмашхолдингом» и ТМХ и французской компанией Alstom Transport.

Контракт на поставку в 2012–2020 годах 200 электровагонов ЭП20 был подписан президентом ОАО «РЖД» В. И. Якуниным и председателем совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг» А. Р. Бокаревым 27 мая 2010 года в Сочи в рамках V международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520».

30 ноября 2012 года первый электровагон ЭП20 был передан ОАО «РЖД», на торжественной церемонии с участием председателя Правительства РФ Д. А. Медведева.

14 декабря 2012 г. локомотив отправился в свой первый рейс с поездом «Невский экспресс».

Планируется, что в течение 2012–2013 годов ОАО «РЖД» получит 36 таких локомотивов для организации пассажирских перевозок на маршруте Москва – Сочи, в том числе в период проведения зимних Олимпийских игр.

Характеристика и содержание инфраструктуры ОАО «РЖД»



«Железнодорожный транспорт помогает нивелировать эффект больших расстояний, интегрировать внутренние рынки и обеспечить необходимые связи с международными рынками. Развитая железнодорожная инфраструктура активизирует торговлю, в особенности экспортную, и оказывает положительное влияние на экономический рост.

Интеграционные процессы, которые развиваются в последние годы на «пространстве 1520» и в Европейском союзе, нуждаются в бесперебойно действующих международных транспортных коммуникациях, их неотъемлемая часть — железные дороги».

В. И. ЯКУНИН,
президент ОАО «РЖД»

Рельсовое хозяйство, капитальное строительство и ремонт объектов инфраструктуры (315 тысяч объектов различного назначения), а также вопросы эксплуатации собственного подвижного состава ОАО «РЖД» входят в сферу ответственности Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД». Это самое крупное подразделение в структуре Группы (свыше 360 тысяч человек).

Основные фонды путевой инфраструктуры



В 2012 году суммарный объем ремонтов составил 10,4 тыс. км, при этом капитальных ремонтов и модернизации железнодорожного пути выполнено 7,3 тыс. км, что позволило сократить к началу 2013 года протяженность участков со сверхнормативным тоннажем и сроком эксплуатации более чем на 426 км до 20,54 тыс. км, или 16,5 % от развернутой длины главных путей.

Тем не менее результаты инвентаризации основных фондов путевой инфраструктуры вызывают беспокойство: число дефектных сооружений растет, многие объекты эксплуатируются за пределами нормативных сроков.

По состоянию на 1 января 2013 года:

- на сети железных дорог ОАО «РЖД» эксплуатируются 82 837 искусственных сооружений, из них дефектных — 9,8 %;
- при протяженности земляного полотна 85 248 км состоят на учете как дефектные 6,7 %.

В предкризисном 2008 году показатели дефектности инженерных сооружений были ниже: 8,3 % по искусственным сооружениям и 6,1 % по земляному полотну.

Рост дефектности инженерных сооружений в значительной мере связан со старением сооружений: 28 % мостов находятся в эксплуатации уже более 100 лет. Вторая причина — недофинансирование работ по их оздоровлению.

Износ инженерных сооружений как в малой степени заменяемых конструкций также достаточно высок — в среднем 76,2 %. Порядка 31 % (25,4 тыс. шт.) всех эксплуатирующихся в настоящее время инженерных сооружений построены до 1913 года.

При сохранении текущих тенденций, к 2015 году 38 % сооружений (31,3 тыс. шт.) будут эксплуатироваться за пределами нормативных сроков (для опор 80–100 лет, водопропускных труб — 100 лет, металлических пролетных строений — 60 лет).

Недостаточная пропускная способность перегонов нередко является причиной ограничений пропускной способности всей дороги. В 2012 году ограничения пропускной способности по перегонам возникали на участках:

- 3 участках Дальневосточной железной дороги;
- 2 Восточно-Сибирской железной дороги;
- 1 Красноярской железной дороги;
- 2 Западно-Сибирской железной дороги;
- 6 Свердловской железной дороги;
- 1 Горьковской железной дороги;
- 1 Куйбышевской железной дороги;
- 1 Приволжской железной дороги;
- 6 Северо-Кавказской железной дороги;
- 2 Московской железной дороги;
- 3 Октябрьской железной дороги.

Общая протяженность таких участков на сети дорог достигает 4 065,5 км, из них 2 728,5 км — однопутные перегоны. По сравнению с предыдущим годом прирост протяженности составил 514 км, все на однопутных участках.

Второй по значимости причиной ограничения пропускной способности дорог остается недостаточная пропускная способность по устройствам тягового электроснабжения. В 2012 году протяженность участков с недостаточной мощностью тягового электроснабжения увеличилась по сравнению с предыдущим годом на 1 067 км и составила 2 876,1 км, или 37,9 % от протяженности всех «узких мест».

85 248 км

протяженность земляного полотна

Из них 5 680 км, или 6,7 %, стоят на учете как дефектные.

82 837

искусственных сооружений эксплуатируются на сети железных дорог ОАО «РЖД»

Из них дефектными являются 8 132 сооружения, или 9,8 %.

Недостаточная мощность системы тягового электроснабжения лимитирует пропускную способность:

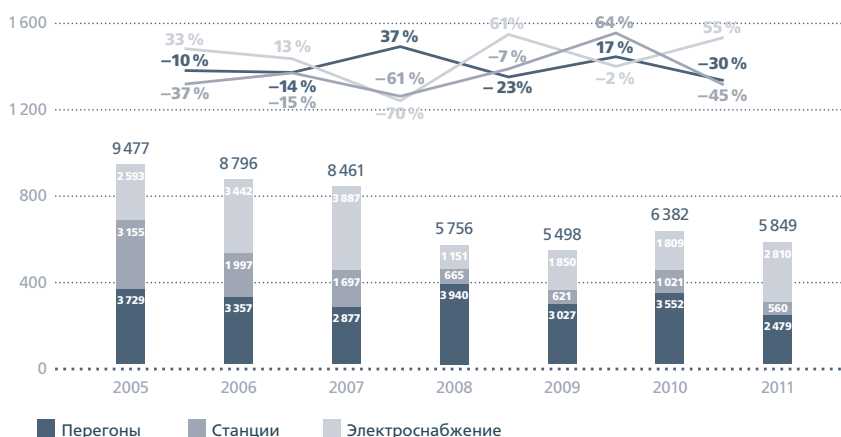
- 5 участков Забайкальской железной дороги;
- 2 Западно-Сибирской железной дороги;
- 4 Свердловской железной дороги;
- 1 Куйбышевской железной дороги;
- 1 Приволжской железной дороги;
- 1 Северо-Кавказской железной дороги;
- 4 Московской железной дороги;
- 3 Северной железной дороги.

Технические станции ограничивали пропускную способность на прилегающих участках общей протяженностью 1 058 км, что составляет 14 % от протяженности всех «узких мест». Превышение расчетных уровней заполнения пропускной и перерабатывающей способности отмечалось на:

- 3 станциях Северо-Кавказской железной дороги;
- 1 Юго-Восточной железной дороги;
- 1 Приволжской железной дороги;
- 2 Южно-Уральской железной дороги;
- 1 Красноярской железной дороги;
- 3 Восточно-Сибирской железной дороги;
- 1 Дальневосточной железной дороги.

Прогнозируемая протяженность «узких мест» на сети железных дорог ОАО «РЖД» по состоянию на 1 января 2013 года составляет свыше 8 100 км.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ УЧАСТКОВ ПО ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ЭЛЕМЕНТАМ, КМ



ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

До 2020 года необходима реализация, в частности, следующих крупных инфраструктурных проектов:

- комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива;
- усиление пропускной способности направления Волховстрой – Мурманск;
- развитие участка Коноша – Лабытнанги (при строительстве линии Надым – Салехард);
- комплексная реконструкция участка Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская;
- комплексная реконструкция участка Им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая – Кореновск – Тимашевская – Крымская с обходом Краснодарского узла;
- развитие железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали с участком Транссибирской магистрали;
- развитие участка Тайшет – Междуреченск;
- комплексная реконструкция участка Карымская – Забайкальск;
- реконструкция участка Тобольск – Коротчаево.

Кроме того, предусматривается строительство дополнительных главных путей, электрификация участков, оборудование участков автоблокировкой, строительство обходов Краснодарского, Саратовского, Омского и Пермского железнодорожных узлов и строительство новых линий, в том числе Салехард – Надым, Кызыл – Курагино, Бийск – Горноалтайск, Шимановская – Гарь, Хани – Тарыннахское месторождение, Могзон – Озерное, Правая Лена – Якутск и других.

Повышение надежности работы объектов инфраструктуры



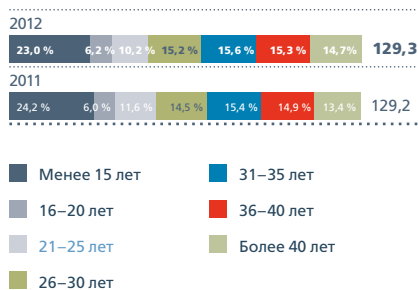
Инновационные устройства железнодорожной автоматики и телемеханики (ЖАТ) обеспечат безопасность движения поездов и заданную пропускную и провозную способность железных дорог.

В 2012 году количество отказов элементов инфраструктуры снизилось на 10 % по сравнению с уровнем 2011 года. Межремонтный срок службы пути увеличен на 2 600 км. Полигоны со скоростью 40 км/ч и менее сократились в пассажирском движении на 3 566,0 км и на 5 123,7 км – в грузовом движении.

ПРОТЯЖЕННОСТЬ ЛИНИЙ,
ОБОРУДОВАННЫХ АВТОБЛОКИРОВКОЙ
И ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ



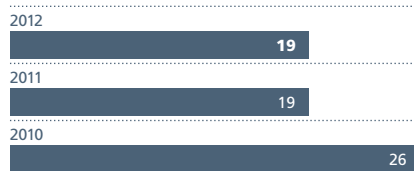
АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ СИСТЕМ
ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ ПО
СРОКАМ СЛУЖБЫ НА СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ, ТЫС. СТР.



Устройства ЖАТ на сети железных дорог России обслуживают 203 дистанции сигнализации, централизации и блокировки и 2 технических центра автоматики и телемеханики с общей численностью работников 36,4 тыс. человек.

В настоящее время в хозяйстве автоматики и телемеханики ОАО «РЖД» проходит апробацию новая методология управления ресурсами, рисками и надежностью на этапах жизненного цикла оборудования (УРРАН), которая станет базовым элементом управления эксплуатационной работой всего Группы.

КОЛИЧЕСТВО НАРУШЕНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ, СОБЫТИЙ



За время реализации проекта:

- определены показатели надежности оборудования и коэффициенты пересчета интенсивности отказов в зависимости от технического оснащения, климатических условий и категории (нагруженности) линий;
- рассчитаны значения показателей и коэффициентов эксплуатационной надежности объектов хозяйства автоматики и телемеханики и разработана методика их расчета;
- определен порядок задания допустимых значений интенсивности потока отказов для перегонов и станций, исходя из регламентных значений среднего времени до восстановления и ограничений на коэффициент готовности линии в целом.

Кроме того, организован технический аудит и комиссионные расследования причин отказов аппаратуры ЖАТ с привлечением представителей предприятий-изготовителей. Ежегодные организационно-технические мероприятия позволяют снизить количество нарушений нормальной работы устройств средств централизации и блокировки, повысить культуру эксплуатации технических средств и качество предоставления услуг клиентам ОАО «РЖД».

В дальнейшем предполагается создание единой многоуровневой системы автоматизированного мониторинга состояния технических средств и автоматизированной системы учета выполнения технологических операций. Во всех дирекциях инфраструктуры будут сформированы центры диагностики и мониторинга технического состояния устройств автоматики.

ПРОГРАММА НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ОАО «РЖД» ДО 2015 ГОДА

Программа предусматривает внедрение инновационных систем и средств железнодорожной автоматики и телемеханики:

- поэтапный переход на микропроцессорные устройства автоматической блокировки и электрической централизации стрелок и светофоров;
- применение микропроцессорных систем управления движением поездов и обеспечения безопасности с применением центра радиоблокировки;
- применение комплексных систем управления движением поездов, передачу данных на локомотивные приборы безопасности по цифровому радиоканалу;
- внедрение многоуровневой автоматизированной системы диагностирования и мониторинга состояния устройств сигнализации, централизации и блокировки;
- внедрение малообслуживаемого напольного оборудования сигнализации, централизации и блокировки, средств механизации нового поколения с элементами резервирования и диагностики.



Результаты 2012 года

Внедрены инновационные технологии выправки пути с применением действующей системы КСПД ИЖТ

Разработаны динамические лаборатории для испытания инфраструктуры с нагрузкой на ось 27 тс и скоростью 200 км/ч

Внедрены перспективные конструкции объектов инфраструктуры

Управление имуществом ОАО «РЖД»



При формировании уставного капитала ОАО «РЖД» 356 800 из 420 200 объектов недвижимости (около 85 %) были внесены и зарегистрированы в собственность ОАО «РЖД» в составе 8 622 сооружений (производственно-технологических комплексов, далее – ПТК).

ОСОБЕННОСТИ РЕГИСТРАЦИИ НЕДВИЖИМОСТИ ОАО «РЖД»

Регистрация объектов недвижимости в составе ПТК препятствует совершению сделок по их отчуждению, в результате затягивается внесение объектов в уставные капиталы дочерних и зависимых обществ, вовлечение непрофильных объектов в гражданско-правовой оборот.

Для совершения сделок с объектами недвижимости, зарегистрированными в составе ПТК, необходимо предварительно расформировать ПТК, для чего нужно провести техническую инвентаризацию и государственную регистрацию всех этих объектов.

Решение о расформировании всех ПТК в плановом режиме было принято ОАО «РЖД» 29 июня 2007 года.

К настоящему времени расформированы 3 462 ПТК (40,2 % от их общего числа). Из состава ПТК выведено 134 966 объектов недвижимости.

ВНЕСЕНИЕ ИМУЩЕСТВА В УСТАВНЫЕ КАПИТАЛЫ ДОЧЕРНИХ ОБЩЕСТВ

За весь период существования Компании в уставные капиталы дочерних обществ ОАО «РЖД», созданных в ходе отраслевой реформы, передано 23,4 тыс. объектов недвижимости.

Суммарный уставный капитал дочерних хозяйственных обществ ОАО «РЖД» по состоянию на 1 января 2013 года превышает 234 млрд руб.

Значительный объем недвижимого имущества от ОАО «РЖД» получили компании в сфере рабочего снабжения и торговли (5,3 тыс. объектов ОАО «Железнодорожная Торговая Компания»), в сфере строительства (4 тыс. объектов ОАО «Росжелдорстрой»), в области ремонта подвижного состава (1,4 тыс. объектов ОАО «Желдорремаш»).

ОАО «Федеральная пассажирская компания», начавшему хозяйственную деятельность в 2010 году, передано 2,7 тыс. объектов недвижимости.

УПРАВЛЕНИЕ ЗЕМЕЛЬНЫМИ РЕСУРСАМИ

В пользовании ОАО «РЖД» находятся земли полосы отвода общей площадью 969 тыс. га.

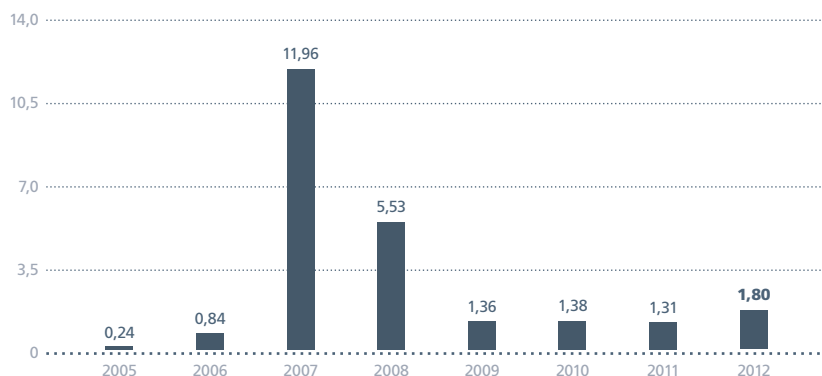
В собственность ОАО «РЖД» зарегистрировано более 6,9 тыс. земельных участков общей площадью более 35 тыс. га.

Право федеральной собственности зарегистрировано на 7 240 земельных участков общей площадью 959 тыс. га (98,9 % от общей площади таких земельных участков). С территориальными управлениями Росимущества заключены договоры аренды на 7 054 земельных участка (общей площадью 956 тыс. га).

По итогам 2012 года доход ОАО «РЖД» от передачи земельных участков в субаренду составил 463,1 млн руб.

ДОХОДЫ ОТ УПРАВЛЕНИЯ НЕДВИЖИМОСТЬЮ КОМПАНИИ

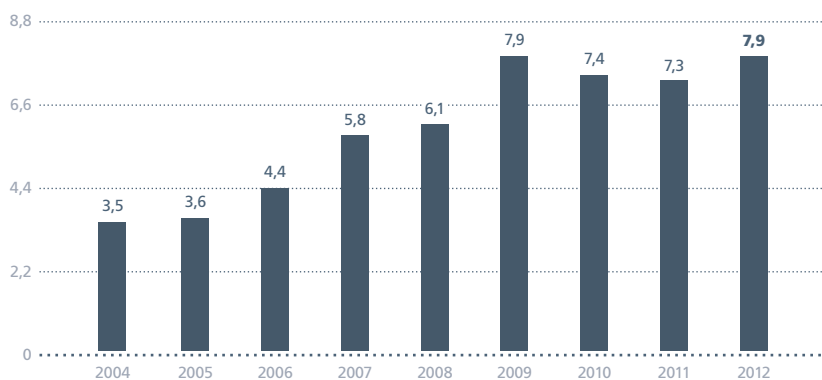
ДОХОДЫ ОТ ПРОДАЖИ НЕДВИЖИМОСТИ ОАО «РЖД», МЛРД РУБ.



В 2012 году Ходлинг начал формировать банк арендопригодных площадей. Прежде всего, внимание уделяется непрофильным и/или неиспользуемым арендопригодным объектам, которые могут быть вовлечены в гражданско-правовой оборот. Компания ведет мониторинг рынка недвижимости, с тем чтобы поддерживать рыночный уровень ставок арендной платы.

По состоянию на конец 2012 года в аренду передано почти 2 млн м² непрофильных и/или неиспользуемых объектов недвижимости ОАО «РЖД».

ДОХОДЫ ОТ СДАЧИ НЕДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА КОМПАНИИ В АРЕНДУ, МЛРД РУБ.



В силу закона транспортные организации обязаны безвозмездно предоставлять помещения для размещения сотрудников некоторых государственных органов (например, транспортной полиции, таможенных органов). В этом случае ОАО «РЖД» получает компенсацию расходов на содержание переданных в ссуду помещений, что учитывается при определении налогооблагаемой базы (по налогу на прибыль). Кроме того, ссудополучатели принимают на себя обязательства по проведению ремонтов в используемых ими помещениях.

В 2012 году ОАО «РЖД» начало работу по согласованию с причастными структурами схемы компенсации выпадающих доходов Группы от использования его имущества для выполнения государственных функций.

ИМУЩЕСТВЕННЫЕ АСПЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРОЕКТОВ

Ряд объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта расположен на территории иностранных государств. В отношении таких объектов должна быть обеспечена защита имущественных интересов Российской Федерации.

В 2012 году ОАО «РЖД» содействовало подписанию договора аренды земельных участков, занятых объектами российских транзитных участков железных дорог, проходящих по территории Казахстана. Договор подписан казахстанской стороной.

После того, как он будет утвержден Росимуществом, на объекты недвижимого имущества российских транзитных железнодорожных участков в Казахстане будет зарегистрировано право собственности Российской Федерации.

Заключение договора транзитных участков было предусмотрено Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта.

Группа "РЖД" намерена активизировать переговорный процесс и выработку аналогичного взаимоприемлемого межправительственного соглашения между Российской Федерацией и Украиной.

Разграничению подлежат права на имущество железнодорожного транспорта, расположенное в Луганской и Сумской областях Украины.

СОЗДАНИЕ НОРМАТИВНОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ИМУЩЕСТВОМ

Нормативная база управления имуществом ОАО «РЖД» (основные документы):

- Гражданский кодекс Российской Федерации;
- Федеральные законы от 26.12.1995 № 208-ФЗ «Об акционерных обществах», от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», от 27.02.2003 № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»;
- постановления Правительства Российской Федерации от 18.05.2001 № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте», от 18.09.2003 № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги», от 06.02.2004 № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги», от 03.12.2004 № 738 «Об управлении находящимися в федеральной собственности акциями акционерных обществ и использовании специального права на участие Российской Федерации в управлении акционерными обществами («Золотой акции»)»;
- внутренние нормативные акты Компании, в частности Положение о порядке распоряжения недвижимым имуществом ОАО «РЖД», утвержденное приказом ОАО «РЖД» от 07.11.2008 № 150.

ОАО «РЖД» направило в Правительство Российской Федерации предложения о внесении изменений в статью 8 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» и в постановление Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2004 г. № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Предлагаемые изменения в законодательстве позволяют снять ограничения на оборот объектов, в которые рынок готов инвестировать денежные средства, а также объектов, в отношении которых есть необходимость в привлечении внешних инвестиций.

Инновации и технологическое развитие ОАО «РЖД»



Прорывные технологии ОАО «РЖД», претендующие на мировой приоритет

Газотурбовоз на сжиженном природном газе

Система цифровой оперативно-технологической связи железнодорожного транспорта

Технология управления перевозочным процессом на больших полигонах на основе интеллектуальных систем, реализующих прогноз графика движения пассажирских и грузовых поездов и оперативную увязку технологических процессов его обеспечения

Система поддержки принятия решений в управлении жизненным циклом объектов инфраструктуры и подвижного состава (УРРАН)

Технология обеспечения безопасности на станциях на базе цифровых моделей и спутниковой навигации (МАЛС)

Технология интервального регулирования движения поездов на основе интегрального применения рельсовых цепей, спутниковой навигации, локального и распределенного цифрового канала

В 2012 году мы успешно продвинулись по целому ряду проектов, предусмотренных Программой инновационного развития. В первую очередь отметим проекты трансфера передовых технологий: создание подвижного состава нового поколения, внедрение технологий управления перевозочным процессом, развитие энергосберегающих технологий.

0,4 % от выручки

ежегодные расходы ОАО «РЖД» на НИОКР

ОАО «Российские железные дороги» – одна из немногих компаний в России, чьи расходы на НИОКР соответствуют уровню зарубежных конкурентов.



ИННОВАЦИИ В УПРАВЛЕНИИ ПЕРЕВОЗКАМИ

В рамках стандартных информационных схем, на устоявшихся маршрутах невозможно наращивать грузопоток необходимыми темпами. ОАО «РЖД» переходит к динамическим схемам управления движением, которые позволяют в любой момент времени изменять направления грузопотока и регулировать пропускную способность дорог.

Основой системы управления грузовыми и пассажирскими перевозками ОАО «РЖД» являются центры управления перевозками (ЦУП), где реализованы уникальные технологии управления движением поездов, вагонными и локомотивными парками, поездной работой и т. д., разработанные профильным институтом ОАО «НИИАС». Системы рассчитаны на использование современных, в первую очередь спутниковых, технических средств идентификации и контроля дислокации подвижного состава и состояния инфраструктуры железных дорог.

В 2012 году:

- реализован информационно-планирующий режим системы автоматизированного управления движением поездов на участке Санкт-Петербург — Москва;
- расширен полигон внедрения технологии движения грузовых поездов по расписанию (499 разработанных расписаний в графике 2012/2013 года);
- введена в постоянную эксплуатацию автоматизированная система построения прогнозных суточных энергооптимальных графиков (АПК «Эльбрус») на опытном полигоне Челябинск — Инская;
- созданы пять Центров управления тяговыми ресурсами;
- на станции Ярославль-Главный Северной дирекции управления движением внедрена инновационная комплексная система автоматизации станционных процессов (ИТАУР): динамическая модель работы станции строится на основе данных систем спутниковой навигации, отработаны технологии автоматического списывания номеров вагонов, автоматизировано исполнение графика работы станции;
- совместно с итальянскими специалистами разработан проект принципиально новой системы управления высокоинтенсивным движением пригородных поездов, она будет задействована, в частности, для организации перевозок на участке Адлер — Красная Поляна — Альпика-сервис во время проведения зимних Олимпийских игр в Сочи в 2014 году, а впоследствии — для организации скоростного движения пассажирских поездов;
- внедрены комплексные микропроцессорные системы на сортировочных станциях, включая управление локомотивами по радиоканалу;
- расширены функции и повышена надежность систем интервального регулирования движения поездов.

СТРАТЕГИЯ инновационного развития ОАО «Российские железные дороги» на период до 2015 года (Белая книга ОАО «РЖД»)

ПРОГРАММА инновационного развития до 2015 года

13.04.2011

Одобрена рабочей группой правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям

19.04.2011

Одобрена советом директоров ОАО «РЖД»

24.06.2011

Утверждена советом директоров ОАО «РЖД»

Приоритеты инновационного развития:

- Развитие существующих технологических платформ, разработка и внедрение новых технологических платформ;
- Повышение энергоэффективности и внедрение ресурсосберегающих технологий;
- Создание современных транспортно-логистических систем, включая высокоскоростное и скоростное движение;
- Развитие интеллектуальных систем управления перевозочным процессом на базе современных цифровых телекоммуникационных и спутниковых технологий, специализированных информационно-управляющих систем;
- Кардинальное обновление подвижного состава и объектов инфраструктуры, приведение их в соответствие с уровнем мировых стандартов.

ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА

Проект организации движения грузовых поездов по расписанию с использованием сквозных суточных энергооптимальных графиков развернут на железных дорогах Урала и Западной-Сибири.

Проект является логическим продолжением развития создаваемой автоматизированной системы управления поездопотоками на направлениях, где уже интегрированы планирование тяговых ресурсов и работа технических станций. Принципиально, что при планировании суточного графика движения поездов реализуются алгоритмы, обеспечивающие максимальное использование пропускных способностей лимитирующих перегонов и участков дорог.

Результаты опытной эксплуатации в 2012 году подтвердили эффективность применения технологии: удельный расход электроэнергии в сопоставимых условиях на тягу поездов груженого направления снизился на –4,7%.

Экономические эффекты от внедрения технологии учтены в программе сокращения издержек ОАО «РЖД». В 2013 году полигон внедрения технологии будет расширен с 2 100 км до 6 700 км.

РАЗВИТИЕ ПОЛИГОННОЙ ТЕХНОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ



Рабочий парк, шт.				
Год	Полигон	Расстояние, км	Грузовые локомотивы	Грузовые вагоны
2011	Челябинск – Искиткуль	660	341	10 500
2012	Челябинск – Инская	1 440	580	26 000
2013	Белезино – Алтайская	2 406	950	37 000
	Кустановка – Инская	2 180		

ПРОИЗВОДСТВО ЛОКОМОТИВОВ С АСИНХРОННЫМ ТЯГОВЫМ ПРИВОДОМ



Достоинства асинхронного тягового привода

Увеличенная мощность при одинаковых габаритах с двигателем постоянного тока

Большой срок службы

Повышенная надежность

Меньшая стоимость жизненного цикла

Возможность электрического рекуперативно-реостатного торможения до остановки

Увеличение весовой нормы поездов

В 2012 году при поддержке ОАО «РЖД» успешно реализованы совместные проекты российских производителей с иностранными партнерами в области разработки и производства инновационного подвижного состава — группы «Синара» с немецкой группой Siemens AG и ЗАО «Трансмашхолдинг» с французской компанией Alstom. Обе зарубежные компании являются мировыми лидерами в своем направлении деятельности.

Кроме того, в 2012 году:

- утверждены технические задания на тепловоз 2ТЭ116УД с дизелем General Electric и на тепловоз 2ТЭ25АМ с дизелем MTU;
- проведены приемочные испытания тепловоза ТЭМ14 с двухдизельной силовой установкой и электровоза с асинхронным тяговым приводом ЭП20;
- проведены квалификационные испытания электровоза ЭС10;
- разработаны технические требования на тепловоз с газопоршневым двигателем и газотурбовоз ГТ1h;
- утверждено техническое задание на разработку четырехосного вагона-платформы для контейнерно-контейнерных перевозок;
- проведены приемочные испытания крытого универсального вагона с раздвижными стенами с осевой нагрузкой 25 тс;
- завершен эскизный проект электропоезда серии ЭС2Г (ООО «Уральские локомотивы»).

ПРОИЗВОДСТВО ЛОКОМОТИВОВ С АСИНХРОННЫМ ТЯГОВЫМ ПРИВОДОМ (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

Пассажирский электропоезд ЭП20 «Олимп»

6 ед.
в эксплуатации на 2012 г.

ПОСТАВКА В 2013–2015 ГГ.

2013	2014	2015
30	25	24



Двухсистемный электропоезд ЭП20 «Олимп» с асинхронными тяговыми электродвигателями создан инженеринговым центром «Технологии рельсового транспорта» – совместным предприятием ЗАО «Трансмашхолдинг» и французской компании Alstom Transport. Локомотивы производит Новочеркасский электровагоностроительный завод (в составе АО «Трансмашхолдинг»).

Этот проект — пилотный проект для создания единой базовой платформы российских электропоездов 5-го поколения. Сертификационные испытания нового пассажирского электропоезда ЭП20 успешно завершены (подробнее см. раздел «Развитие сети скоростных и высокоскоростных перевозок»).

ЭП20 предназначен для организации скоростных пассажирских перевозок (до 200 км/ч). По своим характеристикам электропоезд не имеет равных на «пространстве 1520» и не уступает зарубежным аналогам. При этом стоимость его жизненного цикла на 15 % ниже, чем у существующих моделей.

Грузовой электропоезд постоянного тока ЭЭС10 «Гранит»

41 ед.
в эксплуатации на 2012 г.

ПОСТАВКА В 2013–2015 ГГ.

2013	2014	2015
40	50	55



Электропоезд ЭЭС10 «Гранит» с асинхронными тяговыми электродвигателями создан ООО «Уральские Локомотивы» совместно с концерном Siemens AG. Порядка 60 % инженерных решений, используемых в его конструкции, впервые применяются в российском машиностроении. Производительность ЭЭС10 более чем в 3 раза превышает показатель используемых сегодня локомотивов 1,5ВЛ11, значительно лучше и показатели энергоэффективности: удельный расход электроэнергии ниже до 30 %, а удельная рекуперация выше в 2,2 раза.

Новое поколение грузовых электропоездов станет одним из основных факторов повышения эффективности перевозочного процесса: появляется возможность организовать сквозное движение тяжелых составов по участкам со сложным профилем без переформирования поездов или применения локомотивов-толкачей. В 2012 году с использованием «Гранита» был проведен поезд весом 9 000 т с Западно-Сибирской дороги до порта Усть-Луга через Уральский хребет на расстояние 4 000 км.

Грузовой электропоезд переменного тока ЭЭС5

IV квартал 2012 г.
начало производства

В 2013 г. изготовление 2 локомотивов



В 2012 году были изготовлены два головных образца двухсекционного грузового электропоезда переменного тока серии ЭЭС5 и проведены заводские испытания.

Микропроцессорная система управления и система автоматизированного радиуправления нового электропоезда обеспечивает совместную работу двух, трех и четырех секций локомотива в голове, середине или хвосте состава. Это позволяет водить несколько соединенных поездов распределенной тягой.

Локомотив может управляться одним машинистом.

Кроме того, электропоезд оборудован системой управления по радиоканалу для использования в качестве толкача.

Грузовой магистральный тепловоз 2ТЭ25А «Витязь»

10 ед.
в эксплуатации на 2012 г.

ПОСТАВКА В 2013–2015 ГГ.

2013	2014	2015
11	30	56



Чтобы ликвидировать технологическое отставание в производстве локомотивных дизельных двигателей нового поколения, ОАО «РЖД» приняло решение привлечь к их разработке ведущие зарубежные компании.

В 2012 году ЗАО «Трансмашхолдинг» были изготовлены и сертифицированы опытные образцы грузового магистрального двухсекционного тепловоза 2ТЭ25А «Витязь», моторизованные дизелями производства германской компании Tognum (торговая марка MTU) серии 4 000 мощностью 2 700 кВт (в секции).

Тепловозы проходят эксплуатационные испытания в локомотивном депо Брянск-Льговский.

Маневровый гибридный тепловоз ТЭМ9Н

2012 г.
комплексные испытания

2013 г. изготовление установочной серии (3 локомотива)



Инновационный проект по разработке первого отечественного маневрового локомотива с гибридным приводом реализован инжиниринговой компанией ООО «Центр инновационного развития СТМ» машиностроительного холдинга ОАО «Синара – Транспортные машины». Грант на его разработку был предоставлен НКО «Фонд развития центра разработки и коммерциализации новых технологий» (Фонд «Сколково»). ОАО «РЖД» — главный научно-технический партнер и заказчик нового локомотива.

Опытный образец маневрово-вывозного тепловоза ТЭМ9Н, выпущенный Людиновским заводом, оснащен интеллектуальной гибридной силовой установкой эквивалентной мощностью 882 кВт, которая сочетает экологичный дизельный двигатель внутреннего сгорания (630 кВт) и накопитель энергии из литий-ионных аккумуляторов и суперконденсаторов (252 кВт).



Тепловоз может использоваться для маневровой работы, в том числе и в закрытых помещениях, с заглушенным дизелем. Новый тепловоз соответствует современным зарубежным стандартам экологии и энергоэффективности: по сравнению с предыдущей базовой моделью (ТЭМ9) снижен расход дизельного топлива на 30 %, выбросы отработанных газов в окружающую среду — до 55 %. В соответствии с современными тенденциями в транспортном машиностроении при проектировании тепловоза применена модульная структура: на раме размещены дизель-генераторный, кабинный, санитарно-бытовой и другие модули, причем каждый блок управления имеет систему самодиагностики, что позволяет оперативно выявлять и устранять неисправности. Тепловоз в 2012 году проходил испытания, по их результатам разработаны мероприятия по доработке конструкции узлов и агрегатов.

ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ТОРМОЗАМИ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ

Внедрены и проходят опытную эксплуатацию инновационные технические средства и системы управления тормозами поездов.

Мобильная система контроля целостности тормозной магистрали с автоматической регистрацией проведенных измерений предотвращает отправление поездов с перекрытыми концевыми кранами (что стало причиной крушения грузовых поездов на Куйбышевской дороге в 2010 году). В 2013 году установочная партия приборов будет поставлена на Северную дорогу для подконтрольной эксплуатации.

Совместно с немецкой компанией Knorr-Bremse разработан воздухораспределитель нового поколения. Их производство будет локализовано в России. В феврале 2013 года «Федеральная грузовая компания» (дочернее предприятие «РЖД») и компания Knorr-Bremse создали совместное предприятие «Кнорр-Бремзе 1520» по производству тормозного оборудования для железнодорожного подвижного состава колеи 1 520 мм.

ПОВЫШЕНИЕ КАЧЕСТВА РЕМОНТА ПУТИ

В ноябре 2012 года на станции Решетниково Октябрьской железной дороги впервые была продемонстрирована автоматическая работа щебнеочистительной и выправочных машин на основе высокоточной координатной системы полигона Москва – Санкт-Петербург – Буловская, построенной при помощи спутниковых технологий, и комплексной системы пространственных данных инфраструктуры. Эта прорывная технология потребует при переходе на круглогодичные работы по ремонту и модернизации инфраструктуры. Она позволит повысить качество ремонта, а значит, снизить стоимость жизненного цикла железнодорожного пути.

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ПОЛИГОН КУРСИРОВАНИЯ РЕГУЛЯРНЫХ КОНТРЕЙЛЕРНЫХ ПОЕЗДОВ В ПРЕДЕЛАХ «ПРОСТРАНСТВА 1520»



Новые технические решения в обеспечении безопасности движения и развитие системы сквозного планирования закладывают основу для развития новых сегментов высокодоходного перевозочного бизнеса, в частности контрейлерных перевозок (транспортировки по железной дороге автомобилей с грузами).

Впервые в России разработаны и построены универсальные платформы для перевозки контрейлеров и контейнеров без ограничений на всем «пространстве 1520». Презентация опытного вагона-платформы для перевозки контрейлеров и контейнеров, созданного ОАО «Рухимаш» по заказу ОАО «РЖД», состоялась в декабре 2012 года на Рижском вокзале. В 2013 году будут проведены сертификационные испытания платформ и начнется подготовка к их серийному выпуску.

Контрейлерные перевозки имеют большой потенциал на максимальном загрузке автотранспортных направлений: за счет более высокой скорости прохождения погранпереходов и доставки грузов по железной дороге, появляется возможность существенно снизить логистические издержки. К тому же контрейлерные перевозки снижают нагрузку на окружающую среду и обеспечивают большую безопасность перевозок.

В странах Евросоюза контрейлерные перевозки растут опережающими темпами и достигают 30 % от всех железнодорожных грузовых перевозок. Развитие контрейлерного сообщения определено как одно из приоритетных направлений транспортной политики Российской Федерации.

Повышение энергоэффективности

Энергоэффективность перевозочного процесса по ряду параметров достигла лучших показателей за всю историю ОАО «РЖД».

В 2012 году закончено проведение обязательного энергетического обследования объектов ОАО «РЖД». Энергетический паспорт ОАО «РЖД» зарегистрирован в саморегулируемой организации в области энергетического обследования «СоюзЭнергоАудит» под № СРО-4-19122012-00807.

В 2012 году программы энергосбережения и повышения энергетической эффективности реализовали 42 филиала ОАО «РЖД».

В сравнении с 2011 годом:

- снижен удельный расход ТЭР на тягу поездов на электрической (на $-0,1\%$) и тепловозной тяге (на $-0,9\%$);
- повышен уровень возврата энергии рекуперации на $18,6\%$.

Примером комплексного подхода к решению вопроса экологического развития, энергосбережения и снижения энергоемкости транспортной инфраструктуры в 2012 году стала реализация концепции «Умный вокзал» в ходе модернизации железнодорожного вокзала в г. Анапе. На здании вокзала установлены системы из 560 модулей солнечных батарей общей мощностью 70 кВт. В дневное время этот объект является энергонезависимым от общего электроснабжения.

71,8

кг усл. топл. / 10^3 прив. ткм нетто

энергоёмкость производственной деятельности ОАО «РЖД» в 2012 году

По сравнению с 2011 годом энергоёмкость снизилась на $-1,1$ кг усл. топл. / 10^3 прив. ткм нетто ($-1,5\%$).

НАПРАВЛЕНИЯ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ ГРУППЫ «РЖД» ДО 2015 Г.

СНИЖЕНИЕ ЭНЕРГОЕМКОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА В 2015 Г. НА 7,2 % К УРОВНЮ 2010 Г.



Совершенствование системы учета ТЭР



Внедрение локомотивов нового поколения



Энергосберегающий режим вождения поездов



Обновление и развитие инфраструктуры с внедрением энергосберегающих технологий



Формирование и реализация программ энергосбережения филиалов ОАО «РЖД» по результатам обязательного энергетического обследования



Расширение использования возобновляемых источников энергии и энергоэффективных технологий в стационарной теплотехнике



Увеличение полигона электрифицированных железных дорог



Повышение эффективности рекуперации

МЕРОПРИЯТИЯ ПО ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЮ И ПОВЫШЕНИЮ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОАО «РЖД»

			Годовая экономия ТЭР		
			В натуральном выражении		В стоимостном выражении, тыс. руб.
			Затраты, тыс. руб.	Количество	
1	Совершенствование методов управления движением поездов	102 288,36	54 457,02	тыс. кВт·ч	136 408,39
			5 604,69	диз. топливо, т	140 992,90
2	Улучшение показателей использования локомотивов	312 113,00	64 970,68	тыс. кВт·ч	158 640,91
			34 075,64	диз. топливо, т	855 603,72
3	Улучшение технического состояния подвижного состава	48 808,80	9 061,62	тыс. кВт·ч	22 135,65
			1 559,54	диз. топливо, т	38 126,55
			1 366,80	Гкал	1 567,40
			11,00	уголь, т	12,70
4	Улучшение технического состояния путевого хозяйства	1 384 801,49	3 484,34	тыс. кВт·ч	8 299,31
			388,26	диз. топливо, т	9 706,45
5	Улучшение показателей тягового электроснабжения	165 573,19	33 335,99	тыс. кВт·ч	79 296,53
6	Повышение уровня возврата энергии рекуперации на электрической тяге	401 571,00	69 906,51	тыс. кВт·ч	176 854,33
7	Оптимизация режимов работы систем отопления производственных помещений	727 911,29	10 182,10	тыс. кВт·ч	23 621,28
			31 790,01	Гкал	35 390,11
			401,25	тыс. м³	1 784,76
			324,07	мазут топочный, т	3 308,47
			1 249,84	уголь, т	1 798,02
8	Применение энергоэкономичных светильников, оптимизация режимов работы систем освещения, внедрение светодиодной техники	1 356 348,76	45 303,77	тыс. кВт·ч	124 775,61
9	Повышение энергетической эффективности технологических процессов и объектов инфраструктуры	3 390 036,31	305 759,97	тыс. кВт·ч	744 569,71
			661,60	диз. топливо, т	17 679,53
			15 868,35	Гкал	18 079,65
			842,50	газ природный, тыс. м³	2 975,77
			364,20	бензин, т	9 587,47
			958,80	мазут топочный, т	10 163,57
			2 790,00	уголь, т	4 390,55
			649,14	вода, тыс. м³	8 061,22
10	Проведение обязательного энергетического обследования объектов	2 790 177,98			
	ИТОГО в натуральном выражении	10 679 630,18	276 491,42	т усл. топл.	2 633 830,59
	в том числе:				
	электроэнергия		596 462,01	тыс. кВт·ч	1 474 601,74
	диз.топливо		42 289,72	т	1 062 109,16
	тепловая энергия		49 025,16	Гкал	55 037,16
	газ природный		1 243,75	тыс. м³	4 760,53
	бензин		364,20	т	9 587,47
	мазут топочный		1 282,87	т	13 472,04
	уголь		4 050,84	т	6 201,28
	вода		649,14	тыс. м³	8 061,22

Внедрение инструментов бережливого производства в ОАО «РЖД»

Проект «Бережливое производство» — одно из ключевых направлений повышения эффективности работы ОАО «РЖД» за счет оптимизации технологических процессов, повышения производительности труда и сокращения непроизводительных потерь.

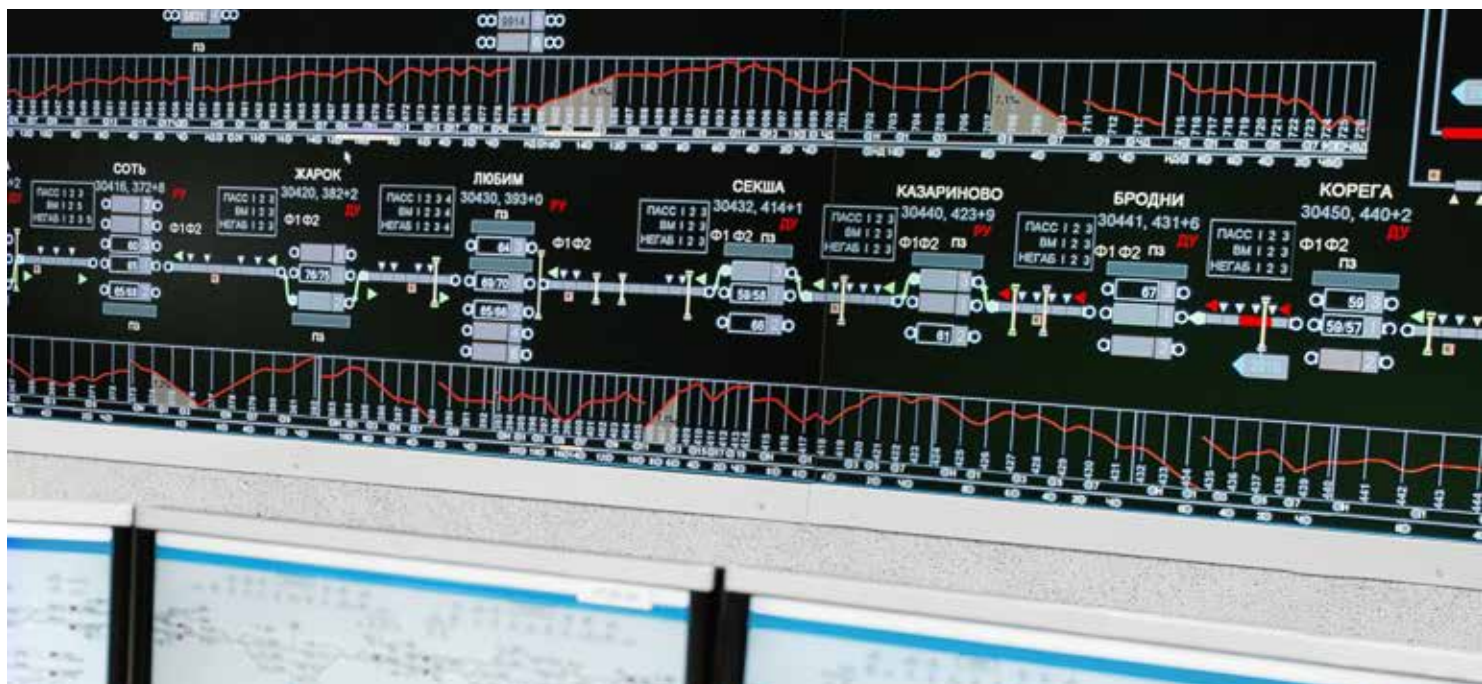
Полигон внедрения проекта «Бережливое производство» в 2012 году расширен более чем в 5 раз и сегодня охватывает 553 структурных подразделения на всех железных дорогах и все направления хозяйственной деятельности ОАО «РЖД».

В 2012 году было реализовано 1 628 проектов улучшений, пересмотрено 1 640 нормативов и технологических процессов. Накопленный экономический эффект от реализации проекта превысил 260 млн руб., но главное — формируется костяк неравнодушных и заинтересованных в улучшениях работников Компании. Проведенная нами работа получила высокую оценку на VIII российском Лин-форуме.

ПРИМЕРЫ ПРИМЕНЕНИЯ ИНСТРУМЕНТОВ БЕРЕЖЛИВОГО ПРОИЗВОДСТВА В ХОЗЯЙСТВАХ ОАО «РЖД»

№	Принцип производственной системы	Примеры по подвижному составу	Примеры по путевому хозяйству	Примеры по управлению движением
1	Выравнивание загрузки	Ритмичная подача локомотива на ремонт	Планирование «окон» с учетом минимизации пересылки путевых машин	Сквозное планирование локомотивов и бригад на точку отправления
2	Выстраивание потока	Исключение противотоков	Согласованные работы хозяйств в одно «окно», работы в створе	Управление струями плана формирования, маршрутные отправки
3	Организация вытягивания	Пополнение МТР по мере потребления	Подача материалов верхнего строения пути точно к началу использования	Станция назначения вытягивает поезд со станции формирования
4	Автономность	Автоматическая работа испытательных станций без присутствия человека	Автоматическая корректировка перегонных времен хода и режимных карт ведения поездов при установке ограничений	Альтернативы плану формирования предусмотрены в техпроцессе станции и не требуют решения ДЦУП
5	Упорядочение 5С	Поддержание порядка на рабочих местах	Поддержание порядка на рабочих местах	Эргономика рабочего места диспетчера
6	Визуальный контроль	Доски заданий и ярлыки	Сетевые графики выполнения ремонта	Электронные табло и цветовая индикация
7	Предотвращение ошибок	Приспособления и механизмы	Регламентация работ	Автоматический контроль
8	Всеобщее обслуживание оборудования	Карты ППО/ППР оборудования	ТОиР путевых машин	—
9	Стандартизация технологических процессов	Контроль соблюдения технологических карт	Регламентация процедуры планирования и согласования «окон»	Согласованные времена передачи планов работы между диспетчерами

Безопасность движения



Стратегия гарантированной безопасности и надежности перевозок

ОАО «РЖД» переходит к проактивной политике в области безопасности движения. Актуализированная Стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса ОАО «РЖД», разработанная в 2012 году и утвержденная в начале 2013 года, предусматривает создание эффективной системы предупреждения технологических сбоев и отказов. Система менеджмента безопасности ОАО «РЖД» нацелена также на укрепление культуры безопасности и вовлечение в этот процесс как можно более широкого круга работников Группы.

Приоритет безопасности перевозок железнодорожным транспортом повышается, эта тенденция отчетливо прослеживается как на глобальном уровне, так и в требованиях регулирующих российских органов.

ОАО «РЖД» дополнительно усиливает внимание к безопасности перевозок в связи с изменениями в структуре Группы, переходом на управление по видам бизнеса и развитием новых направлений — скоростного и высокоскоростного пассажирского движения, интенсивного тактового внутригородского и пригородного пассажирского сообщения, тяжеловесных грузовых перевозок, — а также в связи со значительным износом технико-технологической базы железнодорожного транспорта и сокращением контроля за соответствием продукции и услуг со стороны государства.



Расширяется использование методологий оценки и управления рисками, методов факторного анализа, методик оценки влияния надежности технических объектов на безопасность движения, систем поддержки принятия управленческих решений. Эффективным инструментом повышения надежности перевозочного процесса становится внедренная в 2012 году УРРАН (Система управления ресурсами, рисками и надежностью на этапах жизненного цикла), которая обеспечивает анализ состояния, надежности и функциональной безопасности технических средств, объектов железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава.

Главное место отводится повышению эффективности Системы менеджмента безопасности (СМБД), гармонизированной с международными стандартами безопасности, действующими на железных дорогах стран Европейского союза. СМБД обеспечивает единство подходов и скоординированное взаимодействие

между всеми филиалами, структурными подразделениями, дочерними и зависимыми обществами Группы, участвующими в перевозках или обеспечивающими их. В числе важных новаций Стратегии стоит отметить введение внутреннего аудита СМБД, а в перспективе и внешнего аудита системы менеджмента безопасности и ее сертификацию.

Базовым элементом СМБД является Ситуационный центр мониторинга и управления чрезвычайными ситуациями ОАО «РЖД», отвечающий за вопросы оперативной безопасности движения, транспортной и пожарной безопасности, контроль метеорологических условий. В 2012 году были утверждены документы, регламентирующие деятельность Ситуационного центра в штатном режиме и в режиме ликвидации последствий чрезвычайной ситуации, а также его оперативное взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти и сторонними организациями.

Актуализированная Стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса ОАО «РЖД» принята в развитие соответствующей Функциональной стратегии, действовавшей с 2007 по 2013 годы, и исходит из современного представления о системности причин нарушений безопасности движения. Превалирующий принцип обновленной Стратегии — «предвидеть и предупреждать».

Стратегия предусматривает дополнительные мероприятия не только в отношении надзора за соблюдением правил безопасности и по устранению последствий нарушений, но прежде всего меры предупреждения нарушений и повышения надежности перевозочного процесса.

ЦЕЛЕВЫЕ (КОНТРОЛЬНЫЕ) ПОКАЗАТЕЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

Поскольку на государственном уровне не разработана номенклатура целевых показателей безопасности движения, надежности перевозок и допустимых уровней рисков, с 2010 года эти показатели и их значения устанавливаются корпоративными документами ОАО «РЖД» и утверждаются правлением Группы.

В 2012 году важнейшие показатели — отношение абсолютного числа всех событий к общему поездообороту в миллионах поездо-километров — были актуализированы и рассчитаны с учетом темпов снижения аварийности, заданных в Транспортной стратегии и

Стратегии развития железнодорожного транспорта: к 2015 году — 66 % от уровня базового 2007 года и 43–51 % от базового уровня к 2030 году. На период с 2011 по 2015 годы показатели рассчитаны ежегодно, а на 2016, 2020 и 2030 годы — с учетом инновационного и энергосырьевого сценариев развития железнодорожного транспорта. Показатели установлены как для ОАО «РЖД» в целом, так и для всех филиалов, структурных подразделений и дочерних обществ Группы, деятельность которых связана с обеспечением безопасности движения. Задача ОАО «РЖД» и подразделений — не превышать установленные целевые значения показателей.

ФОРМИРОВАНИЕ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

С 1 сентября 2012 года вступили в силу новые правила технической эксплуатации железных дорог, инструкции по движению поездов, маневровой работе и сигнализации на железнодорожном транспорте. ОАО «РЖД» организовало изучение и проверку знания нового документа для более чем 600 тыс. работников Группы и свыше 20 тыс. работников сторонних организаций, деятельность которых связана с движением поездов, маневровой работой и выполнением строительных работ на инфраструктуре ОАО «РЖД».

Переход к позитивной культуре безопасности, обучение сотрудников являются важной частью Стратегии, поскольку упор на административные меры и наказание виновника конкретного происшествия (будь то железная дорога, хозяйство или конкретный исполнитель) не способствует росту мотивации и инициативности персонала и в конечном счете минимизации влияния человеческого фактора на безопасность движения.

Стратегия предполагает, в частности, введение оценки профессиональных качеств работников с учетом их готовности соблюдать требования безопасности, быстро адаптироваться к новым требованиям; расширение доступа к информации по вопросам безопасности, вплоть до неограниченного распространения сведений о нарушениях и мерах по ликвидации их последствий; дополнение процедур служебного расследования событий и происшествий процедурами выявления причинно-следственных связей, предшествующих их возникновению, и анализ этих связей.

СТРАТЕГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГАРАНТИРОВАННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И НАДЕЖНОСТИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА ОАО «РЖД»

Цель

Гарантированное обеспечение заданного уровня безопасности жизни и здоровья людей, природы, материальных ценностей и технических комплексов при реализации перевозочного процесса на всех его стадиях, а также заданного уровня надежности выполнения перевозочного процесса

Основные принципы

- 1 Определение допустимых уровней рисков и норм показателей безопасности движения
- 2 Ситуационный мониторинг безопасности, внедрение систем поддержки принятия управленческих решений для прогнозирования надежности перевозок и предотвращения нарушений безопасности
- 3 Обновление технико-технологической базы, повышение надежности технических средств, совершенствование информационных технологий в области обеспечения безопасности движения
- 4 Оценка экономической эффективности инвестиционных проектов в сфере безопасности и надежности перевозочного процесса с учетом вероятности возникновения происшествий и событий, возможных прямых и косвенных потерь и упущенной выгоды
- 5 Двусторонний обмен информацией по вопросам безопасности как по вертикали, так и по горизонтали — с работниками смежных видов деятельности, работниками смежных организаций
- 6 Формирование культуры безопасности, вовлечение персонала в решение проблем безопасности движения, контроль профессиональных знаний в области безопасности
- 7 Совершенствование процедур расследования транспортных происшествий; ревизии и аудит системы менеджмента безопасности движения

Статистика безопасности движения поездов

В 2012 году количество транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, допущенных на инфраструктуре ОАО «РЖД» возросло на +3 % (к 2011 году) и составило 9 185 случаев. В 2011 году в целом по Компании количество транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, было ниже уровня предшествующего года на –2% и составило 8 878 случаев.

Не допущено аварий, происшествий на железнодорожных переездах, при перевозке опасных грузов, связанных с несанкционированным движением по железнодорожным путям общего или необщего пользования автотракторной техники.

Также не допущено случаев приема или отправления поезда по неготовому маршруту, отправления поезда на занятый перегон, изломов колесных пар, обрывов хребтовой балки подвижного состава, появления ложного разрешающего показания сигнала вместо запрещающего, отцепки вагона от поезда из-за нарушения технических условий погрузки.

В целом статистические данные ОАО «РЖД» демонстрируют значительное снижение количества нарушений безопасности за долгосрочный период, с 2003 по 2008 годы. Однако в 2009–2011 годах темпы улучшений основных показателей замедлились в условиях существенного изменения географии и роста напряженности грузопотоков, формирования новой модели транспортного рынка и роста числа независимых участников перевозочного процесса, деятельность которых существенно влияет на безопасность движения поездов, но при этом слабо регламентирована и стандартизирована. В 2010 и в 2011 годах был превышен интегральный целевой показатель, заданный Функциональной стратегией безопасности (в редакции 2007 года), – частота транспортных происшествий и иных событий всех видов на 1 млн поездо-км.

В целях сокращения ущерба от транспортных происшествий ОАО «РЖД» в инициативном порядке страхует свою гражданскую ответственность и имущество. Опыт показал эффективность использования механизмов страхования для защиты имущественных интересов Компании: средний срок возмещения страховщиками расходов Компании, возникших из-за транспортных происшествий, не превышает 70 дней, а возмещение достигает до 99 % заявленных расходов. Группа обратилась в Росимущество с предложением распространить эту практику на всех участников перевозочного процесса.



Противодействие незаконному вмешательству в деятельность железнодорожного транспорта



В 2012 году число зарегистрированных фактов незаконного вмешательства в деятельность объектов железнодорожного транспорта уменьшилось на 20 % (1 702 случая против 2 111 случаев в 2011 году), количество хищений имущества Компании на сократилось на 18 %.

14,9

млрд руб.

выделено в 2012 г. на обеспечение безопасности объектов железнодорожного транспорта от незаконного вмешательства

Федеральный закон «О транспортной безопасности», распоряжения президента и Совета безопасности Российской Федерации обязывают ОАО «РЖД» принимать меры по обеспечению безопасности наиболее важных и уязвимых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также мест массового пребывания людей в железнодорожных вокзальных комплексах.

В 2012 году на организацию охраны 6 001 такого объекта было выделено из бюджета ОАО «РЖД» более 14,9 млрд руб., на 2,2 млрд руб. больше, чем в 2011 году. В частности, 1 828 постов охраны были организованы на 349 вокзальных комплексах.

Кроме того, в 2012 году была введена в действие инструкция об объявлении (установлении) и отмене уровней безопасности для соответствующих категорий объектов.

Проведены оперативно-профилактические мероприятия по отработке взаимодействия работников железнодорожного транспорта, сотрудников ГУТ МВД и частных охранных организаций под условным названием «Пассажир». Всего в 2012 году по планам правоохранительных органов на сети железных дорог проведено 410 учений и тренировок, к которым привлекались 4 844 работника железнодорожного транспорта. По планам региональных центров безопасности проведено 1 169 объектовых тренировок с участием 4 473 работников ОАО «РЖД». В результате совместных мероприятий с органами внутренних дел на транспорте за различные противоправные действия задержаны 543 человека, возбуждено 213 уголовных дел.

По вопросам предупреждения актов незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта подготовлено 332 телевизионных видеосоюжета, 266 радиопередач и 1 754 публикации в СМИ.



ПРОЕКТ «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ»

Проект предусматривает оснащение наиболее важных объектов железнодорожной инфраструктуры системами технических средств охраны и модернизацию ранее установленных систем. Мероприятия предусмотрены Комплексной программой обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства РФ.

К настоящему времени стационарные многозонные металлообнаружители для входного контроля пассажиров и посетителей установлены на 345 железнодорожных вокзалах. В соответствии с рекомендациями ФСБ России 35 вокзальных комплексов оборудованы зонами бесконтактной проверки (досмотра) пассажиров, их ручной клади и багажа — это вокзалы Северо-Кавказской, Приволжской, Московской, Северо-Западной, Горьковской и Дальневосточной РДЖВ.

Временная технология прохода пассажиров через зоны досмотра введена при посадке на высокоскоростные поезда «Сапсан». В рамках проекта внедряются также новые технологии охраны и технические средства контроля и наблюдения железнодорожного пути.

В 2012 году оснащены системами технических средств охраны с созданием опорных пунктов охраны и центров мониторинга транспортной безопасности 4 участка. Проведены проектно-изыскательские и начаты строительно-монтажные работы на 3 участках.

Техническими средствами охраны за счет собственных средств Группы оснащены 22 объекта железнодорожной инфраструктуры, в том числе участок высокоскоростного движения Колпино – Торфяное Октябрьской железной дороги.

Проектно-изыскательские работы по оборудованию (модернизации) систем ТСО выполнены на 23 объектах железнодорожной инфраструктуры и на участках Октябрьской и Северо-Кавказской железных дорог. На выполнение работ израсходовано 864,3 млн руб.

Установленные на объектах Компании ТСО позволили правоохранительным органам и охранным организациям выявить 497 и предотвратить 426 правонарушений и происшествий, задержать за административные правонарушения 14 465 человек и 16 – находившихся в розыске, обнаружить 218 бесхозных подозрительных предметов.

2,4 млрд руб.

выделено из федерального бюджета в 2012 году на проект «Транспортная безопасность»

Международная деятельность и крупнейшие зарубежные проекты



СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА ОАО «РЖД»:

РЕАЛИЗАЦИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РОССИИ
И ИНТЕГРАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
В ЕВРОАЗИАТСКУЮ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКУЮ СИСТЕМУ



В 2012 году, благодаря в том числе сотрудничеству с международными организациями, мы продвинулись вперед по ряду проектов, которые в перспективе позволят значительно увеличить объемы грузоперевозок и ускорить товародвижение между Европой, Россией, странами СНГ и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Сбалансированное расширение пропускных способностей инфраструктуры, развитие передовых логистических технологий и правовая гармонизация перевозочного процесса — основные направления нашей совместной работы с железными дорогами других стран и профильными международными организациями.

Сотрудничество с железными дорогами «пространства 1520»



В 2012 году были достигнуты важные договоренности с железными дорогами стран – участниц Единого экономического пространства (ЕЭП), которое формируют Российская Федерация, Республика Казахстан и Республика Беларусь. В частности — подписан Меморандум о создании Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК). Решение ОАО «РЖД», АО «НК «Казакстан темир жолы» и ГО «Белорусская железная дорога» о развитии транспортно-логистической системы Единого экономического пространства поддержали главы правительств всех трех стран.

VII международный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520», проходивший с 30 мая по 1 июня в г. Сочи впервые принимал представителей Европейской комиссии во главе с вице-президентом Сиймом Калласом и министров транспорта ФРГ Петера Рамзауэра и Латвийской Республики Айвиса Рониса. На форуме был заключен ряд крупных контрактов и перспективных соглашений на сумму свыше 120 млрд руб.

Участники III международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520: Центральная Азия», прошедшего с 12 по 14 ноября 2012 года в г. Астане (Казахстан), обсудили оптимальные направления развития экономических центров Евразии и их влияние на железнодорожный транспорт.

С 2012 года ОАО «РЖД» будет непосредственно участвовать в работе Евразийской экономической комиссии: представители Группы вошли в состав ее Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре и подкомитетов по железнодорожному транспорту, инфраструктуре и логистике.

В 2012 году силами ОАО «РЖД» и финской компании VR-Group по электронным документам было перевезено свыше 96 % порожних вагонов между Россией и Финляндией. Успех этого проекта создал предпосылки для начала в 2013 году опытных перевозок по безбумажной технологии груженых вагонов и распространения этой технологии на другие международные направления. Возможными партнерами ОАО «РЖД» могут стать компании из Латвии, Беларуси, Украины.

С монгольской стороны достигнуто согласованное решение о поэтапном увеличении уставного капитала АО «Улан-Баторская железная дорога». В течение года российская и монгольская стороны на паритетных началах увеличили уставный капитал АО «УБЖД» в общей сложности на 250 млн долларов США. ОАО «РЖД» прорабатывает вопрос развития «УБЖД» и строительства новой железнодорожной инфраструктуры на территории Монголии.

>150 тыс. км

общая протяженность системы железных дорог с шириной колеи 1 520 мм

Вторая в мире по протяженности система железных дорог объединяет Россию, страны СНГ и Балтии, а также Монголию и Финляндию.

ОТЛК – КЛЮЧЕВОЙ ИНСТРУМЕНТ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ СТРАН ЕЭП

Цели создания

Обеспечение интеграции транспортных процессов внутри Единого экономического пространства

Цели создания

Повышение международной конкурентоспособности железнодорожного транспорта ЕЭП на глобальном транспортном рынке

Цели создания

Рост доходов национальных железнодорожных компаний за счет повышения объемов международных, в т. ч. транзитных, перевозок грузов

Бизнес-задачи

Создание транспортно-логистической базы для развития хозяйственных связей внутри ЕЭП

- Единые принципы взаимного использования парка
- Единая транспортная технология
- Единые принципы ценовой политики

Бизнес-задачи

Обеспечение масштаба бизнеса, сопоставимого с мировыми лидерами отрасли

Единая переговорная позиция с КНР и ЕС

Совместный контроль над ключевыми транспортными активами в ЕЭП

Бизнес-задачи

Развитие транзитного коридора Азия – Европа по территории стран ЕЭП

Сокращение сроков и себестоимости перевозки за счет оптимизации транспортных схем

Предложение комплексной услуги по принципу «одного окна»

Развитие международных интермодальных перевозок и пассажирского сообщения

ОАО «РЖД» рассматривает логистику как один из наиболее перспективных новых видов бизнеса, и 2012 год стал прорывным в этом направлении. Приобретение 75 % акций французского логистического оператора Gefco S.A. у PSA Peugeot Citroen укрепит позиции российских железных дорог на европейском логистическом рынке и ускорит внедрение Группой РЖД современных логистических технологий. Опыт и инфраструктура Gefco позволят активнее развивать ОТЛК и ускорят формирование транзитного коридора Восток – Запад через территории стран – участниц Единого экономического пространства.

Проекты развития железнодорожных и интермодальных грузовых перевозок, реализуемые совместно с партнерами в Казахстане, Украине, Беларуси, Финляндии, Словакии, Германии, Китае и других странах также будут способствовать эффективному развитию нового направления бизнеса ОАО «РЖД».

В 2012 году было запущено регулярное железнодорожно-паромное сообщение Усть-Луга — Балтийск (Россия) — Засниц/Мукран (Германия). Фактически был создан новый транспортный коридор, позволяющий осуществлять интермодальные перевозки между странами АТР и Европой транзитом по России и СНГ. Еще два железнодорожно-паромных узла могут быть открыты на Черном и Балтийском морях, над этими проектами работает BlackSeaFerries (BSF), дочерняя группа компаний ОАО «РЖД».

Еще одно перспективное направление логистической деятельности — контейнерные перевозки — ОАО «РЖД» развивает совместно с финской компанией VR Group Ltd. В сентябре 2012 года был подписан План по реализации регулярных контейнерных перевозок в российско-финляндском прямом железнодорожном сообщении, создана совместная рабочая группа для разработки операционного процесса и бизнес-модели организации контейнерных перевозок.

Тем временем дочерними компаниями ОАО «РЖД» («Транс Евразия Логистикс», ОАО «Трансконтейнер» и другими) разработаны и уже частично внедрены новые маршруты доставки контейнерных грузов из стран АТР в Европу и в обратном направлении по маршрутам Чунцин – Дуйсбург, Дуйсбург – Москва, Шанхай – Дуйсбург. Прорабатывается идея запуска регулярных контейнерных поездов в европейском направлении.

В 2012 году достигнуты хорошие результаты и в международных пассажирских перевозках. Например, с запуском прямых поездов «РЖД» до Ниццы и Парижа пассажирооборот на этих маршрутах вырос в 2,5 раза, несмотря на развитие авиационное и автомобильное сообщение.

Реализации новых перспективных проектов ОАО «РЖД» способствует сеть зарубежных представительств Группы. В 2012 было открыто представительство ОАО «РЖД» во Французской Республике, десятое по счету.

GEFCO

4PL

Складская логистика

Логистика автомобильной отрасли

Ведущий поставщик интегрированных логистических услуг уровня 4PL/3PL

Входит в первую десятку крупнейших логистических операторов в Европе

ОАО «РЖД»

PSA

75 %

25 %

GEFCO

ОАО «РЖД» получило право приобрести контрольный пакет акций Gefco, победив в конкурентном процессе, организованном концерном PSA Peugeot Citroen

5 ноября 2012 года подписан договор купли-продажи **75 %** акций компании. Стоимость сделки – **800 млн евро**

27 ноября 2012 года ОАО «РЖД» и PSA Peugeot Citroen **заключили акционерное соглашение**, регулирующее их взаимодействие в качестве акционеров компании Gefco

20 декабря 2012 года ОАО «РЖД» **завершило сделку** по покупке 75 % акций GEFCO S.A. у французского автомобильного концерна PSA Peugeot Citroen.

Сотрудничество с западноевропейскими производителями подвижного состава

Достигнуты новые договоренности с лидерами мирового железнодорожного машиностроения: Siemens, Alstom, Bombardier, Talgo, Tatravagonka, Knorr-Bremse, в том числе о приобретении принципиально новых видов подвижного и тягового состава и локализации производства на территории России.

В марте из порта Мукран немецкого города Зассниц в балтийский порт Усть-Луга прибыл первый пассажирский электропоезд «Ласточка», Siemens Desiro Rus, адаптированный для эксплуатации в России. В общей сложности ОАО «РЖД» планирует приобрести 54 таких поезда. Из них 16 поездов, в соответствии с договоренностями с Siemens, будут собраны на территории России.

Учитывая высокий спрос на высокоскоростные пассажирские перевозки, ОАО «РЖД» подписало с Siemens соглашение о приобретении дополнительно 8 высокоскоростных поездов Velaro RUS «Сапсан». Они будут введены в эксплуатацию на линии Москва — Санкт-Петербург в 2015 году.

На маршрутах Москва — Киев и Москва — Берлин предполагается использовать высокоскоростные поезда испанского производителя Talgo.

В январе 2012 года в Мадриде между ОАО «ВНИИЖТ» и компанией Patentes Talgo был подписан рамочный контракт об адаптации пассажирского подвижного состава Talgo к условиям эксплуатации на железных дорогах колеи 1520 мм.

Контракт с Patentes Talgo был подписан при содействии ОАО «РЖД» и испанского государственного оператора железных дорог компании ADIF.

Сотрудничество с западноевропейскими компаниями помогает ускорить модернизацию подвижного состава ОАО «РЖД», ликвидировать накопленное технологическое отставание в этой области. Проекты, связанные с трансфером технологий, дают возможность вывести на новый уровень всю отрасль российского машиностроения.

МЕЖДУНАРОДНОЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ОАО «РЖД»



Сотрудничество с международными транспортными организациями



2012 год отмечен эффективным участием ОАО «РЖД» в работе крупнейших международных межправительственных и неправительственных организаций, определяющих долгосрочные глобальные стратегии развития транспорта. Группа «РЖД» участвует одновременно в Европейской и Азиатской региональных ассамблеях Международного союза железных дорог (МСЖД), где сконцентрированы деятельность и проекты общеевропейского и евроазиатского формата.

ВЛАДИМИР ЯКУНИН – ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МЕЖДУНАРОДНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

По итогам 81-й сессии Генеральной ассамблеи Международного союза железных дорог, проходившей 12 декабря в Париже, президент ОАО «РЖД» В. И. Якунин единогласно избран председателем МСЖД на 2013—2014 годы с возможностью пролонгирования полномочий еще на два года. Впервые за всю 90-летнюю историю МСЖД председателем этой глобальной организации стал руководитель железных дорог России.

Группа участвует в деятельности практически всех рабочих органов МСЖД. Кроме того, за «Российскими железными дорогами» закреплено курирование важнейших вопросов: развитие международных транспортных коридоров, формирование стандартов качества и сертификации и взаимодействие с международными организациями, которые занимаются вопросами качества и безопасности.

Под председательством ОАО «РЖД» в 2012 году возобновила работу Глобальная группа экспертов МСЖД по международным транспортным коридорам (МТК). Предполагается, что Группа сформирует согласованные предложения по повышению конкурентоспособности МТК, в первую очередь в евроазиатском сообщении.

СТРАНЫ – ЧЛЕНЫ МЕЖДУНАРОДНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

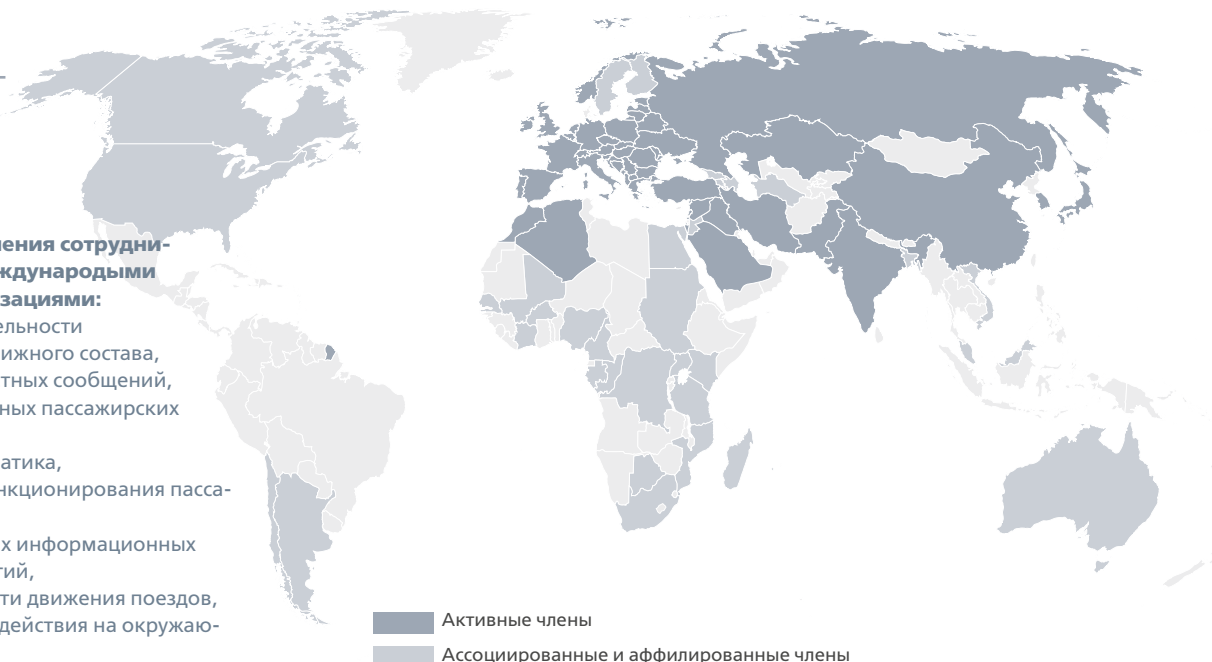
197

стран

являются членами
Международного союза
железных дорог

Приоритетные направления сотрудничества ОАО «РЖД» с международными транспортными организациями:

- развитие интероперабельности инфраструктуры и подвижного состава,
- развитие высокоскоростных сообщений,
- развитие беспересадочных пассажирских сообщений,
- кодирование и информатика,
- совершенствование функционирования пассажирских вокзалов,
- внедрение современных информационных и спутниковых технологий,
- повышение безопасности движения поездов,
- снижение вредного воздействия на окружающую среду.



Во взаимодействии с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) «Российские железные дороги» решают комплекс задач по актуализации и разработке документов, регламентирующих различные аспекты функционирования железнодорожного транспорта.

В частности, ОАО «РЖД» готовит предложения по ревизии Соглашения о грузовом железнодорожном сообщении в международном сообщении (СМГС) и Соглашения о международном пассажирском сообщении в международном сообщении (СМПС), а также основных разделов проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении и всех ее приложений.

В 2012 году при поддержке ОСЖД и ОАО «РЖД» впервые в евроазиатском железнодорожном сообщении была применена унифицированная накладная ЦИМ/СМГС.

2012 год стал значимым и для развития сотрудничества со структурами Европейского союза по вопросам железнодорожного транспорта. В мае 2012 года в рамках бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» была подписана Декларация о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и Европейской Комиссией. Самостоятельным направлением работы становится набирающее обороты сотрудничество с Европейским железнодорожным агентством.

В июле 2012 года по инициативе ОАО «РЖД» в Москве прошла XII ежегодная встреча руководителей администраций и железнодорожных компаний и конференция «Железные дороги Европы сегодня и завтра: от национальных сетей к общеевропейскому транспортному пространству», в которой приняли участие представители более 20 стран. Участники конференции обсудили, в частности, вопросы гармонизации тарифов и систем железнодорожного движения, стратегии развития железнодорожного транспорта в условиях глобализации.

ОАО «РЖД» удостоилась чести открыть свою экспозицию в стенах Европарламента. Выставка «Евразийский мост, сотрудничество с Объединенной Европой» была посвящена развитию международных проектов, способствующих интеграции российских железных дорог в евроазиатскую и мировую транспортную сеть.

Кроме того, специалисты ОАО «РЖД» принимали участие в работе основных рабочих органов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. ОАО «РЖД» является единственной компанией, уполномоченной Правительством Российской Федерации представлять интересы государства в ЕЭК ООН и ее вспомогательных органах. Важным направлением сотрудничества ОАО «РЖД» и ЭСКАТО ООН является подготовка Межправительственного соглашения по транспортно-логистическим комплексам — «сухим портам».

Реализация международных проектов строительства объектов инфраструктуры

ОАО «РЖД» имеет немалый опыт реализации крупных инфраструктурных проектов в России и намерено активно участвовать в международных тендерах, связанных с развитием системы железных дорог. Для управления такими проектами в 2012 году была создана специализированная компания «РЖД-Интернешнл».

КРУПНЕЙШИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ГРУППЫ «РЖД» ЗА РУБЕЖОМ



ИРАН. ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ ТЕБРИЗ – АЗАРШАХР

Завершен проект электрификации железнодорожной линии Тебриз – Азаршахр протяженностью около 46 км и строительство пяти железнодорожных станций. Иранская сторона высоко оценила результаты работы по проекту. ОАО «РЖД» предложено рассмотреть возможность участия в новых проектах электрификации и строительства железных дорог на территории Ирана.

АВСТРИЯ, СЛОВАКИЯ, УКРАИНА. ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ НОВОГО ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА

Проект создания нового евразийского транспортного коридора предусматривает продление железной дороги с шириной колеи 1 520 мм от г. Кошице (Словацкая Республика) до г. Братиславы с выходом на г. Вену, а также создание в районе Вены-Братиславы международного логистического центра. Проект реализуется ОАО «РЖД» совместно с железнодорожными администрациями Украины, Словакии и Австрии.

КНДР. РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И СОЗДАНИЕ ТЕРМИНАЛА

В конце 2012 года завершены работы по реконструкции железнодорожной линии ст. Хасан (РФ) – ст. Туманган (КНДР) – ст. Раджин (КНДР) – ст. Раджин (припортовая) и начаты работы по созданию терминала в порту Раджин.

УЧАСТИЕ В РЕФОРМЕ ГРЕЧЕСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Проведен ряд деловых встреч и переговоров по вопросам ре-формирования железнодорожного транспорта Греции и повышения его эффективности.

РЕСПУБЛИКА АБХАЗИЯ

ОАО «РЖД» является исполнителем работ по проведению капитального ремонта Абхазской железной дороги и поставке оборудования.

СОТРУДНИЧЕСТВО С АО «ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ СЕРБИИ»

В марте 2012 года между ОАО «РЖД» и АО «Железные дороги Сербии» подписано Генеральное соглашение о реализации проектов в сфере железнодорожного транспорта. Помимо участия ОАО «РЖД» в инфраструктурных проектах, Группа «РЖД» поставит дизель-поезда ОАО «Метровагонмаш» для нужд сербских железных дорог. Проекты реализуются за счет средств экспортного кредита в размере 800 млн долларов США, предоставленного Сербии Российской Федерацией. Единый контракт по проектам согласован и парафирован сторонами.

РЕСПУБЛИКА АРМЕНИЯ. РЕАЛИЗАЦИЯ КОНЦЕССИОННОГО ДОГОВОРА

Концессионный договор между Министерством транспорта и связи Республики Армения, ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» и ОАО «РЖД» был подписан 13 февраля 2008 года. В рамках договора в 2012 году ОАО «РЖД» выполнен проект строительства Заманлинского моста.

ЛИВИЯ. ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПРОЕКТА

Совместно с профильными ведомствами и Правительством РФ прорабатывается вопрос о возобновлении проекта строительства железнодорожной линии Сирт – Бенгази. В адрес управления железных дорог Министерства транспорта Ливии направлено предложение о начале переговоров с целью выработки согласованного плана действий.

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПРОЕКТЫ

ОАО «РЖД» изучает проекты строительства железнодорожной инфраструктуры в Индонезии, Индии, Эфиопии. С представителями этих стран были подписаны соответствующие Меморандумы о взаимопонимании.

Заинтересованность в сотрудничестве с Группой «РЖД» в области развития и реконструкции железнодорожной инфраструктуры проявляют Никарагуа, Эквадор, Намибия, Кувейт, Иордания и Вьетнам.

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

Структурная реформа отрасли железнодорожного транспорта

Задачи текущего этапа реформы: развитие рынка железнодорожных транспортных услуг, обеспечение глобальной конкурентоспособности железнодорожного транспорта, развитие эффективных инвестиционных механизмов для устойчивого развития отрасли. Базовым документом, задавшим направление реформы отрасли, стала Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденная Правительством России в 2001 году. Основные задачи четвертого этапа определены в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года, одобренной Правительством в 2011 году.

ПРОГРАММА СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Первый этап 2001–2002 гг.

На первом (подготовительном) этапе был разработан план мероприятий по разделению функций государственного регулирования отрасли и хозяйственного управления и приняты базовые законы и нормативные акты.

Второй этап 2003–2005 гг.

На втором этапе было создано ОАО «РЖД», обеспечена финансовая прозрачность его деятельности, начато выделение из ОАО «РЖД» дочерних и зависимых обществ в конкурентных сегментах рынка, созданы базовые условия для развития конкуренции в операторском сегменте рынка.

Третий этап 2006–2010 гг.

На третьем этапе реформы осуществлено выделение конкурентных и потенциально конкурентных видов деятельности из ОАО «РЖД» путем создания дочерних и зависимых обществ, сформирован конкурентный сегмент рынка в сфере оперирования грузовыми вагонами, созданы базовые условия для ликвидации перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых перевозок. Правительство в целом одобрило ход реформы и приняло решение о продолжении структурных преобразований отрасли.

Четвертый этап 2011–2015 гг.

Цели текущего, четвертого этапа реформы определены в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года, одобренной Правительством:

- обеспечение глобальной конкурентоспособности железнодорожного транспорта России;
- развитие эффективных инвестиционных механизмов в отрасли;
- создание стимулов для повышения эффективности деятельности участников рынка;

- развитие рынка железнодорожных транспортных услуг на основе либерализации государственного регулирования отрасли.
- В соответствии с Целевой моделью инфраструктура железных дорог и общесетевые перевозки до 2015 года останутся в ведении ОАО «РЖД». Перед отраслью поставлены задачи:
- развивать конкурентный рынок оперирования грузовыми вагонами, обеспечив повышение эффективности управления парком грузовых

- вагонов в условиях множественности операторов;
- реализовать эксперимент по созданию локальных перевозчиков;
- создать долгосрочную систему взаимоотношений государства и владельца инфраструктуры, которая учитывала бы потребность в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- усовершенствовать тарифно-ценовую политику.

РЕФОРМА В СЕГМЕНТЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

В сегменте пассажирских перевозок к 2012 году выполнены основные мероприятия по организационно-правовому обособлению пассажирского комплекса. В настоящее время все пригородные пассажирские перевозки осуществляют пригородные пассажирские компании (ППК), созданные с участием регионов, ОАО «РЖД» несет ответственность только за перевозку пассажиров в дальнем следовании скоростными поездами. В ходе реформы создаются условия для роста эффективности бизнеса ППК.

Необходимо учитывать, что этот вид деятельности является социально значимым, но при этом убыточным, поэтому качество сервиса и уровень развития этого сегмента во многом определяются размером бюджетных субсидий.

Законодательство РФ предусматривает, что регулирование деятельности по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом как естественно-монопольной осуществляется путем установления тарифов. При этом тариф должен обеспечивать безубыточность перевозок, или же выпадающие доходы перевозчика должны компенсироваться в полном объеме за счет субсидий бюджетов соответствующего уровня: федерального бюджета в отношении перевозок дальнего следования и региональных бюджетов для пригородных перевозок.

В 2012 году системой железных дорог заключены 100 договоров на организацию транспортного обслуживания населения с 73 субъектами РФ, при этом в 51 договоре с 37 субъектами не обозначен уровень материальной компенсации выпадающих доходов перевозчиков, тогда как субсидии (с учетом принятых решений) не требуются лишь в пяти регионах: Москве и Московской области, Санкт-Петербурге, Республике Адыгея и Астраханской области. Дефицит бюджетных субсидий в 2012 году превысил 6 млрд руб. по пассажирским перевозкам дальнего следования и достиг 9 млрд руб. суммарно по ППК.

ОАО «РЖД» предложило механизм решения этой проблемы: государственный (региональный) заказ компаниям-перевозчикам. Положение о госзаказе включено в Концепцию развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, так же как и безусловное обязательство субъектов РФ компенсировать выпадающие доходы перевозчиков, связанные с тарифным регулированием их деятельности.

Концепцию уже рассмотрела Правительственная комиссия по транспорту и связи РФ и в целом ее одобрила.

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ



В 2012 году ОАО «РЖД» представило в Правительство Российской Федерации доклад о предлагаемых параметрах сетевого контракта, регулирующего взаимоотношения государства и ОАО «РЖД» по вопросам содержания, эксплуатации и развития инфраструктуры пилотных участков железных дорог.

Регуляторный (сетевой) контракт — новый для России механизм развития железнодорожной инфраструктуры общего пользования, он формализует отношения между ОАО «РЖД», ее владельцем, и государством — заказчиком необходимого уровня пропускных способностей национальной системы железных дорог. Важно, что это механизм долгосрочного взаимодействия. Заказ формируется с учетом показателей целевого состояния инфраструктурного комплекса, состава затрат, расчета планируемых объемов и источников финансирования расходов и субсидий на выполнение работ по содержанию, эксплуатации и развитию инфраструктурного комплекса.

Правительство РФ поручило причастным органам исполнительной власти совместно с ОАО «РЖД» в 2013 году разработать и утвердить нормативные акты, обеспечивающие внедрение сетевого контракта. Кроме того, Минтранс России и ОАО «РЖД» поручено заключить пилотный сетевой контракт.

ОАО «РЖД» совместно с причастными министерствами и ведомствами при поддержке Правительства прорабатывает и другие возможности привлечения инвестиций для развития железнодорожной инфраструктуры. В частности, исследует перспективы долгосрочных тарифов, устанавливаемых с учетом метода доходности инвестированного капитала, а также участвует в подготовке нормативной базы для выпуска инфраструктурных облигаций.

ПРОДАЖА ПАКЕТОВ АКЦИЙ ДОЧЕРНИХ И ЗАВИСИМЫХ ОБЩЕСТВ ОАО «РЖД»

Среди крупнейших сделок: продажа 25 % акций «ПГК» в пользу ООО «Независимая транспортная компания» (входит в UCL Rail) за 50 млрд руб. и продажа 21,8 % акций Транскредитбанка банку ВТБ за 22,1 млрд руб.

В конце 2012 года ОАО «РЖД» закрыло сделку по продаже 75 % минус 2 акции ОАО «Желдорреммаш» в пользу «ТМХ-Сервис» (дочерней компании «Трансмашхолдинга»), сумма сделки составила 7,9 млрд руб.

Продажа акций дочерних и зависимых компаний ОАО «РЖД» создает условия для развития конкуренции в различных сегментах рынка железнодорожных перевозок и привлечения частного капитала.

Кроме того, хотя такие сделки сокращают доходную базу Компании, появляется возможность разово увеличивать источники финансирования инвестиционной программы. Все сделки совершаются в соответствии с распоряжениями Правительства РФ и согласно его директивам.

Дивидендные поступления от дочерних и зависимых обществ, акциями которых владеет ОАО «РЖД», в 2012 году составили 9,8 млрд руб. На расчетный счет ОАО «РЖД» поступило в 2012 году 9,1 млрд руб., оставшиеся денежные средства, 0,7 млрд руб., поступили в январе 2013 года.

Сумма дивидендов, поступивших в 2012 году, составляет 40,6 % от фактических поступлений в предшествующем году, что объясняется продажей акций ОАО «ПГК». В 2011 году дивиденды, полученные от этой компании, составили 20,3 млрд руб., от остальных обществ – 2,1 млрд руб. С учетом продажи акций ОАО «ПГК» суммарный размер дивидендов от дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» возрос более чем в 4 раза по сравнению с предшествующим годом.



>80 млрд руб.

в 2012 г. поступило от продажи акций дочерних и зависимых обществ

239,6 млрд руб.

поступило от продажи акций дочерних и зависимых обществ за последние три года

Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года



Основные цели Стратегии

Формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры

Обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны

Обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами

Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны

Повышение уровня безопасности транспортной системы

Снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду

Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспорта определяется как создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через обеспечение доступа к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Стратегическая цель развития транспортной системы - удовлетворение потребностей инновационного социально ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Достижение этой стратегической цели будет обеспечено путем эффективного развития конкурентной среды в транспортной отрасли, создания оптимальных резервов в развитии инфраструктуры, достижения передового уровня развития техники и технологий, усиления внимания к социальным и экологическим факторам, повышения национальной, экономической и других видов безопасности страны, зависящих от транспорта.

Основные направления стратегии развития Группы

ЦЕЛЕВОЕ СОСТОЯНИЕ ОАО «РЖД»



Крупнейшая транспортно-логистическая вертикально-интегрированная Группа

Группа «РЖД» должна стать крупнейшим в своем секторе в России и войти в тройку лидеров на панъевразийском пространстве.

Стоимость общества будет расти за счет повышения внутренней эффективности, входа в высокомаржинальные сегменты рынка грузовых и пассажирских перевозок, развития новых услуг и сервисов, географической диверсификации деятельности.



Общесетевой публичный перевозчик грузов, интегрированный с инфраструктурой, и общесетевой публичный пассажирский перевозчик

Интеграция Группы «РЖД» как общесетевого грузового перевозчика с инфраструктурой усилит его конкурентоспособность в различных сегментах транспортного рынка.

Группа «РЖД» станет ведущим национальным пассажирским перевозчиком, в том числе за счет создания опорной сети высокоскоростных и скоростных магистралей, и будет в полном объеме обеспечивать государственный заказ на перевозки.



Владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта

Группа «РЖД» останется основным владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в России. Транспортные и сопутствующие услуги иным компаниям будут предоставляться на недискриминационной основе.



Компания с высоким уровнем социальной ответственности

Уровень корпоративной социальной ответственности Группы должен соответствовать его статусу одной из ведущих национальных компаний России.

При этом Группа «РЖД» должна обеспечивать баланс корпоративных, государственных и общественных интересов в сфере экономики, экологии и в социальной сфере.



Компания, реализующая проекты в сфере международного инжиниринга и транспортно-строительства

В долгосрочной перспективе Группа должна стать лидером консорциума компаний, предлагающего на международном рынке железнодорожных инфраструктурных проектов комплексные услуги, в т. ч. консалтинг, проектирование, строительство, поставки материалов, машин и оборудования, управление транспортными комплексами.

Группа «РЖД» будет фокусироваться на развитии пяти ключевых направлений: транспорт и логистика, пассажирские перевозки и сервис, развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, международная деятельность и социальная политика.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ: ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА



Группа «РЖД» создаст и отработает формат перевозок грузов «от двери до двери». Спектр предлагаемых логистических услуг будет последовательно расширяться.

Логистический бизнес синергичен с другими целевыми видами бизнеса Группы «РЖД» — грузовыми перевозками и операторской деятельностью.

Трансформация ОАО «РЖД» из большой компании-перевозчика в крупнейшего поставщика транспортно-логистических услуг создаст базу для привлечения дополнительных клиентов, развития новых услуг.

Планируется освоение рыночных сегментов, которые дополняют и усиливают традиционный для ОАО «РЖД» перевозочный бизнес. Появится возможность создавать точки роста в смежных, высокодоходных сегментах. А полученный эффект может направляться, в том числе, и на финансирование инвестиционных потребностей железных дорог, на развитие инфраструктуры.

Мы ожидаем:

- усиления влияния Группы «РЖД» на глобальном рынке транспортно-логистических услуг за счет роста объемов транзитных перевозок, в том числе по трансконтинентальному коридору Восток – Запад и контейнерного транзита. Контейнеризация железнодорожных перевозок внутри страны должна возрасти с 1,9 % до 8 %;
- расширения присутствия в Европе, Азии, Латинской Америке. Группа «РЖД» сможет предоставлять отечественным предприятиям транспортно-логистические услуги по всему миру;
- успешного развития собственно логистического бизнеса ОАО «РЖД» в России и за рубежом, учитывая уникальное сочетание инфраструктурных возможностей Группы и современной IT-платформы Gefco.

... Подробнее о социальной деятельности компании читайте в разделе "Устойчивое развитие" на стр. 224

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ: ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ И СЕРВИС

В направлении «Пассажирские перевозки и сервис», основным должно стать комплексное развитие портфеля услуг пассажирам на всех рынках присутствия: муниципальном, региональном, российском, стран СНГ и Балтии, Евразийском.

Услуги для пассажиров должны постоянно улучшаться по параметрам комплексности, доступности, пунктуальности, скорости, что позволит железным дорогам эффективно конкурировать с другими видами транспорта.

Группа «РЖД» концентрирует усилия в тех сегментах рынка, где имеет наибольшие конкурентные преимущества, это прежде всего скоростные и высокоскоростные дневные перевозки между агломерациями, пригородные перевозки на расстояния до 200 км, а также ускоренные пригородные и внутригородские перевозки.

Масштабы расширения деятельности Группы в сегменте пассажирских перевозок увязываются с государственной стратегией развития транспорта – в части повышения мобильности населения, обеспечения перевозок льготных категорий граждан, государственного заказа общественно значимых перевозок пассажиров и регулирования межвидовой конкуренции.

Мы ожидаем:

- роста инвестиций в ускоренные пригородные и внутригородские пассажирские перевозки в крупнейших агломерациях России;
- введения экономически обоснованных тарифов и внедрения госзаказа на общественно значимые услуги перевозки пассажиров;
- реализации крупных проектов, связанных с развитием Московского транспортно-перехваточного узла, Малого и Большого колец Московской железной дороги;
- реализации перспективных проектов высокоскоростных перевозок (до 400 км/ч) от Москвы до Санкт-Петербурга, Н. Новгорода, Казани, Екатеринбурга, Ростова, Адлера и скоростных перевозок (до 200 км/ч) в крупнейшие города России;
- развития новых электронных услуг для пассажиров, бонусных программ, программ лояльности;
- развития вокзальной инфраструктуры и роста ее доходности.

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ: РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

ОАО «РЖД» обладает уникальными компетенциями в сферах проектирования и строительства объектов железнодорожного транспорта, создания сложных систем управления инфраструктурой и перевозками, организации движения, управления экономикой и финансами железных дорог.

Приоритет развития инфраструктуры определяется ее естественно-монопольным характером.

Чем более развита сеть, тем эффективнее расширение перевозок, больше возможностей для снижения издержек инфраструктуры, создания новых перевозочных и логистических продуктов. При этом, как показывает опыт других стран, разделение инфраструктуры и перевозок при искусственном стимулировании конкуренции не гарантирует роста эффективности железнодорожной системы в целом.

Для оптимизации инвестиций и выявления долгосрочных приоритетов развития инфраструктуры ОАО «РЖД» актуализирует Генеральную схему развития сети железных дорог, используя математический комплекс по межотраслевому балансу. Однако в действующей тарифной модели возможности Группы «РЖД» в покрытии всей имеющейся потребности в развитии инфраструктуры всегда будут ограничены.

Мы ожидаем:

- значительного роста инвестиций в развитие инфраструктуры за счет различных источников финансирования проектов;
- внедрения регуляторного сетевого контракта, увязанного с долгосрочными целями развития инфраструктуры по методу доходности на инвестированный капитал;
- расширения сети дорог к 2030 году: до 20,7 тыс. км новых железнодорожных линий, 1,5 тыс. км высокоскоростных магистралей, 10,9 тыс. км скоростных дорог (опорная сеть);
- роста доступности железнодорожного транспорта, включения в сеть новых регионов: республик Алтай и Тыва, Магаданской области, Ненецкого АО;
- увеличения плотности железнодорожной сети на 24 %, что позволит снять ограничения по пропускной способности¹;
- участия ОАО «РЖД» в международных инфраструктурных проектах на целевых рынках стран Восточной Европы, СНГ, Африки, Азии, Ближнего Востока.

Перспективы развития

Приоритетные задачи

Приоритетной становится подготовка к выходу на новую траекторию развития ОАО «РЖД». Ряд принимаемых мер должен обеспечить рост эффективности и конкурентоспособности Группы "РЖД" в сегментах грузовых и пассажирских перевозок.

Развитие и обновление активов при сохранении единства инфраструктуры и перевозочной деятельности и обеспечения интересов государства

КЛЮЧЕВЫЕ АКТИВЫ:

- железнодорожная инфраструктура;
- станционные обустройства;
- парк магистральных и маневровых локомотивов.

ЗАДАЧИ:

- обновить и развить парк погрузочно-разгрузочной техники и складского хозяйства грузовых дворов, строить новые терминально-логистические объекты;
- модернизировать и развить на станциях офисы продаж, иную коммерческую инфраструктуру;
- расширить функционал электронных систем обслуживания клиентов;
- приобрести активы в секторах логистических и экспедиторских услуг;
- реализовать проекты: по развитию грузового бизнеса за рубежом, развитию терминалов в портах, расширению железнодорожных паромных перевозок и т. д.

Для решения этих задач необходимо наращивать инвестиционные возможности Группы.

Рост качества обслуживания клиентов и их удовлетворенности уровнем сервиса; формирование новых продуктов, пользующихся спросом; диверсификация бизнеса – географическая и продуктовая

ЗАДАЧИ В СЕГМЕНТЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК:

- предлагать комплексные транспортно-логистические услуги, перевозки «от двери до двери», для этого усилить кооперацию с предприятиями автомобильного транспорта и обновить собственный грузовой автопарк Группы;
- расширить сеть терминалов, грузовых дворов, складских комплексов классов А и В в крупнейших грузовых узлах;
- развивать бизнес по оперированию подъездными путями крупных предприятий в целях оптимизации единого технологического процесса с работой магистральной сети;
- развивать железнодорожное паромное сообщение на отдельных направлениях международных перевозок;
- обеспечить рост контейнеризации перевозок, апробирование контейнерных перевозок.

ЗАДАЧИ В СЕГМЕНТЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК:

- обеспечить комплексное развитие пассажирских перевозок на основе государственного заказа на общественно значимые перевозки пассажиров с учетом усиления межвидовой конкуренции;
- развивать скоростное и высокоскоростное движение пассажирских поездов между главными городскими агломерациями в России.

Реализация транзитного потенциала России, глубокая интеграция российских железных дорог в мировую транспортную систему

ЗАДАЧИ:

- использовать возможности Единого экономического пространства, Таможенного союза и Евразийского союза, Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества;
- расширять географию присутствия Группы «РЖД» на международных инфраструктурных рынках;
- развивать компетенции в области проектирования и строительства объектов железнодорожного транспорта, продвигать эти услуги за рубежом;
- расширять стратегическое сотрудничество с партнерами Азиатско-Тихоокеанского региона в сфере железнодорожных перевозок, логистики и реализации совместных инвестиционных проектов;
- усилить роль Группы «РЖД» в деятельности международных межправительственных и неправительственных организаций, используя в том числе председательство в Международном союзе железных дорог.

Повышение эффективности Группы: совершенствование системы стратегического управления и повышение рентабельности бизнеса

ЗАДАЧИ В СФЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ:

- совершенствовать стратегическое управление Группой как вертикально интегрированной системой;
- выстроить оптимальное взаимодействие между элементами Группы.

ЗАДАЧИ ПО ПОВЫШЕНИЮ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ БИЗНЕСА:

- добиться роста эффективности использования инфраструктуры на основе внедрения Единого сетевого технологического процесса;
- оптимизировать работу всех структурных подразделений Группы, технологий перевозок;
- повышать доходность и снижать удельные издержки по перевозке при безусловном выполнении заданных параметров снижения аварийности;
- использовать инструменты бережливого производства и менеджмента качества для снижения ресурсоемкости;
- внедрять инновационные технико-технологические решения, оптимизировать и автоматизировать процессы;
- добиваться оптимизации тарифной политики и перехода к долгосрочному тарифному регулированию железнодорожных перевозок.

ЗАДАЧИ КАДРОВОЙ ПОЛИТИКИ:

- внедрять компетентностный подход;
- предлагать конкурентоспособную заработную плату и развивать социальные программы, чтобы привлечь лучшие кадры с рынка труда.

Развитие логистической деятельности



Задачи на период до 2015 года

1. Развернуть сеть терминально-логистических комплексов по всей системе российских железных дорог
2. Повысить эффективность существующей терминально-складской инфраструктуры (комплексов и грузовых дворов)
3. Приступить к развитию контрактной (3PL) логистики
4. Создать условия для роста контейнерных перевозок
5. Повысить качество информационного обслуживания грузовладельцев

Единое в экономическом смысле железнодорожное пространство, которое формируют Россия, Беларусь и Казахстан, простирается от Азиатско-Тихоокеанского региона до границ Евросоюза. Цель Группы "РЖД" — стать лидером логистического рынка на «пространстве 1520».

ОАО «РЖД» уже обладает стратегическими преимуществами для такой трансформации, в том числе за счет контроля над значимыми активами — ОАО «ФГК», ОАО «Трансконтейнер», ОАО «РЖД Логистика». Интеграция Gefco в состав Группы «РЖД» также обеспечит конкурентоспособность Группы по сравнению с логистическими подразделениями крупнейших перевозчиков в рамках трансконтинентального коридора Восток – Запад. Оператор не только имеет значительный опыт и технологические наработки в сфере проектирования, создания и управления терминальными комплексами, а также цепями поставок и товарными запасами, но также владеет сетями продаж на обоих концах транзитного коридора — в Европе и Китае.

Создание Таможенного союза (ТС) и формирование Единого экономического пространства (ЕЭП) между Российской Федерацией, Республикой Беларусь и Республикой Казахстан открывает новые возможности для развития транзита транспортных услуг и способствуют росту конкурентоспособности транзитных перевозок через территорию России.

Таможенный контроль теперь перенесен на внешнюю границу ТС. В результате число таможенных операций сократилось, а срок доставки грузов через территории нескольких государств ТС уменьшился на 1-2 дня. Соответственно, снизились и логистические расходы. Дальнейшее упрощение процедур таможенного досмотра и определение правил электронного взаимодействия участников внешнеэкономической деятельности привлечет дополнительные транзитные грузопотоки.

Организация бесперывного железнодорожного транзита через страны Таможенного союза позволит повысить эффективность использования существующей транспортной инфраструктуры, снизить нагрузку на бизнес за счет увеличения доли аутсорсинга и создания дополнительных интегрированных услуг с добавленной стоимостью.

Сильным игроком на всей территории Единого экономического пространства (ЕЭП) России, Беларуси, Казахстана, а также прилегающих стран станет Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК), создаваемая железными дорогами трех стран (см. стр. 134).

Чтобы реализовать потенциал транзитного коридора и предстоит решить ряд системных задач, как минимум — устранить различия в нормативно-правовой базе, регулирующей транспортную деятельность в странах — участницах ЕЭП, и согласовать тарифное регулирование перевозок.

Выработка согласованной транспортной политики, основанной на едином понимании государствами — участниками ЕЭП целей и задач, стоящих перед транспортными комплексами, и механизмов их реализации, продолжается при активном участии ОАО «РЖД».

600 тыс. ДФЗ

к 2015 году — потенциал транзита грузов через территорию России из Китая в Европу (без учета импортных потоков из Европы и Кореи)

К 2020 году потенциальный объем транзита грузов может достигнуть 1 млн ДФЗ, по оценкам экспертов.

ОАО «РЖД» СОДЕЙСТВУЕТ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА РОССИИ

Ключевым транзитным маршрутом через Российскую Федерацию является направление Восток — Запад. Его потенциал определяется, многими факторами, но прежде всего быстрым развитием экономики Китая:

- в центральных и северо-западных провинциях Китая, тяготеющих к железнодорожной инфраструктуре стран Таможенного союза, рост промышленности и сложных видов производства превышает +13 % в год;
- увеличивается доля товаров с высокой добавленной стоимостью, чувствительных к сроку доставки, в общем объеме транзита из Китая (в настоящее время около 15–20 %);
- при этом экспортная инфраструктура Китая перегружена, уже сегодня мощности портов Шанхай и Гуандун работают на 20–25 % выше запланированного уровня, а загруженность железнодорожной инфраструктуры в Китае в 7–8 раз превышает среднеевропейский уровень.

ОАО «РЖД» участвует в проекте, связанном с формированием транзитного коридора Восток — Запад, через свою дочернюю компанию «РЖД Логистика».

В апреле 2012 года для организации регулярных железнодорожных контейнерных перевозок по маршруту Чунцин (Китай)—Дуйсбург (Германия) было создано совместное предприятие YuXinOu (Chongqing) Logistics. Его учредителями, помимо «РЖД Логистики», стали транспортно-логистические компании Германии (Schenker China Ltd.), Китая (Транспортный холдинг г. Чунцина — CQCT, Китайская железнодорожная компания по международным смешанным перевозкам — CRIMT) и Казахстана (АО «Казтранссервис»).

Совместное предприятие будет предоставлять услуги в формате 3 PL. «РЖД Логистика» обеспечит ему поддержку в России, включая знание российского рынка грузоперевозок, а также помощь в решении ряда технологических вопросов.

В IV квартале 2012 года в рамках этого проекта совместно с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД) были пропущены два контейнерных поезда с применением унифицированной накладной ЦИМ/СМГС (документ дает реальные преимущества при пересечении погранпереходов в трансконтинентальных перевозках).

Инвестиционная деятельность

Результаты инвестиционной деятельности за счет бюджета ОАО «РЖД»

Увеличен полигон движения: пассажирских поездов до 120 км/ч на +5,0 %, грузовых поездов от 90 км/ч и более — на +9,0 %

За счет реконструкции 430 км железнодорожного пути протяженность участков, выработавших нормативный срок эксплуатации, снизилась до 20 540 км, 0,4 % от развернутой длины пути

Снизилась протяженность участков со сверхнормативным тоннажем и сроком эксплуатации на 0,4 % до 16,5 % развернутой длины пути

Число отказов I и II категории техсредств снизилось по сравнению с 2011 годом на 7,2 %

Повышен уровень определения предотказного состояния устройств сигнализации, централизации и блокировки

Вагонное хозяйство: число отказов техсредств снизилось на 21 %

Увеличена на 21 км протяженность гарантийных участков безостановочного движения поездов

Фонды хозяйства электрификации и электроснабжения: снизилось количество отказов на 8,3 %

Реконструкция контактной сети под скоростной режим движения поездов: 398,2 км развернутой длины — под 160 км/ч, 46,1 км — под 200 км/ч

Ликвидированы 7 лимитирующих межподстанционных зон общей протяженностью 342,3 км

Подходы ОАО «РЖД» к формированию инвестиционной программы кардинально меняются. В 2012 году и Компания, и государство пересмотрели свои взгляды по вопросам определения источников финансирования инвестиционной программы ОАО «РЖД» и выбора приоритетных направлений развития железнодорожной инфраструктуры.

Решения, определяющие направления долгосрочной инвестиционной политики ОАО «РЖД», приняты по итогам совещаний при участии главы государства и председателя Правительства РФ.

На совещании в Кемерово впервые подписано соглашение о привлечении инвестиций в инфраструктуру железных дорог, увязанное с долгосрочными обязательствами грузоотправителей.

На совещании в Москве на Рижском вокзале были определены, во-первых, приоритетные для государства направления инвестиций, а во-вторых, согласованы основные принципы финансирования инвестиционных проектов на долгосрочный период и подписано соответствующее поручение председателя правительства.

С учетом этих решений и прогнозируемого объема перевозок была подготовлена и на заседании Научно-технического совета ОАО «РЖД» одобрена Генеральная схема развития сети железных дорог ОАО «РЖД» на период до 2020 года (далее – Генсхема). Прогноз объемов перевозок отдельных групп грузов сделан на основе внутри- и межотраслевых балансов отраслей промышленности, требующих массовых грузоперевозок. Исходя из этих данных была определена потребность в развитии инфраструктуры и спрогнозирован инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» на долгосрочную перспективу.

Внутренние процедуры дорабатываются с тем, чтобы повысить прозрачность планирования и формирования инвестиционной программы и бюджета ОАО «РЖД» и улучшить контроль реализации инвестиционного бюджета.

В соответствии с принципами финансирования инвестиционных проектов на долгосрочный период, были выделены критерии разбивки проектов на группы:

- обеспечивающие коммерческий эффект для ОАО «РЖД»,
- не обеспечивающие коммерческого эффекта для ОАО «РЖД», но реализация которых целесообразна с учетом мультипликативного эффекта для экономики страны,
- не обеспечивающие коммерческого эффекта для ОАО «РЖД», но имеющие экономическое значение для ограниченного круга субъектов экономической деятельности.

Предложения ОАО «РЖД» по источникам финансирования проектов развития железнодорожной инфраструктуры представлены в Правительство Российской Федерации и причастные министерства.

Инвестиционная программа и отдельные проекты последовательно рассматривались на заседаниях коллегиальных органов в области инвестиционной деятельности: Рабочей группы Экспертного совета по инвестиционным проектам, Экспертного совета по инвестиционным проектам, Инвестиционного комитета ОАО «РЖД».

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» на среднесрочный и долгосрочный периоды одобрена Правительством.

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» в 2012 году: новые подходы к формированию бюджета и крупнейшие проекты



ОАО «РЖД» и Правительство Российской Федерации достигли взаимопонимания по вопросу об источниках финансирования развития инфраструктуры железных дорог.

428,4 млрд руб.

первоначальный инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» на 2012 г., утвержденный в 2011 году

481,6 млрд руб.

уточненный инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» на 2012 год

480,1 млрд руб.

фактический размер выполнения инвестиционного бюджета ОАО за 2012 год

ОАО «РЖД» выполнило все целевые задачи инвестиционной программы, поставленные на 2012 год, в том числе и по поручениям Правительства Российской Федерации.

Первоначально совет директоров ОАО «РЖД» утвердил инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» на 2012 год в размере 428,4 млрд руб. По итогам работы в I полугодии 2012 года инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» на 2012 год был увеличен на +63,8 млрд руб., а в декабре 2012 года оптимизирован на –10,6 млрд руб. по проектам, реализация которых осуществляется за счет средств федерального бюджета.

Таким образом, с учетом проведенных корректировок инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» составил 481,6 млрд руб.

В целом, за счет увеличения годового объема затрат, а также за счет перераспределения лимитов в рамках инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» на 2012 год без изменения общих параметров выделены дополнительные средства на наиболее крупные инвестиционные проекты:

- на реализацию проектов, связанных с выполнением поручений Правительства Российской Федерации – 9,0 млрд руб.;
- реконструкцию железнодорожного пути – 6,6 млрд руб.;
- на приобретение акций международного логистического оператора Gefco – более 30,0 млрд руб.;
- на обновление тягового подвижного состава (запланировано приобретение 532 единиц) – 18,4 млрд руб.

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ ОАО «РЖД»

... Подробнее об инвестиционных проектах читайте на стр. 140



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ БЮДЖЕТ ОАО «РЖД» ЗА 2012 ГОД

Уточненный бюджет

481,6

2012

53,2

Первоначальный бюджет

428,4

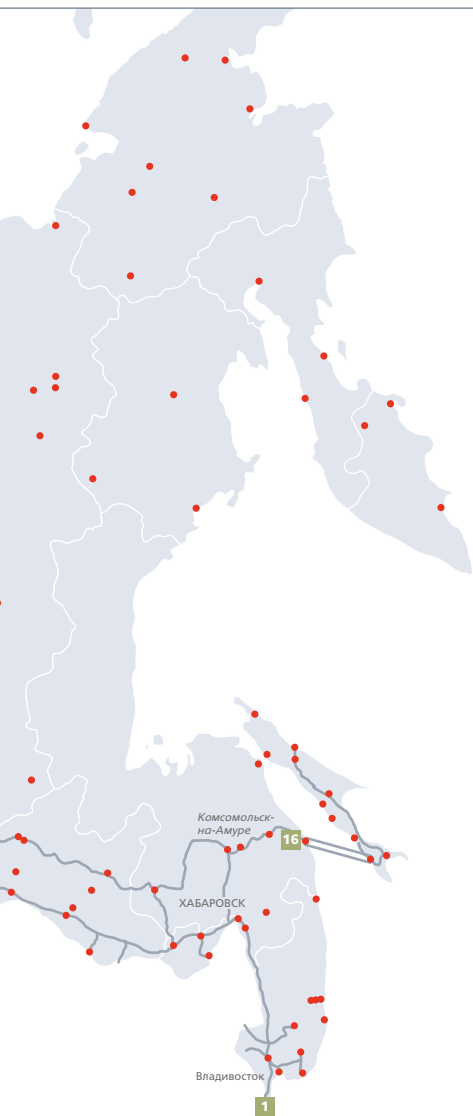
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА, ВЫДЕЛЕННЫЕ ПРИ КОРРЕКТИРОВКЕ БЮДЖЕТА ОАО «РЖД»

+18,4 млрд руб.

на обновление тягового подвижного состава

+6,6 млрд руб.

на реконструкцию железнодорожного пути



Были увеличены затраты на проекты:

- «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива» (+4,3 млрд руб.);
- «Инфраструктура пригородного пассажирского комплекса» (+4,8 млрд руб.);
- «Обновление предприятий путевого комплекса» (+1,3 млрд рублей);
- «Строительство и реконструкция искусственных сооружений» (+0,7 млрд руб.);
- «Развитие участка Тобольск – Сургут» (+0,5 млрд руб.).

8 ноября 2012 года Правительство Российской Федерации рассмотрело и в целом одобрило инвестиционную программу и финансовый план ОАО «РЖД» на 2013 год и на период до 2015 года.

Инвестиционный бюджет на 2013 год превышает 400 млрд руб., а на три года — более 1 трлн руб. Средства будут направлены на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечение безопасности перевозок, повышение транспортной доступности для граждан и обновление подвижного состава.

ВЫПОЛНЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ 2004–2012 ГГ., МЛРД РУБ.



ОБЩИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ИСПОЛНЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО БЮДЖЕТА ОАО «РЖД» ЗА 2012 ГОД, МЛРД РУБ.

Наименование раздела	2011	2012	
		План	Факт
ВСЕГО, В ТОМ ЧИСЛЕ:	395,4	481,6	480,1
проекты, связанные с выполнением поручений Правительства Российской Федерации	72,6	73,2	73,4
обеспечение безопасности жизнедеятельности и технологической устойчивости производственного процесса	75,6	67,9	66,9
снятие инфраструктурных ограничений	143,0	178,5	178,1
повышение транспортной доступности для населения страны	18,8	36,5	36,3
обновление подвижного состава	66,4	75,6	75,5
прочее	19,0	49,8	49,8

ДРУГИЕ СТАТЬИ

75,5 млрд руб.

на обновление подвижного состава

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ, СВЯЗАННЫЕ С ВЫПОЛНЕНИЕМ ПОРУЧЕНИЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

1 Организация интермодальных пассажирских перевозок Владивосток – аэропорт Кневичи

1,5 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Транспортное обеспечение саммита стран АТЭС во Владивостоке.

Выполнено:

Открыто движение электропоездов «Аэроэкспресс». Время в пути 48 минут с учетом трех промежуточных остановок.

2 Создание принципиально нового интермодального транспортно-пересадочного узла в Казани

7,5 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Транспортное обеспечение XXVII Всемирной летней Универсиады в Казани.

Выполнено:

Введен в эксплуатацию вокзальный комплекс, завершена реконструкция участка Казань – Тихорецкая – Аэропорт, построен терминал «Аэроэкспресс» в международном аэропорту Казань с железнодорожным подходом.

3 Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер – горный курорт Альпика-Сервис

57,9 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Транспортное обеспечение XXII зимних Олимпийских игр.

Выполнено:

Завершена проходка тоннелей (27,3 км). Введены в эксплуатацию вторые железнодорожные пути Магиста – Хоста, Хоста – Адлер. Открыто движение рабочих поездов от Адлера до ст. Альпика-Сервис (48,2 км). Частично выполнено полотно автодороги. Построен пассажирский терминал в Эсто-Садок. Сдан под монтаж оборудования вокзал Альпика-Сервис.

4 Мероприятия по обеспечению безопасности объектов и инфраструктуры

1,3 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Подготовка к XXII зимним Олимпийским играм.

Выполнено:

Выполнены проектно-изыскательские работы, произведена закупка части специализированного оборудования и начаты строительно-монтажные работы.

5 Организация интермодальных перевозок на участке Сочи – Адлер – аэропорт Сочи

0,9 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Транспортное обслуживание XXII зимних Олимпийских игр.

Выполнено:

Открыто движение электропоездов по маршруту Сочи – Адлер – аэропорт Сочи. Проект завершен.

6 Усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе-Адлер

1,4 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Постепенное увеличение пропускной способности линии.

Выполнено:

Проект завершен. Общая длина введенных вторых путей составляет 30,3 км.

7 Организация грузовых дворов

2,0 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Обеспечение строительства объектов Олимпийских игр.

Выполнено:

Грузовые дворы «Сочинский» и «Россельхозакадемия» сданы в эксплуатацию, оснащены техникой и персоналом.

8 Реконструкция железнодорожных терминалов в Сочи, Дагомысе, Мацесте, Хосте

0,7 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Транспортное обеспечение XXII зимних Олимпийских игр.

Выполнено:

Четыре терминала и зоны гостеприимства на станциях Дагомыс, Сочи, Мацеста, Хоста адаптированы к использованию лицами с ограниченными физическими возможностями, создана безбарьерная среда.

9 Организация транспортно-пересадочных узлов

0,2 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Транспортное обеспечение XXII зимних Олимпийских игр.

Выполнено:

Продолжается разработка проектно-сметной документации ТПУ Сочи, Хоста, Мацеста.

В 2012 году ОАО «РЖД» инвестировало 66,9 млрд руб. в проекты, связанные с обеспечением безопасности жизнедеятельности и технологической устойчивости производственного процесса.

Эти проекты повышают транспортную и пожарную безопасность, безопасность движения. Кроме того, за счет этих средств ОАО «РЖД» строит объекты гражданской обороны, повышает или поддерживает пропускную способность железных дорог.

Расходы на проекты, направленные на снятие инфраструктурных ограничений, составили 178,1 млрд руб.

Значительная часть проектов связана с увеличением пропускных способностей железных дорог в направлениях основных портов России. К этой же категории относятся проекты по строительству дополнительных главных путей, удлинению станционных приемо-отправочных путей и развитию железнодорожных узлов, предпроектные работы. В этот же раздел включен значительный объем работ, выполненных по проектам реконструкции железнодорожного пути в пяти регионах России.

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ, НАЦЕЛЕННЫЕ НА СНЯТИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

10 Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и подходов к портам на южном берегу Финского залива

19,4 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Расширение подходов к порту Усть-Луга в соответствии с прогнозируемым ростом объемов перевозок.

Выполнено:

Введены в эксплуатацию соединительные пути в Лужском узле (11,5 км). Завершена реконструкция портовых станций (за исключением ст. Мга). Введены дополнительные пути на ст. Лужская-Нефтяная и Лужская-Южная (общая протяженность 27,2 км). Реконструировано 32,1 км верхнего строения пути. Построены 4 платформы. Введен мини-пункт технического осмотра локомотивов на станции Лужская-Нефтяная.

11 Реконструкция грузового пути на участке Ручьи – Петяярви – Каменногорск – Выборг

5,5 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Организация скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург – Бусловская (граница с Финляндией).

Выполнено:

Закончена реконструкция участков Выборг – Каменногорск, Сосново – Петяярви; реконструкция Выборгского узла с удлинением приемоотправочных путей, станции Каменногорск.

12 Комплексная реконструкция участка Трубная – В. Баскунчак – Аксарайская

1,0 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Расширить возможность доставки грузов к портам Каспийского моря, в южные регионы России, в Казахстан.

Выполнено:

Введены в эксплуатацию 4-й этап строительства Трубная – Заплавное и 3-й этап Заплавное – Ленинск. Завершены работы по строительству второго главного пути (кроме устройства бесстыкового пути) на перегоне Трубная – Заплавное.

13 Комплексная реконструкция участка М. Горький – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла

6,5 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Расширить подходы к портам Азово-Черноморского транспортного узла, оптимизировать Краснодарский транспортный узел.

Выполнено:

Введено в эксплуатацию 28,2 км второго пути на перегонах Поливянский – Развильная (10,9 км), Ангелинская – Полтавская (17,3 км) и тяговая подстанция Ремонтная.

14 Развитие участка Тобольск – Сургут

4,0 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Увеличить пропускную и провозную способности участка

Выполнено:

Введены в эксплуатацию: бесстыковой путь на перегоне Кармыш – Чумбулут (12,96 км) и второй путь на перегоне Тугуньям – Нелым (13,16 км).

15 Комплексная реконструкция участка Карымская – Забайкальск

9,5 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Расширить подходы к пограничной ст. Забайкальск в связи с ожидаемым ростом грузопотока.

Выполнено:

Электрифицирован участок Оловянная – Борзя (99,3 км), реконструирован первый главный путь на перегонах Шерловая – Зун-Торей, Оловянная – Ясногорск, Мирная – Безречная, переустроена четная горловина ст. Ясная, развитие ст. Карымская (2-я очередь, противопожарные устройства).

16 Строительство нового Кузнецовского тоннеля

4,7 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Увеличить пропускную способность участка БАМа.

Выполнено:

Введен в эксплуатацию Кузнецовский тоннель, выполнены работы по притрассовой автодороге и железнодорожному полотну, введена в эксплуатацию ЛЭП.

17 Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги

2,2 млрд руб.

объем затрат 2012 года

Цель:

Улучшить транспортное сообщение между Красноярским краем и Хакассией, условия для перевозки транзитных грузов из Кемеровской области на Восток страны и к портам Дальнего Востока в связи с ожидаемым ростом грузопотока.

Выполнено:

Разработана проектно-сметная документация по объектам.

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ПОВЫШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ



Организация пассажирского движения на Малом кольце Московской железной дороги (МКЖД) — один из крупнейших проектов ОАО «РЖД» по развитию инфраструктуры Московского железнодорожного узла. К 2015 году 54-километровая внутригородская железная дорога будет приспособлена для скоростных перевозок пассажиров. На МКЖД будет создан 31 остановка, в том числе 19 транспортно-пересадочных узлов (на метро и радиальные железные дороги). Размеры движения — 100 пар электропоездов в сутки с интервалом в часы пик до 5 минут.

Ожидается, что МКЖД примет на себя порядка 280 млн пассажиров в 2015 году, чтобы поддержать этот поток, ОАО «РЖД» одновременно расширяет пропускную способность радиальных железных дорог и реализует проекты транспортного обеспечения инновационного центра «Сколково», аэропорта Домодедово и парка «Россия» в городском округе Домодедово, а также проект Большой московской окружной железной дороги.

Финансовую поддержку проектам выделяют Минтранс (федеральный бюджет), Правительство Москвы (бюджет города) и «РЖД». Поскольку значительная часть инфраструктуры МКЖД уже построена, эффективность инвестиций в нее в четыре раза выше, чем в строительство новой ветки метро с сопоставимым пассажиропотоком.

18 Развитие Московского транспортного узла

Цель:

Новая пассажирская система Московского железнодорожного узла должна обеспечивать к 2020 году перевозку 1 млрд пассажиров в год и транспортную доступность аэропортов Московского авиационного узла.

За счет организации ускоренного движения электропоездов между Москвой и городами-спутниками существенно снизится напряженность в пригородном железнодорожном сообщении, сократится время в пути, а условия для пассажиров станут более комфортными.

Выполнено:

- реконструирован участок Домодедово – Аэропорт, построены дополнительные главные пути;
- работы по Малому кольцу Московской железной дороги (проект);
- работы по организации движения скоростных электропоездов на участке Москва – Новопеределкино (проект);
- организовано ускоренное движение электропоездов на направлении Усово – Москва;
- проведена комплексная реконструкция участка БМО 81 км – Дмитров – Икша – Поварово Московской железной дороги;
- построены дополнительные главные пути на участках Рабочий Поселок – Одинцово Московской железной дороги; и на участке Москва – Крюково;
- проведена корректировка проекта железнодорожной линии Химки – Шереметьево;
- ведется строительство IV главного пути на участке Москва-Пассажирская – Павелецкая – Домодедово.

Работы по проектам: разработка проектно-сметной документации, сбор исходных данных, начаты строительно-монтажные работы.

Новая пассажирская система Московского железнодорожного узла должна обеспечивать к 2020 году перевозку 1 млрд пассажиров в год и транспортную доступность аэропортов Московского авиационного узла.

За счет организации ускоренного движения электропоездов между Москвой и городами-спутниками существенно снизится напряженность в пригородном железнодорожном сообщении, сократится время в пути, а условия для пассажиров станут более комфортными.

- реконструирован участок Домодедово – Аэропорт, построены дополнительные главные пути;
- работы по Малому кольцу Московской железной дороги (проект);
- работы по организации движения скоростных электропоездов на участке Москва – Новопеределкино (проект);
- организовано ускоренное движение электропоездов на направлении Усово – Москва;
- проведена комплексная реконструкция участка БМО 81 км – Дмитров – Икша – Поварово Московской железной дороги;
- построены дополнительные главные пути на участках Рабочий Поселок – Одинцово Московской железной дороги; и на участке Москва – Крюково;
- проведена корректировка проекта железнодорожной линии Химки – Шереметьево;
- ведется строительство IV главного пути на участке Москва-Пассажирская – Павелецкая – Домодедово.

Работы по проектам: разработка проектно-сметной документации, сбор исходных данных, начаты строительно-монтажные работы.

АНАЛИЗ ФИНАНСОВО- ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕЗУЛЬТАТОВ

Основные финансовые результаты



1 366,0 млрд руб.

доход по всем видам деятельности

(+6,0 % к 2011 г.)

1 298,6 млрд руб.

расходы по всем деятельности

(+6,8 % к 2011 г.)

480,1 млрд руб.

инвестиционный бюджет

(+21,4 % к 2011 г.)

Финансовые результаты 2012 года полностью соответствуют ожиданиям и прогнозам менеджмента Компании, несмотря на снижение некоторых ключевых финансовых показателей ввиду резкого падения погрузки, наблюдавшегося в IV квартале 2012 года.

Рост выручки ОАО «РЖД» обусловлен в первую очередь увеличением доходов от грузовых перевозок за счет роста грузооборота на 2,9 % и ежегодной индексации тарифов на 6 %. При этом рост выручки компаний Группы «РЖД» частично компенсировал эффект от деконсолидации ОАО «Первая Грузовая Компания», на долю которого приходилось около 7 % в выручке Группы по итогам 2011 года.

На увеличение операционных расходов повлияли рост объемов перевозок, а также рост цен на топливо (на +19 %) и электроэнергию (+5%), кроме того, увеличились затраты на ремонт и обслуживание (+8 %).

Относительное уменьшение чистой прибыли ОАО «РЖД» в 2012 году по сравнению с предыдущим годом объясняется высокой базой 2011 года, когда значительную роль в формировании финансового результата Группы сыграла единовременная прибыль, полученная от продажи 75 %–2 акций ОАО «ПГК».

Объем капитальных вложений Группы в 2012 году стал рекордным с момента начала работы компании. Ключевыми статьями инвестиционной программы стали инвестиции в снятие инфраструктурных ограничений, приобретение тягового подвижного состава, строительство объектов к зимней Олимпиаде 2014 года в Сочи, а также приобретение акций компании Gefco.

Внедрен единый корпоративный стандарт финансового планирования и бюджетирования Компании от 31 октября 2012 г. № 2182р, раскрывающий основные принципы, механизмы и сроки формирования бюджетов и планов Компании. Разработан единый классификатор показателей бюджетного управления и финансового планирования. Введена в промышленную эксплуатацию автоматизированная система бюджетного управления Компании, в которой в настоящее время уже работают все основные ДЗО.

14,1 млрд руб.
чистая прибыль

В условиях государственного регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки Компания обеспечила рентабельную деятельность по итогам года и получила чистую прибыль.

272 млрд руб.
EBITDA

ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Показатель	Ед. изм.	2012			Изменения факт к плану 2012		Изменения 2012 г. к 2011 г.	
		2011	план	факт	+/-	%	+/-	%
ВСЕГО ДОХОДОВ	млрд руб.	1 288,3	1 358,4	1 366,0	7,6	0,56	77,7	6,03
Доходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд руб.	1 109,1	1 205,1	1 206,5	1,4	0,12	97,4	8,78
грузовые перевозки	млрд руб.	1 003,1	1 088,8	1 089,3	0,5	0,05	86,2	8,59
предоставление услуг инфраструктуры ¹	млрд руб.	87,2	96,2	96,7	0,5	0,52	9,5	10,92
предоставление услуг локомотивной тяги ¹	млрд руб.	11,4	12,7	12,4	-0,3	-2,36	1	8,63
пассажирские перевозки	млрд руб.	7,4	7,4	8,1	0,7	9,86	0,7	9,26
Доходы от прочих видов деятельности	млрд руб.	179,2	153,2	159,5	6,3	4,11	-19,7	-10,99
ВСЕГО РАСХОДОВ	млрд руб.	1 215,6	1 298,0	1 298,6	0,6	0,05	83,1	6,84
Расходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд руб.	1 050,8	1 156,8	1 151,5	-5,3	-0,46	100,7	9,59
грузовые перевозки	млрд руб.	933,2	1 027,8	1 017,4	-10,4	-1,01	84,2	9,02
предоставление услуг инфраструктуры ¹	млрд руб.	102,2	113,1	118,8	5,7	5,04	16,6	16,24
предоставление услуг локомотивной тяги ¹	млрд руб.	8,4	9,5	9,1	-0,3	-3,16	0,8	9,52
пассажирские перевозки	млрд руб.	7	6,3	6,2	-0,1	-1,59	-0,8	-11,43
Расходы от прочих видов деятельности	млрд руб.	164,7	141,2	147,1	5,9	4,18	-17,6	-10,69

¹ Доходы и расходы от предоставления услуг инфраструктуры и локомотивной тяги в части пассажирских перевозок и работ с маневровым парком локомотивов.

4,5 %

прирост производительности труда

ОАО «РЖД» является одной из немногих компаний, где на протяжении ряда лет сохраняется экономически обоснованное соотношение по опережающим темпам роста производительности труда над темпами роста реальной заработной платы.

36 124 руб.

среднемесячная зарплата работников, занятых на перевозках

Показатель возрос за 2012 год на 7,6 % и составил 36 124 руб. (2011 год – 33 485 руб.). Прирост реальной заработной платы составил 2,4 %.

393,4 коп./10 прив. ткм

себестоимость железнодорожных перевозок

Выше уровня 2011 год на 6,5 %.

935,7 тыс. человек

численность работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках

По итогам работы за 2012 год численность работников ОАО «РЖД» снижена к прошлому периоду на 7,1 тыс. человек, или на 0,8 %.

Показатель	Ед. изм.	2011	2012		Изменения факт к плану 2012		Изменения 2012 г. к 2011 г.	
			план	факт	+/-	%	+/-	%
ВСЕГО ПРИБЫЛЬ ОТ ПРОДАЖ	млрд руб.	72,8	60,4	67,4	7,0	11,59	-5,4	-7,42
Прибыль по перевозкам, услугам инфраструктуры и локомотивной тяги	млрд руб.	58,3	48,3	54,9	6,6	13,66	-3,4	-5,83
грузовые перевозки	млрд руб.	69,9	60,9	71,9	11	18,06	2	2,86
предоставление услуг инфраструктуры	млрд руб.	-15	-16,9	-22,1	-5,2	30,77	-7,1	47,33
предоставление услуг локомотивной тяги	млрд руб.	3	3,2	3,2	X	X	0,2	6,67
пассажирские перевозки	млрд руб.	0,4	1,1	1,9	0,8	72,73	1,5	475,00
Прибыль от прочих видов деятельности	млрд руб.	14,5	12,0	12,5	0,5	4,17	-2	-13,79
РЕЗУЛЬТАТ ОТ ПРОЧИХ ДОХОДОВ И РАСХОДОВ	млрд руб.	3,8	-1,5	-1,3	0,2	-13,33	-5,1	-134,21
Результат от продажи акций дочерних и зависимых обществ	млрд руб.	66,3	31,6	33,9	2,3	7,28	-32,4	-49 %
Субсидии	млрд руб.	1,9	22,8	23,2	0,4	1,75	21,3	1 121 %
ПРИБЫЛЬ ДО НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ	млрд руб.	76,6	58,9	66,2	7,3	12,39	-10,4	-13,58
ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ	млрд руб.	16,8	5,5	14,1	8,6	156,36	-2,7	-16,07

Анализ доходов

По итогам работы за 2012 год доходы от перевозочных видов деятельности составили 1 206,5 млрд руб. с приростом к 2011 году на 97,4 млрд руб., или +8,8 %. Доходы от грузовых перевозок, занимающие 90,3 % всех доходов от перевозок, составили 1 089,3 млрд руб. По сравнению с 2011 годом доля доходов от грузовых перевозок сократилась на 0,1 п. п. (в связи с передачей вагонов инвентарного парка в ОАО «ФГК»).

Необходимо отметить, что за указанный период в ходе реформирования отрасли существенно изменилась структура доходов перевозочных видов деятельности ОАО «РЖД». Для организации работы по выделению обособленных видов бизнеса был разработан и введен приказом Минтранса России (от 31 декабря 2010 г. № 311) Порядок ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по 10 видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ. В 2010–2011 гг. произошло реформирование пассажирского комплекса, начали осуществлять хозяйственную деятельность в качестве перевозчиков ОАО «ФПК» в сфере перевозок пассажиров в дальнем следовании и пассажирские пригородные компании по перевозкам пассажиров в пригородном сообщении. Также за период 2010–2012 гг. происходили следующие структурные изменения: 2010–2011 гг. – постепенная передача вагонов в ОАО «Вторая грузовая компания»; 2012 год – начало работы парка привлеченных вагонов ОАО «РЖД».

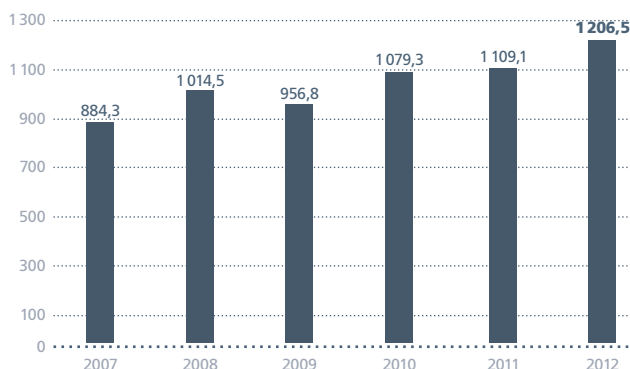
СТРУКТУРА ДОХОДОВ ОТ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В 2012 Г.



СТРУКТУРА ДОХОДОВ ОТ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В 2011 Г.



ДОХОДЫ ОТ ПЕРЕВОЗОК ЗА ПЕРИОД 2007–2012 ГГ.



ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Доходы ОАО «РЖД» от грузовых перевозок за 2012 год составили 1089,3 млрд рублей (+0,5 млрд руб., или 100 % к плану, и +86,2 млрд руб. или +8,6 % к 2011 году).

Дополнительные доходы к предыдущему году получены:

- 41,6 млрд руб. за счет роста грузооборота (без вагонов иных собственников в порожнем состоянии) к уровню прошлого года на 4,4 %;
- 44,6 млрд руб. за счет роста средней доходной ставки, в т. ч.:
 - прирост доходов на 55,7 млрд руб. за счет индексации тарифа на 6 % в 2012 году;
 - снижение доходов на 5,5 млрд руб. за счет изменения порядка учета доходов по видам деятельности: с грузовых перевозок на услуги инфраструктуры перенесено

4,6 млрд руб. (плата за пользование контейнерами/вагонами, не принадлежащими перевозчику) и на прочие виды деятельности перенесено 0,9 млрд руб. (плата за перевалку, хранение, транспортно-экспедиционное обслуживание и др. услуги в порту);

- снижение доходов на 7,6 млрд руб. в связи с ухудшением структуры перевозок грузов по номенклатуре за счет увеличения доли низкодоходных грузов, таких как каменный уголь, строительные грузы и уменьшения доли высокодоходных грузов: черные металлы и прочие грузы;
- прирост доходов на 2,0 млрд руб. за счет улучшения структуры перевозимых грузов по транзитным перевозкам.

УСЛУГИ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ

Доходы от услуг локомотивной тяги за 2012 год получены в размере 12,4 млрд руб. К уровню прошлого года рост составил +8,6 %.

УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Доходы от предоставления услуг инфраструктуры составили за год 96,7 млрд руб. с приростом к 2011 году на 9,5 млрд руб. или на 10,9 %.

Основное увеличение произошло по доходам в части грузовых перевозок (+5 млрд руб.), в том числе:

- за счет увеличения объемов перевозок к прошлому году и индексации тарифов доходы увеличены на 0,4 млрд руб.;
- в связи с изменением порядка учета доходов по видам деятельности (с грузовых перевозок на предоставление услуг инфраструктуры в части платы за пользование контейнерами/вагонами, не принадлежащими перевозчику, перенесено 4,6 млрд руб.).

В части услуг инфраструктуры для пассажирских перевозок в дальнем следовании и пригородном сообщении доходы к 2012 году увеличились на 4,5 млрд руб. (+5,2 %) в том числе:

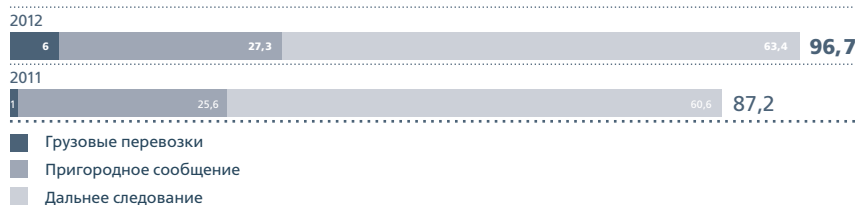
- за счет роста тарифа на 6 % увеличение доходов составило 5,2 млрд руб.;
- за счет снижения объемов вагонкилометровой работы (–1,4 %), сокращения составности и отмены нерентабельных поездов перевозчиками (в условиях дефицита бюджетных ассигнований) доходы снижены на 0,7 млрд руб.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Доходы от пассажирских перевозок в дальнем следовании¹ получены за год в сумме 8,1 млрд руб., выше уровня 2011 года на 0,7 млрд руб., или +9,3 %.

Ключевым фактором роста доходов стал рост пассажирооборота (+8,4 %) в поездах «Сапсан» и «Аллегро», а также применение гибкой тарифной политики (при этом индексация цен на билеты в 2012 году не производилась).

УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ



¹ ОАО «РЖД» осуществляет перевозки пассажиров в дальнем следовании только высокоскоростными поездами и не является перевозчиком в пригородном сообщении.

Анализ расходов

Расходы от осуществления перевозок, предоставления услуг инфраструктуры и локомотивной тяги

Расходы по перевозочным видам деятельности составили 1 151,5 млрд руб., что выше уровня 2011 года (1 050,8 млрд руб.) на 9,6 %, или 100,7 млрд руб.

РАСХОДЫ НА ОПЛАТУ ТРУДА

Расходы на оплату труда составили 366,7 млрд руб. (+ 6,9 %, или + 23,5 млрд руб.), в том числе за счет:

- роста объемов перевозок на 4,1 млрд руб.;
- индексации заработной платы в соответствии положениями коллективного договора ОАО «РЖД» на 18,7 млрд руб.;
- роста оценочных обязательств по оплате отпусков работников ОАО «РЖД» на 0,7 млрд руб.

ОТЧИСЛЕНИЯ НА СОЦИАЛЬНЫЕ НУЖДЫ

Отчисления на социальные нужды составили 95,7 млрд руб. (+ 0,8 %, или 0,7 млрд руб.). Рост отчислений на социальные нужды меньшими темпами, чем затрат на оплату труда, обусловлен влиянием регрессивной шкалы начисления страховых взносов.

ОСТАЛЬНЫЕ МАТЕРИАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ

Материальные затраты (материалы и ПМЗ) составили 207,0 млрд руб. (+ 1 %, или +2,1 млрд руб.). Ключевыми факторами изменения остальных материальных затрат стали:

- рост объемов перевозок (+ 4,2 млрд руб.);
- рост цен (+ 14,2 млрд руб.);
- изменение структуры капитального ремонта и снижение объемов ремонта железнодорожного пути на новых материалах (расходы снижены на 7,9 млрд руб.);
- успешная работа Компании по оптимизации затрат и сдерживанию роста цен (расходы снижены на 8,4 млрд руб.).

ЗАТРАТЫ НА АМОРТИЗАЦИЮ

Затраты на амортизацию составили 171,3 млрд руб. (+6,9 %, или +11,1 млрд руб.). Рост обусловлен вводом в действие основных фондов Компании в рамках реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД».

СТРУКТУРА РАСХОДОВ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ОАО «РЖД» В 2011 Г.



СТРУКТУРА РАСХОДОВ ПО ПЕРЕВОЗКАМ ОАО «РЖД» В 2012 Г.



ЗАТРАТЫ НА ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ

Затраты на электроэнергию составили 106,7 (+ 4,7 %, или 4,8 млрд руб.). Ключевыми факторами роста стали:

- рост затрат на тягу поездов на 4 млрд руб. (+ 4,5 %) за счет:
 - роста объемов перевозок – тоннокилометровой работы брутто в электротяге на 3,6 %, или 3,2 млрд руб.;
 - снижения удельных норм на тягу поездов в электротяге на 1 %, что позволило сократить затраты на 0,9 млрд руб.;
 - роста тарифов на электроэнергию на 1,9 % – рост затрат составил 1,7 млрд руб.;
- рост затрат на нетяговые нужды 0,8 млрд руб. (+ 6,6 %), что обусловлено ростом потребления электроэнергии за счет перевода ряда котельных с твердого топлива на электроэнергию, а также ростом тарифов на электроэнергию.

ЗАТРАТЫ НА ТОПЛИВО

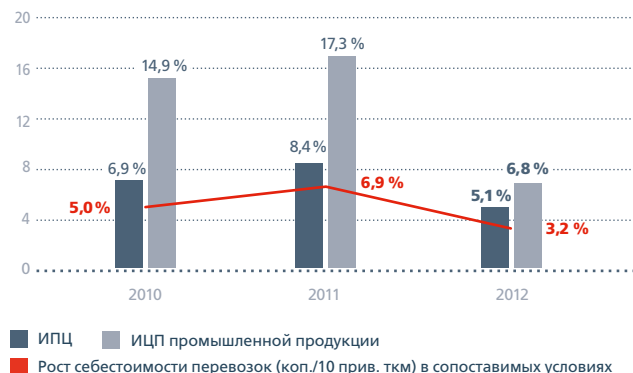
Затраты на топливо в 2012 году составили 77,4 млрд руб. (+ 20,8 %, или 13,3 млрд руб.). Основными факторами роста затрат стали:

- рост затрат на тягу поездов на 11,4 млрд руб. (+ 22,5 %) за счет:
 - роста объемов перевозок – тоннокилометровой работы брутто в теплотяге на 3,3 %, или 1,7 млрд руб.;
 - снижения удельных норм расхода топлива на тягу поездов в теплотяге на 0,9 %, что позволило сократить затраты на 0,5 млрд руб.;
 - роста цен на дизельное топливо, и в т. ч. за счет роста акцизов на дизельное топливо в соответствии с Федеральным законом № 306-ФЗ от 27.11.2010 г. «О внесении изменений в часть первую и часть вторую Налогового кодекса РФ», рост затрат составил 10,2 млрд руб.;
- рост затрат на нетяговые нужды 1,9 млрд руб. (+ 14,3 %), что в основном обусловлено ростом цен на топливо, потребляемое на нетяговые нужды.

СЕБЕСТОИМОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Себестоимость железнодорожных перевозок в 2012 году составила 393,4 коп./10 прив. ткм, что выше уровня 2011 года на 6,5 %. При этом в сопоставимых условиях (без учета затрат на аренду вагонов у ОАО «ВГК», которых не было в 2011 году) рост себестоимости оценивается Компанией на уровне 3,2 %, что существенно ниже роста цен в промышленности (6,8 %) за данный период.

АНАЛИЗ РОСТА СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК, ИПЦ, ИЦП К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ, %



КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ОСНОВНЫХ ФОНДОВ

В 2012 году за счет эксплуатационных расходов Компании на выполнение работ по капитальному ремонту основных фондов ОАО «РЖД» было израсходовано более 100,7 млрд руб., что составляет 91,1 % от факта 2011 года. Основными причинами снижения расходов на капитальный ремонт в 2012 году по сравнению с 2011 годом являются:

- уменьшение программы капитального ремонта пути на новых материалах почти на 1 100 км, при этом программа по реконструкции пути увеличена на 1 700 км;
- исключение в 2012 году из программы капитального ремонта грузовых вагонов инвентарного парка (в 2011 году отремонтировано более 4 500 вагонов, в 2012 году – 0).

РАСХОДЫ ПО ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Общий объем затрат по инвестициям в 2012 году составил 480,1 млрд руб., что на 21,4 % больше предыдущего года. Реализация инвестиционной деятельности в 2012 году осуществлялась в большей части за счет средств Компании, а также за счет средств федерального бюджета и привлеченных средств внешних инвесторов.

В 2012 году введено 2,8 км новых линий, 103,9 км вторых путей, 99,7 км станционных путей, 129,2 км электрификации, 504,6 км диспетчерской централизации, 331 комплект стрелочных переводов, 53,2 км автоблокировки, 6 тяговых подстанций.

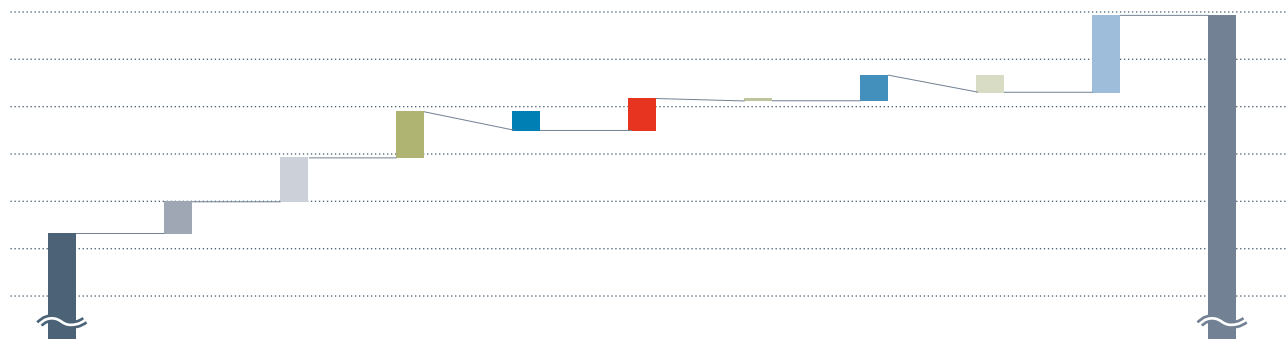
Закуплено 532 и модернизировано 2 184 единицы тягового подвижного состава, закуплено 475 единиц моторвагонного подвижного состава, также модернизировано 519 единиц грузового подвижного состава. Общая стоимость ввода основных фондов в 2012 году составила около 370 млрд руб.

ПРОЧИЕ РАСХОДЫ

Прочие расходы составили 126,8 млрд руб. (+ 55,1 %, или + 45,1 млрд руб.). Основные факторы роста расходов:

- дополнительные затраты на оперирование вагонным парком ОАО «ФГК» (ОАО «ВГК») (+ 35,4 млрд руб.);
- рост объемов перевозок (+ 1,5 млрд руб.);
- рост цен (+ 4,6 млрд руб.);
- роста затрат на налог на имущество (+ 1 млрд руб.);
- рост затрат на охрану объектов и остальных затрат (+ 2,6 млрд руб.).

ОЦЕНКА РОСТА РАСХОДОВ ПО ПЕРЕВОЗКАМ В 2012 Г., МЛРД РУБ.



Расходы по перевозкам в 2011 г.	1 050,8 млрд руб.
Рост затрат в связи с увеличением объемов перевозок	14,6 млрд руб.
Рост затрат и страховых взносов в связи с индексацией заработной платы в соответствии с коллективным договором	20,1 млрд руб.
Рост затрат, кроме ТЭР в связи с ростом цен, а также затрат на охрану объектов железнодорожного транспорта	21,3 млрд руб.
Экономия затрат в связи с реализацией программы оптимизации	-8,3 млрд руб.
Роста затрат на ТЭР в связи с ростом цен на топливо и тарифов на электроэнергию	14,8 млрд руб.
Экономия затрат в связи со снижением удельных норм расхода топлива и электроэнергии на тягу поездов	-1,4 млрд руб.
Рост затрат на амортизацию и налог на имущество в связи с реализацией инвестиционной программы	12,1 млрд руб.
Снижение затрат в связи с изменением структуры капитального ремонта и снижением объемов ремонта железнодорожного пути на новых материалах	-7,9 млрд руб.
Дополнительные затраты на привлечение парка грузовых вагонов	35,4 млрд руб.
Расходы по перевозкам в 2012 г.	1 151,5 млрд руб.

Закупочная деятельность и работа по оптимизации расходов

Общие принципы оптимизации издержек

В 2012 году ОАО «РЖД» продолжило последовательно реализовывать мероприятия, направленные на сокращение издержек за счет повышения энергоэффективности, внедрения ресурсосберегающих технологий, сдерживания роста цен и других организационно-технических мероприятий.

Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте сопровождается экономией топливно-энергетических ресурсов, внедрением светодиодной техники, снижением материалоемкости и др.

При этом положительный экономический эффект обеспечен за счет следующих мероприятий:

- оптимизация использования трудовых ресурсов и снижение трудоемкости производственных процессов;
- рациональное использование материалов;
- снижение топливно-энергетических затрат;
- переключение части транзитных вагонопотоков с тепловозных ходов на электрифицированные;
- повышение транзитности вагонопотоков за счет переработки вагонов на сортировочных станциях и роста отправительской маршрутизации.

Комплекс мероприятий по получению экономии затрат по топливно-энергетическим ресурсам обеспечивается Дирекцией тяги, сложившийся экономический эффект включает в себя:

- обеспечение качественного нормирования топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов и контроля за организацией теплотехнической работы линии, внедрение единой автоматизированной системы учета дизельного топлива по ряду депо;
- установку на локомотивы:
 - систем автономного прогрева, что позволило снизить расход дизельного топлива тепловозами на горячий простой;
 - систем более точного учета расхода дизельного топлива;
 - систем автоведения для снижения удельного расхода топливно-энергетических ресурсов за счет применения энергооптимальных режимов ведения поезда;
 - систем рекуперативного торможения на электровозах постоянного тока.

Продолжено совершенствование единой технологии подвода локомотивов к поездам и их следование в депо подменными локомотивными бригадами на сортировочных станциях сети с учетом местных условий и с техническим перевооружением станции. Проведена работа по изменению режима работы, технологии железнодорожных станций, объединение их под единое руководство, закрытие малоинтенсивных станций.

Постоянная работа по управлению издержками и реализация среднесрочной программы оптимизации затрат позволили ОАО «РЖД» в 2012 году обеспечить рост удельной себестоимости перевозок (в коп./10 прив. ткм) в сопоставимых условиях на уровне 3,2 % при росте цен в промышленности на 6,8 %.

Обеспечение устойчивости и финансовой сбалансированности работы ОАО «РЖД» на основе реализации мер по сокращению издержек

В Компании непрерывно реализуется работа в области управления издержками для обеспечения сбалансированности финансовых результатов деятельности ОАО «РЖД». В результате ОАО «РЖД» обеспечивает динамику себестоимости перевозок (в коп./10 прив. ткм.) ниже уровня роста цен в стране. Так, при росте цен в промышленности в 2012 году 6,8 % рост себестоимости в сопоставимых условиях составил 3,2 %, что более чем в два раза ниже.

В 2012 году реальный экономический эффект от реализации программы оптимизации расходов, направленной на решение задач Стратегии развития Компании на 2012 год, составил 7,6 млрд руб.

Наибольший экономический эффект от мероприятий обеспечен за счет совершенствования организации и технологии производственных процессов – 61 %, в том числе за счет рационального использования материалов – 79,1 %.

Экономия затрат также достигнута за счет внедрения мероприятий по вторичному использованию материалов верхнего строения пути. Экономическая целесообразность данного мероприятия достигнута за счет:

- снижения затрат на закупку новых материалов;
- транспортировки новых материалов;
- сокращения сроков простоев на ремонтах объектов основных средств.

Решающим фактором в повышении конкурентоспособности Компании является опережающий рост производительности труда за счет повышения эффективности использования трудовых ресурсов.

Компанией были разработаны и внедрены мероприятия, направленные на совершенствование нормирования труда, внедрение новых технологий, повышение качества производственных процессов, которые позволили обеспечить приведение численности к объемам работы.

Например, в 2012 году в связи со снижением объемов перевозок продолжалась работа по переходу на управление поездом «в одно лицо», объединение станций под единое руководство, закрытие малоинтенсивных линий

Значительный вклад в повышение эффективности перевозочного процесса внес реализованный специальный инвестиционный проект «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте», что позволило улучшить состояние инфраструктуры. При этом программа ресурсосбережения обеспечивает не только учет возврата средств, вложенных в проект, но и возможность применять механизм корректировки бюджетов железных дорог по результатам внедрения.

Закупочная деятельность

Снижение цен по основным группам продукции, поставленной филиалом ОАО «РЖД» Росжелдорснабом в 2012 году, относительно уровня цен 2011 года составило:

- черный металлопрокат (листовой и сортовой прокат, чугун, трубная продукция (кроме холоднодеформированных труб)) – 8 %;
- запасные части локомотивов, вагонов, путевой техники – 1,7–2,4 %;
- продукция машиностроения, электротехническая продукция – 3,8 %;
- прочее – 1,0 %;
- топливно-энергетические ресурсы – 2,7 %;
- продукция, закупаемая по инвестиционной программе, – 12,5 %.

КОЛИЧЕСТВО ОБРАЩЕНИЙ
В ОТНОШЕНИИ ПОСТАВЛЯЕМОЙ
ПРОДУКЦИИ, ЕД.



В части ценообразования по нефтепродуктам в ОАО «РЖД» осуществляется анализ уровня экспортного паритета, конъюнктуры российского рынка, геополитических факторов и т. д., при этом оптимизация поставок по алгоритму «транспортная задача» позволяет минимизировать агрегированные затраты и приобретать топливо по ценам ниже рыночных.

ОАО «РЖД» системно осуществляет работу, направленную на прогнозирование ценовой конъюнктуры, закупает увеличенные партии нефтепродуктов в период снижения цен с соответствующим уменьшением объемов поставок в будущем периоде.

При этом более 70 % нефтепродуктов закупается по прямым договорам, заключенным с крупнейшими вертикально интегрированными нефтяными компаниями.

Условиями договоров поставки предусмотрена ответственность поставщиков за обеспечение соответствия качества поставляемого товара заявленным требованиям в течение всего гарантийного срока.

ОАО «РЖД» осуществляет постоянный контроль качества закупаемой продукции, а также ведет претензионно-рекламационную работу.

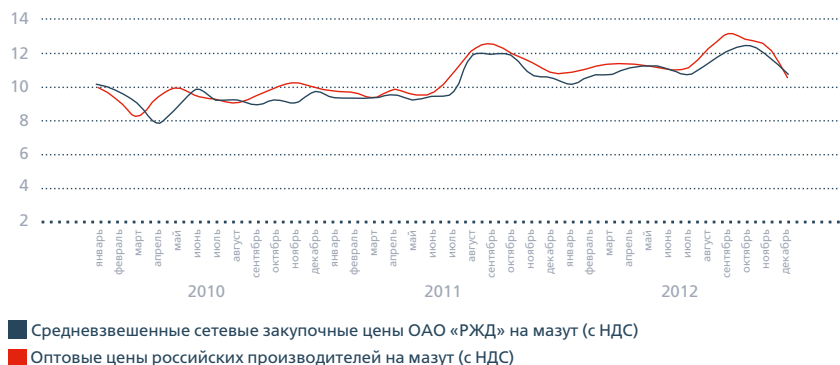
В Компании разработана и внедрена в опытную эксплуатацию автоматизированная система претензионной работы (ЕАСАПР РЖДС). В данной системе учитываются претензионные дела по централизованному и региональному поставкам МТР по ассортименту, количеству, качеству и комплектности товара. Планируется разработать систему учета претензионных материалов, поступающих от ДЗО, и взаимодействия ЕАСАПР с АСУ «Право».

Проведенная в 2012 году работа позволила сократить общее количество претензионных обращений на 26 %, а количество обращений по качеству поставляемой продукции на 41 % по сравнению с аналогичным периодом 2011 года.

АБСОЛЮТНАЯ ДИНАМИКА ОПТОВЫХ ЦЕН РОССИЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И СРЕДНИХ ЗАКУПОЧНЫХ ЦЕН ОАО «РЖД» НА ДИЗЕЛЬНОЕ ТОПЛИВО, ТЫС. РУБ./Т¹



АБСОЛЮТНАЯ ДИНАМИКА ОПТОВЫХ ЦЕН РОССИЙСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И СРЕДНИХ ЗАКУПОЧНЫХ ЦЕН ОАО «РЖД» НА МАЗУТ, ТЫС. РУБ./Т¹



С целью повышения эффективности мер, позволяющих обнаружить несоответствие продукции на этапе приемки, входном контроле, сборке и и обеспечить недопущение ее в эксплуатацию, в 2012 году Компанией проведена работа по ознакомлению и дополнительному изучению работниками Группы стандартов, утвержденных распоряжением от 4 марта 2008 г. № 444 «Об утверждении стандартов «системы управления эффективностью поставок» (СТО РЖД 1.05.509.18–2008 «Порядок взаимодействия с поставщиками и производителями при выявлении несоответствий продукции и услуг»).

В целях обеспечения предприятий ОАО «РЖД» материально-техническими ресурсами в запланированные сроки и с гарантированным качеством ведется работа по переходу на долгосрочные договоры (сроком до 5 лет) на поставку материально-технических ресурсов для нужд ОАО «РЖД».

Закупка продукции в рамках долгосрочных договоров имеет значительное преимущество по сравнению с краткосрочными договорами, в первую очередь в части стратегической продукции и продукции отраслевого назначения.

¹ Цены указаны с учетом НДС.

В 2012 году проведены следующие мероприятия по переходу к заключению долгосрочных договоров:

- четко определена номенклатура и объемы продукции на весь период действия договора и по годам исходя из условия обеспечения устойчивой работы ОАО «РЖД». При этом предусмотрена возможность поквартальной корректировки объемов поставок в подписываемых ежемесячно спецификациях;
- однозначно трактуется механизм определения цены и ее индексации;
- сроки оплаты – типовые, принятые в ОАО «РЖД», с отсрочкой платежа.

Работа по заключению долгосрочных договоров будет продолжена и в 2013 году.

Таким образом, в 2012 году осуществлялась централизованная поставка продукции по 55 долгосрочным договорам поставки, в т. ч.:

- колеса цельнокатные производства ООО «Выксунский металлургический завод»;
- рельсы и рельсовые скрепления производства ООО «ЕвразХолдинг»;
- подшипники и кольца подшипников ООО «ТД «ЕПК»;
- запасные части локомотивов и вагонов (в т. ч. ЗАО «Рослокомотив», ОАО «Петуховский литейно-механический завод», ОАО «Ишимский механический завод», ОАО «Вагонреммаш»);
- запасные части путевой техники (в т. ч. ОАО «Калужский завод Ремпутьмаш»);
- рельсовые скрепления производства ОАО «ММК-Метиз» и ОАО «Северсталь-Метиз»;
- железобетонные изделия производства ОАО «БетЭлТранс» и ОАО «РЖДстрой»;
- деревянная шпалопродукция производства ОАО «ТрансВудСервис»;
- медные провода ЗАО «Транскат»;
- аккумуляторы и аккумуляторные батареи;
- топливно-энергетические ресурсы, масла, смазки и т. д.

Лизинг

По состоянию на 01.01.2012 г. объем лизинговых обязательств ОАО «РЖД» составил 5,9 млрд руб. с НДС.

В лизинге у ОАО «РЖД» в 2012 году находились пассажирские вагоны, моторвагонный подвижной состав, грузовые вагоны, путевая техника, приобретенные в 2003–2008 гг. у отечественных производителей железнодорожного подвижного состава и техники.

В марте 2012 г. по итогам открытого конкурса ОАО «РЖД» заключен договор лизинга с ОАО «ВЭБ-лизинг» на поставку в 2012–2016 гг. для нужд инфраструктурного комплекса путевой техники на сумму до 89 млрд руб. с НДС. Поставщиком по договору лизинга является ОАО «Калужский завод Ремпутьмаш». Срок лизинга – до 15 лет, ставка финансирования лизинга 11,4 %. В 2012 году путевой техники поставлено на общую сумму 7,2 млрд руб.

На уплату лизинговых платежей в 2012 году направлено 5,2 млрд рублей. По состоянию на 31.12.2012 г. объем лизинговых обязательств ОАО «РЖД» составил 9,6 млрд рублей.

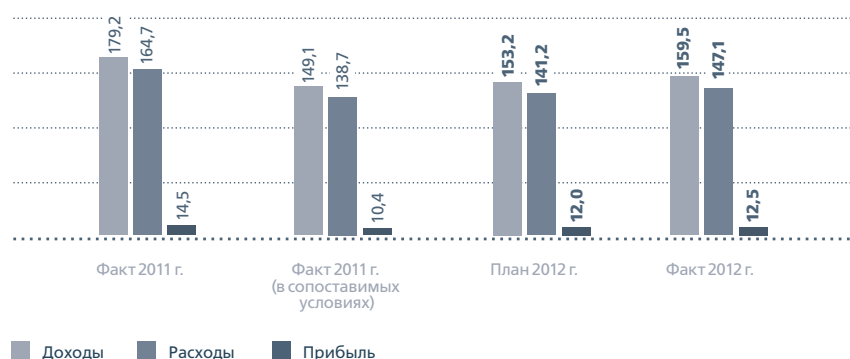
Во втором полугодии 2012 года проведена реструктуризация лизингового портфеля через осуществление сделок по переуступке прав и обязательств по договорам лизинга грузовых вагонов, которая направлена на уменьшение нагрузки на бюджет расходов конечного пользователя лизингового имущества ОАО «Федеральная грузовая компания».

Прочие виды деятельности

В 2012 году доходы Компании от прочих видов деятельности составили 159,5 млрд руб., что на 6,3 млрд руб., или 4,1 %, выше утвержденного плана 2012 года. Прибыль от прочих видов деятельности составила 12,5 млрд руб., что на 0,5 млрд руб., или 4,2 %, выше утвержденного плана 2012 года.

К уровню прошлого года в условиях сопоставимости прочих видов деятельности доходы Компании увеличились на 10,4 млрд руб., что на 7,0 % выше аналогичного периода 2011 года. Прибыль от прочих видов деятельности составила 12,5 млрд руб., что на 2,1 млрд руб., или 20,2 %, выше аналогичного периода 2011 года в сопоставимых условиях.

ДИНАМИКА ДОХОДОВ ОТ ПРОЧИХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, МЛРД РУБ.



Вместе с тем необходимо отметить, что 50 % доходных поступлений от прочих продаж составляют низкомаржинальные услуги, ограничивающие возможности роста прибыли от прочих видов деятельности:

- предоставление услуг аренды тягового подвижного состава для ОАО «ФПК»;
- предоставление услуг аренды подвижного состава для пригородных пассажирских компаний;
- предоставление услуг социальной сферы.

Кроме того, рост прибыли ограничен тарифной несбалансированностью в субъектах РФ на регулируемые услуги: передача электроэнергии сторонним потребителям, услуги ЖКХ.

В этой связи, Компанией проводится работа по обеспечению эффективности деятельности по двум направлениям:

- снижение расходов по низкомаржинальным видам бизнеса, рост доходов по которым ограничен характерными особенностями рынка пассажирских перевозок;
- использование дополнительных резервов повышения эффективности высокодоходных сегментов бизнеса.

Положительная динамика в росте прочих видов деятельности по итогам 2012 года обусловлена предпринятыми в Компании мероприятиями, направленными на повышение доходных поступлений от прочих видов деятельности.

СТРУКТУРА ДОХОДОВ ПО ПРОЧИХ ВИДАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, 2012 Г., МЛРД РУБ.



Услуги для ФПК	22 % (35,8 млрд руб.)
Услуги для ППК	20 % (32,2 млрд руб.)
ТЭО	10 % (15,2 млрд руб.)
Ремонт подвижного состава	9 % (14,0 млрд руб.)
Аренда имущества	8 % (12,8 млрд руб.)
Соц. сфера	6 % (9,8 млрд руб.)
Передача электроэнергии	5 % (8,5 млрд руб.)
Металлолом	5 % (7,9 млрд руб.)
Прочее	15 % (23,3 млрд руб.)

За счет эффективной тарифной политики доходы от оказания услуг пригородным пассажирским компаниям были увеличены на 1,5 млрд руб., или 5 %, что вместе с проведенной работой по оптимизации вагоноремонтных мощностей и эффективным управлением парком подвижного состава позволило сократить убытки Компании по отношению к прошлому году на 0,7 млрд руб., или 16,5 %.

Дальнейшее сокращение убытка Компании от оказания услуг пригородным пассажирским компаниям будет достигаться за счет дополнительного повышения эффективности структуры организации технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава.

В условиях проведения реконструкции на вокзалах Мосула на 14 региональных вокзалах Компании в целом удалось увеличить уровень доходов от аренды недвижимого имущества к уровню предыдущего года (см. раздел Управление имуществом ОАО «РЖД»).

Для недопущения роста затрат по пассажирским перевозкам в дальнем следовании Компанией проводится взвешенная тарифная политика по сдаче в аренду и управлению пассажирскими локомотивами в дальнем следовании, основанная на:

- применении объемного показателя «Локомотивы в работе эксплуатируемого парка» в расчетах за аренду локомотивов;
- изменении технологических процессов обслуживания подвижного состава, переходу к модели полного сервисного обслуживания локомотивного парка ОАО «РЖД»;
- изменении структуры локомотивного парка и обеспечению перевозочного процесса новым тяговым пассажирским подвижным составом (ЭП20, ЭП1М, ЭП2К).

Менеджментом Компании проведена активная работа по повышению эффективности предоставления услуг социальной сферы Компании и ЖКХ, что позволило сократить убытки Компании от предоставления данного вида услуг к уровню 2011 года на 0,5 млрд руб., или 12,6 %.

УСЛОВИЯ СОПОСТАВИМОСТИ ПРОЧИХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

	Доходы	Прибыль
2011 г. (отчетные данные)	179,2	14,5
выделение с 1 июля 2011 г. вагоноремонтного бизнеса ОАО «РЖД» в дочерние компании ОАО «ВРК-1,2,3»	-15,3	-0,5
реализация в 2011 г. сделки по продаже ОАО «ФПК» пассажирских вагонов, находящихся ранее в лизинге	-11,3	-2,4
ликвидация филиалов в связи с созданием ДЗО (ФПД, Люблинский ЛМЗ)	-1,7	-0,3
прочие разовые сделки	-1,9	-0,9
2011 г. (в условиях сопоставимости)	149,1	10,4
2012 г.	159,5	12,5
Отклонение 2012 г./2011 г. (в сопоставимых условиях), +/-	10,4	2,1
Отклонение 2012 г./2011 г. (в сопоставимых условиях), %	107,0 %	120,2 %

Ряд мероприятий, направленных на обеспечение эффективности деятельности услуг по передаче электроэнергии сторонним потребителям, в том числе за счет реализации проекта внедрения систем коммерческого учета электрической энергии (АСКУЭ), а также увеличение объема передачи электроэнергии сторонним потребителям обеспечило рост доходных поступлений к уровню 2011 года на 0,5 млрд руб., или 6 % (2011 год – 8 млрд руб., 2012 год – 8,5 млрд руб.) и рост прибыли на 0,3 млрд руб., или 99 % (2011 год – 0,3 млрд руб., 2012 год – 0,6 млрд руб.).

Увеличение приватного парка грузовых вагонов и, как следствие, рост объемов текущего отцепочного ремонта на 17,5 % позволили получить дополнительный доход от ремонта грузовых вагонов 3,8 млрд руб. (2011 год – 7,3 млрд руб., 2012 год – 11,1 млрд руб.).

Проведение комплексной работы с грузоотправителями в части привлечения строительных грузов к перевозке железнодорожным транспортом, в том числе для реализации крупных инфраструктурных проектов, таких как строительство трубопроводных систем по Дальневосточному региону и подготовка Олимпийских объектов, способствовавшей росту объемов погрузо-разгрузочных работ для клиентов, обеспечило в рамках транспортно-экспедиционного обслуживания клиентов рост доходов относительно уровня 2011 года на 0,7 млрд руб.

Развитие комплексного транспортно-логистического обслуживания грузоотправителей в портах и привлечение новых клиентов позволили получить дополнительные доходы относительно уровня 2011 года в размере 1,3 млрд руб., прирост прибыли составил 0,2 млрд руб.

За счет дополнительной реализации металлолома доходы были увеличены на 0,5 млрд руб., или 7,1 % (2011 год – 7,4 млрд руб., 2012 год – 7,9 млрд руб.).

Таким образом, в целях дальнейшего повышения финансово-экономической стабильности работы Компании продолжится активная работа по расширению

спектра комплексных услуг, включая совершенствование технологических и управленческих процессов для достижения дальнейшего роста рентабельности прочих видов деятельности.

Прочие доходы и расходы

В 2012 году результат от прочих доходов и расходов составил 1,3 млрд руб., что на 0,2 млрд руб. превосходит плановые параметры, утвержденные советом директоров ОАО «РЖД».

1. Прибыль от продаж пакетов акций дочерних обществ

В целом доход от реализации акций в 2012 году составил 80,1 млрд руб., прибыль Компании от продажи акций составила 33,9 млрд руб., по отношению к плановым параметрам совета директоров Компании прибыль увеличена на 2,2 млрд руб. (раздел «О продаже пакетов акций ДЗО»).

В 2011 году доход от продажи пакетов акций дочерних обществ составил 147,6 млрд руб. Общая прибыль от продаж ценных бумаг составила 66,3 млрд руб.

В 2010 году доходы от продажи составили 12,0 млрд руб., прибыль от продаж ценных бумаг составила 6,9 млрд руб.

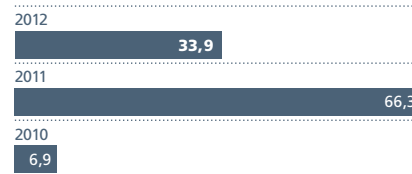
2. Прибыль от внесения имущества в уставный капитал созданных дочерних обществ

В 2012 году получена прибыль, не-подкрепленная денежным потоком, от проведенных сделок по внесению в уставный капитал имущества в ЗАО «Компания ТрансТелеКом», Калужский завод «Ремпутьмаш» в размере 1,5 млрд руб., что на уровне плановых параметров, утвержденных советом директоров Компании.

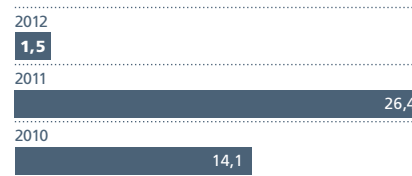
В 2011 году результат от внесения имущества в уставный капитал трех вагоноремонтных компаний, внесения грузовых вагонов в уставный капитал ОАО «ВГК» составил 26,4 млрд руб.

В 2010 году Компанией получена прибыль в размере 14,1 млрд руб. в результате внесения имущества в уставные капиталы ОАО «ФПК», ОАО «РЖД-ЗДОРОВЬЕ» и ОАО «ВГК».

ПРИБЫЛЬ ОТ ПРОДАЖИ АКЦИЙ, МЛРД РУБ.



ПРИБЫЛЬ ОТ ВНЕСЕНИЯ ИМУЩЕСТВА, МЛРД РУБ.



3. Дивидендные поступления от дочерних обществ ОАО «РЖД»

По итогам работы ДЗО в 2012 году дивидендные поступления от обществ, акциями и долями которых владеет ОАО «РЖД», в целом составили 9,8 млрд руб., увеличение по отношению к плановым параметрам, утвержденным советом директоров Компании, составило 0,7 млрд руб.

В 2011 году объем начисленных дивидендов к уплате составил 21,3 млрд. рублей, а в 2010 г. – 2,1 млрд. рублей. (раздел «О продаже пакетов акций ДЗО»).

6. Затраты по обслуживанию долга

В 2012 году проценты к уплате составили 17,2 млрд руб. (без учета капитализированных), в 2011 году проценты к уплате составили 17,6 млрд руб., а в 2010 году – 20,1 млрд руб.

Проведенная менеджментом Компании работа по повышению эффективности операционной и финансовой деятельности, в части оптимизации кредитной нагрузки, позволила в целом по отношению к соответствующему периоду прошлого года сократить затраты по обслуживанию долга на 0,4 млрд руб.

Следует отметить, что в 2012 году по отношению к соответствующему периоду прошлого года за счет мероприятий внутренней эффективности прочие расходы снижены на 0,6 млрд руб.

4. Бюджетное финансирование в части государственных субсидий

В 2012 государственные субсидии из федерального бюджета составили 23,2 млрд руб., из них субсидии на капитальный ремонт пути получены в размере 22,2 млрд руб., что позволило выполнить ремонт 3 980 км, провести смену 1 624 комплектов стрелочных переводов. По отношению к плановым параметрам, утвержденным советом директоров Компании, рост бюджетного финансирования составил 0,4 млрд руб., за счет субсидий регионов.

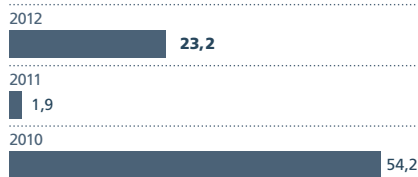
За 2011 год получено бюджетного финансирования в виде субсидий 1,9 млрд руб., в 2010 году – 54,2 млрд руб.

5. Курсовые разницы

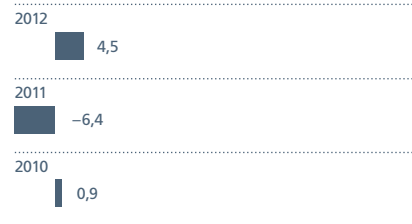
Сложившаяся благоприятная конъюнктура рубля в конце 2012 году привела к формированию положительных курсовых разниц в объеме 4,5 млрд руб., по отношению к плановым параметрам, утвержденным советом директоров Компании, прогноз по курсовым разницам улучшен на 6,3 млрд рублей.

В 2011 году отрицательные курсовые разницы составили 6,4 млрд руб. В 2010 году положительные курсовые разницы составили 0,9 млрд руб.

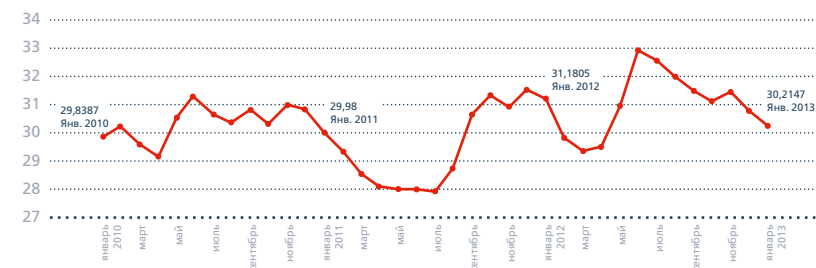
БЮДЖЕТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ И СУБСИДИИ, МЛРД РУБ.



КУРСОВЫЕ РАЗНИЦЫ, МЛРД РУБ.



ДИНАМИКА КУРСА ВАЛЮТЫ: РУБЛЬ ПО ОТНОШЕНИЮ К ДОЛЛАРУ США



РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Основной причиной снижения рентабельности собственного капитала стало неоперационное увеличение собственного капитала в объеме порядка 120 млрд руб. (т. е. без увеличения финансового результата) – получение взносов в уставный капитал в размере 101 млрд руб. и переоценка отдельных финансовых вложений (в т. ч. ОАО «ТрансКонтейнер» порядка 10 млрд руб.).

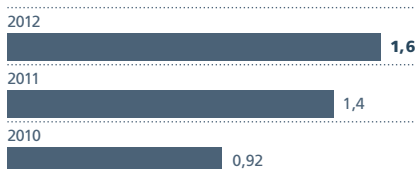
С учетом высокой потребности воспроизводства основных фондов ОАО «РЖД» в 2012 году был увеличен размер заемного капитала, который обеспечивает финансирование минимально необходимого объема инвестиционной программы. Соответственно, коэффициент общий долг/EBITDA увеличился, но также находится в пределах финансовых ковенантов.

Финансовый рычаг в 2012 году остался без изменений по сравнению с предыдущим годом, что в целом связано с проводимой финансовой политикой по минимизации процентных и кредитных рисков.

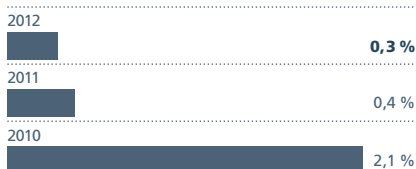
РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ СК, ROE



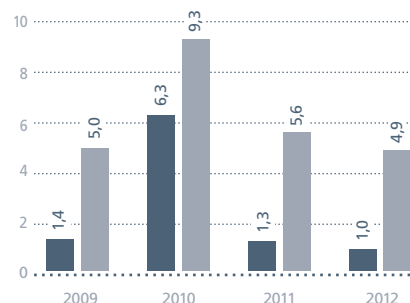
ОБЩИЙ ДОЛГ/EBITDA



РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ АКТИВОВ, ROA



РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



ФИНАНСОВЫЙ РЫЧАГ



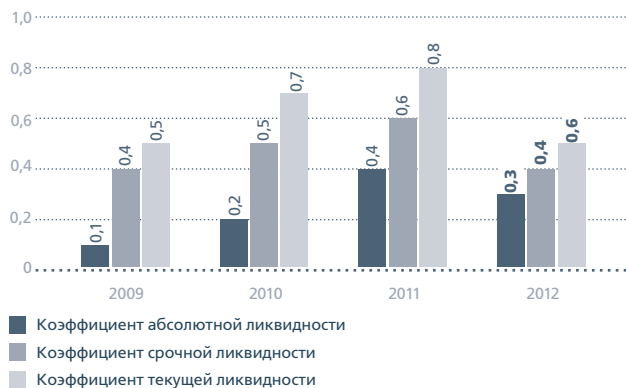
ЛИКВИДНОСТЬ

Состояние ликвидности в 2012 году характеризуется стабильными финансовыми показателями.

Снижение показателей ликвидности по отношению к прошлому году в первую очередь связано с поступлением средств от продажи 75 % акций ОАО «ПГК» в конце IV квартала 2011 года в размере 125 млрд руб. и соответствующим увеличением остатка денежных средств.

Кроме того, на показатели ликвидности активов бухгалтерского баланса оказали влияние оценочные резервы по дебиторской задолженности и по финансовым вложениям.

КОЭФФИЦИЕНТЫ ЛИКВИДНОСТИ



СТРУКТУРА ДОХОДОВ



- Грузовые перевозки
- Предоставление услуг инфраструктуры
- Предоставление услуг локомотивной тяги
- Пассажирские перевозки
- Доходы от прочих видов деятельности

СТРУКТУРА РАСХОДОВ



- Грузовые перевозки
- Предоставление услуг инфраструктуры
- Предоставление услуг локомотивной тяги
- Пассажирские перевозки
- Расходы от прочих видов деятельности

Финансовые коэффициенты

Рентабельность продаж и рентабельность по чистой прибыли сохраняется на уровне, близком к прошлому году. Отсутствие долгосрочной тарифной политики на грузовые перевозки, основанной на возвратности инвестированного капитала, не позволяет Компании планомерно повышать эффективность своей деятельности.

1,0%

рентабельность по чистой прибыли
(чистая прибыль / доходы)

(2011 г. – 1,3 %)

4,9%

рентабельность продаж
(прибыль / доходы)

(2011 г. – 5,6 %)

4,6%

рентабельность
перевозок

(2011 г. – 5,3 %)

Господдержка ОАО «РЖД» в 2012 году: субсидии, дополнительные взносы в уставный капитал и влияние на результаты деятельности

В 2012 году со стороны Правительства РФ было уделено особое внимание реализации государственных проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, в частности выделено 101 млрд руб., из которых более 60 млрд руб. – средства на продолжение реализации в последующие годы данных проектов, имеющих государственное значение:

- развитие транспортного комплекса Московского региона – 43,3 млрд руб.;
- на строительство железнодорожных путей и электрификацию участка Выборг – Приморск – Ермилово 7,5 млрд руб.;
- 0,8 млрд руб. на развитие инфраструктуры станции Гремячая;
- на строительство олимпийских объектов в Сочи – 49,4 млрд руб.

Кроме того, в 2012 году выделены значительные средства в размере 22,2 млрд руб. на проведение работ по модернизации инфраструктуры ОАО «РЖД».

На прежнем уровне остались объемы финансирования по Постановлению Правительства Российской Федерации от 17.10.2011 г. № 844 на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении. В 2012 году, как и в 2011 году, на данные цели из федерального бюджета было выделено 25 млрд руб.

Согласно Федеральному закону «О федеральном бюджете» от 30.11.2011 г. № 371-ФЗ на перевозки новых автомобилей было предусмотрено и освоено бюджетных средств в размере 2 774,6 млн руб.

Также в течение 2012 года средства господдержки в размере 1 млрд руб. были направлены на:

- защиту инфраструктуры железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства;
- на компенсацию потерь в доходах от установления исключительных тарифов на перевозку зерна и продуктов мукомольно-крупяной промышленности;
- на компенсацию потерь в доходах от регулирования тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах);
- на компенсацию потерь в доходах от перевозки школьников и студентов.

БЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА, ПОСТУПИВШИЕ В 2012 Г. МЛРД РУБ.

Наименование статьи	2012
Государственная поддержка грузоотправителей и граждан через бюджет ОАО «РЖД»	3,136
Перевозка железнодорожным транспортом новых автомобилей, произведенных на территории РФ, в Дальневосточный федеральный округ	2,775
Компенсация проезда школьников и студентов в дальнем следовании	0,001
Компенсация потерь в доходах от установления исключительных тарифов на перевозку зерна	0,360
Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД»	100,994
На строительство олимпийских объектов	49,423
Развитие Московского транспортного узла	43,245
Строительство вторых железнодорожных путей и электрификации участка Выборг – Приморск – Ермилово	7,500
Развитие инфраструктуры станции Гремячая	0,826
Прямая поддержка ОАО «РЖД»	48,008
Компенсация выпадающих доходов по пассажирским перевозкам в дальнем следовании	0,191
Проведение работ по модернизации объектов инфраструктуры	22,242
Защита инфраструктуры железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства	0,575
Предоставление услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемых ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении	25,000
ИТОГО ГОСПОДДЕРЖКА	152,138

Уплата налогов и сборов



Общая сумма начисленных к уплате налогов за 2012 год составила 250,8 млрд руб., или 93,3 % по отношению к аналогичному показателю за 2011 год, в том числе:

- федеральный бюджет – 28,7 млрд руб., что составило 68,9 % по отношению к аналогичному показателю за 2011 год;
- региональный и местный бюджеты – 110,4 млрд руб., или 97,4 % по отношению к аналогичному показателю за 2011 год;
- внебюджетные фонды – 111,8 млрд руб., или 98,3 % по отношению к аналогичному показателю за 2011 г.

В 2012 году в счет оплаты текущих налогов денежными средствами направлено 256,4 млрд руб., в том числе:

- в федеральный бюджет – 30,9 млрд руб.;
- в бюджеты субъектов Российской Федерации и муниципальных образований – 122,1 млрд руб.;
- во внебюджетные фонды – 103,3 млрд руб.

Суммы налогов, уплаченных в 2012 году, увеличились по сравнению с размером налоговых платежей, уплаченных в 2011 году, на 6,9 млрд руб., или на 3,0 %.

Суммы налогов, уплаченных в федеральный бюджет в 2012 году, по сравнению с 2011 годом уменьшились на 16,1 млрд руб., или на 34 %; в региональные и местные бюджеты увеличились на 24,3 млрд руб., или на 25 %; во внебюджетные фонды уменьшились на 1,3 млрд руб., или на 1,0 %.

Доля налоговых поступлений ОАО «РЖД» в бюджетную систему Российской Федерации составила 1,4 %.

Дивиденды

Отчет о выплате объявленных дивидендов

По итогам 2011 года ОАО «РЖД» получило чистую прибыль в размере 16,8 млрд руб.

В соответствии с пунктом 42 раздела 6 Устава ОАО «РЖД» создается резервный фонд в размере 5 % от чистой прибыли отчетного периода (841 млн руб.).

Письмом Росимущества России от 28.02.2012 г. № ГН-15/5904 рекомендовано направление на выплату дивидендов не менее 25 % величины чистой прибыли, с учетом чего сумма дивидендов, причитающихся Российской Федерации по итогам деятельности ОАО «РЖД» за 2011 год, составляет 4 205 млн руб. Ввиду вышеизложенного предлагается:

- направить 4 205 млн руб. на выплату дивидендов по обыкновенным акциям ОАО «РЖД» по итогам работы за 2011 год;
- оставить в распоряжении ОАО «РЖД» 11 456 млн руб., в т. ч. на финансирование инфраструктурных инвестиционных проектов.

4 205 млн руб.

размер выплаченных дивидендов по обыкновенным акциям ОАО «РЖД» по итогам работы за 2011 год

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ ОАО «РЖД» ЗА 2011 Г., МЛН РУБ.

Наименование показателя	Сумма	%
Чистая прибыль отчетного периода	16 822	100
Направление прибыли всего, в т. ч.:	5 366	5
резервный фонд	841	5
выплата дивидендов по размещенным акциям	4 205	25
на финансирование Специализированного фонда целевого капитала		
поддержки и развития Сколковского института науки и технологий	280	1,67
на выплату вознаграждения членам совета директоров ОАО «РЖД»	39	0,23
Накопление прибыли	11 456	68,1

Распределение чистой прибыли общества, полученной по итогам 2012 года

По итогам 2012 года ОАО «РЖД» получило чистую прибыль в размере 14,1 млрд руб.

В соответствии с пунктом 42 раздела 6 Устава ОАО «РЖД» создается резервный фонд в размере 5 % от чистой прибыли отчетного периода (0,7 млрд руб.).

Необходимо отметить, что часть чистой прибыли за 2012 год – 1,5 млрд руб. – была сформирована за счет превышения денежной оценки вклада, согласованной учредителями, над балансовой стоимостью имущества, переданного в уставный капитал дочерних обществ, то есть не подкреплена соответствующим денежным потоком.

Кроме того, в соответствии с принятыми решениями на уровне Правительства Российской Федерации (письмо Минфина России от 07.11.2012 № 19-02-04/02-63) в целях нивелирования дефицита денежных средств и улучшения финансового состояния ОАО «ФПК», на 2013 год запланировано внесение средств в размере 5 млрд руб. в уставный капитал ОАО «ФПК» за счет собственных средств ОАО «РЖД».

Наряду с этим на 2013 год запланировано дополнительное направление средств в размере 8 млрд руб. на финансирование ключевых инфраструктурных проектов, в том числе строительство ВСМ Москва – Екатеринбург и Москва – Адлер (2,3 млрд руб.); развитие железнодорожной инфраструктуры БАМа (проектирование) – 0,7 млрд руб.; комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород (5 млрд руб.).

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ ОАО «РЖД» ЗА 2012 Г., МЛН РУБ.

Наименование показателя	Сумма	%
Чистая прибыль отчетного периода	14 110,0	0
Направление прибыли всего, в т. ч.:	705,5	5
резервный фонд	705,5	5
выплата дивидендов по размещенным акциям	0	0
Накопление прибыли	13 404,5	95

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ

Угрозы и риски деятельности

Перспективы деятельности ОАО «РЖД» традиционно зависят от макроэкономической динамики в России и, в условиях усиления интеграционных процессов, от состояния мировой экономики.

Многие системные проблемы в важнейших странах и регионах, в том числе долговой кризис в еврозоне, согласование мер по сокращению государственного долга и дефицита бюджета в США, низкие темпы роста ВВП в Китае, на рубеже 2012–2013 годов полностью не решены и представляют существенные риски для темпов глобального экономического роста. В случае нереализации основных рисков рост мирового ВВП, по прогнозу Международного валютного фонда, опубликованному в январе 2013 года, составит в 2013 году 3,1 %, так же как и в 2013 году, что ниже показателей, отмеченных в предкризисные годы и в 2010–2011 годах.

Неопределенность в мировой экономике и нестабильная экономическая динамика в России в 2013 году обуславливают риск замедления темпов роста объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом или, в случае значительного ухудшения ситуации в экономике, их снижения, что, в свою очередь, негативно отразится на доходах ОАО «РЖД».

В негативных макроэкономических условиях и в рамках реализации структурных преобразований в сфере железнодорожного транспорта повышаются риски Группы по снижению конкурентоспособности на российском и зарубежных рынках и обеспечению текущей деятельности.

Так, формирование института локальных перевозчиков потребует существенного пересмотра технологии работы локомотивов ОАО «РЖД» и может привести к ухудшению ситуации с обеспечением безопасности перевозочного процесса.

При этом локальный перевозчик будет стремиться использовать собственный локомотив, исходя из собственной локальной логистической схемы, а не из критериев оптимизации единого технологического процесса, что с высокой степенью вероятности приведет к падению производительности локомотива, росту потребности в парке и увеличению непроизводительных перемещений локомотивов по сети.

Риски тарифного регулирования

Риски «тарифного регулирования» состоят в возможности снижения доходной базы по причинам, не зависящим от хозяйственной деятельности ОАО «РЖД», и возникают при:

- изменении структуры грузооборота по номенклатуре перевозимых грузов и по тарифным классам;
- недостаточности компенсации выпадающих доходов ОАО «РЖД» при установлении предельного уровня железнодорожных тарифов ниже экономически обоснованного;
- росте конкуренции (внутриотраслевой, межотраслевой, межтранспортной и международной) в течение расчетного периода тарифного регулирования;
- реализации международных обязательств Российской Федерации по присоединению к ВТО и образованию Евразийского экономического союза;
- превышении фактического роста цен на потребляемые ОАО «РЖД» материально-технические ресурсы над предусмотренным в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации ростом цен в текущем периоде регулирования тарифов.

Частично минимизация рисков, связанных с изменением структуры грузооборота и превышением фактического роста цен на потребляемые ОАО «РЖД» материально-технические ресурсы над предусмотренным в прогнозе социально-экономического развития Российской Федерации ростом цен в текущем периоде регулирования тарифов, может осуществляться при реализации ОАО «РЖД» права по самостоятельному установлению тарифов в рамках ценовых пределов, установленных ФСТ России.

Экономические риски

Экономические риски состоят в перераспределении финансовых потоков от ОАО «РЖД» к локальным перевозчикам без создания дополнительной отраслевой стоимости как результат их вхождения в наиболее прибыльные сегменты рынка.

Кроме того, в настоящее время перед Группой «РЖД» стоит еще ряд серьезных угроз деятельности, таких как:

- сокращение расходов государственного бюджета на поддержку развития и функционирования железнодорожного транспорта, ведущее к снижению пропускной способности инфраструктуры в условиях высокого износа и наличия значительного количества «узких мест»;
- усиление конкуренции в традиционных и развивающихся, потенциально доходных сегментах внутреннего транспортного рынка и за рубежом;
- сокращение национальных грузопотоков в силу структурных изменений в экономике;
- нарушение технологических связей в результате продажи контрольных (блокирующих) пакетов акций ДЗО ОАО «РЖД»;
- ужесточение регуляторной среды, тарифные ограничения, недостаточные компенсации из бюджетов всех уровней, неопределенность тарифной политики;
- рост конкуренции со стороны автомобильного, трубопроводного и водного транспорта;
- снижение пропускной и перерабатывающей способности инфраструктуры вследствие роста порожнего пробега частных вагонов на основных направлениях сети.

В этих условиях необходима реализация стратегических планов, поскольку в негативных макроэкономических условиях есть две составляющие – с одной стороны это угрозы, а с другой – новые возможности.

И таких возможностей немало. Например, для Компании открываются такие возможности, как снижение цен на потребляемые ресурсы, рост предложения на рынке труда, возможности модернизации инфраструктуры на лимитирующих перевозки участках (что затруднительно в периоды пиковых объемов).

Компания имеет вполне определенный потенциал для минимизации как экономических (например, от негативных последствий снижения перевозок), так и других видов рисков.

В ОАО «РЖД» принята и системно реализуется политика обеспечения роста реальной заработной платы только при условии увеличивающейся производительности труда, что требует от работников повышения уровня ответственности, производственной дисциплины и производительности труда.

Чтобы повысить эффективность работы, требуется внедрение комплексных инновационных технологий, направленных на улучшения в сфере создания новых транспортных и сопутствующих продуктов, новой железнодорожной техники и технологий, совершенствования процессов управления на железнодорожном транспорте, открытие и использование новых возможностей для роста эффективности железных дорог.

Помимо работы в традиционных для железнодорожного транспорта сегментах рынка необходимо создавать и продвигать инновационные транспортные продукты и услуги, выходить на новые рынки, развивать перспективные направления бизнеса.

Стратегия диверсификации деятельности должна ориентироваться на потребности клиентов – они всё больше заинтересованы в комплексном транспортно-логистическом обслуживании на российском и зарубежных рынках по принципу «от двери до двери» при конкурентоспособной общей цене услуги.

Определенные угрозы для деятельности ОАО «РЖД» в 2013 году несет изменение организационных, правовых, налоговых и иных условий хозяйствования:

- вступление России во Всемирную торговую организацию, произошедшее в 2012 году, обуславливает в перспективе некоторое перераспределение внутренних и международных грузопотоков на железнодорожном транспорте, что может привести к необходимости повышения пропускной способности отдельных участков сети и интенсификации путеремонтных работ;
- введенные с 1 января 2013 года поправки в налоговое законодательство России, предусматривающие отмену льготы по налогу на имущество в отношении железнодорожных путей, обуславливают появление существенных дополнительных расходов для ОАО «РЖД»;
- в условиях ограниченности собственных источников финансирования инвестиций и дополнительного привлечения кредитных средств ожидается увеличение кредитной нагрузки и рост показателя долг/EBITDA, что ухудшит финансовую устойчивость Компании и может негативно отразиться на кредитном рейтинге ОАО «РЖД»;
- переход к новой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, предусматривающий появление в 2013 году локальных перевозчиков, может ухудшить эксплуатационную обстановку на сети железных дорог, уже значительно осложненную либерализацией рынка грузовых вагонов, привести к дополнительным трудностям диспетчеризации и сократить доходную базу ОАО «РЖД».

Для минимизации негативных последствий снижения перевозок на протяжении 2012 года в целях обеспечения финансовой сбалансированности деятельности экономическим, стратегическим и производственными блоками Компании была проведена большая работа по подготовке и разработке программы оптимизации расходов на весь период среднесрочного прогнозирования.

23,9 млрд руб.

запланированный в 2013 году экономический эффект

Программа детально проработана по мероприятиям и ответственным за их выполнение филиалам ОАО «РЖД». По своей направленности мероприятия по оптимизации издержек подразделяются на следующие:

- инвестиционные (восстановление и модернизации действующих основных средств, ввод новых производственных объектов и оборудования, повышающих эффективность технологических процессов);
- технические (оптимизация режимов работы технологического оборудования, сокращение непроизводительных потерь топливно-энергетических ресурсов, своевременное проведение ремонтно-профилактических работ);
- технологические (реконструкция (модернизация) технологического оборудования, совершенствование технологических процессов, внедрение современных методов диагностики; пересмотр и внедрение прогрессивных норм расхода материально-технических ресурсов, замещение топливно-энергетических ресурсов);
- организационные (снижение расходов на приобретение товаров, работ, услуг за счет распределения заказов и подрядов на конкурсной основе, оптимизация структуры управления, совершенствование процессов управления, сокращение издержек и потерь хранения, сокращение затрат на транспортировку, в том числе за счет совершенствования логистики).

СРЕДНСРОЧНАЯ ПРОГРАММА ОПТИМИЗАЦИИ РАСХОДОВ НА ПЕРИОД 2013–2015 ГГ.

Ввод новых объектов ОС, восстановление и модернизация	<ul style="list-style-type: none"> • Приобретение и модернизация железнодорожной техники (ввод новых серий локомотивов); реконструкция и ввод новых объектов железнодорожной инфраструктуры (оздоровление верхнего строения пути, тяговых подстанций, систем СЦБ); замена производственного оборудования на современные высокопроизводительные аналоги.
Оптимизация использования трудовых ресурсов и повышение производительности труда	<ul style="list-style-type: none"> • Приведение контингента к объемам выполняемых работ и нормативам численности, совмещение профессий и расширение зон обслуживания; • объединение станций под единое руководство, изменение режима работы станций на участках с малоинтенсивным движением (дневной режим работы, дежурство на дому).
Оптимизация потребления материалов и запасных частей, прочих материальных ресурсов	<ul style="list-style-type: none"> • Реализация технологий бережливого производства; • снижение использования новых узлов, деталей, запасных частей за счет их восстановления; внедрение новой модели ремонта.
Сокращение потребления электроэнергии	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение эффективного использования систем рекуперативного торможения и автоведения локомотивов; • оптимизация работы, отопления; • соблюдение режима освещения.
Сокращение потребления топлива	<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение эффективного использования систем рекуперативного торможения и автоведения локомотивов; • оптимизация работы, отопления; • соблюдение режима освещения.
Прочие технологические мероприятия	<ul style="list-style-type: none"> • Модернизация тепловозов с заменой двухтактных дизелей на четырехтактные; • использование автономных систем прогрева тепловоза; • оптимизация режимов работы специального самоходного подвижного состава.

Управление финансовыми рисками

Политика в области управления финансовыми рисками определяет:

Финансовые риски Компании

Принципы управления ими

Процесс управления:

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

Инструменты управления, в том числе хеджирование

Организационную схему взаимодействия причастных подразделений Компании при управлении финансовыми рисками

Значительное внимание Компания уделяет реализации мероприятий по управлению финансовыми рисками. В Компании сформирована и постоянно совершенствуется система управления финансовыми рисками. Основопологающим документом данной системы является Политика управления финансовыми рисками Компании.

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

В рамках совершенствования системы управления финансовыми рисками в 2012 году внедрена методика расчета кредитных лимитов на банки-нерезиденты РФ.

Управление финансовыми рисками осуществляет команда высококвалифицированных риск-менеджеров ОАО «РЖД», ориентированных на результат, объединенных едиными корпоративными ценностями и целями.

Применяемые в Компании подходы к риск-менеджменту основаны на передовых практиках управления финансовыми рисками, принципах диверсификации путем использования различных инструментов управления рисками и надежных контрагентов, подходах, предполагающих оценку соотношения величин риска и риск-аппетита.

Политика риск-менеджмента исключает спекулятивные инструменты управления рисками, а также операции с ненадежными контрагентами.

Компания стремится совершенствовать и развивать систему риск-менеджмента как в ОАО «РЖД» собственно, так и в Группе «РЖД» в целом, распространять на дочерние и зависимые общества единообразный подход к управлению финансовыми рисками, прививать культуру риск-менеджмента на всех уровнях управления.

Управление финансовыми рисками осуществляет команда высококвалифицированных риск-менеджеров ОАО «РЖД», ориентированных на результат, объединенных едиными корпоративными ценностями и целями.

КОМПАНИЯ КОНЦЕНТРИРУЕТ ВНИМАНИЕ НА УПРАВЛЕНИИ СЛЕДУЮЩИМИ ОСНОВНЫМИ ФИНАНСОВЫМИ РИСКАМИ:

Имущественные риски (в части финансовых последствий при реализации имущественных рисков)

Имущественные риски переданы на удержание крупных российских страховых компаний и перестрахованы в крупнейших мировых страховых компаниях. Нормативную базу ОАО «РЖД» в части страхования составляют: положение о страховой защите ОАО «РЖД», регламенты, методические рекомендации. Единую политику и принципы страховой защиты Группы «РЖД» определяет корпоративная концепция страховой защиты ДЗО ОАО «РЖД». Концепция предусматривает единообразный подход к построению страховой защиты компаний Группы «РЖД».

Кредитные риски

Для целей управления кредитными рисками в Компании утверждена методика расчета кредитных лимитов, нормативные документы, регулирующие работу с банковскими гарантиями и поручительствами. На базе отмеченной методики Компания осуществляет оценку финансовых институтов и расчет соответствующих кредитных лимитов, ограничивающих операции с банками по размещению депозитов и приему банковских гарантий в зависимости от оценки состояния соответствующего финансового института.

При взаимодействии с компаниями реального сектора для обеспечения защиты ОАО «РЖД» от рисков неисполнения (ненадлежащего или несвоевременного исполнения) контрагентом своих обязательств применяются банковские гарантии серьезности намерений, надлежащего исполнения своих обязательств (в том числе на гарантийный период для договоров поставки), возврата авансов, поручительства материнских компаний. Выбор финансовых институтов-эмитентов банковских гарантий и поручителей осуществляется с учетом кредитной истории, действующих кредитных лимитов.

Ликвидность

Оперативное управление ликвидностью Компании осуществляется на основе платежного баланса, платежного календаря и платежной позиции, формируемых на основе информации от подразделений о планируемых поступлениях и расходах на календарный месяц в разбивке по дням. При необходимости Компания оперативно привлекает денежные средства на наилучших условиях. Оперативное управление ликвидностью осуществляется на базе терминала Reuters и иных автоматизированных систем электронного подтверждения сделок.

Управление финансовыми рисками (продолжение)

КОМПАНИЯ КОНЦЕНТРИРУЕТ ВНИМАНИЕ НА УПРАВЛЕНИИ СЛЕДУЮЩИМИ ОСНОВНЫМИ ФИНАНСОВЫМИ РИСКАМИ:

Рыночные риски (валютный, процентный, товарный)

Для оценки данных рисков применяются регламенты, предписывающие расчет величин рисков и их сопоставление со значениями установленных риск-аппетитов.

В частности, оценка величины валютного риска Компании и выбор инструмента управления валютным риском основываются на анализе открытой валютной позиции Компании на горизонте до четырех лет, которая представляет собой разницы входящих и исходящих денежных потоков в разрезе иностранных валют. Для формирования портфеля валютных требований и обязательств и последующего 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.

В основе оценки величины процентного риска лежит анализ волатильности плавающих процентных ставок и соответствующее влияние на портфель заимствований Компании.

В случае превышения величин валютного или процентного рисков над риск-аппетитом осуществляется выбор стратегии управления риском, в том числе хеджирование.

В части ценового риска Компания стремится устанавливать такие условия расчетов и индексации в договорах с контрагентами, которые позволяли бы максимально минимизировать данный риск. Компания также рассматривает возможность использования инструментов хеджирования для управления ценовым риском.

Значительной вехой в 2012 году в части управления финансовыми рисками явилось заключение сделок хеджирования еврооблигационного займа Компании в долларах США. Сделки заключались на базе российской документации, в рамках российской юрисдикции с крупнейшими интернациональными банками. Заключение сделок хеджирования позволило не только снизить валютный риск Компании, но и за счет разницы в процентных ставках валюты заимствования и валюты хеджирования снизить фактическую ставку заимствований по еврооблигационному займу.

Операционные риски

Залогом эффективного управления операционной составляющей финансовых рисков являются автоматизированные системы управления финансовыми рисками, которые, помимо повышения эффективности управления рисками, ограничивают влияние «человеческого фактора» на результаты расчетов и реализуемых процедур.

Страхование

ОАО «РЖД» уделяет значительное внимание страховой защите имущественных рисков Компании.

В Компании организовано страхование комплекса недвижимого имущества, грузового подвижного состава, парка пассажирских вагонов, локомотивов, электропоездов, личное страхование работников.

В целях минимизации рисков для страхования ОСАГО и КАСКО автомобильного парка Компании в 2012 году были проведены соответствующие открытые конкурсы, позволяющие обеспечить выбор контрагентов среди надежных страховых компаний, положительно зарекомендовавших себя на рынке ОСАГО и КАСКО, обладающих широкой филиальной сетью.

3 млрд руб.

общая страховая сумма договора страхования ответственности директоров, должностных лиц и компаний на срок с 21.02.2012 г. по 20.02.2014 г.

Также в целях совершенствования системы страховой защиты Компании на срок с 21.02.2012 г. по 20.02.2014 г. заключен договор страхования ответственности директоров, должностных лиц и компаний на общую страховую сумму в размере 3 млрд руб. Застрахованные лица – члены совета директоров, президент, первый вице-президент, старшие вице-президенты, вице-президенты, члены правления, главные бухгалтеры, руководители юридических служб, руководители подразделений, департаментов, управлений, руководители и члены советов директоров 89 ДЗО. Данный вид страхования предполагает возмещение расходов руководителей компаний, которые они могут понести по претензиям, выдвигаемым против них в связи с их ошибочными действиями при управлении компаниями.

Кроме того, в 2012 году был проведен открытый конкурс по выбору страховой компании для заключения договора страхования гражданской ответственности владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозчика. ОАО «РЖД» ежегодно в добровольном порядке заключает данный договор страхования, в рамках которого застрахована гражданская ответственность ОАО «РЖД» за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу выгодоприобретателей и/или окружающей среде. Общая страховая сумма по данному договору составляет 1 млрд руб.

8 591 объект

застрахован в связи с вступлением в силу с 01.01.2012 г. Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» № 225-ФЗ от 27.07.2010 г.

В связи с вступлением в силу с 01.01.2012 г. Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» № 225-ФЗ от 27.07.2010 г., действие которого распространяется на 8 581 объект ОАО «РЖД», зарегистрированный в государственном реестре опасных производственных объектов, был проведен открытый конкурс по выбору страховщиков для оформления полисов по каждому опасному объекту.

ОАО «РЖД» постоянно совершенствует страховую защиту и нормативную базу в этой области. Условия договоров страхования оптимизируются, расширяется спектр покрываемых рисков.

1 млрд руб.

общая страховая сумма договора страхования гражданской ответственности владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозчика

В 2012 году продолжена работа в области урегулирования страховых случаев, общий объем полученного страхового возмещения составил более 650 млн руб. Урегулирован крупный страховой случай – наводнение, повлекшее многочисленные разрушения железнодорожной инфраструктуры и объектов социальной сферы ОАО «РЖД», произошедшее 6–7 июля 2012 года на территории Краснодарского края. Данное событие было признано страховым случаем и страховое возмещение затрат, направленных на восстановление объектов инфраструктуры, составило 251,041 млн руб.

650 млн руб.

общий объем полученного страхового возмещения в 2012 г.

ДОЛГОВАЯ ПОЛИТИКА, КРЕДИТНЫЕ РЕЙТИНГИ И ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С ИНВЕСТИТОРАМИ

Долговая политика

Знаковые сделки ОАО «РЖД» на рынках капитала

МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЫНКИ

С рекордно низкой доходностью 4,05 % годовых размещены основной и дополнительный выпуски еврооблигаций на общую сумму 1,4 млрд долл. США со сроком погашения в 2022 году. Это самая низкая ставка среди 10-летних евробондов в долларах, выпускаемых эмитентами из СНГ.

Объем выпуска еврооблигаций, номинированных в рублях, составил 37,5 млрд руб. и был размещен на срок 7 лет по ставке 8,3 % годовых – это самый долгосрочный и крупный выпуск на рынке рублевых еврооблигаций.

РОССИЙСКИЙ РЫНОК

Размещен первый в истории ОАО «РЖД» выпуск облигаций, купонные платежи по которым привязаны к индексу потребительских цен. Номинальный объем выпуска составил 10 млрд руб., срок обращения – 20 лет, срок до оферты – 10 лет.

Принято важное решение о выпуске дебютных инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД». Принципиально новый для России финансовый инструмент предоставит возможность, с одной стороны, для надежного инвестирования пенсионных накоплений граждан и, с другой стороны, для финансирования долгосрочных инвестиционных проектов ОАО «РЖД».

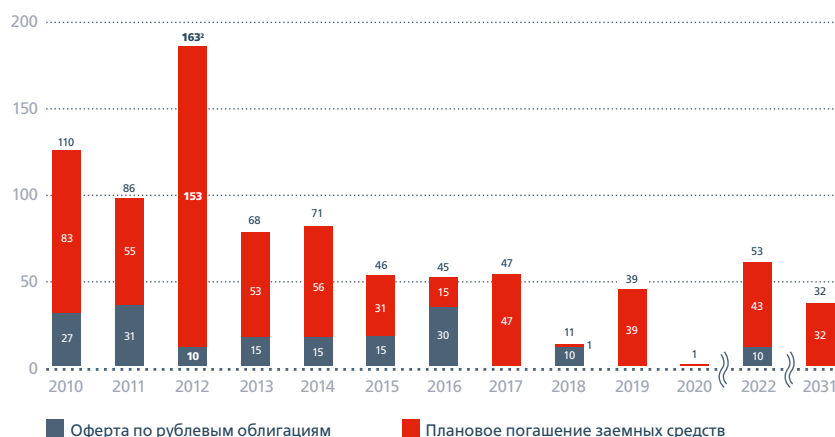
В 2012 году ОАО «РЖД» получило от международного финансового издания Euroweek награду в номинации «Наиболее впечатляющий корпоративный эмитент на развивающихся рынках». Премия Euroweek впервые присуждена Компании не за конкретную сделку, а по итогам работы в целом и отмечает безупречную репутацию Компании на международных рынках капитала.

С точки зрения управления заемным капиталом менеджментом РЖД установлены следующие лимиты по долговой нагрузке и структуре долгового капитала:

- соотношение чистый долг / EBITDA — не более 2,5х на долгосрочном горизонте;
- объем заимствований в иностранной валюте в кредитном портфеле — не выше 40 % (без учета инструментов хеджирования);
- соотношение краткосрочной и долгосрочной задолженности — на уровне 20 % к 80 %.

Первый показатель является одной из ключевых метрик долговой устойчивости компаний, второй критерий отражает структуру выручки и расходов РЖД, третий – долгосрочный характер инвестиционных проектов, реализуемых Компанией. Установленные лимиты обеспечивают взвешенный подход по управлению кредитным портфелем Компании и необходимую гибкость в управлении текущей ликвидностью с учетом специфики ее бизнеса.

ГРАФИК ПОГАШЕНИЯ ЗАЕМНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ, МЛРД РУБ.¹



¹ Плановые погашения валютных заимствований приведены по курсу на 31.12.2012.

² Основная часть погашенных в 2012 году банковских кредитов приходится на бридж-кредит, предоставленный банком ВТБ в 2011 году в целях финансирования хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» до момента поступления средств от продажи акций ОАО «ПГК».

Структура долгового портфеля

СТРУКТУРА ДОЛГОВОГО ПОРТФЕЛЯ,
МЛРД РУБ.



По состоянию на конец 2012 года порядка 80 % заимствований ОАО «РЖД» приходилось на публичные инструменты: облигации и еврооблигации. В то же время доля банковского финансирования (включая проектное финансирование и синдицированные кредиты) в портфеле Компании снизилась с 35 % в конце 2011 года до 21 % в конце 2012 года.

Объем долгового портфеля (тело долга с учетом курсовых изменений) по состоянию на конец 2012 года превысил аналогичный показатель 2011 года на 34,1 млрд руб., однако данное увеличение было техническим: в конце 2012 года привлечено опережающее бридж-финансирование для реализации инвестиционной программы до момента получения средств от продажи 25 % акций ОАО «Первой грузовой компании».

При этом средняя дюрация портфеля постепенно увеличивается. Доля заимствований со сроками погашения менее одного года по состоянию на конец 2012 года составила всего 16 %, что почти вдвое ниже аналогичного показателя в предшествующем году. При этом доля рублевых заимствований стабильно поддерживалась на уровне 60–70 %, поскольку рубль является основной валютой, в которой номинирована выручка компании. Оба показателя соответствуют ориентирам по структуре долга, установленным менеджментом ОАО «РЖД».

В 2012 году ОАО «РЖД» реализовало ряд знаковых сделок на международном и российском рынках капитала.

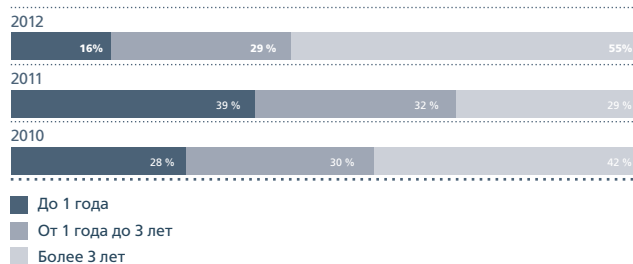
На международном рынке капитала ОАО «РЖД» успешно разместило два транша еврооблигаций в объеме в 1,4 млрд долл. США и 37,5 млрд российских рублей. Каждый из этих выпусков установил новые ориентиры по стоимости и срокам для российских заемщиков.

Долларовый транш сроком обращения 10 лет — самый «длинный» для еврооблигаций в формате Reg S из России, а стоимость заимствования ОАО «РЖД» — 5,70 % годовых — самая низкая за всю историю размещения еврооблигаций российскими корпорациями. При этом разница между доходностью размещенных еврооблигаций ОАО «РЖД» в долларах США и сопоставимыми суверенными облигациями РФ впервые составила менее 100 базисных пунктов, что подтвердило правильный выбор момента размещения и позволило репозиционировать риск Компании на международных рынках капитала.

Еврооблигации, номинированные в российских рублях, в формате Reg S ОАО «РЖД» разместило впервые. Этот выпуск стал не только самым «длинным» (7 лет), но еще и самым крупным по объему среди подобных заимствований российских корпораций. Доходность по итогам размещения основного и дополнительного выпусков составила 7,846 % годовых, и это самый низкий показатель для семилетних еврооблигаций в рублях, когда-либо размещенных российскими корпорациями на международном и внутреннем рынках капитала.

В июле 2012 года ОАО «РЖД» разместило на внутреннем рынке 10-летние корпоративные рублевые облигации, купонные платежи по которым привязаны к индексу потребительских цен (так называемые «инфляционные облигации»).

ДИНАМИКА КРЕДИТНОГО ПОРТФЕЛЯ ОАО «РЖД», МЛРД РУБ.¹ ПО СРОКАМ

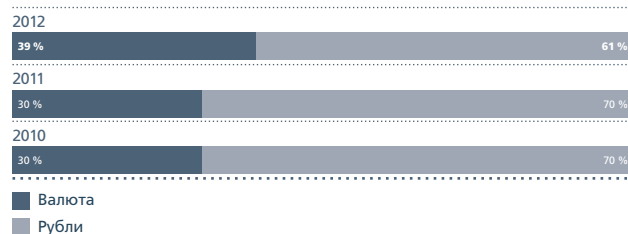


Сделка стала уникальной для российского рынка долгового капитала: впервые подобные облигации выпущены корпоративным эмитентом без государственной гарантии. Объем выпуска составил 10 млрд руб., срок обращения 20 лет с офертой через 10 лет.

Значительную часть инфляционных облигаций ОАО «РЖД» выкупили Пенсионный фонд России, управляющие компании и негосударственные пенсионные фонды, а также российские и международные банки. В мировой практике инфляционные облигации являются одним из целевых инструментов инвестирования пенсионных фондов, заинтересованных в долгосрочных бумагах с доходностью, гарантированно превышающей уровень инфляции.

Опыт, полученный в ходе размещения инфляционных облигаций, подготовил выпуск нового для России инструмента заимствования – сверхдлинных корпоративных инфраструктурных облигаций с защитой от инфляции. В октябре 2012 года на совещании под руководством Первого заместителя председателя Правительства Российской Федерации И. И. Шувалова, по результатам совместной работы, проведенной ОАО «РЖД», Внешэкономбанком, Минэкономразвития России и Минфином России, было принято решение об инвестировании в проекты Группы до 100 млрд руб. средств Пенсионного фонда России на срок от 15 до 30 лет по ставке, равной уровню годовой инфляции, увеличенной на 1 процент годовых.

ДИНАМИКА КРЕДИТНОГО ПОРТФЕЛЯ ОАО «РЖД», МЛРД РУБ. ПО ВАЛЮТАМ



При этом расходы на обслуживание и погашение инфраструктурных облигаций будут учтены в новой формуле долгосрочного тарифа ОАО «РЖД» начиная с 2014 года.

Новый инструмент значительно расширит инвестиционные возможности и ОАО «РЖД» и Пенсионного фонда России. Часть проектов Группы, которые теперь не могут быть профинансированы за счет рыночных источников и ранее были отнесены к категории «неокупаемых», могут быть реализованы при наличии льготного источника финансирования. Пенсионный фонд, размещая средства в инфраструктурные облигации ОАО «РЖД», получит эффективный механизм долгосрочного инвестирования пенсионных накоплений граждан, гарантирующий их защиту от инфляции.

Первый транш инфраструктурных облигаций с защитой от инфляции на срок 30 лет был размещен в июне 2013 года: номинальный объем выпуска составил 25 млрд руб., срок обращения – 30 лет по ставке уровень годовой инфляции + 1 % годовых.

¹ Данные на основе управленческой отчетности ОАО «РЖД» (с учетом оферт и без учета начисленных процентов).

Работа с рейтинговыми агентствами, инвесторами и аналитиками

Еврооблигациям ОАО «РЖД» присвоен инвестиционный рейтинг на уровне рейтинга государственных ценных бумаг, что свидетельствует об их надежности в долгосрочной перспективе. Новые финансовые инструменты позволят привлечь на льготных условиях инвестиции для финансирования инфраструктурных проектов ОАО «РЖД», что позволяет рассчитывать на повышение индивидуального рейтинга Группы.

В преддверии будущих размещений на международных рынках капитала ОАО «РЖД» ведет работу по повышению индивидуального или «standalone» рейтинга. Рейтинг «standalone» присваивается квази суверенным компаниям и отражает оценку кредитоспособности эмитента в случае реализации каких-либо рисков на уровне государства. Индивидуальный рейтинг является более консервативным с точки зрения оценки рисков эмитента и, как правило, устанавливается на уровне ниже финального рейтинга того же эмитента.

Так, до недавнего времени индивидуальный рейтинг ОАО «РЖД», присвоенный агентством Standard&Poor's, находился на уровне «BB+», на две ступени ниже финального рейтинга «BBB».

В 2011–2012 годах мы провели ряд консультаций с ведущими методологами рейтинговых агентств, изучая возможности пересмотра их подходов к оценке рисков российских компаний и понижающего коэффициента, введенного для оценки странового риска. Важнейшим результатом проделанной работы стало повышение автономного рейтинга ОАО «РЖД» рейтинговым агентством Standard&Poor's в марте 2012 года с уровня «BB+» до «BBB-».

В ноябре 2012 года прошла серия традиционных ежегодных встреч с аналитиками рейтинговых агентств Standard&Poor's, Moody's и Fitch, мы рассмотрели ожидаемые результаты работы Группы за 2012 год и планы на 2013 год. Представители всех агентств отметили важность и своевременность решений, принятых Правительством РФ, в части предоставления ОАО «РЖД» льготного финансирования через инструмент инфраструктурных облигаций, которые будут выпущены на срок до 30 лет. Инфраструктурные облигации — это новаторский рыночный долгосрочный инструмент поддержки государством крупных инфраструктурных проектов. И тот факт, что его первым эмитентом станет ОАО «РЖД», говорит о стратегическом значении Компании для экономики страны.

КРЕДИТНЫЕ РЕЙТИНГИ ОАО «РЖД» ПО СОСТОЯНИЮ НА 31.12.2012

Россия

MOODY'S	Baa1	Стабильный
STANDARD & POOR'S	BBB	Стабильный
FITCH	BBB	Стабильный

ОАО «РЖД»

MOODY'S	Baa1	Стабильный
STANDARD & POOR'S	BBB	Стабильный
FITCH	BBB	Стабильный

В начале 2013 года рейтинговые агентства подтвердили рейтинг ОАО «РЖД» на уровне BBB/Baa1/BBB при условии, что Группа будет поддерживать соотношение долг/ EBITDA на уровне ниже 2,5.

Аналитики агентств отметили стратегическую важность ОАО «РЖД» для российской экономики и подчеркнули тесную связь между операционными и финансовыми результатами Группы и состоянием российской экономики. Вместе с тем агентства отметили высокий уровень капитальных затрат ОАО «РЖД» на поддержание и развитие инфраструктуры и указали на необходимость взвешенного подхода к финансированию этих затрат.

По мнению рейтинговых агентств, привлечение заемных средств для финансирования всего объема инвестиционной программы может привести к превышению порогового уровня долговой нагрузки Группы. Однако открывшаяся возможность льготного финансирования инфраструктурных проектов ОАО «РЖД» с привлечением средств государственного Пенсионного фонда России отчасти снимает это возражение.

Успешные размещения евробондов ОАО «РЖД» в 2012 году свидетельствуют о стабильно высоком интересе рынка к долговым обязательствам Группы.

ДОПОЛНИТЕЛЬНО, В 2012 ГОДУ МЫ БЫЛИ УЧАСТНИКАМИ И ОРГАНИЗАТОРАМИ РЯДА МЕРОПРИЯТИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ПОВЫШЕНИЕ ОТКРЫТОСТИ И ПРОЗРАЧНОСТИ КОМПАНИИ

Январь–март

- Сбербанк и Тройка Диалог, «Форум Россия 2012» (Москва)
- IX Красноярский экономический форум (Красноярск)
- Круглый стол «Пенсионные фонды как источник инвестиций в инфраструктурные проекты. Опыт, проблемы, перспективы» (Москва)
- Bonds & Loans Russia Conference (Москва)
- Встреча с аналитиками и представителями прессы по итогам деятельности группы ОАО «РЖД» за I полугодие 2011 года по МСФО (Москва)
- Проведение road show по дебютному выпуску еврооблигаций ОАО «РЖД» в рублях и долларах США (Лондон)

Апрель–июнь

- Эксперт РА, IV Ежегодная конференция «Будущее пенсионного рынка» (Москва)
- День инвестора (Москва)
- ВТБ Капитал, «Россия зовет!» (Лондон)
- Международный региональный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520» (Сочи)
- Петербургский международный экономический форум (Санкт-Петербург)

Октябрь–декабрь

- Встреча с представителями прессы по итогам деятельности группы ОАО «РЖД» за 2011 год по МСФО (Москва)
- День компании (Москва)
- ВТБ Капитал, «Россия зовет!» (Москва)
- Круглый стол «Ведомостей»: «Приватизация: цели государства, ожидания инвесторов» (Москва)
- Cbonds, X Российский облигационный конгресс (Санкт-Петербург)
- РЖД-Партнер и Бизнес Диалог, X Международная конференция «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство» (Москва)
- День инвестора (Лондон)
- День инвестора (Цюрих)

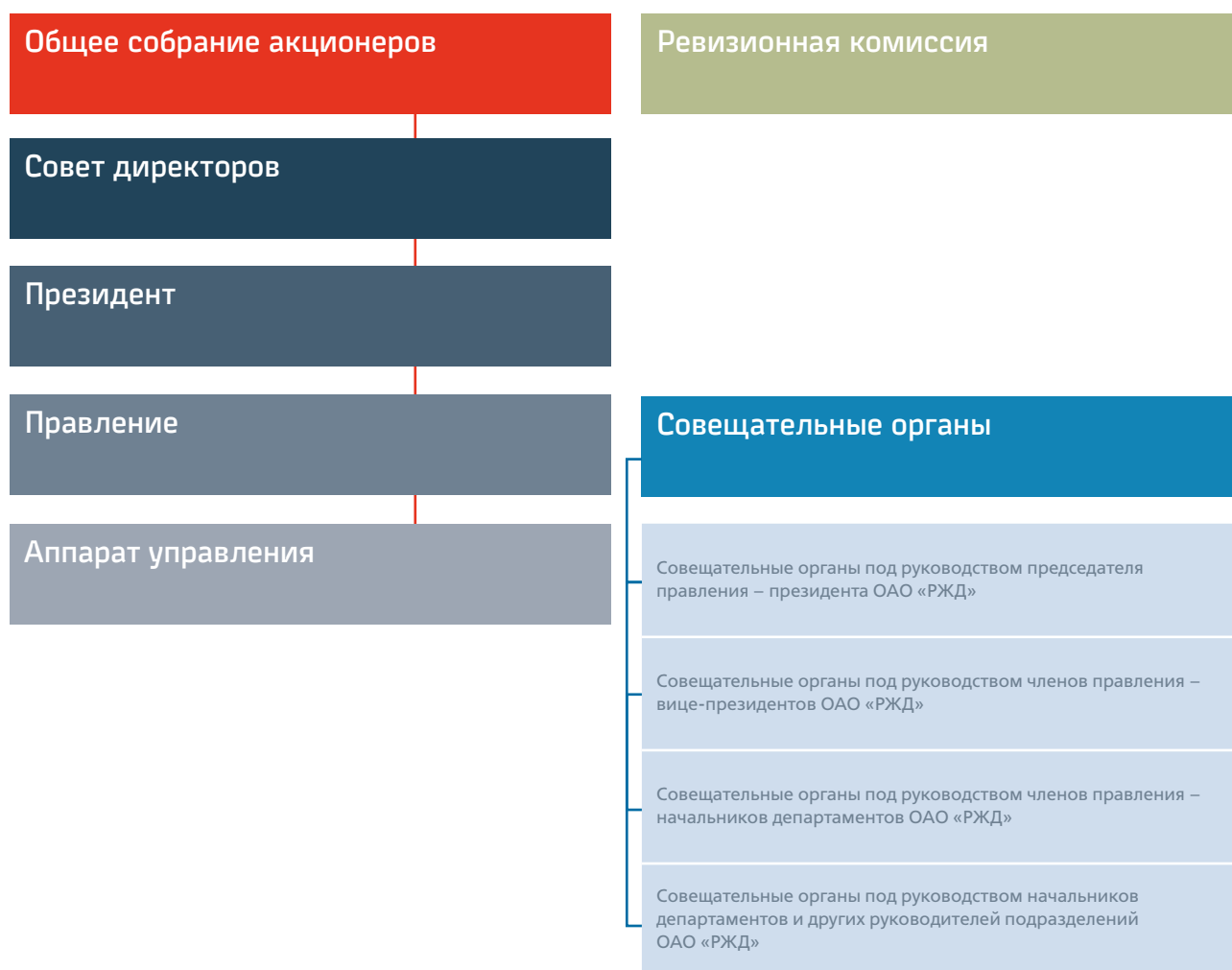
КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Система корпоративного управления

Принципы корпоративного управления в ОАО «РЖД»

1. ЭФФЕКТИВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОРГАНОВ УПРАВЛЕНИЯ И КОНТРОЛЯ

СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ОАО «РЖД»



Совет директоров ОАО «РЖД»

Совет директоров состоит из высокопрофессиональных менеджеров, обладающих необходимыми знаниями и компетенцией для решения долгосрочных стратегических задач развития Общества, имеющих значительный опыт работы в коллегиальных органах управления.

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

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

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

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

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

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

Исполнительные органы

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

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

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

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

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

Система контроля за финансово-хозяйственной деятельностью

Контроль финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» осуществляют ревизионная комиссия, Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД», структурные подразделения ОАО «РЖД» – Центр внутреннего контроля «Желдорконтроль», Центр внутреннего аудита «Желдораудит» и независимый аудитор.

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

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

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

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

2. ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАСКРЫТИЯ ИНФОРМАЦИИ

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

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

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

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

3. ВНЕДРЕНИЕ ЭТИЧЕСКИХ ПРИНЦИПОВ В КОМПАНИИ

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

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

4. СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

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

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

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

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

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



... Подробнее смотрите раздел «Корпоративная ответственность»

5. ЭФФЕКТИВНАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДОЧЕРНИМИ ОБЩЕСТВАМИ

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

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



Качественное управление дочерними компаниями в Группе «РЖД» достигается за счет следующих принципов и подходов:

- прямая связь стратегии Группы со стратегиями дочерних и зависимых обществ, координация и балансировка стратегий компаний Группы для максимизации общего эффекта, минимизации внутригрупповой конкуренции и возможного совместного использования ресурсов Группы для роста эффективности дочерних и зависимых обществ (например, централизованные на уровне Группы закупки, ремонты, т. н. общие сервисные услуги подразделений Группы для дочерних и зависимых обществ в области управления кадрами, бухгалтерского учета, ИТ, и пр.);
- четкая, прозрачная и рациональная процедура стратегического целеполагания и управления, обеспечивающая транслирование через корпоративные процедуры стратегических бизнес-задач Группы в конкретные измеряемые цели для руководства дочерних и зависимых обществ, предполагающая четкие линии подчинения/ кураторства каждого из стратегических дочерних и зависимых обществ одним из высших руководителей ОАО «РЖД» и ответственность управленческого состава за результаты деятельности;
- обеспечение достаточного уровня операционной и коммерческой свободы менеджеров дочерних и зависимых обществ в рамках утвержденных бизнес-задач и определенного бизнес-сегмента;
- достаточные для выполнения стратегических целей механизмы корпоративного контроля деятельности дочерних и зависимых обществ (через совет директоров и соответствующие комитеты при совете директоров, а также за счет разработки и внедрения единых стандартов управления, позволяющих реализовать общие стратегические цели Группы и способствующие удобству работы органов управления материнской компании и ДЗО).

Базовыми элементами целевой организационной модели Группы являются Корпоративный центр Группы «РЖД» и бизнес-единицы.

В Корпоративный центр входят:

Правление ОАО «РЖД»;

Совещательные органы Группы (комитеты, комиссии, рабочие группы);

Аппарат управления Корпоративного центра, состоящий из департаментов, управлений и других подразделений ОАО «РЖД»;

Органы управления бизнес-блоками;

Железные дороги – филиалы ОАО «РЖД».

Корпоративный центр Группы

Руководство Группы, состоящее из высших руководителей ОАО «РЖД», руководителей ключевых филиалов и ДЗО, действуя в интересах российского государства и учитывая позиции акционеров ДЗО ОАО «РЖД», определяет приоритетные направления деятельности Группы и перспективные планы его развития, утверждает назначение ключевых руководителей, утверждает единые корпоративные политики, нормы, правила и стандарты, разработанные Корпоративным центром, контролирует их соблюдение и достижение стратегических целей бизнес-единиц.

Корпоративный центр прорабатывает стратегические решения, утверждаемые затем правлением Группы, разрабатывает на основе принятых стратегических решений и в интересах их достижения единые корпоративные политики, нормы, правила и стандарты, обеспечивает

контроль и анализ исполнения стратегических решений, достижения целей, организует текущее распределение наиболее важных и ограниченных ресурсов, а также обеспечивает координацию взаимодействия филиалов и ДЗО между собой и с «внешней средой» на всех уровнях управления и работоспособность системы контроля.

Целевая структура Корпоративного центра будет сформирована по функциональным областям, что позволит осуществлять единое и согласованное управление всеми бизнес-единицами в соответствующей функциональной области.

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

Бизнес-единицы

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

С учетом общности задач, технологий и дополнительных синергетических эффектов от скоординированной деятельности бизнес-единицы объединяются в три бизнес-блока – «Пассажирские перевозки», «Транспортно-логистический» и «Инфраструктура».

Каждый бизнес-блок, как и бизнес-единица, должен являться центром ответственности за достижение установленных параметров своей деятельности.

Формирование целевой системы управления

КОРПОРАТИВНЫЙ ЦЕНТР

Президент

Председатель правления

Члены правления

Первые вице-президенты, старшие вице-президенты, вице-президенты, руководители ключевых филиалов и дочерних обществ

Пассажирские перевозки

Органы управления блоком

Экономика

Персонал

Развитие

Транспортно-логистический блок

Органы управления блоком

Экономика

Персонал

Развитие

ОАО «Федеральная пассажирская компания»

Пригородные пассажирские компании

Филиалы и ДЗО, обеспечивающие скоростные и высокоскоростные перевозки

Дирекция железнодорожных вокзалов

ДЗО по ремонту и обслуживанию вагонов

Прочие филиалы и ДЗО

ОАО «Федеральная грузовая компания»

Центр фирменного транспортного обслуживания

Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом

Прочие филиалы и ДЗО

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ОБЩИЙ РЕЗУЛЬТАТ:

стратегическое управление, координация, единое представительство

СОВЕЩАТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ

Комитеты, комиссии, рабочие группы

Инфраструктура

Органы управления блоком

Экономика

Персонал

Развитие

Департаменты, управления, структурные подразделения

Стратегическое управление

Финансы и экономика

Технологическая координация

Персонал и социальное развитие

Корпоративные процедуры

Информационные технологии и процессы

Безопасность движения

Взаимодействие с внешней средой

Техническая политика

Безопасность и государственная тайна

Корпоративные услуги

Корпоративный контроль

Инновации

Прочее

Центральная дирекция инфраструктуры

Центральная дирекция управления движением

Прочие филиалы, структурные подразделения и ДЗО

Дирекция тяги, Дирекция по ремонту ТПС

Прочие филиалы и ДЗО

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ (РЦКУ)

Филиалы ОАО «РЖД», реализующие на региональном уровне делегированные им функции Корпоративного центра

Изменения организационной модели ОАО «РЖД» в 2012 году

В 2012 году продолжилась активная работа по реализации Концепции организационного развития Группы. Одним из наиболее значимых ее итогов стало создание Центральной дирекции инфраструктуры.

Основной задачей Центральной дирекции инфраструктуры является управление технологическим комплексом инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, в том числе обеспечение ее посменной технической готовности к перевозке грузов и пассажиров.

Также в 2012 году были созданы Центральная дирекция моторвагонного подвижного состава и Центральная дирекция пассажирских обустройств – филиалы ОАО «РЖД».

Основной задачей Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава является предоставление услуг моторвагонного подвижного состава и организация его эксплуатации, содержания, технического обслуживания и ремонта по заказам перевозчиков.

Основной задачей Центральной дирекции пассажирских обустройств является предоставление услуг пользователям пригородной пассажирской

инфраструктуры, ее содержание и реализация коммерческого потенциала пассажирских обустройств и прилегающих к ним территорий.

В 2012 году завершена работа по формированию на базе Московского энергомеханического завода – филиала ОАО «РЖД» Дирекции капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения – филиала ОАО «РЖД», основной задачей которого является предоставление специализированных услуг в области капитального ремонта и реконструкции объектов электрификации и электроснабжения.

ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ БИЗНЕС-БЛОКОВ

Пассажирские перевозки

- Оказание услуг в области перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа
- Обслуживание пассажиров
- Содержание пассажирского подвижного состава

Транспортно-логистический блок

- Организация работы с грузоотправителями
- Формирование и развитие системы транспортного обслуживания
- Развитие операторской и логистической деятельности

Инфраструктура

- Предоставление услуг и содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования

Преимуществами новой организационной модели Группы являются:

- четкое разделение полномочий и ответственности за результаты Группы в целом и результаты конкретных видов деятельности и бизнеса, возможность оценки деятельности руководителей по ключевым показателям, связанным со стратегическими целями и оперативными задачами;
- оптимизация уровней управления, в том числе за счет перехода на безотделенческую структуру управления эксплуатацией инфраструктуры, оптимизация размещения территориальных органов управления создаваемых бизнес-единиц;
- повышение качества принятия стратегических решений за счет специализации Корпоративного центра на решении соответствующих задач;
- повышение оперативности принятия текущих решений за счет передачи ответственности и полномочий руководителям бизнес-единиц.

Для представления и защиты интересов ОАО «РЖД» за рубежом, а также установления и развития деловых связей созданы представительства ОАО «РЖД» во Французской Республике и в Республике Беларусь.

Для реализации инфраструктурных проектов за рубежом созданы филиалы ОАО «РЖД» в Государстве Катар и Объединенных Арабских Эмиратах.

Для усиления позиций Группы на рынке высокомаржинальных логистических услуг в 2012 году начаты работы по созданию транспортно-логистического бизнес-блока.

В соответствии с программой и идеологией реформирования железнодорожного транспорта существенно изменилась роль железных дорог и их руководителей.

С переходом в октябре 2012 года железных дорог к функционированию в качестве региональных центров корпоративного управления сформирована полноценная вертикаль управления Корпоративный центр – региональные центры корпоративного управления (РЦУ).

Руководители РЦКУ (начальники железных дорог), становясь представителями президента ОАО «РЖД» в регионе, несут ответственность за достижение общего результата и повышение эффективности деятельности Группы. Для этого им уже делегированы необходимые дополнительные полномочия и определена степень ответственности за выполнение функций технологической координации и корпоративного управления Группы на региональном уровне, а также за эффективное взаимодействие с органами государственной власти, обществом и бизнес-партнерами в границах железной дороги.

Роль эффективного взаимодействия на полигоне железных дорог как с региональными властями, так и с потребителями услуг железнодорожного транспорта призваны играть межрегиональные и региональные

В число приоритетных задач, возлагаемых на начальников железных дорог как руководителей РЦКУ, входят:

- обеспечение на региональном уровне реализации миссии и достижения стратегических целей Группы «РЖД» на основе единых корпоративных ценностей и консолидированных действий структурных подразделений функциональных филиалов и дочерних (зависимых) обществ ОАО «РЖД»;
- укрепление позиций Группы «РЖД» в перспективных сегментах рынка транспортно-логистических услуг;
- управление и контроль реализации стратегически значимых инвестиционных проектов Группы «РЖД» на региональном уровне;
- обеспечение на региональном уровне эффективности управления и распоряжения недвижимым имуществом комплексом Группы «РЖД»;
- обеспечение информационной прозрачности деятельности структурных подразделений функциональных филиалов и дочерних (зависимых) обществ ОАО «РЖД» для руководства Компании;
- обеспечение на региональном уровне единого представительства и продвижение корпоративных интересов Группы «РЖД» в органах государственной власти субъектов Российской Федерации, органах местного самоуправления, общественных организациях и в среде бизнес-сообщества, включая международное сотрудничество;
- формирование позитивного имиджа Группы «РЖД» и снижение его репутационных рисков;
- обеспечение соблюдения на региональном уровне единых корпоративных норм, политик, стандартов структурными подразделениями функциональных филиалов и дочерних (зависимых) обществ ОАО «РЖД»;
- организация на региональном уровне системы подготовки топ-менеджеров в области управления и стратегического планирования деятельности структурных подразделений функциональных филиалов и дочерних (зависимых) обществ ОАО «РЖД»;
- обеспечение на региональном уровне эффективной реализации единой социальной политики Группы «РЖД»;
- внедрение на региональном уровне в деятельность структурных подразделений функциональных филиалов и дочерних (зависимых) обществ ОАО «РЖД» системы надлежащих принципов наилучшей практики корпоративного управления;
- обеспечение реализации на региональном уровне мероприятий по совершенствованию системы управления и повышению эффективности хозяйственной деятельности структурных подразделений функциональных филиалов и дочерних (зависимых) обществ ОАО «РЖД».

координационные советы, созданные для повышения эффективности взаимодействия всех участников транспортного рынка и региональных органов власти при обеспечении вывоза грузов.

Эти органы позволили решать многие вопросы, связанные с перевозкой грузов на региональном уровне, с модернизацией и развитием грузовых фронтов на путях необщего пользования, внедрением технологии формирования отправок маршрутов.

Важна также проводимая в рамках советов разъяснительная работа по вопросам законодательных инициатив ОАО «РЖД».

Органы управления и контроля ОАО «РЖД»



Общее собрание акционеров

Все акции общества находятся в собственности Российской Федерации. От имени Российской Федерации полномочия осуществляются Правительством Российской Федерации.

Высшим органом управления ОАО «РЖД» является общее собрание акционеров. Согласно статье 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.

В соответствии с законодательством решения годового общего собрания акционеров принимаются Правительством Российской Федерации не позднее 30 июня.

Решения годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД» в 2012 году оформлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2012 г. № 1132-р.

Вопросы повестки дня:

- Об утверждении годового отчета, бухгалтерского баланса, отчета о прибылях и убытках общества за 2011 год;
- О распределении прибыли и убытков общества по результатам финансового года;
- О выплате дивидендов по итогам работы за 2011 год;
- Об определении численности совета директоров общества;
- Об избрании совета директоров общества;
- Об определении численности ревизионной комиссии общества;
- Об избрании членов ревизионной комиссии общества;
- Об утверждении аудитора общества на 2012 год;
- О выплате вознаграждения членам совета директоров общества.

Помимо годового общего собрания акционеров в отчетном году состоялось три внеочередных общих собрания акционеров по вопросам внесения изменений в устав и увеличения уставного капитала общества, решения которых оформлены распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2012 г. № 2427-р и постановлениями Правительства Российской Федерации от 1 ноября 2012 г. № 1117 и от 19 декабря 2012 г. № 1336.

Совет директоров

Совет директоров ОАО «РЖД» осуществляет общее руководство деятельностью общества и действует на основании законодательства Российской Федерации, устава ОАО «РЖД», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 г. № 585, и Положения о совете директоров ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р.

Действующий состав совета директоров ОАО «РЖД» избран на годовом общем собрании акционеров ОАО «РЖД» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 30.06.2012 № 1132-р) в количестве одиннадцати членов.

В соответствии с мировой практикой корпоративного управления в состав совета директоров ОАО «РЖД» с 2008 года избираются независимые директора. Из одиннадцати членов совета директоров пять членов совета директоров являются независимыми.

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

СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД»

Члены совета директоров	Должность
Представители Российской Федерации	
Андросов Кирилл Геннадьевич	управляющий партнер Альтера Капитал
Березкин Григорий Викторович	председатель совета директоров общества с ограниченной ответственностью «ЕЧН Энерго»
Косов Николай Николаевич	председатель правления Международного инвестиционного банка
Сидоров Василий Васильевич	член Консультационного совета акционеров Банка ВТБ (открытое акционерное общество)
Соболев Николай Александрович	первый заместитель генерального директора, финансовый директор открытого акционерного общества «СОЛЛЕРС»
Якунин Владимир Иванович	президент открытого акционерного общества «Российские железные дороги»
Независимые директора	
Гусаков Владимир Анатольевич	управляющий директор по корпоративному развитию открытого акционерного общества «Московская Биржа»
Комиссаров Дмитрий Георгиевич	председатель совета директоров открытого акционерного общества «Технологическая компания»
Медорн Хартмут	член совета директоров открытого акционерного общества «Российские железные дороги»
Рязанов Александр Николаевич	председатель совета директоров закрытого акционерного общества «Русская Холдинговая Компания»
Шохин Александр Николаевич	президент Общероссийского объединения работодателей «Российский союз промышленников и предпринимателей»

КРАТКИЕ БИОГРАФИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ О ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД»



АНДРОСОВ
Кирилл Геннадьевич

С 2011 г. – член совета директоров ОАО «РЖД», с сентября 2011 г. является председателем совета директоров ОАО «РЖД».

РОДИЛСЯ В 1972 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1994 году окончил с отличием Санкт-Петербургский Государственный Морской Технический Университет, инженерно-экономический факультет. Специальность: инженер-экономист. В 2000 году защитил ученую степень кандидата экономических наук в Санкт-Петербургском Государственном Университете Экономики и Финансов. 2003–2005 гг. – Школа бизнеса Университета Чикаго, Executive MBA.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

2005 г. – заместитель Министра экономического развития и торговли Российской Федерации.
2008 г. – заместитель Руководителя Аппарата Правительства Российской Федерации.
2010 г. – управляющий партнер инвестиционной Компании Altera Capital.
Является также председателем совета директоров ОАО «Аэрофлот», членом совета директоров ОАО «Первый канал», ОАО «Группа ЛСР», инвестиционного фонда Altera и ОАО «Русские машины», с 2011 г. – член Общественного совета при Федеральной налоговой службе, с 2012 г. – профессор НИУ «Высшая школа экономики». В 2012 году победитель Национальной премии «Директор года» в номинации «Председатель совета директоров: вклад в развитие корпоративного управления».



БЕРЕЗКИН
Григорий Викторович

С 2010 г. – член совета директоров ОАО «РЖД».

РОДИЛСЯ В 1966 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1988 году окончил химический факультет Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова.
В 1993 году защитил кандидатскую диссертацию по специальности «Нефтехимия».

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

2000–2003 гг. – генеральный директор ООО «ЕСН Энерго», управляющей компании ОАО «Колэнерго», член совета директоров ОАО «Колэнерго».
2004–2007 гг. – член совета директоров РАО «ЕЭС России».
2007–2010 гг. – член совета директоров ОАО «Первая грузовая компания».
2008–2011 гг. – член совета директоров ОАО «СГ-транс».
Член Бюро Правления РСПП, Председатель Комиссии РСПП по электроэнергетике, Председатель Комитета РСПП по независимым директорам.



ГУСАКОВ
Владимир Анатольевич

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

РОДИЛСЯ В 1960 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1984 году окончил с отличием Университет дружбы народов по специальности «Математика». Переводчик с английского и французского языков.
В 2003 году получил второе высшее образование по специальности «Финансы и кредит» в Российской экономической академии им. Г. В. Плеханова.
В 2008 году окончил Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации по специальности «Юриспруденция».
Кандидат физико-математических наук, доцент. Действительный государственный советник Российской Федерации 3 класса.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

2004–2007 гг. – заместитель руководителя Федеральной службы по финансовым рынкам.
2007–2009 гг. – президент ООО «ЦентрИнвест Секьюритис», президент ЗАО «Группа Си-Ай-Джи».
2009–2011 гг. – вице-президент, член Правления ЗАО ММВБ.
С декабря 2011 г. по настоящее время – управляющий директор по корпоративному развитию ОАО Московская Биржа.
Лауреат Национальной премии «Директор года 2011» в номинации «Независимый директор». Победитель в номинации «Лучший независимый директор» премии «АРИСТОС – 2012».



КОМИССАРОВ
Дмитрий Георгиевич

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

РОДИЛСЯ В 1970 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1992 году окончил Московский финансовый институт по специальности «Международные валютные и кредитные отношения».



КОСОВ
Николай Николаевич

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

РОДИЛСЯ В 1955 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1977 году окончил Московский государственный институт международных отношений.
В 2000 году окончил Финансовую академию при Правительстве Российской Федерации.
Кандидат экономических наук.



МЕДОРН
Ханс Хартмут

С 2011 г. – член совета директоров ОАО «РЖД».

РОДИЛСЯ В 1942 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

Окончил факультет машиностроения Берлинского технического университета (диплом инженера).

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

2003–2008 гг. – председатель совета директоров ЗАО «Трансмашхолдинг».
С 2006 г. по н. в. – член правления Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП).
С 2007 г. по н. в. – член Бюро Правления Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Союз машиностроителей России».
С июня 2008 г. по н. в. – председатель совета директоров ОАО «Технологическая Компания».

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

1998–2007 гг. – первый заместитель Председателя Внешэкономбанка СССР.
2007–2012 гг. – член правления – первый заместитель председателя государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)».
С сентября 2012 г. – председатель правления Международного инвестиционного банка.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

С конца 1999 г. по апрель 2009 г. – председатель правления Компании Deutsche Bahn AG (Дойче Бан АГ) в Берлине.
С июля 2009 г. по январь 2013 г. – председатель правления, член совета директоров Компании AirBerlin [Эйр Берлин].
С марта 2013 г. – председатель правления аэропорта BerlinBrandenburg [Берлин Брандэнбург]. Член консультативных советов компаний Fiege-Stiftung & Co. KG [Фиге-Штифтунг энд Ко], Commerzbank AG [Коммерцбанк АГ], Energie-Baden-Württemberg AG (EnBWAG) [Энерги-Баден-Вюртемберг АГ]. Почетный доктор инженерных наук.

КРАТКИЕ БИОГРАФИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ О ЧЛЕНАХ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД» (ПРОДОЛЖЕНИЕ)



РЯЗАНОВ
Александр Николаевич

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

РОДИЛСЯ В 1953 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1979 г. окончил Московский институт нефти и газа имени И. М. Губкина, в 1993 г. – Всесоюзный заочный финансово-экономический институт.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

2001–2006 гг. – заместитель председателя правления, член правления ОАО «Газпром». С 2007 г. по н. в. – председатель совета директоров ЗАО «Русская Холдинговая Компания» (г. Москва). С марта 2009 г. по февраль 2010 г. – председатель правления ОАО «Стройтрансгаз». Член Правления Российского союза промышленников и предпринимателей.



СИДОРОВ
Василий Васильевич

С 2012 г. – член совета директоров ОАО «РЖД».

РОДИЛСЯ В 1971 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1993 г. окончил Московский государственный институт международных отношений (МГИМО) МИД РФ по специальности «Международное публичное право» и Школу бизнеса Уортон Пенсильванского университета по специальности «Финансы».

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

2000–2003 гг. – первый вице-президент ЗАО «Система-Телеком». 2003–2006 гг. – президент ОАО «Мобильные ТелеСистемы» (МТС). 2006–2010 гг. – совладелец группы компаний «Телеком-Экспресс». 2010 – н. в. – управляющий партнер Euroatlantic Investments Ltd. Член Консультационного совета акционеров ОАО Банк ВТБ, член Экспертного совета при Правительстве РФ.



СОБОЛЕВ
Николай Александрович

С 2012 г. – член совета директоров ОАО «РЖД».

РОДИЛСЯ В 1976 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1997 г. окончил экономический факультет МГУ им. М. В. Ломоносова, в 1998 г. – Академию народного хозяйства при Правительстве РФ по специальности «Финансовый менеджмент». В 2000 г. получил степень MBA в бизнес-школе университета Kingston (Великобритания), в 2002 г. – степень кандидата экономических наук в МГУ.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

С января 2005 г. – финансовый директор ОАО «СОЛЛЕРС». С мая 2009 г. – первый заместитель генерального директора ОАО «СОЛЛЕРС». Член совета директоров ОАО «СОЛЛЕРС», СП «Форд-Соллерс Холдинг», председатель совета директоров «МАЗДА СОЛЛЕРС Мануфэкчуринг Рус», «СОЛЛЕРС-БУССАН».



ШОХИН
Александр Николаевич

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

РОДИЛСЯ В 1951 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1974 г. закончил экономический факультет
МГУ им. М. В. Ломоносова, доктор экономи-
ческих наук (1989 г.) – профессор (1991 г.).

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

С 1995 г. по н. в. – Президент Национального
исследовательского университета «Высшая
школа экономики». Заведующий кафедрой
теории и практики взаимодействия бизнеса
и власти.
2002–2006 гг. – председатель наблюдатель-
ного совета ИГ «Ренессанс Капитал».
2005–2009 гг. – член Общественной палаты
РФ.
С 2005 г. по н. в. – Президент
Российского союза промышленников
и предпринимателей.
Независимый директор совета директо-
ров ряда компаний, в т. ч. ОАО «ТМК»,
ОАО «Фортум».



ЯКУНИН
Владимир Иванович

РОДИЛСЯ В 1948 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1972 году окончил Ленинградский механи-
ческий институт, доктор политических наук.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

С октября 2000 г. – заместитель Министра
транспорта Российской Федерации.
С февраля 2002 г. – первый заместитель
Министра путей сообщения Российской
Федерации.
С октября 2003 г. – первый вице-президент
ОАО «РЖД».
С июня 2005 г. – президент ОАО «РЖД».

ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД»

В 2012 году состоялось 7 очных засе-
даний и 16 заседаний, проведенных
в форме заочного голосования, на
которых принято 149 решений по
наиболее важным вопросам дея-
тельности общества.

Заседания совета директоров проводят-
ся в соответствии с планом его работы,
формируемым на основе предложений
председателя совета директоров, членов
совета директоров, президента, членов
правления, членов ревизионной комис-
сии и аудитора общества. План работы
составляется на полугодие и утверждается
советом директоров. При необходимости
также могут созываться внеочередные
заседания совета директоров.

ИНФОРМАЦИЯ О КОЛИЧЕСТВЕ ЗАСЕДАНИЙ, В КОТОРЫХ ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ ЧЛЕНЫ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Члены совета директоров	Кол-во заседаний*
Андросов К. Г.	23/23
Березкин Г. В.	23/23
Гусаков В. А.	23/23
Комиссаров Д. Г.	23/23
Косов Н. Н.	23/21
Кузовлев М. В.**	13/13
Медорн Х.	23/23
Недосеков А. Н.**	13/13
Рязанов А. Н.	23/23
Сидоров В. В.***	10/10
Соболев А. Н.***	10/10
Шохин А. Н.	23/23
Якунин В. И.	23/23

* Количество заседаний, в которых член
совета директоров мог принять участие/
количество заседаний, в которых член
совета директоров принял участие.

** Вышел из состава 30.06.2012.

*** Избран 30.06.2012.

ИНФОРМАЦИЯ О НАЛИЧИИ ПОЛОЖЕНИЯ О ВОЗНАГРАЖДЕНИИ ЧЛЕНОВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

Вопрос об утверждении положения о вознаграждении членов совета директоров ОАО «РЖД» находится в компетенции общего собрания акционеров ОАО «РЖД». Проект положения о выплате членам совета директоров вознаграждений и компенсаций направлен в федеральные органы исполнительной власти для внесения в установленном порядке в Правительство Российской Федерации.

РАЗМЕР ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ, ПОЛУЧАЕМОГО ЧЛЕНАМИ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2012 г. № 1132-р «О решениях годового общего собрания акционеров ОАО «РЖД» на выплату вознаграждения членам совета директоров ОАО «РЖД» в 2012 году направлено 39,433 млн руб.

КОМИТЕТЫ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД»

Для предварительного рассмотрения наиболее важных вопросов и подготовки соответствующих рекомендаций совету директоров в ОАО «РЖД» образованы Комитет по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» и Комитет по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» (решение совета директоров ОАО «РЖД» от 2 сентября 2008 г., протокол № 13).

Формирование и деятельность комитетов осуществляется в соответствии с Положением о Комитете по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» и Положением о Комитете по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД», утвержденными решением совета директоров ОАО «РЖД» от 29 ноября 2011 г. (с изменениями, утвержденными решением советом директоров ОАО «РЖД» от 22 марта 2013 г.)

Комитеты состоят из членов совета директоров, менеджмента общества и представителей государства в лице Минэкономразвития России, Минтранса России, ФАС России, ФСТ России и Росимущества. Представители указанных федеральных органов исполнительной власти должны обладать полномочиями доводить официальную позицию этих органов по рассматриваемым вопросам до членов комитетов; кандидатуры представителей федеральных органов исполнительной власти включаются в состав комитетов по согласованию с руководством этих органов.

КОМИТЕТ ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ ПЛАНИРОВАНИЮ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД»

К компетенции Комитета относится выработка рекомендаций и предложений совету директоров ОАО «РЖД» по вопросам определения приоритетных направлений деятельности общества; подготовки, формирования, изменения стратегии общества, реализации и мониторинга ее исполнения; выработки стандартов (форматов) предоставления информации для оценки целесообразности инвестиционных проектов;

дивидендной политики общества; инвестиционной политики общества; участия ОАО «РЖД» в дочерних и зависимых обществах; инновационного развития ОАО «РЖД» и его дочерних и зависимых обществ, утверждения перспективных планов и основных программ деятельности общества, в том числе годового бюджета и инвестиционной программы общества.

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ ПЛАНИРОВАНИЮ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД» В ПЕРИОД С 01.01.2012 ДО 30.06.2012 (УТВЕРЖДЕН РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД» ОТ 29 НОЯБРЯ 2011 Г., ПРОТОКОЛ № 20)

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

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ ПЛАНИРОВАНИЮ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД» В ПЕРИОД С 01.01.2012 ДО 31.12.2012 (УТВЕРЖДЕН РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД» ОТ 28 НОЯБРЯ 2012 Г., ПРОТОКОЛ № 19)

Члены комитета	Должность
Комиссаров Д. Г.	член совета директоров ОАО «РЖД» (председатель Комитета)
Беляков С. Ю.	заместитель Министра экономического развития Российской Федерации (по согласованию)
Березкин Г. В.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Голомолзин А. Н.	заместитель руководителя ФАС России
Михайлов В. В.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Решетников В. И.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Рязанов А. Н.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Сидоров В. В.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Соболев Н. А.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Старков А. К.	корпоративный секретарь ОАО «РЖД»
Стебунова Т. И.	заместитель руководителя ФСТ России
Цыденов А. С.	заместитель Министра транспорта Российской Федерации
Шохин А. Н.	член совета директоров ОАО «РЖД»

В 2012 году Комитетом по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» проведено 8 заседаний, на которых рассмотрено 19 вопросов. Перечень вопросов, рассмотренных на заседаниях Комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД», размещен на сайте годового отчета.

КОМИТЕТ ПО АУДИТУ, РИСКАМ И ВОЗНАГРАЖДЕНИЯМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД»

К компетенции Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» относятся вопросы рассмотрения финансовой отчетности общества; вопросы, касающиеся функционирования систем внутреннего контроля и управления рисками в обществе, взаимодействия со службой внутреннего аудита, с ревизионной комиссией и аудитором общества, подготовка рекомендаций совету директоров общества по определению позиции общества при рассмотрении вопросов оценки активов (имущества, акций

и т. д.) для целей совершения сделок с ними; рассмотрение, анализ и выработка рекомендаций (заключений) по вопросам назначения и найма лиц, решения по которым принимает совет директоров общества; анализ предложений и выработка рекомендаций совету директоров общества по утверждению перспективных планов и основных программ деятельности дочерних и зависимых обществ, а также их годовых бюджетов, включенных в ежегодно утверждаемый советом директоров общества перечень, и отчетов о их выполнении.

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО АУДИТУ, РИСКАМ И ВОЗНАГРАЖДЕНИЯМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД» В ПЕРИОД С 01.01.2012 ДО 30.06.2012 (УТВЕРЖДЕН РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД» ОТ 29 НОЯБРЯ 2011 Г., ПРОТОКОЛ № 20)

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

СОСТАВ КОМИТЕТА ПО АУДИТУ, РИСКАМ И ВОЗНАГРАЖДЕНИЯМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД» В ПЕРИОД С 01.01.2012 ДО 31.12.2012 (УТВЕРЖДЕН РЕШЕНИЕМ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАО «РЖД» ОТ 28 НОЯБРЯ 2012 Г., ПРОТОКОЛ № 19)

Члены комитета	Должность
Гусаков В. А.	член совета директоров ОАО «РЖД» (председатель Комитета)
Варгунин В. Н.	начальник управления ФСТ России
Крафт Г. В.	главный бухгалтер ОАО «РЖД»
Михайлов В. В.	старший вице-президент ОАО «РЖД»
Михина М. В.	советник заместителя Министра экономического развития Российской Федерации – руководителя Росимущества
Рутенберг Д. А.	начальник управления ФАС России
Сидоров В. В.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Соболев Н. А.	член совета директоров ОАО «РЖД»
Старков А. К.	корпоративный секретарь ОАО «РЖД»

В 2012 году Комитетом по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД» проведено 8 заседаний, на которых рассмотрено 33 вопроса. Перечень вопросов, рассмотренных на заседаниях Комитета по аудиту, рискам и вознаграждениям совета директоров ОАО «РЖД», размещен на сайте годового отчета.

КОРПОРАТИВНЫЙ СЕКРЕТАРЬ ОАО «РЖД»

Корпоративный секретарь ОАО «РЖД» – специальное должностное лицо, в задачи которого входит обеспечение соблюдения органами и должностными лицами общества требований законодательства Российской Федерации, устава и внутренних документов, гарантирующих реализацию прав и законных интересов акционеров, а также организация мероприятий по разрешению конфликтов, связанных с нарушением прав акционеров, организация взаимодействия между обществом и его акционерами, между органами управления общества.

Корпоративный секретарь назначается и освобождается от должности решением совета директоров общества большинством голосов членов совета директоров. Обязанности корпоративного секретаря определены в Положении о корпоративном секретаре ОАО «РЖД» и аппарате корпоративного секретаря.

Решением совета директоров ОАО «РЖД» от 29 ноября 2011 г. корпоративным секретарем ОАО «РЖД» назначен Старков Андрей Краснославович.

Президент ОАО «РЖД» Якунин Владимир Иванович



РОДИЛСЯ 30 ИЮНЯ 1948 ГОДА В ДЕР. ЗАХАРОВО ГУСЬ-ХРУСТАЛЬНОГО РАЙОНА ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1972 году окончил Ленинградский механический институт. Имеет ученую степень доктора политических наук.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

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

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

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

С октября 2000 года – заместитель Министра транспорта Российской Федерации. С февраля 2002 года – первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации.

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

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

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

Распоряжением Правительства РФ №987-р от 10 июня 2011 года назначен президентом ОАО «РЖД».

Якунин В.И. является председателем Попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного, председателем-основателем МОФ «Диалог цивилизаций», сопresidentом Ассоциации «Франко-русский диалог», научным руководителем и председателем Попечительского совета Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования при ООН РАН, заведующим кафедрой государственной политики факультета политологии Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова, председателем Попечительского совета Благотворительного фонда социальной помощи детям «Расправь крылья!», членом Попечительского совета Фонда «Русский мир», членом Бюро Правления Российского союза промышленников и предпринимателей, председателем комиссии по транспорту и транспортной инфраструктуре, приглашенным профессором Стокгольмской школы экономики, почетным доктором Дипломатической академии МИД России, председателем Международного союза железных дорог (МСЖД), председателем Совета директоров Gefco.

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

Правление

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

Задачи правления

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

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

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

КОМПЕТЕНЦИИ

К компетенции правления общества относятся следующие вопросы:

- 1) разработка и представление совету директоров общества приоритетных направлений деятельности общества и перспективных планов их реализации, в том числе годовых бюджетов и инвестиционной программы общества, подготовка для совета директоров общества отчетов об их выполнении, а также разработка и утверждение текущих планов деятельности общества;
- 2) утверждение внутренних расчетных тарифов, сборов и платы за работы (услуги), выполняемые (оказываемые) обществом, не относящиеся к сфере естественной монополии;
- 3) утверждение правил, обеспечивающих надлежащую организацию и достоверность бухгалтерского учета в обществе, и своевременное представление ежегодного отчета и другой финансовой отчетности в соответствующие органы, а также сведений о деятельности общества акционерам, кредиторам и в средства массовой информации;
- 4) представление совету директоров общества проспектов эмиссий ценных бумаг и иных документов, связанных с выпуском ценных бумаг общества;
- 5) организация выполнения перспективных и текущих планов общества, реализации инвестиционных, финансовых и иных проектов общества;
- 6) установление порядка учета аффилированных лиц общества;
- 7) рассмотрение и согласование проектов коллективного договора в обществе, положений об отраслевом негосударственном пенсионном обеспечении, обязательном пенсионном страховании, профессиональном пенсионном страховании и отраслевого тарифного соглашения по железнодорожному транспорту, а также их представление для подписания президенту общества;
- 8) установление порядка ознакомления акционера с информацией об обществе;
- 9) установление системы оплаты труда и определение мер мотивации труда работников общества;
- 10) утверждение внутренних документов общества по вопросам, относящимся к компетенции правления;
- 11) решение иных вопросов, связанных с текущей деятельностью общества, внесенных на его рассмотрение председателем правления общества, советом директоров общества или акционером.

ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ДЕКАБРЯ 2012 Г. СОСТАВ ПРАВЛЕНИЯ ОАО «РЖД» СОСТОЯЛ ИЗ 24 ЧЕЛОВЕК.

ЯКУНИН Владимир Иванович Президент	МОРОЗОВ Вадим Николаевич Первый вице-президент	МИШАРИН Александр Сергеевич Первый вице-президент с 03.12.2012. Решение совета директоров от 28 ноября 2012 г. протокол № 19	ГАПАНОВИЧ Валентин Александрович Старший вице-президент
МИХАЙЛОВ Вадим Валерьевич Старший вице-президент	РЕШЕТНИКОВ Валерий Ильич Старший вице-президент	КРАФТ Галина Васильевна Главный бухгалтер	МЕЩЕРЯКОВ Анатолий Анатольевич Статс-секретарь – вице-президент с 08.02.2012. Решение совета директоров от 02 февраля 2012 г. протокол № 1
АКУЛОВ Михаил Павлович Вице-президент	АТЬКОВ Олег Юрьевич Вице-президент	БАБАЕВ Салман Магомедрасулович Вице-президент	БОБРЕШОВ Александр Сергеевич Вице-президент
ВОРОТИЛКИН Алексей Валерьевич Вице-президент – начальник Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД»	ИЛЛАРИОНОВ Алексей Викторович Вице-президент с 08.11.2012. Решение совета директоров от 15 октября 2012 г. протокол № 16	КРАСНОЩЕК Анатолий Анисимович Вице-президент	САЛТАНОВ Александр Владимирович Вице-президент
ТОНИ Олег Вильямсович Вице-президент	ШАЙДУЛЛИН Шевкет Нургалиевич Вице-президент – начальник Департамента безопасности движения с 03.12.2012. Решение совета директоров от 28 ноября 2012 г. протокол № 19	ШАХАНОВ Дмитрий Сергеевич Вице-президент	ЦЕЛЬКО Александр Витальевич Вице-президент с 08.11.2012. Решение совета директоров от 15 октября 2012 г. протокол № 16
БЫНКОВ Вадим Иванович Начальник Правового департамента	ГНЕДКОВА Ольга Эдуардовна Начальник Департамента корпоративных финансов	ЛАПИДУС Борис Моисеевич Старший советник президента ОАО «РЖД»	СТАРОСТЕНКО Владимир Иванович Советник президента ОАО «РЖД»

В 2012 году из состава правления были 5 человек:

ЕПИФАНЦЕВ Сергей Николаевич Статс-секретарь – вице-президент по 08.02.2012. Решение совета директоров от 02 февраля 2012 г. протокол № 1	ВОРОБЬЕВ Владимир Борисович Вице-президент по 13.06.2012. Решение совета директоров от 29 мая 2012 г. протокол № 9	КОРНИЛОВ Георгий Викторович Вице-президент по 07.11.2012. Решение совета директоров от 15 октября 2012 г. протокол № 16	ТИШАНИН Александр Георгиевич Вице-президент по 01.11.2012. Решение совета директоров от 29 октября 2012 г. протокол № 17	МИХАЙЛОВ Сергей Владимирович Начальник Департамента корпоративных коммуникаций по 25.09.2012. Решение совета директоров от 15 октября 2012 г. протокол № 16
---	--	---	--	--

Краткие биографические сведения о членах правления ОАО «РЖД»



ЯКУНИН
Владимир Иванович

Президент ОАО «РЖД»

Родился в 1948 г.

В 1972 г. окончил Ленинградский механический институт, доктор политических наук. С октября 2000 г. – заместитель Министра транспорта Российской Федерации; с февраля 2002 г. – первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с октября 2003 г. – первый вице-президент ОАО «РЖД»; с июня 2005 г. – президент ОАО «РЖД». Якунин В. И. является председателем Попечительского совета Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного, председателем-основателем МОФ «Диалог цивилизаций», сопresidentом Ассоциации «Франко-российский диалог», научным руководителем и председателем Попечительского совета Центра проблемного анализа и государственного-управленческого проектирования при ООН РАН, заведующим кафедрой государственной политики факультета политологии Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова, председателем Попечительского совета Благотворительного фонда социальной помощи детям «Расправь крылья!», членом Попечительского совета Фонда «Русский мир», членом Бюро Правления Российского союза промышленников и предпринимателей, председателем комиссии по транспорту и транспортной инфраструктуре, приглашенным профессором Стокгольмской школы экономики, почетным доктором Дипломатической академии МИД России, председателем Международного союза железных дорог (МСЖД), председателем Совета директоров Gefco.



МОРОЗОВ
Вадим Николаевич

Первый вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1954 г.

В 1977 г. окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог», кандидат технических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1971 г. С июня 2000 г. – первый заместитель начальника Московской железной дороги; с февраля 2002 г. – первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с октября 2003 г. – Министр путей сообщения Российской Федерации; с июля 2004 г. – исполнительный директор НПФ «Благосостояние»; с августа 2005 г. – первый вице-президент ОАО «РЖД».



МИШАРИН
Александр Сергеевич

Первый вице-президент ОАО «РЖД»

Родился в 1959 г.

Окончил Уральский государственный университет путей сообщения в 1981 г. по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта», в 1997 г. – по специальности «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)», кандидат экономических наук, доктор технических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1981 г. С июля 1998 г. – заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с июля 2000 г. – первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с февраля 2002 г. – заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с мая 2002 г. – начальник Свердловской железной дороги; с мая 2004 г. – директор Департамента комплексного развития инфраструктуры Министерства транспорта Российской Федерации; с июня 2004 г. – заместитель Министра транспорта Российской Федерации; с марта 2009 г. – директор Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации; с ноября 2009 г. – губернатор Свердловской области; с декабря 2012 г. – первый вице-президент ОАО «РЖД».



ГАПАНОВИЧ
Валентин Александрович

Старший вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1955 Г.

В 1992 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте». Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. На железнодорожном транспорте работает с 1974 г. С января 1998 г. – заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги; с ноября 2000 г. – главный инженер Октябрьской железной дороги; с ноября 2003 г. – вице-президент ОАО «РЖД»; с июня 2008 г. – старший вице-президент ОАО «РЖД».



МИХАЙЛОВ
Вадим Валерьевич

Старший вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1969 Г.

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



РЕШЕТНИКОВ
Валерий Ильич

Старший вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1952 Г.

В 1975 г. окончил Ленинградский электротехнический институт по специальности «Автоматизированные системы управления», инженер – системотехник. С июля 2000 г. – заместитель председателя правления ОАО «Балтонэксим Банк»; с февраля 2002 г. – начальник ГУ «Управление экономической защиты МПС России»; с октября 2003 г. – начальник Департамента безопасности ОАО «РЖД»; с августа 2004 г. – советник генерального директора ОАО «Северстальтранс»; с сентября 2005 г. – советник президента ОАО «РЖД»; с марта 2007 г. – вице-президент ОАО «РЖД», с марта 2010 г. – старший вице-президент ОАО «РЖД».



КРАФТ
Галина Васильевна

Главный бухгалтер ОАО «РЖД»

РОДИЛАСЬ В 1950 Г.

В 1973 г. и 1983 г. окончила Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальностям «Автоматика, телемеханика и связь на железнодорожном транспорте» и «Экономика и организация железнодорожного транспорта» соответственно. Доктор экономических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1973 г. С ноября 2003 г. – вице-президент ОАО «РЖД» – начальник Департамента инвестиционной деятельности; с августа 2005 г. – вице-президент ОАО «РЖД»; с декабря 2005 г. – главный бухгалтер ОАО «РЖД».

Краткие биографические сведения о членах правления ОАО «РЖД» (продолжение)



ЕПИФАНЦЕВ
Сергей Николаевич

Статс-секретарь – вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1953 Г.

В 1975 г. окончил Уфимский авиационный институт по специальности «Электрические машины и аппараты», доктор социологических наук, кандидат психологических наук. С октября 2000 г. – заместитель полномочного представителя президента Российской Федерации в Южном федеральном округе; с мая 2004 г. – главный федеральный инспектор по Ростовской области Аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Южном федеральном округе; с декабря 2008 г. – советник президента ОАО «РЖД»; с апреля 2009 года по февраль 2012 г. – статс-секретарь – вице-президент ОАО «РЖД».



МЕЩЕРЯКОВ
Анатолий Анатольевич

Статс-секретарь – вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1966 Г.

В 1988 г. окончил Киевское высшее военное авиационное инженерное училище по специальности «Авиационное радиоэлектронное оборудование», в 1998 г. – Институт современного бизнеса по специальности «Финансы и кредит», кандидат технических наук. С января 2004 г. – заместитель генерального директора по внешним связям, директор по внешним связям – руководитель Департамента по внешним связям, директор по управлению персоналом и внешним связям, первый заместитель генерального директора ЗАО «Трансмашхолдинг»; с декабря 2011 г. – старший советник президента ОАО «РЖД»; с февраля 2012 г. – статс-секретарь – вице-президент ОАО «РЖД».



АКУЛОВ
Михаил Павлович

Вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1960 Г.

В 1982 г. окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта». На железнодорожном транспорте работает с 1982 г. С декабря 2000 г. – начальник Юго-Восточной железной дороги; с мая 2002 г. – заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с декабря 2003 г. – первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с марта 2004 г. – руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации; с декабря 2005 г. – вице-президент ОАО «РЖД»; с июля 2009 г. – вице-президент ОАО «РЖД» – генеральный директор Федеральной пассажирской дирекции. С ноября 2009 г. – генеральный директор ОАО «Федеральная пассажирская компания».



АТЬКОВ
Олег Юрьевич

Вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1949 Г.

В 1973 г. окончил Московский медицинский институт им. И. М. Сеченова по специальности «Лечебное дело», доктор медицинских наук, профессор. Герой Советского Союза. Заслуженный деятель науки Российской Федерации. С мая 2002 г. – руководитель Департамента здравоохранения МПС России; с октября 2003 г. – начальник Департамента медицинского обеспечения ОАО «РЖД»; с августа 2005 г. – вице-президент ОАО «РЖД».



БАБАЕВ
Салман Магомедрасулович

Вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1955 Г.

В 1978 г. окончил Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог». Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. На железнодорожном транспорте работает с 1978 г. С февраля 2001 г. – заместитель начальника Московской железной дороги; с февраля 2002 г. – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания; с ноября 2002 г. – начальник Приволжской железной дороги; с ноября 2003 г. – вице-президент ОАО «РЖД» – генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания; с августа 2005 г. – вице-президент ОАО «РЖД»; с октября 2007 г. – генеральный директор ОАО «Первая грузовая компания», советник президента ОАО «РЖД» по совместительству; с марта 2011 г. – вице-президент ОАО «РЖД».



БОБРЕШОВ
Александр Сергеевич

Вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1965 Г.

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



ВОРОБЬЕВ
Владимир Борисович

Вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1949 Г.

В 1978 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», кандидат технических наук. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. На железнодорожном транспорте работает с 1969 г. С июня 1998 г. – заместитель начальника Московской железной дороги; с июля 2002 г. – начальник Северо-Кавказской железной дороги; с декабря 2006 г. по июнь 2012 г. – вице-президент ОАО «РЖД».



ВОРОТИЛКИН
Алексей Валерьевич

Вице-президент ОАО «РЖД» – начальник Дирекции тяги

РОДИЛСЯ В 1961 Г.

В 1988 г. окончил Иркутский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Электрификация железнодорожного транспорта», кандидат технических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1978 г. С июля 2001 г. – заместитель начальника Восточно-Сибирской железной дороги; с сентября 2005 г. – начальник Восточно-Сибирской железной дороги; с июня 2008 г. – вице-президент ОАО «РЖД»; с февраля 2011 г. – вице-президент – начальник Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД».

Краткие биографические сведения о членах правления ОАО «РЖД» (продолжение)



ИЛЛАРИОНОВ
Алексей Викторович

Вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1966 Г.

В 1989 г. окончил Ленинградский политехнический институт по специальности «Прикладная информатика». На железнодорожном транспорте работает с 2005 г. С ноября 2005 г. – начальник Департамента корпоративной информатизации; с марта 2007 г. – начальник Департамента информатизации и корпоративных процессов управления; с ноября 2012 г. – вице-президент ОАО «РЖД».



КОРНИЛОВ
Георгий Викторович

Вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1953 Г.

Окончил в 1976 г. Одесский институт инженеров морского флота по специальности «Судовые машины и механизмы», инженер-механик. С сентября 1980 г. – служба на оперативных и руководящих должностях в органах КГБ СССР, ФСК, ФСБ России; с марта 2004 г. по ноябрь 2012 г. – вице-президент ОАО «РЖД».



КРАСНОЩЕК
Анатолий Анисимович

Вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1959 Г.

В 1988 г. окончил Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте», инженер путей сообщения по управлению процессами перевозок на железнодорожном транспорте, кандидат экономических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1978 г. С сентября 2002 г. – заместитель начальника Октябрьской железной дороги по перевозкам; с июня 2004 г. – первый заместитель начальника Октябрьской железной дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов; с марта 2005 г. – первый заместитель начальника Октябрьской железной дороги; с июля 2008 г. – начальник Восточно-Сибирской железной дороги; с декабря 2011 г. – вице-президент ОАО «РЖД».



САЛТАНОВ
Александр Владимирович

Вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1946 Г.

В 1970 г. окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «Международные отношения», специалист по международным отношениям, референт по странам Востока. Заслуженный работник дипломатической службы Российской Федерации. С декабря 1992 г. – чрезвычайный и полномочный посол Российской Федерации в Иорданском Хашимитском Королевстве; с февраля 1999 г. – директор Департамента Ближнего Востока и Северной Африки Министерства иностранных дел России; с октября 2001 г. – заместитель министра иностранных дел Российской Федерации; с мая 2011 г. – вице-президент ОАО «РЖД».



ТИШАНИН
Александр Георгиевич

Вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1966 Г.

В 1993 г. окончил Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте», инженер путей сообщения по управлению процессами перевозок на железнодорожном транспорте, в 1999 г. – Уральский государственный университет путей сообщения по специальности «Экономика и управление на предприятии (железнодорожный транспорт)», экономист-менеджер. На железнодорожном транспорте работает с 1984 г. С апреля 2004 г. – начальник Восточно-Сибирской железной дороги; с сентября 2005 г. – губернатор Иркутской области; с сентября 2008 г. – вице-президент ОАО «РЖД», с марта 2012 г. по ноябрь 2012 г. – вице-президент ОАО «РЖД» – начальник Департамента безопасности движения.



ТОНИ
Олег Вильямсович

Вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1964 Г.

В 1986 г. окончил Воронежский инженерно-строительный институт по специальности «Промышленное и гражданское строительство», в 2003 г. – Северо-Западную академию государственной службы по специальности «Государственное и муниципальное управление», кандидат экономических наук. С марта 2004 г. – первый заместитель начальника, начальник Департамента капитального строительства ОАО «РЖД»; с апреля 2006 г. – вице-президент ОАО «РЖД».



ШАЙДУЛЛИН
Шевкет Нургалиевич

Вице-президент – начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1961 Г.

В 1990 г. окончил Куйбышевский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Управление технической эксплуатацией локомотивов», кандидат технических наук. С сентября 2002 г. – начальник Горьковской железной дороги; с мая 2004 г. – начальник Свердловской железной дороги; с апреля 2007 г. – советник президента ОАО «РЖД»; с декабря 2008 г. – генеральный директор ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога»; с февраля 2002 г. – начальник Куйбышевской железной дороги; с декабря 2012 г. – вице-президент – начальник Департамента безопасности движения ОАО «РЖД».



ШАХАНОВ
Дмитрий Сергеевич

Вице-президент ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1961 Г.

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

Краткие биографические сведения о членах правления ОАО «РЖД» (продолжение)



ЦЕЛКО
Александр Витальевич

Вице-президент – начальник Западно-Сибирской железной дороги

РОДИЛСЯ В 1956 Г.

В 1978 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог», инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. На железнодорожном транспорте работает с 1978 г. С ноября 1999 г. – начальник Южно-Уральской железной дороги; с мая 2000 г. – заместитель, первый заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации; с февраля 2002 г. – начальник Западно-Сибирской железной дороги, с ноября 2012 г. – вице-президент ОАО «РЖД».



БЫНКОВ
Вадим Иванович

Начальник Правового департамента ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1962 Г.

В 1985 г. окончил Калининский государственный университет по специальности «Правоведение», юрист. С июня 2002 г. – начальник юридического департамента ОАО «Инвестиционная группа «АЛРОСА»; с апреля 2004 г. – адвокат Адвокатского кабинета Бынкова В.И. Адвокатской палаты Тверской области; с октября 2005 г. – начальник Правового департамента ОАО «РЖД»; с декабря 2007 г. – статс-секретарь – начальник Правового департамента ОАО «РЖД»; с апреля 2009 г. – начальник Правового департамента ОАО «РЖД».



ГНЕДКОВА
Ольга Эдуардовна

Начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД»

РОДИЛАСЬ В 1960 Г.

В 1981 г. окончила Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Бухгалтерский учет», кандидат экономических наук. На железнодорожном транспорте работает с 1981 г. С мая 2002 г. – заместитель начальника Московской железной дороги – начальник финансовой службы; с сентября 2004 г. – заместитель начальника Московской железной дороги по экономике и финансам; с ноября 2004 г. – начальник Департамента управления финансами ОАО «РЖД», с сентября 2005 г. – начальник Департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД».



ЛАПИДУС
Борис Моисеевич

Старший советник президента ОАО «РЖД»,

РОДИЛСЯ В 1947 Г.

В 1973 г. и 1984 г. окончил Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта по специальностям «Электрификация железнодорожного транспорта» и «Экономика и организация на железнодорожном транспорте» соответственно. Доктор экономических наук, профессор. Заслуженный экономист Российской Федерации. На железнодорожном транспорте работает с 1967 г. С марта 1997 г. – начальник, руководитель Департамента экономики МПС России; с ноября 2003 г. – вице-президент ОАО «РЖД»; с августа 2005 г. – старший вице-президент ОАО «РЖД», с марта 2010 г. – генеральный директор ОАО «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта», старший советник президента ОАО «РЖД» по совместительству.



МИХАЙЛОВ
Сергей Владимирович

Начальник Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1971 Г.

В 1993 г. окончил Московский государственный институт международных отношений по специальности «Международная журналистика», журналист-международник со знанием иностранного языка. Член Союза журналистов Российской Федерации. С июня 2004 г. – советник президента ОАО «РЖД»; с мая 2005 г. – начальник Департамента по связям с общественностью ОАО «РЖД»; с июля 2006 г. по сентябрь 2012 г. – начальник Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД».



СТАРОСТЕНКО
Владимир Иванович

Советник президента ОАО «РЖД»

РОДИЛСЯ В 1948 Г.

В 1975 г. окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «Эксплуатация железных дорог», инженер путей сообщения по эксплуатации железных дорог. Заслуженный работник транспорта Российской Федерации. На железнодорожном транспорте работает с 1966 г. С февраля 1997 г. – начальник Западно-Сибирской железной дороги; с мая 1999 г. – Министр путей сообщения Российской Федерации; с сентября 1999 г. – начальник Западно-Сибирской железной дороги; с февраля 2002 г. – начальник Московской железной дороги; с ноября 2009 г. – советник президента ОАО «РЖД».

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

Действующая система вознаграждения членов правления ОАО «РЖД», утвержденная советом директоров компании, разработана в целях повышения эффективности индивидуальной и коллективной работы членов правления как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе, а также поощрения за 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.

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

Система ключевых показателей эффективности состоит из показателей следующих уровней:

1. общекорпоративные показатели;
2. функциональные показатели;
3. индивидуальные задачи.

В соответствии с поручением Президента РФ Медведева Д. А. от 2 апреля 2011 г. № Пр-846 общекорпоративные показатели дополнены показателем снижения затрат на приобретение товаров (работ, услуг) в расчете на единицу продукции на 10 % в год в реальном выражении.

Размер вознаграждения, получаемого членами правления¹

Размер совокупного дохода членов правления ОАО «РЖД» по итогам деятельности компании за 2011 год, составил 1 765,8 млн руб.

¹ Более подробная информация публикуется в п. 5.3 «Сведения о размере вознаграждения, льгот и/или компенсации расходов по каждому органу управления эмитента» ежеквартального отчета эмитента.

Ревизионная комиссия

Ревизионная комиссия осуществляет контроль за финансово-хозяйственной деятельностью общества и действует на основании законодательства Российской Федерации, устава ОАО «РЖД» и Положения о ревизионной комиссии ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р.

К компетенции ревизионной комиссии относится проверка финансово-хозяйственной деятельности общества по итогам деятельности за год, а также в любое время по своей инициативе, решению совета директоров общества или по требованию акционера; проверка и анализ финансового состояния общества, его платежеспособности, функционирования системы внутреннего контроля и системы управления финансовыми и операционными рисками, ликвидности активов, соотношения собственных и заемных средств; подтверждение достоверности данных, содержащихся в годовом отчете общества, годовой бухгалтерской отчетности и иных отчетах, а также других финансовых документах общества; проверка соответствия решений по вопросам финансово-хозяйственной деятельности, принимаемых президентом, советом директоров и правлением общества, уставу общества и решениям общего собрания акционеров.

СОСТАВ РЕВИЗИОННОЙ КОМИССИИ ОАО «РЖД», ИЗБРАННОЙ В СООТВЕТСТВИИ С РАСПОРЯЖЕНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 30 ИЮНЯ 2012 Г. № 1132-Р, УТВЕРЖДЕН В КОЛИЧЕСТВЕ 7 ЧЕЛОВЕК:

ВАРВАРИН
Александр Викторович

РОДИЛСЯ В 1975 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1998 г. окончил Институт международного права и экономики им. А. С. Грибоедова, правоведение, юрист.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

2005–2009 гг. – руководитель правового департамента, директор департамента корпоративных отношений Российского союза промышленников и предпринимателей.
С 2006 г. – генеральный директор НП «Центр развития корпоративных отношений и разрешения экономических споров».
С 2009 г. – управляющий директор по корпоративным отношениям и правовому обеспечению Российского союза промышленников и предпринимателей. Член совета директоров ОАО «ВЦИОМ», ЗАО «Компания ТрансТелеКом», ОАО «МРСК Волги», председатель совета директоров ОАО «Центральный научно-исследовательский текстильный институт» и ОАО «ВНИПИнефть».
С 2012 года – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

ЕРОХОВА
Елена Николаевна

РОДИЛАСЬ В 1973 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

В 1996 г. окончила Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана; в 1999 г. окончила Академию народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

2010–2013 гг. – референт отдела реформирования транспорта и связи департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономразвития России.
С февраля 2013 г. по н. в. – советник генерального директора ОАО «ЦППК».
С 2012 г. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

ЗЕЛЕНЦОВА
Ирина Вадимовна

РОДИЛАСЬ В 1979 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов, менеджмент экономического развития предприятий.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

С 2007 г. по май 2013 г. – консультант, заместитель начальника, начальник отдела имущества организаций промышленности и строительства; заместитель начальника управления имущества организаций коммерческого сектора; заместитель начальника управления инфраструктурных отраслей и организаций военно-промышленного комплекса; заместитель начальника управления имущественных отношений и приватизации крупнейших организаций Федерального агентства по управлению государственным имуществом.
С 2008 г. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

ЗЯБЛИЦКИЙ Игорь Юрьевич

РОДИЛСЯ В 1966 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

Красноярский институт цветных металлов им. М. И. Калинина, геологическая съемка, поиски и разведка месторождений полезных ископаемых; Институт экономики и управления, юриспруденция; кандидат экономических наук.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

2008–2009 гг. – заместитель директора, директор Департамента программ развития Министерства транспорта Российской Федерации.
2009–2010 гг. – генеральный директор Федерального государственного учреждения «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России».
С 2010 г. – начальник Управления экономики и финансов Федерального агентства железнодорожного транспорта.
С 2012 г. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

КАЗУТИН Андрей Владимирович

РОДИЛСЯ В 1972 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

Новосибирская государственная академия экономики и управления, финансы и кредит.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

С 2004 г. – заместитель начальника нормативно-методического отдела, начальник отдела реструктуризации, и. о. заместителя директора департамента структурного реформирования, заместитель директора департамента имущественных отношений и территориального планирования Министерства транспорта Российской Федерации, Является членом ревизионной комиссии ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания».
С 2006 г. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

МАНДРОН Ярослав Владимирович

РОДИЛСЯ В 1983 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

Государственный университет управления, государственное и муниципальное управление, юриспруденция.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

С 2005 г. по н. в. – советник, заместитель начальника отдела, начальник отдела реформирования транспорта и связи, заместитель директора департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Министерства экономического развития Российской Федерации.
С 2010 г. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

САМАРСКИЙ Роман Сергеевич

РОДИЛСЯ В 1975 ГОДУ.

ОБРАЗОВАНИЕ

Московский государственный университет путей сообщения, управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте.

ТРУДОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

2007–2011 гг. – начальник отдела экономического анализа и тарифной политики департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.
С 2011 г. – заместитель директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации,
С 2012 г. – член ревизионной комиссии ОАО «РЖД».

В 2012 году ревизионной комиссией ОАО «РЖД» проведена ежегодная проверка финансово-хозяйственной деятельности общества, по итогам которой подготовлено соответствующее заключение.

Размер вознаграждения, получаемого членами ревизионной комиссии

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

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ

Корпоративная социальная ответственность



Принципы корпоративной социальной ответственности

ОАО «РЖД» рассматривает корпоративную социальную ответственность как основополагающий принцип корпоративного управления, как базовый фактор динамичного и устойчивого развития — сегодня и в долгосрочной перспективе.

Как социально ответственная компания, ОАО «РЖД» стремится соблюдать эффективный баланс между тремя составляющими устойчивого развития:

- экономикой,
- экологией,
- социальной сферой.

Масштаб деятельности, географический охват, важность задач, решаемых ОАО «РЖД», задают совершенно особую степень социальной ответственности Компании. ОАО «РЖД» стремится усилить свои преимущества в условиях растущей глобальной конкуренции. Поэтому мы стремимся стать лидером в области корпоративной социальной ответственности в России.

Начиная с 2006 года Компания ежегодно публикует Корпоративные социальные отчеты, которые включают анализ существенных воздействий на экономическую, экологическую и социальную сферы, сведения о развитии системы управления нефинансовыми рисками и динамику показателей устойчивого развития. Нефинансовая отчетность ОАО «РЖД» доступна всем заинтересованным лицам на корпоративном сайте www.rzd.ru.

Принципы и базовые индикаторы результативности, а также и механизмы управления нефинансовыми

рисками в ОАО «РЖД» прописаны в Кодексе корпоративной социальной ответственности, утвержденном в 2008 году. Однако учитывая, что Компания находится в процессе реформы и часть задач, связанных исполнением социальных и экологических программ, в дальнейшем будет передана функциональным структурным единицам, мы активизировали в 2012 году разработку единых методик по многим вопросам, касающимся устойчивого развития.

Они помогут подразделениям использовать положительный опыт, накопленный всей Компанией, и будут стимулировать эффективные

Производственная безопасность



Принципы безопасного производства в ОАО «РЖД»

Охрана труда, окружающей среды, промышленная и пожарная безопасность — элементы единой системы безопасности производственных процессов (БПП)

Управленческие функции в области БПП централизованы в Департаменте охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля

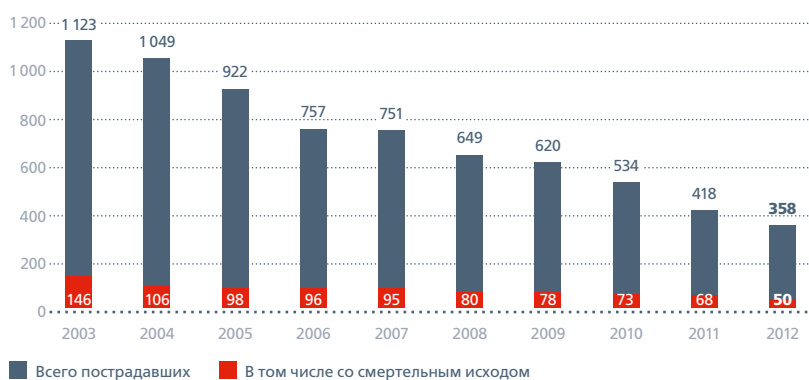
Состояние БПП оценивается на основе расчетов рисков, по результатам аудита

Единая инвестиционная политика в сфере БПП, закупка новых технических средств и систем безопасности для работников, чья деятельность связана с повышенными рисками

Взаимодействие с государственными органами контроля и надзора по вопросам БПП, включая защиту интересов Компании

Уровень производственного травматизма в 2012 году удалось снизить на 14 %, число случаев со смертельным исходом на 26 %. Тенденция к снижению производственного травматизма имеет устойчивый характер.

ДИНАМИКА ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ТРАВМАТИЗМА



УЛУЧШЕНИЕ УСЛОВИЙ ТРУДА – ВАЖНЫЙ ФАКТОР БЕЗОПАСНОСТИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПРОЦЕССОВ

В 2012 году приказом Минтруда утверждена новая методика расчета скидок и надбавок к страховым тарифам на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний. Теперь при их расчете учитываются данные аттестации рабочих мест по условиям труда.

РАСХОДЫ НА МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА



- В 2012 году завершился третий цикл аттестации рабочих мест ОАО «РЖД». В течение цикла аттестацию прошли 486 тыс. рабочих мест (по состоянию на 1 января 2013 года их в Компании 427 тысяч).
- За пять лет в соответствие с нормативными требованиями приведено свыше 68 тыс. рабочих мест (из них 21 тыс. – в 2012 году).
- Улучшены условия труда на 233 тыс. рабочих мест (55,7 тыс. – в 2012 году).
- К концу 2012 года в Компании осталось еще 3,6 тыс. рабочих мест, где влияние вредных факторов может быть сокращено или устранено. На 2013 год утвержден план их приведения к нормативным требованиям.

ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ТРАВМАТИЗМ

Коэффициент частоты общего производственного травматизма (число травмированных на 1 000 работающих) снизился до 0,39, а случаев со смертельным исходом – до 0,05. Более трети пострадавших в 2012 году проработали в Компании менее года.

Анализ показывает, что основной причиной производственного травматизма остаются неудовлетворительная организация и контроль производства работ и, в несколько меньшей степени, нарушения трудовой и производственной дисциплины, неиспользование сотрудниками средств индивидуальной защиты. Поэтому Компания усилила контроль соблюдения правил производственной безопасности: за 2012 год проведены 10 целевых проверок и 4 внеплановых, а также два внутренних аудита в различных подразделениях Компании.

Не менее важно формировать нетерпимое отношение к нарушителям требований производственной безопасности: за отчетный год к ответственности были привлечены 17 773 человека, с 38 работниками Компания расторгла трудовой договор. В то же время в 2012 году по итогам работы за 2011 год 117 тыс. сотрудников, непосредственно обеспечивающих безаварийную работу, получили поощрения.

В среднем по ОАО «РЖД» в пересчете на одного работника расходы на мероприятия по улучшению условий и охраны труда составили 14,7 тыс. руб. (в 2011 году 12,8 тыс. руб.). На приобретение средств индивидуальной защиты израсходовано 4,8 млрд руб. (38 % от общей суммы). ОАО «РЖД» разрабатывает и закупает инновационные приборы и устройства, повышающие безопасность труда: приборы-сигнализаторы приближения поезда; мобильные системы оповещения работников, занятых на капитальном ремонте пути; указатели напряжения постоянного тока; системы очистки воздуха; средства защиты от повышенного уровня звука, ультрафиолетового и инфракрасного излучения.

Работа по улучшению условий труда ведется в контакте с Роспрофжел: предложения профсоюза учтены при подготовке Перспективной комплексной программы по улучшению условий и охраны труда в ОАО «РЖД» на 2013–2015 годы. Кроме того, в 2012 году был переработан основополагающий стандарт ОАО «РЖД» по охране труда «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД» и начата работа по формированию системы управления профессиональными рисками.

Охрана окружающей среды и ресурсосбережение



Экологическая политика ОАО «РЖД»

В процессе перевозки Компания стремится применять технологии, минимально воздействующие на окружающую среду

При модернизации инфраструктуры железных дорог и подвижного состава, при обновлении подвижного состава Компания принимает решения и действует с учетом соблюдения экологических требований

Экологические факторы учитываются при принятии управленческих решений в Компании

Экологическая стратегия ОАО «РЖД» предусматривает снижение негативного воздействия на окружающую среду на 35 % к 2015 году и на 70 % к 2030 году.

Железные дороги — один из наиболее экологичных видов транспорта. В России их преимущества особенно заметны, поскольку более 85 % грузов и 80 % пассажиров перевозится электрической тягой, что исключает выбросы вредных веществ в атмосферу и снижает загрязнение почвы тяжелыми металлами. Тем не менее Компания видит значительные резервы для уменьшения влияния своей хозяйственной деятельности на окружающую среду.

Экологическая стратегия ОАО «РЖД», утвержденная в 2009 году, предусматривает внедрение ресурсосберегающих и природоохранных технологий, техническое перевооружение, использование экологически чистых материалов, снижение энергоемкости перевозок, повышение экологической безопасности производства.

Стратегия реализуется через систему управления природоохранной деятельностью, отраслевые экологические программы и инвестиционные проекты. Приоритетные проекты обеспечивают ликвидацию наиболее острых экологических проблем и дают максимальный эффект на каждый рубль инвестиций.

В 2012 году ОАО «РЖД» получило Почетный диплом «Лидер природоохранной деятельности в России—2012» и стало лауреатом Национальной экологической премии «Хрустальная ноосфера» в номинации «Инновационные экоэффективные технологии».

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД»

За 2012 год, при росте грузооборота на 4,4 %, филиалы Компании добились:

-7,2%

снижения выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников

-3,2%

сокращения сбросов в водные объекты загрязненных сточных вод

+13%

прироста объемов обезвреживания отходов и использования отходов в технологических процессах

Экологическая стратегия ОАО «РЖД» в действии. Результаты, достигнутые к 2012 году (в сравнении с базовым 2007 годом):

-41%

сокращение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников

-19%

уменьшение эмиссии парниковых газов

-23%

снижение сбросов загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты

+13%

сокращение образования отходов

ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕООРУЖЕНИЕ ОАО «РЖД» ПРОВОДИТСЯ С УЧЕТОМ ТРЕБОВАНИЙ ЭКОЛОГИИ

Программа технического перевооружения ОАО «РЖД» предусматривает реконструкцию инфраструктуры, замену и модернизацию тягового и подвижного состава, в том числе в целях снижения техногенного воздействия на окружающую среду:

- при капитальном ремонте тепловозов устаревшие двигатели заменяются на современные, более экологичные и экономичные двигатели отечественного производства. В 2012 году на 93 тепловозах ТЭ10 старые дизели Д-100 были заменены на новые Д-49. Новые двигатели обеспечивают снижение выбросов вредных веществ в атмосферу на 5,5 %;
- Компания перешла на использование более экологичного дизельного топлива стандарта Евро-3;
- при капитальном ремонте 3,2 тыс. км пути деревянные шпалы заменены на экологически чистые железобетонные;
- Компания приобретает деревянные шпалы, пропитанные только экологичными антисептиками (4 класса опасности);
- на Октябрьской железной дороге внедрены три «сухих» трансформатора, они исключают использование трансформаторного масла, утечки которого загрязняют окружающую почву;
- «Федеральная пассажирская компания» переоснащает пассажирский подвижной состав экологически чистыми туалетами закрытого типа (ЭЧТ), чтобы исключить бактериальное загрязнение железнодорожного полотна и прилегающих территорий. В 2012 году в эксплуатацию введены 427 вагонов с ЭЧТ. В настоящее время практически каждый третий вагон, находящийся в эксплуатации, оборудован ЭЧТ.

ИНВЕСТИЦИИ В ПРИРОДООХРАННУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

В 2012 году ОАО «РЖД» инвестировало 2,4 млрд руб. в мероприятия, непосредственно связанные с охраной окружающей среды или имеющие экологическую составляющую.

В основном это средства инвестиционных проектов: «Обеспечение экологической безопасности» и «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте».

Объем инвестиций по проекту «Обеспечение экологической безопасности» в 2012 году составил 711,3 млн руб. Средства направлены на строительство и реконструкцию 19 природоохранных объектов, а также на ПИР для 20 природоохранных объектов. В филиалы ОАО «РЖД» поставлены 70 единиц природоохранного и лабораторного оборудования и приборов, приобретены 6 передвижных (на базе автомобилей) экологических лабораторий с полным комплектом измерительного оборудования.

1 527 мероприятий с экологической составляющей были реализованы в 2012 году в филиалах ОАО «РЖД» в рамках инвестиционного проекта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте». В том числе: 1 197 мероприятий по экономии дизельного топлива на тягу поездов, 131 мероприятие по экономии топливно-энергетических ресурсов, 199 мероприятий по внедрению светодиодной техники.

С 2003 года по 2012 год включительно Компания инвестировала 4,7 млрд руб. в проект «Обеспечение экологической безопасности». Построены и реконструированы 124 природоохранных объекта, установлено более 700 единиц природоохранного оборудования и более 1 000 единиц технических средств и оборудования для ликвидации экологических последствий аварийных ситуаций, связанных с разливом нефтепродуктов. Экологические лаборатории получили более 750 единиц лабораторного оборудования и приборов. В структуре ОАО «РЖД» работают 56 стационарных лабораторий, 11 вагонов-лабораторий с бортовым комплексом аналитического оборудования, 62 лаборатории на автомобильном ходу и 81 пункт экологического контроля подвижного состава. Все лаборатории ОАО «РЖД» аккредитованы.

Текущие затраты ОАО «РЖД» на охрану окружающей среды в 2012 году составили 2,9 млрд руб. В 2013 году на финансирование инвестиционных проектов будет направлено не менее 2,9 млрд руб. и не менее 0,5 млрд руб. — на текущие расходы, связанные с природоохранной деятельностью.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД»

СОКРАЩЕНИЕ ВЫБРОСОВ В АТМОСФЕРУ ОТ ТРАНСПОРТА И КОТЕЛЬНЫХ, ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТОГО ТОПЛИВА — ГАЗА, МАЗУТА

НОРМИРОВАНИЕ И СНИЖЕНИЕ ПОТРЕБЛЕНИЯ ВОДЫ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЗА СЧЕТ МАССОВОГО ВНЕДРЕНИЯ МОДУЛЬНЫХ КОМПРЕССОРНЫХ СТАНЦИЙ НА ВОЗДУШНОМ ОХЛАЖДЕНИИ

СНИЖЕНИЕ ШУМОВОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ: УКЛАДКА БЕСШУМОВОГО ПУТИ, УСТАНОВКА ШУМОЗАЩИТНЫХ ЭКРАНОВ

КОНТРОЛЬ ОБРАЗОВАНИЯ И ОБЕЗВРЕЖИВАНИЕ ОТХОДОВ, НАПРИМЕР ОТРАБОТАВШИХ ШПАЛ

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

ВНЕДРЕНИЕ АСУ «ЭКОЛОГИЯ», ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА

РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО МОНИТОРИНГА

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ

Управление персоналом



Основные принципы управления персоналом

Повышение привлекательности
ОАО «РЖД» как работодателя

Привлечение и закрепление
сотрудников необходимой
квалификации

Управление численностью
персонала, подкрепленное
внедрением инновационных
технических и технологических
решений

Формирование эффективного
кадрового резерва, непрерывное
развитие персонала

Профессиональное и личностное
развитие молодых сотрудников

Укрепление корпоративной
культуры на основе ценностей
бренда «РЖД»

Сотрудники — наш главный актив. От их трудолюбия, энтузиазма, преданности делу зависят экономический успех и конкурентоспособность ОАО «РЖД». Вовлекая их в реализацию корпоративных задач, мы достигаем стратегических целей.

Мы стремимся быть привлекательным работодателем. Порядка 2/3 объема льгот, гарантий и компенсаций сотрудникам Компания предоставляет сверх норм, установленных законодательством Российской Федерации. Но эти расходы оправданны. Повышая доходы сотрудников, поощряя их

инициативу, личностный и карьерный рост, помогая им улучшить жилищные условия, Компания привлекает и удерживает лучшие кадры. В конечном счете это помогает нам постоянно улучшать качество персонала и добиваться непрерывного роста производительности и эффективности труда.

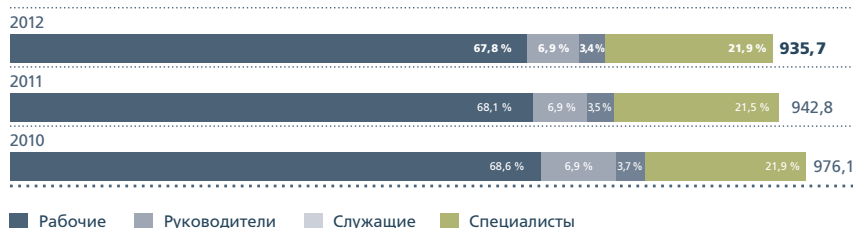
ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ В РАБОТЕ СОЦИАЛЬНО-КАДРОВОГО БЛОКА В 2012 ГОДУ И НА БЛИЖАЙШУЮ ПЕРСПЕКТИВУ

ПОДДЕРЖКА
СТРУКТУРНЫХ
ПРЕОБРАЗОВАНИЙ В
ОАО «РЖД»

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ
ПЕРСОНАЛОМ

ВНЕДРЕНИЕ
ПЕРЕДОВЫХ МЕТОДОВ
ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА

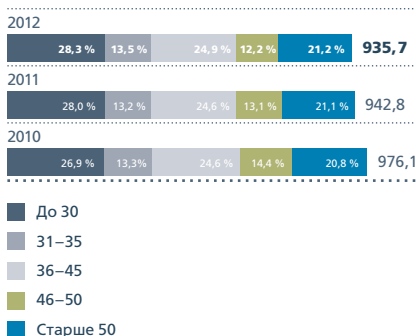
ЧИСЛЕННОСТЬ РАБОТНИКОВ ОАО «РЖД» ПО КАТЕГОРИЯМ ПЕРСОНАЛА, ТЫС. ЧЕЛ.



ДВИЖЕНИЕ ПЕРСОНАЛА, ТЫС. ЧЕЛ.



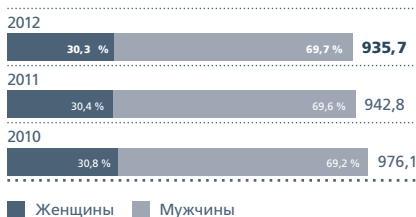
ВОЗРАСТНАЯ СТРУКТУРА СПИСОЧНОГО СОСТАВА, %, ТЫС. ЧЕЛ.



СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ СОТРУДНИКОВ, ЛЕТ



ГЕНДЕРНЫЙ СОСТАВ, %, ТЫС. ЧЕЛ.



УРОВЕНЬ ОБРАЗОВАНИЯ СОТРУДНИКОВ, %



В 2012 году в структуре Компании сформирован крупнейший филиал — Центральная дирекция инфраструктуры. Поскольку структурные преобразования должны быть поддержаны соответствующими изменениями в системе управления персоналом, была разработана целевая модель по процессам социально-кадрового блока и, на ее основе, регламенты взаимодействия между кадровыми подразделениями на всех уровнях управления ОАО «РЖД».

Структурные изменения, происходящие в Компании, отражены и в новых Условиях соревнования трудовых коллективов на 2012–2013 годы. С 2013 года Компания вводит в практику организацию внутрипроизводственных трудовых соревнований на уровне функциональных филиалов.

Еще одной новацией 2012 года стало введение коллективной формы организации и стимулирования труда на сортировочных железнодорожных станциях: сотрудники станции, эксплуатационного и ремонтного депо, занятые в едином технологическом процессе организации перевозок, объединены в комплексные бригады и несут общую ответственность за конечные результаты работы станции и выполнение задания по отправлению вагонов, сокращению времени их простоя.

В 2013 году в ОАО «РЖД» будет внедряться система Единых корпоративных требований к персоналу. Кроме того, предстоит разработать новый коллективный договор на 2014–2016 годы, а также обеспечить оптимизацию численности персонала и рост реальной заработной платы сотрудников ОАО «РЖД».

УРОВЕНЬ ТЕКУЧЕСТИ ПЕРСОНАЛА, %



УКОМПЛЕКТОВАННОСТЬ ШТАТА, %



Оптимизация численности персонала

В 2012 году, отдельно для каждого филиала, были разработаны программы оптимизации численности персонала и роста производительности труда, увязанные с целевыми показателями Стратегии развития Группы «РЖД» до 2015 года.

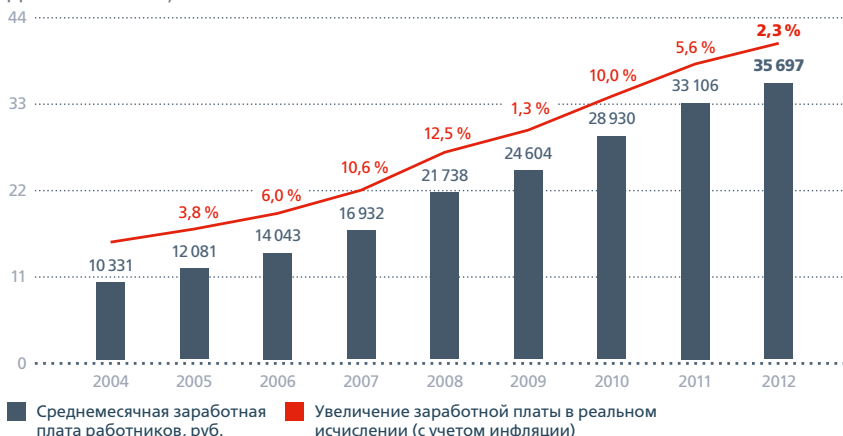
Возможности для оптимизации создаются за счет совершенствования бизнес-процессов и технологии работы, внедрения передовых методов организации труда, в частности: за счет снижения внутрисменных потерь и «уплотнения» рабочего времени, сокращения мало-загруженных, неэффективных рабочих мест, совмещения профессий. Параметры утвержденных программ были учтены в бюджетах подразделений на 2012 год и будут учитываться при формировании бюджетов следующих лет.

Программы работают достаточно эффективно. Например, среднесписочная численность работников ОАО «РЖД» на перевозках в 2012 году снизилась на 12,4 тыс. человек (–1,6 % к прошлому году). Сокращения практически не затронули работников, непосредственно связанных с обеспечением перевозочного процесса и безопасности движения поездов.

Совершенствование системы оплаты и мотивации труда

В 2012 году была усовершенствована система поощрений в Компании. Основное нововведение – возможность награждения работников дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» за успешное сотрудничество, активное участие в повышении эффективности ОАО «РЖД» практически всеми наградами компании. Для работников Компании были увеличены размеры премий к видам поощрения.

СРЕДНЕМЕСЯЧНАЯ ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА РАБОТНИКОВ, ЗАНЯТЫХ ВО ВСЕХ ВИДАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, РУБ.¹



ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО НАГРАЖДЕННЫХ



КОМПАНИЯ ПООЩРЯЕТ СОТРУДНИКОВ КАК ЗА ПЕРСОНАЛЬНЫЕ ТРУДОВЫЕ УСПЕХИ, ТАК И ЗА ОБЩЕКОРПОРАТИВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ:

- до 50 % фактической экономии от проекта получают работники, внедрившие технологии бережливого производства;
- работники и руководители успешных участков получают поощрение из «фонда мастера»;
- до 50 % суммы, полученной от экономии топливно-энергетических

- ресурсов, направляется на премирование причастных сотрудников;
- вознаграждение получают работники вагонных депо, обнаружившие трудновывяемые дефекты;
- вознаграждения за преданность Компании получают сотрудники, длительное время проработавшие на транспорте.

¹ Прирост указан в сопоставимых условиях.

Развитие кадрового потенциала ОАО «РЖД»



Система подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров ОАО «РЖД» базируется на компетентностном подходе. Он применяется ко всем работникам всех уровней ОАО «РЖД», однако содержание и требования к корпоративным компетенциям различаются в зависимости от уровня сотрудника.

Компетентностный подход предполагает усвоение не отдельных знаний и умений, а овладение ими в комплексе: работники сразу же вводят полученные знания в практику, эффективно включаются в решение реальных задач Компании. Оценку корпоративных компетенций сотрудников проводят эксперты Корпоративного университета и дорожных Центров оценки, мониторинга персонала и молодежной политики по технологии «ассессмент-центр».

Работает система бизнес-образования ОАО «РЖД». Руководители проходят обучение в Корпоративном университете. Далее по итогам выходной оценки, а также с учетом прогресса в развитии, опыта и профессиональных знаний они могут быть зачислены в кадровый резерв, направлены на повышение квалификации и переподготовку, либо

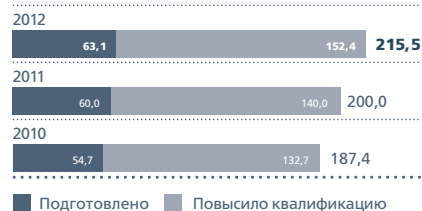
включены в индивидуальные образовательные программы с возможностью обучения в престижных бизнес-школах, в том числе за рубежом.

В соответствии с Программой подготовки, переподготовки и повышения квалификации рабочих кадров за 2012 год:

- подготовлено и обучено новым и вторым профессиям 63,1 тыс. человек (110 % от годового плана);
- повысили квалификацию 152,4 тыс. рабочих (112 % от годового плана), в том числе 25 тыс. человек повысили квалификационный разряд.

В технических школах и учебных центрах Компании в 2012 году обучились новым и вторым профессиям 46,5 тыс. человек (111 % от годового плана), повысили квалификацию 43,6 тыс. рабочих (104 % от годового плана).

ПОДГОТОВКА И ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ РАБОЧИХ КАДРОВ, ТЫС. ЧЕЛ.



■ Подготовлено ■ Повысило квалификацию

МОДЕЛЬ КОРПОРАТИВНЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ 5К+Л РАЗРАБОТАНА НА ОСНОВЕ ЦЕННОСТЕЙ БРЕНДА ОАО «РЖД»: «МАСТЕРСТВО», «ЦЕЛОСТНОСТЬ» И «ОБНОВЛЕНИЕ»

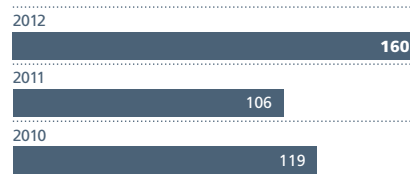
Ценность бренда	МАСТЕРСТВО	Компетентность Клиентоориентированность
	ЦЕЛОСТНОСТЬ	Корпоративность и ответственность Качество и безопасность
	ОБНОВЛЕНИЕ	Креативность и инновационность Лидерство

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЗАДАЧА КОМПАНИИ — ВНЕДРЕНИЕ ПРИНЦИПА НЕПРЕРЫВНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО И ЛИЧНОСТНОГО РАЗВИТИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ

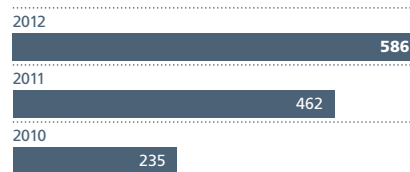
В 2012 году программы повышения квалификации прошли около 70 тыс. руководителей и специалистов ОАО «РЖД». По вопросам обучения руководителей Компания сотрудничает с ведущими образовательными учреждениями.

- На базе Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ программу «Корпоративное управление» прошли 42 человека — заместители начальников железных дорог и руководители региональных дирекций.
- Программу «Международная логистика и управление цепями поставок» на базе Центра международной логистики и управления цепями поставок Высшей школы менеджмента СПбГУ прошли 23 человека.
- Совместно со Стокгольмской школой экономики ОАО «РЖД» реализует модульную корпоративную образовательную программу Executive MBA. В 2012 году обучение закончила группа из 40 человек.
- Более 160 молодых руководителей закончили обучение по групповым программам переподготовки MBA и Executive MBA в российских и зарубежных бизнес-школах; шестеро молодых руководителей получили бизнес-образование за рубежом.
- Две группы руководителей служб управления персоналом филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» (60 человек) прошли повышение квалификации по программе «Практика управления человеческими ресурсами в России».
- Для руководителей и специалистов, связанных с международной деятельностью, обучающихся в бизнес-школах и находящихся в кадровом резерве на вышестоящие должности, были организованы программы по повышению уровня владения иностранными языками: 110 человек прошли очное обучение, 1 000 человек обучались дистанционно, 12 человек — в зарубежной языковой школе.
- Компания организует краткосрочные программы повышения квалификации с выездом в Германию, Францию, Великобританию, Финляндию, Чехию, Испанию, Корею, Китай, Норвегию, США. Программы, разработанные для специалистов различных направлений, в 2012 году прошли 586 человек.

ОБУЧЕНИЕ ПО ПРОГРАММАМ MBA В РОССИЙСКИХ БИЗНЕС-ШКОЛАХ, ЧЕЛ.



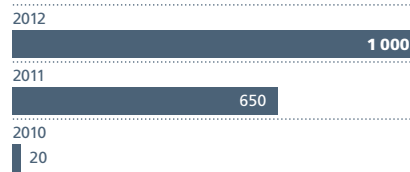
КРАТКОСРОЧНОЕ ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ С ВЫЕЗДОМ ЗА РУБЕЖ, ЧЕЛ.



ОЧНОЕ ОБУЧЕНИЕ АНГЛИЙСКОМУ, НЕМЕЦКОМУ И ФРАНЦУЗСКОМУ ЯЗЫКАМ НА БАЗЕ ENGLISH FIRST И МИИТ, ЧЕЛ.



ДИСТАНЦИОННОЕ ОБУЧЕНИЕ АНГЛИЙСКОМУ ЯЗЫКУ НА БАЗЕ ENGLISH FIRST, ЧЕЛ.



Корпоративный университет

Корпоративный университет ОАО «РЖД», открытый в 2010 году, стал ключевым элементом системы дополнительного корпоративного бизнес-образования.

В 2012 году различные образовательные программы в Корпоративном университете прошли 5 736 руководителей ОАО «РЖД», в том числе в филиалах университета — 746 руководителей.

Обязательная программа обучения рассчитана на 1,5 года. Помимо обязательной программы участники обучения могут обращаться с заявками в Корпоративный университет для более углубленного индивидуального развития тех или иных корпоративных компетенций.

Корпоративный университет не только обучает сотрудников ОАО «РЖД». Он разрабатывает новые эффективные технологии развития персонала, основанные на лучших мировых практиках. К стратегически важным направлениям этой работы относятся проекты в области оценки персонала, его обучения и развития, а также управления знаниями.

В 2012 году были отработаны подходы к реализации целевой бизнес-модели взаимодействия Университета с кадровым блоком — «Корпоративный университет как HR-партнер».

ОБУЧЕНО РУКОВОДИТЕЛЕЙ ГРУППЫ «РЖД», ЧЕЛ.



2012	5 736
2011	2 380
2010	1 572

Москва	4 990
Филиал в Самаре	443
Филиал в Санкт-Петербурге	303

КОРПОРАТИВНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ В 2012 ГОДУ:

- открыл филиалы в Санкт-Петербурге и Самаре;
- провел оценку уровня развития корпоративных компетенций 1 619 слушателей из числа номенклатуры президента ОАО «РЖД»;
- по целевой программе «Корпоративный лидер» обучил 1 540 руководителей номенклатуры президента ОАО «РЖД» и 1 723 руководителя номенклатуры начальников филиалов ОАО «РЖД»; 2 425 слушателей программы «Корпоративный лидер» приступили к реализации Индивидуальных планов развития (ИПР) в автоматизированной системе управления индивидуальным развитием;
- создал 38 дистанционных курсов, ориентированных на развитие корпоративных компетенций;
- организовал двухдневные программы индивидуального развития по личным запросам в ИПР для 220 слушателей;
- по запросам функциональных подразделений организовал специализированные программы обучения для 2 253 человек;
- реализовал первый внешний заказ от ГУП «Московский метрополитен» на обучение 132 руководителей.

Реализация коллективного договора



ОАО «РЖД» традиционно выполняет все обязательства, закрепленные в коллективном договоре, в том числе обязательства в отношении нормирования труда, рабочего времени и времени отдыха, оплаты труда, индексации зарплат в соответствии с ростом цен на товары и услуги. Помимо этого, Компания предоставляет сотрудникам и членам их семей дополнительные компенсации и льготы, в том числе в сфере трудовых отношений, улучшения условий труда. В 2012 году расходы на эти цели достигли 102 млрд руб.

Одна из новаций в текущем коллективном договоре — предоставление компенсируемого социального пакета. Он рассматривается как элемент индивидуального социального пакета и предоставляется с целью повышения привлекательности рабочих мест и мотивации работников к труду. В основу компенсируемого социального пакета положен «принцип кафетерия»: для сотрудника устанавливается лимит средств и перечень элементов, на которые он может израсходовать эти средства.

В 2012 году ОАО «РЖД» предоставило компенсируемый социальный пакет более чем 20 тыс. работников различных профессий (более 100) на всех железных дорогах и филиалах. Общая сумма пакета достигла 312 млн руб.

Проведенный анализ показал, что компенсируемый социальный пакет стал действенным методом снижения текучести кадров в подразделениях Компании.

СТРУКТУРА ВЫПЛАТ ПО РЕАЛИЗАЦИИ КОЛЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРА



НПФ «Благосостояние»	24 %
Расходы на охрану труда по всем источникам финансирования	16 %
Расходы на содержание НУЗов ОАО «РЖД»	12 %
Расходы на ДМС	7 %
Расходы на содержание НОУ (образовательные учреждения)	7 %
Выплата единовременного поощрения за добросовестный труд	5 %
Строительство технологического жилья в соответствии с инвестпрограммой	5 %
Выплаты ветеранам через БФ «Почет»	4 %
Проезд работников ОАО «РЖД» по личным надобностям	4 %
Иные расходы на проведение учебы, повышение квалификации работников	4 %
Отчисление Профсоюзу 0,5 % от ФОТ	3 %
Субсидирование ипотечных кредитов	3 %
Плата за подготовку, переподготовку работников	2 %
Расходы на содержание детских лагерей отдыха	1 %
Расходы на содержание объектов спорта	1 %
Расходы на содержание объектов культуры	1 %

Жилищная политика ОАО «РЖД»



ОАО «РЖД» располагает собственным жилым фондом в размере более чем 800 тыс. м² и предлагает поддержку работникам, нуждающимся в улучшении жилищных условий. Это один из способов обеспечения Компании трудовыми ресурсами и закрепления необходимых кадров.

800 тыс. м²

жилой фонд, принадлежащий
ОАО «РЖД» на 31 декабря 2012 года

13,4 тыс. жилых помещений

находится в собственности
ОАО «РЖД» на 31 декабря 2012 года

В ходе структурной реформы на железнодорожном транспорте, при образовании в 2003 году ОАО «РЖД», большая часть ведомственного жилья вместе с системой обслуживания была передана в муниципальную собственность. В ведении ОАО «РЖД» оставалось 1,2 млн м² жилых помещений, в основном общежитий.

В 2003–2012 годах ОАО «РЖД» инвестировало 26 906 млн руб. (без НДС) в формирование Жилищного фонда Компании (ЖФК), в том числе в 2012 году — 2 871 млн руб.

По состоянию на 31 декабря 2012 года ОАО «РЖД» располагает жилым фондом в размере свыше 800 тыс. м². Это порядка 10,2 тыс. квартир в многоквартирных жилых домах, 2,1 тыс. квартир в мало-квартирных жилых домах, 1,0 тыс. комнат в жилых домах типа общежитий и 53 номера в жилых домах гостиничного типа.

ВЫДАЧА СУБСИДИРУЕМЫХ ИПОТЕЧНЫХ КРЕДИТОВ И БЕЗВОЗМЕЗДНЫХ ССУД, ЧЕЛ.

2012	2 522
2011	2 514
2010	2 761

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖИЛОЙ ФОНД ОАО «РЖД», М²

2012	821,4
2011	771,7
2010	701,8

ИНВЕСТИЦИИ В ФОРМИРОВАНИЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО ЖИЛОГО ФОНДА ОАО «РЖД», МЛН РУБ.

2012	2 871
2011	3 325
2010	3 284

Хотя Компания несет расходы на строительство, приобретение и содержание жилья, развитие ЖФК выгодно: это один из самых эффективных способов обеспечения ОАО «РЖД» трудовыми ресурсами.

Жилые помещения предоставляются работникам основных профессий и должностей, обеспечивающим технологию перевозочного процесса, эксплуатацию вновь вводимых производственных мощностей, а также приглашенным и перемещенным

в рамках ротации кадров руководителям и специалистам — на период исполнения ими трудовых обязанностей по договорам найма.

Практически весь объем ЖФК по Адресной программе 2011–2013 годов (88,6 %) формируется в населенных пунктах, где рынок арендного жилья не развит, а в большинстве случаев вовсе отсутствует. Примерно половина жилых площадей строится или приобретается для сотрудников железных дорог Сибири и Дальнего Востока.

Структура ЖФК и система управления им в целом соответствует структуре Компании и целям ОАО «РЖД» в сфере жилищной политики. Система управления ЖФК позволила оптимизировать количество объектов жилищного фонда и обеспечить безубыточность его содержания.

СУБСИДИИ И ССУДЫ НА УЛУЧШЕНИЕ ЖИЛИЩНЫХ УСЛОВИЙ

В 2006–2012 годах почти 24,3 тыс. работников ОАО «РЖД» улучшили свои жилищные условия при финансовой поддержке ОАО «РЖД».

Работникам, нуждающимся в улучшении жилищных условий, Компания субсидирует большую часть затрат на уплату начисленных процентов по ипотечным кредитам: работники оплачивают только 4,5 % годовых, молодые специалисты — 2 %. Субсидируемые ипотечные кредиты за 2012 год получили более 2,4 тыс. работников.

Более тысячи молодых семей в связи с рождением детей получили от Компании безвозмездные субсидии для частичного погашения задолженности по ранее полученным ипотечным субсидируемым кредитам. Компания уделяет особое внимание многодетным семьям и одиноким родителям: они могут получить субсидию в размере 70 % стоимости жилого помещения.

4,0 млрд руб.

величина субсидируемых ипотечных кредитов

2,7 млрд руб.

общая сумма выданных субсидий

Молодежная политика



Сегодня каждый третий работник ОАО «РЖД» — представитель молодого поколения.

Мы предлагаем молодым специалистам широкие возможности профессионального, карьерного роста и личностного развития в одной из крупнейших и передовых компаний страны.

Сегодня в ОАО «РЖД» работают 269 тыс. молодых сотрудников. Почти 66 тыс. молодых людей замещают должности руководителей и специалистов (24,4 %).

Для привлечения и удержания молодых сотрудников — стратегического актива Компании — разработана целевая программа «Молодежь ОАО «РЖД»». За семь лет ее реализации число сотрудников моложе 30 лет в Компании выросло с 19,0% до 28,3 %.

Молодежь компании активно вовлекается в решение корпоративных задач. Так, участники корпоративного клуба «Команда 2030», объединяющего самых перспективных и инициативных молодых сотрудников, разрабатывают проекты различной сложности по ряду ключевых направлений деятельности Компании.

Молодые люди вовлекаются в решение корпоративных задач. Так, участники корпоративного клуба «Команда 2030», объединяющего самых перспективных и инициативных молодых сотрудников, разрабатывают проекты различной сложности по ряду ключевых направлений деятельности Компании.

Развитию инновационного мышления способствует конкурс молодежных инновационных проектов «Новое звено» (проводится с 2008 года). В 2012 году на конкурс представлено 1 488 проектов от 2 850 участников. За все время в конкурсе приняли участие 7 400 молодых работников. Из 3 400 представленных проектов более 200 получили организационную и финансовую поддержку руководства Компании. Авторы проектов-победителей прошли стажировки в ведущих железнодорожных компаниях Германии, Испании и Франции.

Компания активно развивает международное молодежное сотрудничество. В международной секции VI Слета молодежи ОАО «РЖД» приняли участие более 50 представителей молодежи железнодорожных администраций и компаний-производителей железнодорожной техники из 16 стран Европы и Азии.

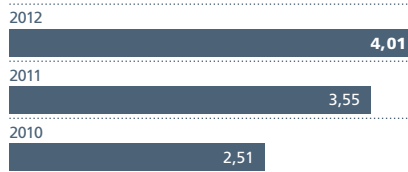
Подробнее о молодежной политике ОАО «РЖД» можно узнать в ежегодном информационном бюллетене, который публикуется на сайте www.rzd.ru.

Молодежные и оздоровительные программы

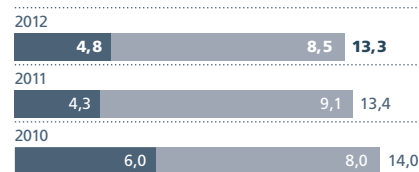
ЧИСЛО ДЕТЕЙ, ОТДОХНУВШИХ В ДЕТСКИХ ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫХ ЛАГЕРЯХ ДОРОЖНОГО ПОДЧИНЕНИЯ, ТЫС. ЧЕЛ.



КОМПЕНСАЦИЯ ЗАТРАТ НА ДЕТСКУЮ ОЗДОРОВИТЕЛЬНУЮ КАМПАНИЮ ОТ СУБЪЕКТОВ РФ, ТЫС. РУБ. НА ОДНОГО РЕБЕНКА



ЧИСЛО ДЕТЕЙ, ОЗДОРОВЛЕННЫХ НА ЧЕРНОМОРСКОМ ПОБЕРЕЖЬЕ, ТЫС. ЧЕЛ.



■ Количество оздоровленных детей на Черноморском побережье в здравницах ОАО «РЖД»
■ Количество оздоровленных детей на Черноморском побережье в сторонних здравницах

Компания стремится популяризировать занятия физической культурой и спортом среди своих работников, пропагандирует здоровый образ жизни как часть корпоративной культуры. Поддержка известного футбольного клуба «Локомотив» — лишь часть этой работы.

В 2012 году были организованы и проведены следующие корпоративные социальные проекты:

- для детей работников ОАО «РЖД» — летний корпоративный лагерь «Дороги будущего» и программа «Путь твоей безопасности»;
- для подростков, выбирающих будущую профессию, — программа «Открытые двери компании»;
- для студентов и молодежи — проект «Сеть ЗД: Дорога, Дом, Дружба»;
- для семейного отдыха и оздоровления — программа «Семейный альбом».

В настоящее время на объектах культуры ОАО «РЖД» функционирует почти 1,5 тыс. клубных формирований, в работе которых принимают участие более 43 тыс. человек, из которых почти 26 тыс. — железнодорожники и члены их семей.

Особое внимание уделяется оздоровлению детей. В минувшем году 73,0 тыс. детей работников ОАО «РЖД» отдохнули в оздоровительных учреждениях Компании, в том числе 13,3 тыс. детей — на Черноморском побережье России. Для 8,5 тыс. детей был организован отдых в сторонних здравницах. Свыше 48,8 тыс.

детей побывали в 65 детских оздоровительных лагерях ОАО «РЖД».

Для работы с детьми во время отдыха привлекаются специалисты-воспитатели (более 6,0 тыс. человек) и медицинские работники (716 человек).

Расходы ОАО «РЖД» на детскую оздоровительную кампанию частично компенсируют региональные бюджеты. В 2012 году была получена компенсация в размере 158,4 млн руб.

19,9 тыс. человек

в 2012 году стали участниками корпоративных социальных проектов

48,8 тыс. детей

побывали в 65 детских оздоровительных лагерях ОАО «РЖД» в 2012 году

158,4 млн руб.

компенсация за счет региональных бюджетов расходной части ОАО «РЖД» на детскую оздоровительную программу в 2012 году

Корпоративная пенсионная система



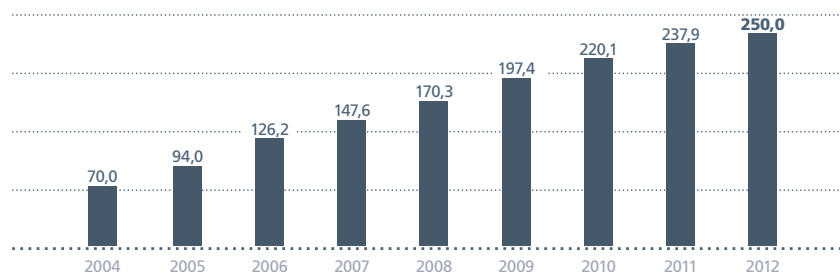
Негосударственное пенсионное обеспечение — один из важнейших элементов социального пакета в ОАО «РЖД»: работники Компании получают возможность обеспечить желаемый уровень жизни после выхода на пенсию.

К концу 2012 года число участников-вкладчиков корпоративного пенсионного фонда «Благосостояние» превысило 654 тыс. человек. Возможностями дополнительного пенсионного обеспечения воспользовались 70 % работников ОАО «РЖД».

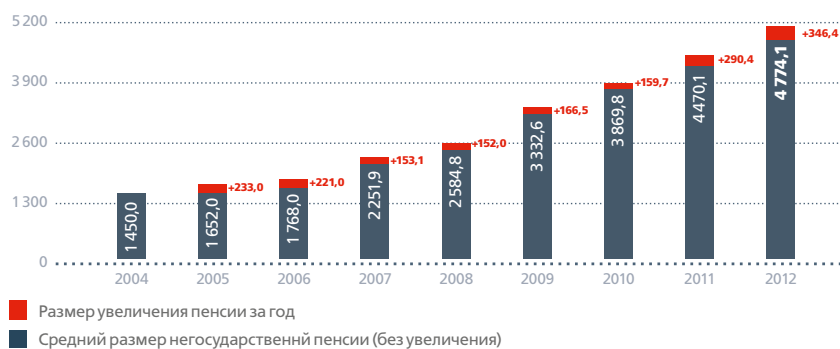
ЧИСЛО УЧАСТНИКОВ-ВКЛАДЧИКОВ ПЕНСИОННОГО ФОНДА, ЧЕЛ.



ЧИСЛО ЛЮДЕЙ, ПОЛУЧАЮЩИХ ПЕНСИЮ, ЧЕЛ.



СРЕДНИЙ РАЗМЕР ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ПЕНСИИ, РУБ.



Благотворительность



Благотворительная деятельность Компании ведется, как осуществляемая самостоятельно через постоянно действующие комиссии по оказанию помощи по обращениям различных некоммерческих организаций и граждан, так и посредством специализированных фондов. Через эти структуры действительно оказывается широкий спектр благотворительной помощи самым различным слоям населения и организациям.

Ежегодно руководство Компании определяет и утверждает План благотворительной деятельности на год.

В своей повседневной деятельности Компания большое внимание уделяет вопросам оказания благотворительной помощи своим работникам, ветеранам и членам их семей при необходимости оказания им экстренной медицинской помощи на проведение дорогостоящего лечения, решение вопросов социальной поддержки, в том числе на улучшение жилищных условий. Объем средств, выделенных по данному направлению в 2012 году, составил 322 млн руб.

Для более эффективной организации благотворительной деятельности и привлечения дополнительных источников ее финансирования был создан Благотворительный фонд «Транссоюз», призванный консолидировать финансовые возможности и благотворительные усилия ОАО «РЖД» и его дочерних обществ, для реализации благотворительных проектов, имеющих общероссийское значение, или признанных крупными отраслевыми проектами.

В 2012 году Компания совместно с БФ «Транссоюз» приняла участие в таких широкомасштабных целевых благотворительных проектах, как:

- воссоздание Агатовых комнат в государственном музее-заповеднике «Царское село», общий объем финансирования работ до 2013 года включительно составит более 270 млн руб., доля ОАО «РЖД» в 2012 году составила 59 млн руб.;
- осуществление и финансирование дорогостоящего лечения, забота о детях, попавших в трудную жизненную ситуацию, помощь детскому хоспису, а также поддержка деятельности благотворительного фонда социальной помощи детям «Расправь крылья!» на общую сумму более 100 млн руб., доля ОАО «РЖД» в 2012 году составила 39 млн руб.

Термины и определения

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.

ISO 14000 – международный стандарт по созданию системы экологического менеджмента, представляет собой семейство стандартов, связанных с окружающей средой, которое существует, чтобы помочь организациям свести к минимуму негативное влияние деятельности организации на окружающую среду, соблюдать применимые законы, правила и другие экологически ориентированные требования, постоянно совершенствоваться в приведенном выше.

OHSAS 18001 – серия стандартов, содержащих требования и руководящие указания к разработке и внедрению систем менеджмента профессиональной безопасности и охраны труда (СМПБиОТ), применение которых обеспечивает возможность организации управлять рисками в системе менеджмента и повышать эффективность ее функционирования.

RAB (Regulatory Asset Base) или регулируемая база задействованного капитала – величина, устанавливаемая в целях регулирования тарифов, отражающая рыночную стоимость активов компании с учетом их физического износа.

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 «Казакстан темир жолы» (КТЖ) – Национальная компания «Казахстанские железные дороги».

ГО «Белорусская железная дорога» (БЖД) – Государственное объединение «Белорусская железная дорога».

АО «УБЖД» – Улан-Баторская железная дорога.

Грузооборот транспорта – объем работы транспорта по перевозкам грузов. Единицей измерения является тонно-километр. Исчисляется суммированием произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах.

ДЗО – дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД».

ДФЭ – двадцатифутовый эквивалент (англ. TEU—twenty equivalent unit) – условная единица измерения количественной стороны транспортных потоков, пропускной способности контейнерных терминалов или вместимости грузовых транспортных средств. Эквивалентна размерам ISO-контейнера длиной 20 футов (6,1 м).

Единое экономическое пространство (ЕЭП) – экономическая и политическая интеграция трех государств СНГ: России, Казахстана и Беларуси.

Единый сетевой технологический процесс (ЕСТП) – документ, направленный на организацию и управление процессом железнодорожных перевозок в условиях множественности операторов. Предусматривает согласованное с операторами размещение и перемещение порожних вагонов на основе месячного планирования перевозок и параметров эффективного использования инфраструктуры.

Интермодальная перевозка – это последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же транспортной единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта.

КВТ ЕЭК ООН – Комитет по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии.

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.

МГН – маломобильные группы населения.

Международный союз железных дорог (МСЖД) – (англ. The UIC or International Union of Railways, фр. Union Internationale des Chemins de fer) – международная организация, объединяющая национальные железнодорожные компании с целью совместного решения задач в области развития железнодорожного транспорта.

Объединенная транспортная логистическая компания (ОТЛК) – совместный проект ОАО «РЖД», Белорусской железной дороги и АО «НК «Казакстан темир жолы» по созданию единого логистического оператора.

Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) – международная организация, целями деятельности которой является развитие международных грузовых и пассажирских перевозок, создание единого железнодорожного транспортного пространства в Евроазиатском регионе, повышение конкурентоспособности трансконтинентальных железнодорожных направлений, а также содействие техническому прогрессу и научно-техническому сотрудничеству в области железнодорожного транспорта.

Парк ВСП – привлеченный ОАО «РЖД» парк полувагонов, взятый в аренду у ОАО «ФГК» на основании договора от 26 января 2012 года «О привлечении в аренду полувагонов» (парк ВСП) и постановления Правительства Российской Федерации № 1051 «О порядке привлечения открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» железнодорожного подвижного состава для перевозок грузов и об установлении особого порядка ценообразования на перевозки грузов в указанном подвижном составе». Правовой статус парка ВСП аналогичен правовому статусу парка перевозчика (общий парк), но с учетом особенностей тарифного регулирования, установленных приказом ФСТ России от 27 декабря 2011 года № 444–т/4.

Пассажирооборот транспорта – объем работы транспорта по перевозкам пассажиров. Единицей измерения является пассажиро-километр. Определяется суммированием произведений числа пассажиров по каждой позиции перевозки на расстояние.

Первая грузовая компания (ОАО «ПГК») – крупнейший оператор грузовых железнодорожных перевозок в России.

Перевозки (отправление) пассажиров – объем выполненной работы по перевозкам пассажиров. Определяется по числу проездных билетов, проданных и выданных бесплатно в данном отчетном периоде с учетом приходящихся на этот период пассажиропоездов, совершенных по групповым билетам, грузовым документам, по абонементным и другим билетам.

Погрузка (отправление грузов) – масса грузов в тоннах, принятых к перевозке по сети железных дорог. Величина показателя исчисляется как сумма всех отправок, принятых в отчетном периоде к перевозке на территории страны непосредственно от грузоотправителей, с других видов транспорта для продолжения перевозки и от иностранных железных дорог.

Федеральная грузовая компания (ОАО «ФГК») (до 13.11.2012 г. – Открытое акционерное общество «Вторая грузовая компания», ОАО «ВГК») – дочернее общество ОАО «РЖД» – создано в соответствии с решением совета директоров ОАО «РЖД» 26 августа 2010 года и является одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России.

Федеральная пассажирская компания (ОАО «ФПК») – дочерняя компания ОАО «РЖД», предоставляющая услуги по перевозке пассажиров и груза багажа железнодорожным транспортом в дальнем сообщении.

ППК – пригородные пассажирские компании.

РКЦУ – региональные центры корпоративного управления.

Система менеджмента безопасности движения (СМБД) – система менеджмента для руководства и управления организацией ОАО «РЖД» применительно к безопасности движения.

Техническое обслуживание и ремонт (ТОиР, ТОРО – техническое обслуживание и ремонтное обеспечение) – комплекс операций по поддержанию работоспособности или исправности производственного оборудования при использовании по назначению, ожидании, хранении и транспортировке.

ТПУ – транспортно-пересадочный узел.

ТС – Таможенный союз Российской Федерации, Республики Казахстан, Республики Беларусь.

ФСТ, ФСТ России – Федеральная служба по тарифам. Федеральный орган исполнительной власти по регулированию естественных монополий; осуществляет государственное регулирование цен (тарифов), в частности, на железнодорожном транспорте в соответствии с законодательством Российской Федерации.

ЦИМ – Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов.

СМГС – Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении.

Накладная ЦИМ/СМГС – унифицированная железнодорожная накладная.

ЦСМ – центр содействия мобильности.

ЭСКАТО ООН – Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана.

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 2012 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 2012 году с отражением динамики происходящих в Компании процессов.

Настоящий отчет удовлетворяет требованиям следующих стандартов и нормативных документов:

- Федеральный закон «Об акционерных обществах»;
- Приказ Росимущества от 26.07.2005 г. № 228 «Об упорядочении деятельности Федерального агентства по управлению федеральным имуществом в сфере корпоративного управления» (с рекомендациями для формирования позиции Российской Федерации по вопросу утверждения годового отчета открытого акционерного общества, акции которого находятся в собственности Российской Федерации);
- Постановление ФКЦБ от 31.05.2002 г. № 17/пс «Об утверждении положения о дополнительных требованиях к порядку подготовки, созыва и проведения общего собрания акционеров»;
- Распоряжение ФКЦБ от 04.04.2002 г. № 421/п «О рекомендации к применению кодекса корпоративного поведения».

Данный отчет представляет собой обзор состояния и результатов деятельности ОАО «РЖД» за год, закончившийся 31 декабря 2012 года, а также важнейших тенденций, которые могут влиять на будущие результаты его деятельности.

В контексте настоящего документа слова «Общество», «Компания», местоимение «мы» и его различные формы означают ОАО «РЖД».

Данный отчет содержит заявления прогноз-ного характера, которые отражают ожидания руководства Компании.

Прогнозные заявления не основываются на фактических обстоятельствах и включают все заявления в отношении намерений, мнений или текущих ожиданий Компании в отношении результатов своей деятельности, финансового положения, ликвидности, перспектив роста, стратегии и отрасли промышленности, в которой работает ОАО «РЖД». По своей природе для таких прогнозных заявлений характерно наличие рисков и факторов неопределенности, поскольку они относятся к событиям и зависят от обстоятельств, которые могут не произойти в будущем.

Такие термины, как «предполагать», «считать», «ожидать», «прогнозировать», «намереваться», «планировать», «проект», «рассматривать», «могло бы», наряду с другими похожими или аналогичными выражениями, а также данные с отрицанием обычно указывают на прогнозный характер заявления. Данные предположения содержат риски и неопределенности, предвидимые либо не предвидимые Компанией. Таким образом, будущие результаты деятельности могут отличаться от текущих ожиданий и пользователи данной информации не должны основывать свои предположения исключительно на представленной в Годовом отчете информации. Помимо официальной информации о деятельности ОАО «РЖД», в настоящем Годовом отчете содержится информация, полученная от третьих лиц. Эта информация была получена из источников, которые, по мнению ОАО «РЖД», являются надежными. Тем не менее мы не гарантируем точности данной информации, которая может быть сокращенной или неполной. ОАО «РЖД» не дает никаких гарантий в отношении того, что фактические результаты, масштабы или показатели ее деятельности или отрасли, в которой Компания ведет свою деятельность, будут соответствовать результатам, масштабам или показателям деятельности, явно выраженным или подразумеваемым в любых заявлениях прогнозного характера, содержащихся в настоящем Годовом отчете или где-либо еще. ОАО «РЖД» не несет ответственности за любые убытки, которые могут возникнуть у какого-либо лица в связи с тем, что такое лицо полагалось на заявления прогнозного характера. За исключением случаев, прямо предусмотренных применимым законодательством, Компания не принимает на себя обязательств по распространению или публикации любых обновлений или изменений в заявлениях прогнозного характера, отражающих любые изменения в ожиданиях или новую информацию, а также последующие события, условия или обстоятельства.

Контактная информация

ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС

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

ПОЧТОВЫЙ АДРЕС

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

КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН

+7 (499) 262-99-01

ФАКС

+7 (499) 262-90-95

АДРЕС ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЫ

rzd@rzd.ru

Департамент корпоративных финансов ОАО «РЖД»

КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН

+7 (499) 262-56-49

ФАКС

+7 (499) 260-01-86

АДРЕС ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЫ

secreatarcf@center.rzd.ru

Пресс-служба ОАО «РЖД»

КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН

+7 (499) 262-66-70 (только для СМИ)

АДРЕС ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЫ

pr@center.rzd.ru



МПК
Продукция
сертифицирована по стандарту FSC
FSC® C108741

Наличие логотипа FSC означает, что бумага, на которой напечатан этот отчет, происходит из лесов, где ведется ответственное лесное хозяйство.