



ОАО «Российские железные дороги»

Облигации серий 04,05,06,07

Инвестиционный меморандум

Октябрь 2005



## Ограничение ответственности

Настоящий инвестиционный меморандум (далее – «Инвестиционный меморандум») предоставляется исключительно в информационных целях и не является составной частью документов, подлежащих предоставлению в Федеральную службу по финансовым рынкам, в какие-либо иные государственные органы Российской Федерации или какого-либо иностранного государства в связи с регистрацией облигаций, описанных в настоящем документе (далее – «Облигации»).

Настоящий Инвестиционный меморандум является информационным документом, позволяющим потенциальным инвесторам, кроме получения основной информации об условиях выпуска и размещения Облигаций, получить информацию об Эмитенте сверх минимального объема, раскрытие которого обязательно в соответствии с требованиями российского законодательства при выпуске облигаций, а также оценить риски, связанные с приобретением Облигаций. Полностью условия выпуска и размещения Облигаций каждой серии содержатся в решении о выпуске и проспекте эмиссии ценных бумаг, которые подлежат регистрации Федеральной службой по финансовым рынкам. Каждому потенциальному инвестору рекомендуется ознакомиться с Решением о выпуске и Проспектом Облигаций.

Настоящий Инвестиционный меморандум не является предложением о продаже или предложением о покупке Облигаций какому-либо лицу либо лицам, либо неопределенному кругу лиц. Настоящий Инвестиционный меморандум не является рекламой Облигаций, продажи или покупки Облигаций.

Ни Федеральная служба по финансовым рынкам, ни какой-либо иной государственный орган Российской Федерации или какого-либо иного государства не давал никаких рекомендаций, замечаний или комментариев по поводу приобретения Облигаций. Более того, никакие вышеуказанные органы не рассматривали настоящий документ, не оценивали его содержание, не подтверждали и не определяли его адекватность или точность.

Инвестиционный меморандум составлен на основании информации, представленной Эмитентом. Ни Организаторы, ни какое-либо иное лицо, причастное к подготовке, выпуску и/или размещению Облигаций, не проводили проверку точности и полноты информации, содержащейся в Инвестиционном меморандуме, и не принимают на себя никакой ответственности в отношении объективности, точности и/или полноты всей и любой информации, содержащейся в Инвестиционном меморандуме.

Инвестиционный меморандум и любые документы, прилагаемые к нему или передаваемые вместе с ним, не следует рассматривать как рекомендацию Организаторов или какого-либо иного лица, причастного к подготовке, выпуску и/или размещению Облигаций, по приобретению Облигаций. Любое лицо, принявшее настоящий Инвестиционный меморандум, подтверждает, что такое лицо не полагалось на Организаторов или какое-либо иное лицо, причастное к подготовке, выпуску и/или размещению Облигаций, в вопросе относительно полноты и точности Инвестиционного меморандума и решения о приобретении Облигаций. Каждое лицо, принявшее настоящий Инвестиционный меморандум, и/или принимающее решение относительно приобретения Облигаций, должно самостоятельно определить для себя значимость информации, содержащейся в Инвестиционном меморандуме, провести свой собственный анализ финансового положения Эмитента и основных условий выпуска и размещения Облигаций на основе информации содержащейся в Решении о

выпуске и Проспекте Облигаций, опираться на самостоятельные исследования и иные проверки, которые сочтет необходимым провести.

Выполненный в настоящем Инвестиционном меморандуме, если выполнен, пересчет из одних единиц в другие или из одной валюты в другую произведен исключительно для удобства потенциального инвестора. Ни Эмитент, ни Организаторы, ни какое-либо иное лицо, причастное к подготовке, выпуску и/или размещению Облигаций, не делает заявлений о том, что указанные в настоящем Инвестиционном меморандуме пересчитываемые суммы могли или могут в действительности быть пересчитаны по какому-либо определенному курсу или вообще могли или могут в действительности быть пересчитаны на какую-либо дату или период.

Ничто в настоящем Инвестиционном меморандуме, равно как и сам факт его получения, не означает и не свидетельствует о наличии у Организаторов или какого-либо иного лица, причастного к подготовке, выпуску и/или размещению Облигаций, обязательств по анализу финансовой и/или другой информации об Эмитенте или Облигациях, и/или предоставлению дополнительной информации, и/или обновлению информации, содержащейся в настоящем Инвестиционном меморандуме. Сотрудники Организаторов или какого-либо иного лица, причастного к подготовке, выпуску и/или размещению Облигаций, не уполномочены предоставлять информацию, относящуюся к Эмитенту и/или Облигациям, не содержащуюся в настоящем Инвестиционным меморандуме.

## Оглавление

ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ .....	2
ОГЛАВЛЕНИЕ.....	4
Серия 04. Облигационный выпуск на 1,5 года.....	5
Серия 05. Облигационный выпуск на 3 года.....	6
Серия 06. Облигационный выпуск на 5 лет.....	7
Серия 07. Облигационный выпуск на 7 лет.....	8
ОПИСАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ.....	9
Грузовые перевозки .....	10
Подвижной состав .....	12
Конкуренция .....	13
Пассажирские перевозки .....	15
ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ТАРИФЫ.....	17
Тарифная политика.....	17
Принципы ценообразования.....	18
Структура тарифа .....	19
Регулирование тарифов на грузовые перевозки.....	20
Регулирование тарифов на пассажирские перевозки .....	21
Тарифы на международные перевозки .....	22
ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» .....	23
История .....	23
Структура бизнеса .....	25
Производственная инфраструктура .....	26
Подвижной состав .....	27
Органы и структура управления.....	31
Корпоративная структура.....	38
Корпоративное управление.....	43
Лицензии .....	44
Операционная деятельность .....	45
Доходы.....	45
Расходы .....	51
Особенности налогообложения .....	54
Анализ Финансово-хозяйственной деятельности .....	55
Долговая нагрузка.....	57
КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ .....	59
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ РЕФОРМА .....	64
НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ .....	67
Налогообложение юридических лиц.....	67
Налогообложение физических лиц .....	69
НДС .....	71
РИСКИ .....	72
Риски государственного регулирования отрасли.....	72
Рыночные (отраслевые) риски .....	72
Социальные риски .....	74
Технологические риски.....	74
Страновые и региональные риски .....	75
Финансовые риски .....	75

## Информация о займе

Программа облигационных заимствований ОАО «Российские железные дороги» представляет собой четыре облигационных выпуска: три выпуска по 10 млрд. руб. каждый и один выпуск на 5 млрд. руб. со сроками обращения 1,5 года (546 дней), 3 года (1 092 дня), 5 лет (1 820 дней) и 7 лет (2548 дней) соответственно.

Данная структура заимствований позволяет инвесторам сформировать полноценный инвестиционный портфель облигаций с различной срочностью активов, позволяющий снизить чувствительность портфеля облигаций к изменению процентных ставок и повысить гибкость управления облигациями эмитента.

## Основные параметры займа

### - Серия 04. Облигационный выпуск на 1,5 года

Тип ценной бумаги	Неконвертируемые документарные процентные облигации на предъявителя серии 04 с обязательным централизованным хранением
Объем эмиссии	10 000 000 000 (десять миллиардов) рублей
Дата размещения	Определяется эмитентом
Способ размещения	Открытая подписка
Срок обращения	546 дней
Номинал	1 000 (Одна тысяча) рублей
Цена размещения	100% от номинала
Процентная ставка по купонам	Процентная ставка по первому купону определяется на конкурсе в первый день размещения. Процентные ставки по остальным купонам равны процентной ставке по первому купону.
Продолжительность купонного периода	182 дня
Торговая площадка	ЗАО «Фондовая биржа ММВБ»
Депозитарий	НП «Национальный депозитарный центр»
Организаторы выпуска	«КИТ Финанс Инвестиционный банк» (ОАО) КБ «Дж. П. Морган Банк Интернэшнл» (ООО)
Платежный агент	ОАО «ТрансКредитБанк»

**- Серия 05. Облигационный выпуск на 3 года**

<b>Тип ценной бумаги</b>	Неконвертируемые документарные процентные облигации на предъявителя серии 05 с обязательным централизованным хранением
<b>Объем эмиссии</b>	10 000 000 000 (десять миллиардов) рублей
<b>Дата размещения</b>	Определяется эмитентом
<b>Способ размещения</b>	Открытая подписка
<b>Срок обращения</b>	1092 дня
<b>Номинал</b>	1 000 (Одна тысяча) рублей
<b>Цена размещения</b>	100% от номинала
<b>Процентная ставка по купонам</b>	Процентная ставка по первому купону определяется на конкурсе в первый день размещения. Процентные ставки по остальным купонам равны процентной ставке по первому купону.
<b>Продолжительность купонного периода</b>	182 дня
<b>Торговая площадка</b>	ЗАО «Фондовая биржа ММВБ»
<b>Депозитарий</b>	НП «Национальный депозитарный центр»
<b>Организаторы выпуска</b>	«КИТ Финанс Инвестиционный банк» (ОАО) КБ «Дж. П. Морган Банк Интернэшнл» (ООО)
<b>Платежный агент</b>	ОАО «ТрансКредитБанк»

**- Серия 06. Облигационный выпуск на 5 лет**

<b>Тип ценной бумаги</b>	Неконвертируемые документарные процентные облигации на предъявителя серии 06 с обязательным централизованным хранением
<b>Объем эмиссии</b>	10 000 000 000 (десять миллиардов) рублей
<b>Дата размещения</b>	Определяется эмитентом
<b>Способ размещения</b>	Открытая подписка
<b>Срок обращения</b>	1820 дней
<b>Номинал</b>	1 000 (Одна тысяча) рублей
<b>Цена размещения</b>	100% от номинала
<b>Процентная ставка по купонам</b>	Процентная ставка по первому купону определяется на конкурсе в первый день размещения. Процентные ставки по остальным купонам равны процентной ставке по первому купону.
<b>Продолжительность купонного периода</b>	182 дня
<b>Торговая площадка</b>	ЗАО «Фондовая биржа ММВБ»
<b>Депозитарий</b>	НП «Национальный депозитарный центр»
<b>Организаторы выпуска</b>	«КИТ Финанс Инвестиционный банк» (ОАО) КБ «Дж. П. Морган Банк Интернэшнл» (ООО)
<b>Платежный агент</b>	ОАО «ТрансКредитБанк»

**- Серия 07. Облигационный выпуск на 7 лет**

Тип ценной бумаги	Неконвертируемые документарные процентные облигации на предъявителя серии 07 с обязательным централизованным хранением
Объем эмиссии	5 000 000 000 (пять миллиардов) рублей
Дата размещения	Определяется эмитентом
Способ размещения	Открытая подписка
Срок обращения	2548 дней
Номинал	1 000 (Одна тысяча) рублей
Цена размещения	100% от номинала
Процентная ставка по купонам	Процентная ставка по первому купону определяется на конкурсе в первый день размещения. Процентные ставки по остальным купонам равны процентной ставке по первому купону.
Продолжительность купонного периода	182 дня
Торговая площадка	ЗАО «Фондовая биржа ММВБ»
Депозитарий	НП «Национальный депозитарный центр»
Организаторы выпуска	«КИТ Финанс Инвестиционный банк» (ОАО) КБ «Дж. П. Морган Банк Интернэшнл» (ООО)
Платежный агент	ОАО «ТрансКредитБанк»

**Рейтинги ОАО «РЖД»**

Standard&Poor`s	<b>BBB-</b> /Стабильный (Международная шкала)  ruAA+(Национальная шкала, Россия)
Moody`s	<b>Baa2</b> /Стабильный (Международная шкала в иностранной валюте)
Fitch	<b>BBB</b> /Стабильный (Международная шкала)  AAA(rus)/Стабильный (Национальная шкала, Россия)

По состоянию на 01.11.2005

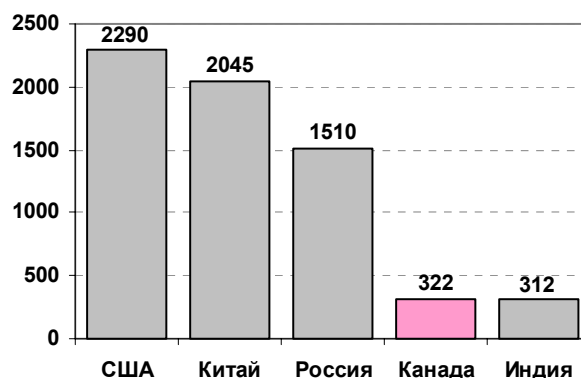
## Описание железнодорожной отрасли России

Территориальные особенности России во многом предопределили успешное развитие отрасли железнодорожных перевозок. Являясь связующим звеном между Европой и Азией, железнодорожный транспорт играет колоссальную роль в транспортной системе России. Эксплуатационная длина российских дорог составляет 85,5 тыс. км, уступая по этому показателю лишь США, протяженность электрифицированных линий равна 42 тыс. км. В настоящее время на долю железных дорог приходится около 35% пассажирских и около 40% грузовых перевозок в России. Привлекательность железных дорог у населения и предприятий можно объяснить возможностью перевозок на дальние расстояния по относительно невысоким ценам.

Особенность железных дорог в России состоит в том, что она монополизирована государственной компанией ОАО «Российские железные дороги». ОАО «РЖД» является не только основным поставщиком услуг по железнодорожным перевозкам, но и собственником крупнейшего подвижного состава, всего железнодорожного полотна и инфраструктуры в стране.

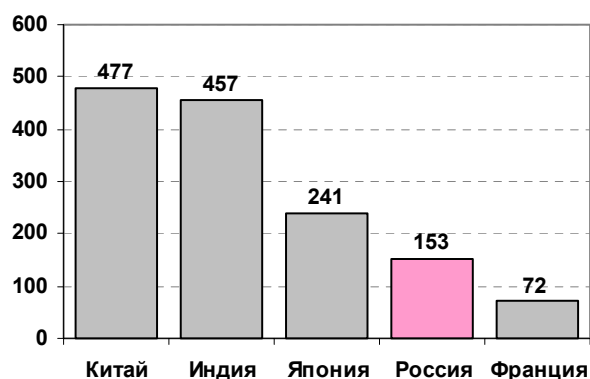
Профильные направления деятельности компании состоят в предоставлении услуг по обслуживанию и осуществлению пассажирских и грузовых перевозок.

Грузооборот крупнейших стран, млрд. т.-км.



Источник: ОАО «РЖД»

Пассажирооборот крупнейших стран, млрд. пасс.-км.



Источник: ОАО «РЖД»

## Грузовые перевозки

Общий грузооборот компании в 2004г. составил 1,8 млрд. тонн. Ключевым фактором роста грузооборота является интеграция России в мировую транспортную систему. 25% перевозок приходится на Европу, 70% на страны Центральной Азии и 5% на среднеазиатский регион. Доходы ОАО «РЖД» по данному направлению в 2004г. выросли на 27,3% и составили 529,5 млрд. руб.

### Операционные показатели, 2002-2004гг.

Показатель	2003	2004	2005П
Общий грузовой тоннаж, млн. тонн	1 665	1 797	1 805
Среднее перевозочное расстояние, км.	1301	1333	1341
Общая выручка от грузовых перевозок, млрд. руб.	416	529,5	579
Выручка за 1 тонну перевезенного груза на 1 км., руб.	0,25	0,26	0,32
Количество локомотивов, шт.	17 329	17 176	17 150
Количество вагонов, шт.	633 072	622 700	621 800

Источник: ОАО «РЖД»

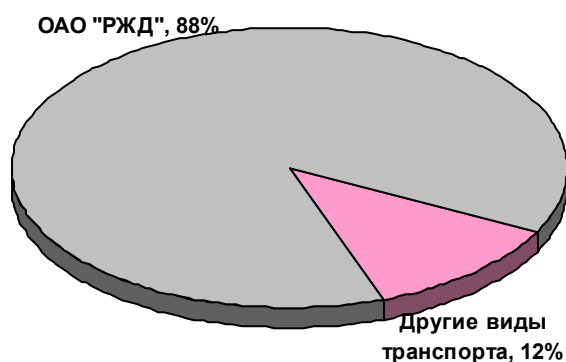
В силу географических особенностей России железнодорожный транспорт общего пользования остается ведущим звеном транспортной системы России. В долгосрочной перспективе железнодорожные перевозки останутся самым экономически эффективным способом транспортировки значительных по объемам стабильных потоков массовых грузов, доставляемых на средние и дальние расстояния. Железная дорога остается одним из крупнейших перевозчиков грузов (88% от общего показателя грузовых перевозок, исключая нефть).

Рост грузовых железнодорожных перевозок в значительной мере обусловлен повышением спроса на перевозку нефти, нефтепродуктов, черных металлов и каменного угля. Тем не менее, основные объемы грузооборота приходятся на трубопровод. Однако он используется исключительно для транспортировки нефти и газа. На данный момент пропускные способности трубопровода задействованы практически на 100%.

Железная дорога проигрывает автоперевозчикам при перевозках на малые расстояния и при перевозках малогабаритных грузов. Средняя дальность автомобильных грузоперевозок составляет 30-60 км, (доставка продукции конечным потребителям), что экономически неэффективно для железнодорожного транспорта.

Такие факторы как неразвитость сети автомобильных дорог и дальние расстояния определяют основное преимущество грузовых железнодорожных перевозок перед другими видами транспорта – способность транспортировки больших объемов любых грузов на дальние расстояния (средняя дальность перевозки груза посредством железной дороги составляет 1300 км.).

### Рынок грузовых перевозок без учета транспортировки нефти, %



Источник: ОАО «РЖД»

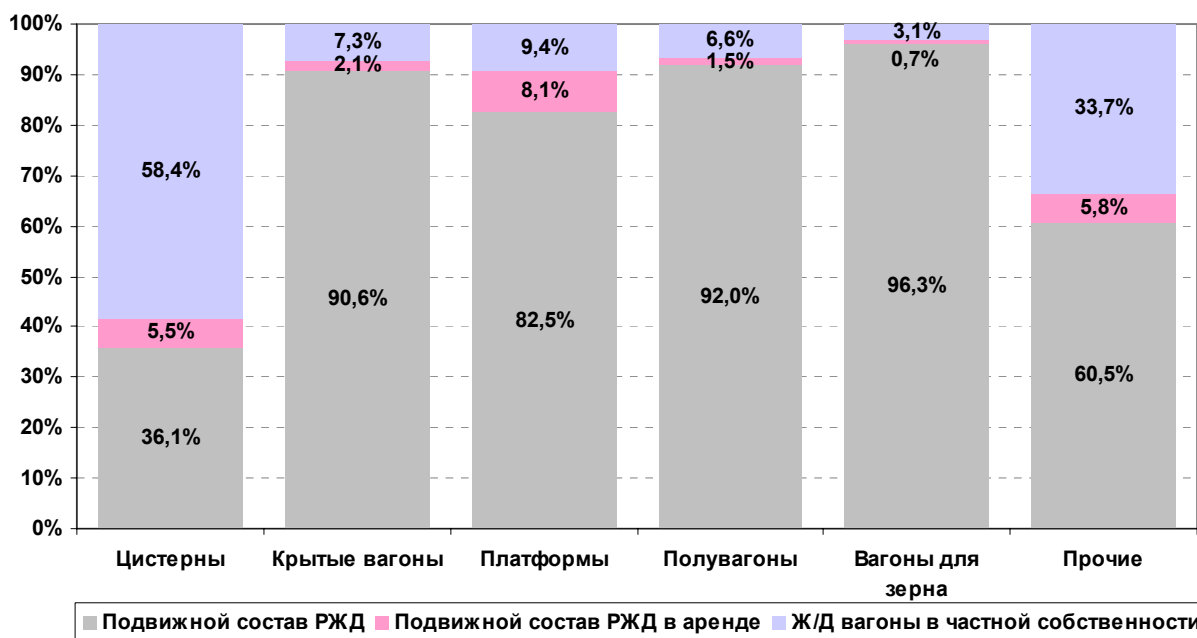
Водный и авиатранспорт используется по большей части для перевозок негабаритных грузов в другие регионы мира.

Постоянно увеличивающийся грузооборот связан не только с ростом транспортировкой нефти и нефтепродуктов, но и с увеличением в общем грузообороте доли продукции из других промышленных отраслей.

## Подвижной состав

Совокупный парк грузовых вагонов России достигает 900 тыс. вагонов, из которых около 230 тыс. шт. находятся в частной собственности либо арендовано у ОАО «РЖД». Большую часть вагонов, находящихся в частной собственности, составляют цистерны для перевозки топлива.

Распределение подвижного состава России в разрезе собственников



Источник: ОАО «РЖД»

Число владельцев подвижного состава в России превышает 2400 компаний. При этом более 50% собственников владеют менее 20 единицами вагонов, хотя, на данную группу приходится не более чем 10 тыс. единиц техники. Около 2% собственников составляют компании, эксплуатирующие более 1000 единиц вагонов каждая. Практически все участники этой группы находятся в собственности у крупных сырьевых промышленных групп, таких как Северстальтранс, Юкос, Лукойл, и т.д. В последнее время увеличилась активность независимых операторов, частично покрывающих потребности сырьевых компаний, но им не принадлежащих.

## Конкуренция

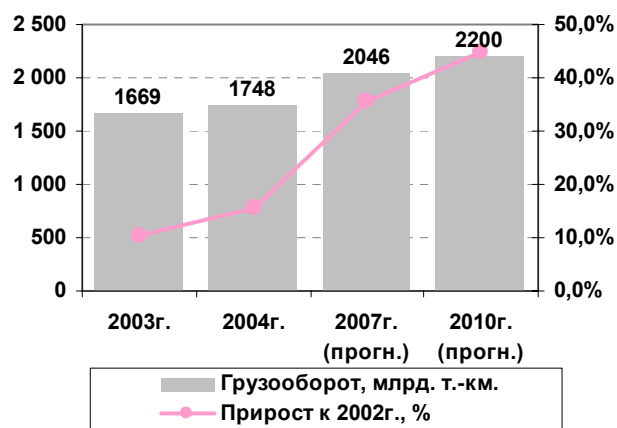
Российский рынок независимых компаний-операторов достаточно молод.

В 90-х годах прошлого века начали появляться первые частные экспедиторские компании. Во второй половине 90-х из-за ужесточившейся конкуренции экспедиторские компании начали концентрироваться на увеличении ассортимента предоставляемых услуг: организации смешанных и комбинированных перевозок, внедрению новых

стандартов и технологий организации перевозок. Независимо от МПС начали осуществлять грузовые перевозки владельцы подвижных составов.

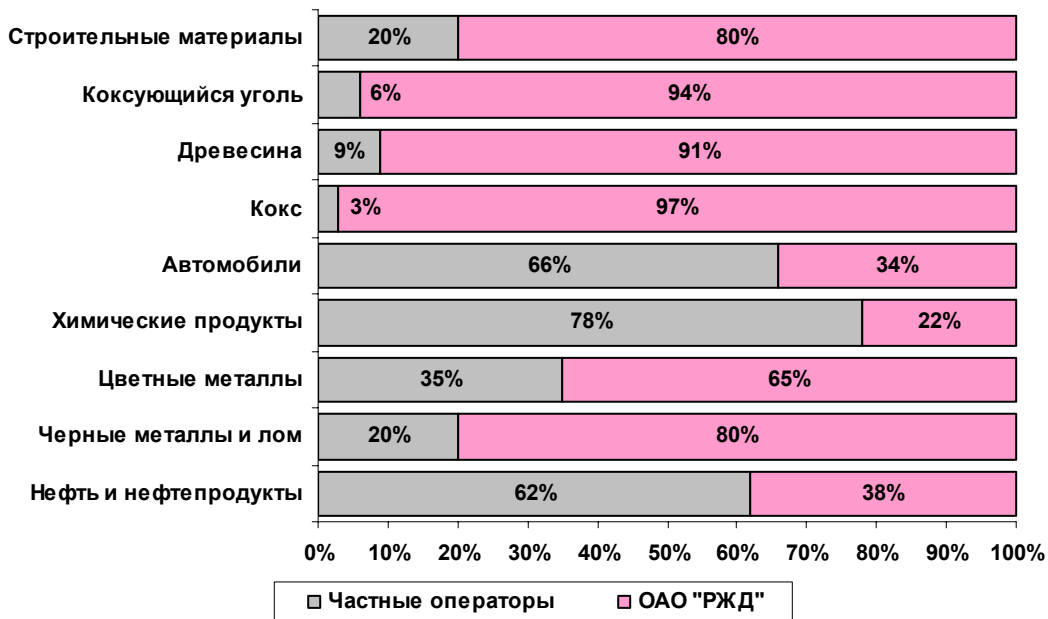
Отдельно следует упомянуть крупные промышленные и добывающие компании, которые на базе собственных вагонных парков создавали дочерние сервисные компании, обслуживающие транспортные нужды материнской структуры. Объем бизнеса таких компаний был напрямую связан с масштабом деятельности материнской компании. Также следует отметить, что такие компании имели доступность финансовых ресурсов для покупки подвижного состава (в лизинговой сделке материнская компания выступала в качестве гаранта). Из наиболее известных компаний такого рода можно выделить ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс», «ММК-Транс», Управляющую транспортную компанию, принадлежащую холдингу «Металлоинвест», «РусалТранс» и «Финтранс» (группа «Илим Палп»).

Грузооборот в 2003 – 2010гг.



Источник: ОАО «РЖД»

Доля независимых перевозчиков по объемам перевозимых грузов



Источник: ОАО «РЖД»

К компаниям, не аффилированным с крупными промышленниками, можно отнести «Евросиб СПб» и Дальневосточную транспортную группу. К этой категории можно

добавить и компанию «ОТЭКО», работающую с крупными нефтяными компаниями, но не принадлежащую им.

По данным ОАО «РЖД» на конец 2004г. 40,5% от общего числа грузовых перевозок осуществили частные операторы (30% по данным Министерства Транспорта). В сфере грузовых перевозок доля вагонов, принадлежащих частным операторам в 2003г. увеличилась на 18%, в 2004г. – на 20% и составила примерно одну треть всего парка подвижного состава всех типов. В 2003-2004гг. частные компании инвестировали в приобретение и модернизацию грузовых вагонов 500 млн. долларов.

В 2004г. независимые операторы перевезли 40% нефти, 25% минеральных удобрений, 16% железной руды и 4% каменного угля.

## Пассажирские перевозки

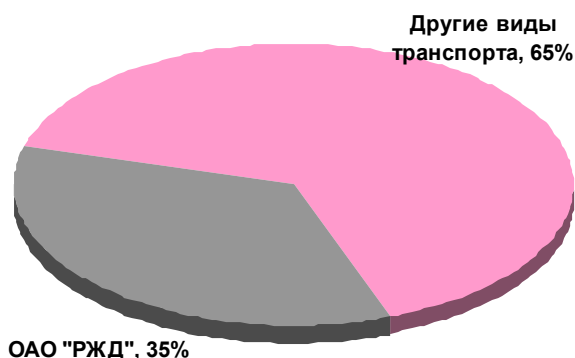
В системе пассажирской транспортной системы Российской Федерации железнодорожный транспорт занимает второе место после автомобильного с долей рынка около 35%. Устойчивые позиции железнодорожного транспорта связаны с тем, что ввиду большой протяженности территории России и социально-направленной тарифной политики только железнодорожный транспорт может обеспечить массовые перевозки пассажиров на большие расстояния. Свободное ценообразование на железнодорожные перевозки в российских территориальных условиях было бы невозможным из-за низкой платежеспособности населения.

Таким образом, единственным прибыльным сектором в пассажирских перевозках являются перевозки в условиях повышенной комфортности, а именно купейные вагоны и СВ, где ОАО «РЖД» способно оказывать влияние на тарифы, путем установления собственной надбавки на «плацкарту» - базовый тариф, устанавливаемый государством. По остальным видам пассажирских перевозок ОАО «РЖД» несет огромные убытки (в 2004г. убытки составили 58 млрд. руб.). Тем не менее, учитывая международный опыт, убыточность пассажирских перевозок не является сверхъестественным событием и, учитывая их высокую социальную важность, власти либо частично, либо полностью покрывают убытки.

Таким образом, наиболее приоритетными задачами для российского железнодорожного транспорта являются постепенное снижение финансирования пассажирских перевозок за счет грузовых, а также налаживание работы с органами власти по вопросам увеличения компенсаций за перевозку льготных категорий граждан. В целях преодоления негативной тенденции к росту убыточности пассажирских перевозок, доминировавшей последние 3 года, в 2003 г. была пересмотрена система

тарифообразования. Уровень госрегулирования тарифов на пассажирские перевозки был существенно снижен. Введена система гибкого тарифного регулирования некоторых видов пассажирских перевозок. В 2004г. новая система принесла свои плоды – положительную рентабельность пассажирских перевозок в купейных вагонах в летний сезон. По итогам 2004г. темп снижения убыточности составил 8%. Данный результат лишний раз подтвердил, что развитие бизнеса по осуществлению

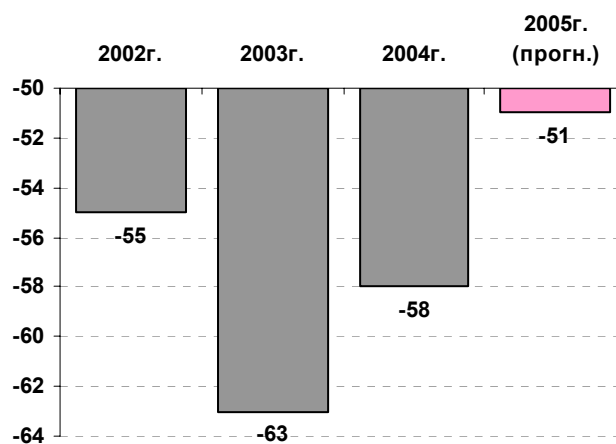
Доля ОАО «РЖД» в пассажирских перевозках по видам транспорта, %



Источник: ОАО «РЖД»

было бы невозможным из-за низкой

Динамика прибыли/убытков от пассажирских перевозок, млрд. руб. 2002-2005гг.



Источник: ОАО «РЖД»

пассажиры перевозок будет успешным либо при ослаблении роли государства в тарифной политике, либо при росте компенсаций со стороны государства. Параллельно вышеуказанным мерам, безусловно, важно развитие конкуренции среди частных перевозчиков на наиболее популярных маршрутах.

В конце 2003г. МПС выдало первую лицензию, дающую право на осуществление частных пассажирских перевозок дальнего следования. Список компаний, намеренных работать на рынке пассажирских перевозок, включает в себя Первую перевозочную компанию, Евросиб и др. В 2005г. был запущен первый частный поезд класса de luxe (Компания "Гранд Сервис Экспресс"), следующий по маршруту Москва-СПб.

#### Наиболее популярные маршруты пассажирских перевозок

Направление	Расстояние, км.	Пассажиропоток, млн. чел. в год	Доля в общем пассажиропотоке
Москва – Санкт-Петербург	650	5,6	4,41%
Екатеринбург – Тюмень	326	1,4	1,10%
Москва – Нижний Новгород	442	1,1	0,87%
Москва – Саратов	856	0,99	0,78%
Москва – Ярославль	282	0,97	0,76%
<b>Итого</b>		<b>10,06</b>	<b>7,93%</b>

Источник: ОАО «РЖД»

С другой стороны, на наиболее популярных маршрутах, таких как Москва – Санкт-Петербург, в настоящее время присутствует дефицит свободных мест и наблюдается значительный рост спроса со стороны людей с низкой чувствительностью к цене, для которых надбавка к цене билета, составляющая более 30-50% не будет ощутимой.

## ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ТАРИФЫ

ОАО «РЖД» является железнодорожной монополией, полностью подконтрольной государству, в связи с чем все основополагающие и наиболее важные решения для компании обсуждаются, корректируются и утверждаются на уровне министерств и федеральных служб правительства Российской Федерации.

В настоящий момент взаимоотношения ОАО «РЖД» и единственного акционера складываются следующим образом:



### Тарифная политика

Тарифная политика является одним из важнейших факторов, определяющих положение железнодорожной отрасли. Главной целью тарифной системы является создание условий для развития конкуренции на железнодорожном транспорте и обеспечение равнодоступности железнодорожных перевозок для грузоперевозчиков и населения. При этом политика Правительства РФ направлена также на то, чтобы рост тарифов не опережал темпы инфляции в стране.

Грузовые перевозки	Пассажирские перевозки
<p>Тарифная политика грузоперевозок регламентируется Постановлением ФСТ РФ «Прейскурант № 10-01 «Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки», и «Правилами применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального</p>	<p>Тарифная политика пассажирских перевозок формируется по социальному и коммерческому принципам. Формирование социальных тарифов на перевозки в общих и плацкартных вагонах осуществляется на основании постановлений ФСТ РФ (Прейскурант № 10-02-16).</p>

железнодорожного транспорта» разрабатываемые на основе тарифных руководств ОАО «РЖД». Документ устанавливает тарифные ставки в зависимости от типа перевозимого груза, от принадлежности вагонного парка (собственность ОАО «РЖД», собственность иного перевозчика), от объема груза, от дальности перевозок, от оказания дополнительных услуг грузовладельцам, грузоперевозчикам.

*В настоящий момент действует постановление ФЭК РФ «Прейскурант № 10 - 01 «Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки» (Тарифное руководство № 1 и № 2 от 28 августа 2003 г.)».*

Формирование коммерческих тарифов на перевозки в вагонах более высокого класса, происходит на основании тарифного руководства разрабатываемого ОАО «РЖД».

Тарифы на пассажирские железнодорожные перевозки дальнего следования во внутреннем сообщении и тарифы на грузовые перевозки утверждаются Федеральной службой по тарифам Российской Федерации (ФСТ РФ) на основании решения, принятого Комиссией Правительства РФ по вопросам тарифного регулирования на железнодорожном транспорте. Решение принимается на основании предложений по индексации тарифов, поступающих от ОАО «РЖД». Индексация тарифов определяется исходя из прогнозируемого уровня инфляции.

Начиная с 2007 г., индексация предельного уровня тарифов на грузовые железнодорожные перевозки предполагается осуществлять в регулируемой сфере с дисконтом к темпам роста потребительских цен в промышленности при условии индексации данных тарифов относительно индекса роста цен в промышленности в период 2005-007 гг.

## Принципы ценообразования

Основные принципы ценообразования, применяемые в отношении железнодорожного транспорта России, обозначены в законе РФ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» вступившем в силу с 19 мая 2003 г. и включают в себя следующие:

- структурное единообразие тарифов, цен и сборов, используемых по всей территории Российской Федерации;
- стимулирование свободного обмена товарами между предприятиями, отраслями и регионами страны;
- равный доступ перевозчиков к общенациональной железнодорожной инфраструктуре вне зависимости от их формы собственности и организационно-правовой формы;
- создание условий, способствующих развитию конкуренции в сегменте железнодорожных перевозок;
- осуществление прямых экспортно-импортных перевозок в соответствии с международными соглашениями;
- единые тарифы для всей сети необходимы для того, чтобы компании, осуществляющие железнодорожные грузовые перевозки, могли платить за пользование инфраструктурой ОАО «РЖД» по всей территории Российской Федерации;
- оплата железнодорожных перевозок по тарифам на пользование общенациональной железнодорожной инфраструктурой, подвижным составом, железнодорожными вагонами и контейнерами включает саму плату, а также

сборы за сопутствующие дополнительные работы и услуги, предоставляемые по запросу грузоотправителей и грузополучателей.;

- Тарификация дополнительных услуг по грузоперевозкам основана на тарифной модели, включающей две составляющие:
  - а) работы, выполняемые в пункте отправления / пункте назначения;
  - б) работы, выполняемые в пути.

## Структура тарифа

Особенностью тарифной системы на железнодорожном транспорте является разделение тарифа на составляющие, которые включают в себя следующие элементы:

- Плату за доступ к железнодорожной инфраструктуре (инфраструктурную составляющую)
  - Плату за локомотивную тягу (инфраструктурную составляющую)
  - Плату за пользование подвижным составом (вагонную составляющую) – **15.5%**
- } 84.5%

Ставки платы за **инфраструктурную составляющую** устанавливаются правительством в том же порядке, что и тарифы на грузовые перевозки.

Однако полную величину тарифа, включающую все элементы, уплачивают только клиенты грузоотправители, использующие подвижной состав ОАО «РЖД».

- При этом железнодорожные тарифы имеют достаточно гибкую структуру формирования, позволяющую исключать из общей величины тарифа вагонную составляющую для прочих собственников подвижного состава.
- Таким образом, разделение железнодорожного тарифа на инфраструктурную и вагонную составляющую, и возможность не платить вагонную составляющую собственникам подвижного состава, стимулирует независимых перевозчиков и грузоотправителей покупать или брать в аренду вагоны, частично снимая с ОАО «РЖД» проблему по обновлению изношенного парка.
- Однако следует отметить, что стоимость перевозки груза включает не только за саму перевозку, но и за обратный пробег пустых вагонов. Оплата порожнего пробега вагонов ОАО «РЖД» заложена изначально в тариф (**инфраструктурную составляющую**) и рассчитывается исходя из средней нагрузки на железнодорожную сеть. Однако при использовании собственного парка частная компания оплачивает возврат порожнего состава дополнительно, причем средний тариф за возврат вагонов составляет 40% от цены транспортировки груженого вагона. В связи с этим, использование частных вагонов на дальние расстояния становится выгодным только в том случае, если собственник вагонов имеет договор на загрузку вагонов и на обратный путь.
- Другим аспектом, позволяющим создавать максимально благоприятные условия перевозок, является **дифференциация тарифа в зависимости от дальности перевозок**, что увеличивает эффективность использования железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД». Благодаря этому, перевозка тонны груза на расстояние, превышающее 1,000 и более километров, в соответствии с Прейскурантом 10-01, рассчитывается по более низкому тарифу, чем на меньшие

расстояния, что и стимулирует грузоотправителей на осуществление дальних железнодорожных перевозок.

- В целом уже сегодня действующая тарифная система создает предпосылки для конкуренции между ОАО «РЖД» и частными перевозчиками на расстояниях от 200 км до 1,000 км. Помимо этого система закладывает основы и для конкуренции на более дальних маршрутах в случае появления перевозчиков ориентированных на широкую клиентскую базу и использующих реверсивную загрузку составов.
- Для частных перевозчиков транспортировки на дальние расстояния экономически выгодны в основном при перевозках грузов в контейнерах и арендованных у ОАО «РЖД» вагонах, за исключением перевозки нефтяных грузов. Очевидно, что и в дальнейшем ОАО «РЖД» будет концентрировать свои усилия на развитии дальних перевозок.

### Регулирование тарифов на грузовые перевозки

Определение тарифов на грузовые перевозки осуществляется с использованием методики, разработанной при взаимодействии государственных министерств, служб и ОАО «РЖД» которая, позволяет учитывать текущие, социальные и инвестиционные затраты компании в период реформирования и строится по затратному принципу, а именно суммирования затрат и инвестиционной составляющей:

- расходы на перевозку;
- расходы на содержание инфраструктуры;
- административные расходы и прочие затраты;
- субсидии на пассажирские перевозки;
- инвестиции, необходимые для поддержания инфраструктуры;
- прибыль, которая будет инвестироваться в расширенное воспроизводство.
- Для конечных потребителей услуг тариф на грузоперевозки делится на две составляющие:
  - плата за использование вагонного парка, применяется только к арендованным у ОАО «РЖД» вагонам (изменяется в зависимости от типа грузового состава, средняя ставка составляет 15.5% от величины тарифа);
  - плату за пользование инфраструктурой и локомотивной тягой (84.5% от величины тарифа).

Все перевозимые по железной дороге товары, в соответствии с Прейскурантом 10-01, делятся на три класса: по принципу применения величины тарифной ставки:

**1-й класс (низкая, социальная ставка).** К первому классу товаров относятся: каменный уголь, кокс, бокситы, стройматериалы, руды металлов и их концентраты, лесоматериалы и некоторые другие товары. К товарам, относящимся к первому классу, применяется самая низкая, дотационная тарифная ставка, стимулирующая их транспортировку по железной дороге.

**2-й класс (средняя ставка).** Ко второму классу относятся сырая нефть, мазут, минеральные удобрения, кирпич, сельскохозяйственная продукция, животные и т.д.

**3-й класс (высокая ставка).** В третий класс сгруппированы нефтепродукты, черные и цветные металлы и изделия из них, товары народного потребления и др.

Внутри каждого из классов существует большая дифференциация по уровню тарифных ставок, зависящая от конъюнктуры цен на внутреннем и мировом рынке, общем состоянии отрасли и ее социальной значимости. В связи с тем, что все тарифы ОАО «РЖД» регулируются государством, тарифное регулирование не обладает достаточным уровнем гибкости в результате чего, ОАО «РЖД» может в течение длительного времени недополучать прибыль от перевозок.

Это в частности верно в отношении низких тарифов на перевозку угля, которые были введены в период упадка в угольной отрасли. В настоящее время цены на уголь значительно выросли, и рентабельность добычи угля увеличилась, однако тариф на транспортировку угля остается низким. В результате экономический эффект от перевозки товара занимающего более 28% в общем объеме грузовых перевозок ОАО «РЖД» существенно меньше потенциально возможного.

### **Регулирование тарифов на пассажирские перевозки**

В соответствии с Постановлением ФЭК РФ от 09.01.2002 г., ОАО «РЖД» разрешено самостоятельно устанавливать тарифы на перевозки пассажиров в скоростных поездах дальнего следования, в вагонах СВ и купейных вагонах всех поездов, за исключением перевозок пассажиров в купейных вагонах на маршрутах, определяемых МАП России, где отсутствуют условия эффективной конкуренции с другими видами транспорта. Во всех остальных типах вагонов тарифы на пассажирские перевозки, на перевозки багажа и грузобагажа во внутреннем сообщении дальнего следования устанавливает ФЭК РФ (Прейскурант № 10-02-16).

В 2003 г. на железнодорожном транспорте впервые была использована политика гибкого регулирования тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании с учетом сезонности, и спроса населения, а также были введены праздничные скидки в периоды снижения спроса и надбавки к стандартному тарифу в периоды пиковых нагрузок. Большая роль в гибком регулировании тарифов отводится филиалам, так как в соответствии с их предложениями формируются тарифы в местных поездах.

Основными целями гибкого регулирования тарифов являются сглаживание неравномерности перевозок за счет перераспределения пассажиропотоков и обеспечение более эффективного использования подвижного состава и других производственных ресурсов Компании.

Для достижения этих целей предполагается изменить принципы формирования тарифов, вместо привычных типов вагонов СВ, купе, плацкарт и пр. будет введена система классов в соответствии с которой и будет устанавливаться цена на проезд. Всего будет введено девять классов, отражающих уровень комфорта, полноту и качество сопутствующих услуг. Одновременно с введением новой структуры будет изменена и структура тарифа на пассажирские перевозки.

В настоящее время пассажирский тариф делится на две составляющие:

- обслуживание пассажира в вагоне (плацкарта)
- организация движения, то в течение ближайших лет структура ценообразования изменится, и будет включать в себя следующие три составляющие:
- стоимость локомотивного обслуживания;

- стоимость содержания путей и другой инфраструктуры;
- стоимость содержания вагонов и вокзалов.

## Тарифы на международные перевозки

Тарифы на международные перевозки устанавливаются межправительственными соглашениями между странами-участницами железнодорожных союзов и ассоциаций.

В настоящее время, Россия входит в следующие союзы и соглашения, устанавливающие международные тарифные режимы:

### Соглашение между железными дорогами стран СНГ

Тарифы на сообщения между железными дорогами стран-участниц СНГ распространяются на:

- перевозки грузов транзитом по железным дорогам стран-участниц СНГ;
- перевозки грузов из (в) стран(ы)-участниц(ы) СНГ в (из) третьи страны;
- перевозки грузов между станциями железных дорог стран-участниц СНГ.

Тарифные ставки на перевозки грузов транзитом устанавливаются на базе Международного железнодорожного транзитного тарифа (МТТ) и Единого транзитного тарифа (ЕТТ) в швейцарских франках, кроме ставок за перевозки маршрутами транзитных грузов в контейнерах, установленных в долларах США.

Тарифная политика устанавливается ежегодно и применяется в случаях оплаты перевозок экспедиторами. Тарифные ставки на перевозки грузов между странами-участницами СНГ устанавливаются на основании Прейскуранта 10-01, утверждаемого ФСТ РФ.

Межгосударственный пассажирский тариф, применяемый при расчетах за перевозки в межгосударственном сообщении, утверждается Тарифной конференцией железнодорожных администраций стран СНГ, участниц тарифного соглашения.

### Соглашения между странами Западной Европы, Балтии и Россией

Международный транзитный тариф, применяется в случаях оплаты перевозок непосредственно грузовладельцем, а также тариф Восток–Запад, применяемый в международном сообщении с европейскими странами, не входящими в состав СНГ, установлены решением Тарифной конференции железнодорожных администраций стран СНГ, участниц тарифного соглашения.

### Соглашения между странами Азии и Юго-восточной Азии

Единый транзитный тариф и Международный пассажирский тариф, применяется в международном железнодорожном сообщении и устанавливается межправительственным соглашением стран, входящих в Объединенный союз железных дорог, в который входят страны СНГ, Балтии, а также Северная Корея, Китай и другие страны Юго-Восточной Азии.

## ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

### История

ОАО «Российские железные дороги» было образовано в сентябре 2003 г. на основании постановления Правительства № 585 от 18 сентября 2003 г. путем выделения имущества из собственности Министерства путей сообщения России (МПС РФ). По постановлению правительства 100% акций ОАО «РЖД» было закреплено в федеральной собственности.

Компания прошла государственную регистрацию 23 сентября 2003 г. и с 1 октября начала хозяйственную деятельность. ОАО «РЖД» унаследовало большую часть имущества МПС РФ, которое было внесено в уставный капитал компании государством, функции регулятора при этом остались в ведении МПС (федеральная служба железнодорожного транспорта Министерства транспорта РФ).

В соответствии с законом «Об особенностях управления распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» установлен запрет на продажу и иные способы отчуждения акций ОАО «РЖД».

Уставный капитал компании составил 1 трлн. 545 млрд. 700 млн. руб. (~USD 50 млрд.). Капитал был сформирован путем внесения имущества 987 предприятий федерального железнодорожного транспорта по балансовой стоимости вместе со всеми правами и обязательствами на основе сводного передаточного акта. Таким образом, в состав ОАО «Российские железные дороги» были включены:

- Производственная инфраструктура 17-ти железных дорог;
- Заводы по ремонту пассажирских и грузовых вагонов;
- Заводы по изготовлению запасных частей для подвижного состава;
- Проектные и научно-исследовательские институты;
- Строительные организации;
- Предприятия рабочего снабжения.

Таким образом, с образованием ОАО «РЖД» появилась компания, входящая в число крупнейших транспортных систем мира по грузообороту и пассажиропотоку, а по протяженности электрифицированных линий и длине железных дорог являющаяся мировым лидером.

Основными видами деятельности ОАО «РЖД» являются:

- **Грузовые перевозки.** Компания осуществляет перевозки товаров различных по стоимости и экономической значимости для страны. В зависимости от класса груза перевозки для ОАО «РЖД» являются высокодоходными либо низкорентабельными (социально-значимыми). Помимо этого, перевозки грузов разделяются на международные (экспортно-импортные и транзитные), и внутренние;
- **Пассажирские перевозки.** ОАО «РЖД» предоставляет услуги по перевозке пассажиров по всей территории России в дальнем и пригородном сообщении. Пассажирские перевозки, предоставляемые компанией, делятся на перевозки: осуществляемые по регулируемым государством тарифам (пригородные перевозки, перевозки в плацкартных вагонах) и на осуществляемые по тарифам, которые частично регулируются ОАО «РЖД» (перевозки в купейных вагонах и СВ);

- **Обслуживание подвижного состава;**
- **Услуги по предоставлению железнодорожной инфраструктуры** для компаний-операторов, занимающихся грузовыми и пассажирскими перевозками. Компания предоставляет в аренду другим заинтересованным сторонам подвижной состав и оказывает услуги локомотивной тяги, помимо этого, ОАО «РЖД» оказывает транзитные услуги при перевозках товаров через территорию России;
- **Ремонт и строительство подвижного состава и локомотивов.** ОАО «РЖД» предоставляет услуги ремонта и сервисного обслуживания поездов.
- **Управление железнодорожной инфраструктурой и строительство новых железнодорожных линий.** Управление железнодорожной инфраструктурой является одним из важнейших видов деятельности ОАО «РЖД». Компания выступает единственным владельцем и заказчиком строительства нового железнодорожного полотна, за что получает от частных компаний и перевозчиков дополнительную плату в виде инфраструктурной составляющей в тарифе.

Создание ОАО «РЖД» было осуществлено в соответствии с постановлением Правительства РФ № 384 от 18 мая 2001 г. «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» и является итогом первого этапа реформирования железнодорожной отрасли. Большая часть работы по реализации следующих этапов реформирования должна лечь на плечи вновь образованного акционерного общества. Перед ОАО «Российские железные дороги» стоят следующие обозначенные государством задачи:

- Повышение уровня инвестиционной привлекательности и стоимости активов ОАО «РЖД»;
- Создание эффективных механизмов финансирования развития инфраструктуры и обновление парка вагонов и локомотивов;
- Повышение эффективности деятельности всех подразделений компании;
- Повышение качества и стабильное предложение предоставляемых услуг по всей стране на основе унифицированных тарифов;
- Снижение нагрузки транспортных издержек на экономику, увеличение средней скорости грузооборота;
- Обеспечение координации и бесперебойности железнодорожного движения;
- Развитие конкуренции на железнодорожном транспорте.

Реализация поставленных задач позволит ОАО «РЖД» провести обновление подвижного состава и локомотивов, повысить операционную и финансовую эффективность, а также создать условия для роста товарооборота во внутренних и международных перевозках.

В состав компании входят 158 филиалов, в том числе сформированные по территориальному принципу 17 железных дорог (обслуживающие инфраструктуру и предоставляющие услуги по перевозкам); предприятия по ремонту и производству пассажирских и грузовых вагонов, локомотивов; заводы по изготовлению запасных частей для подвижного состава; ремонтные предприятия и научно-исследовательские учреждения.

## Структура бизнеса



Источник: ОАО «РЖД»

В настоящий момент Компания находится в стадии реформирования, в результате которого единая система будет преобразована в дивизионно-холдинговую структуру. После завершения реформы ОАО «РЖД» в 2010г. из Компании будут выделены конкурентные направления деятельности, пассажирские перевозки и ремонтные компании, которые будут преобразованы в 100% дочерние общества ОАО «РЖД».

## Производственная инфраструктура

Общая протяженность железных дорог составляет 90,96 тыс. км, эксплуатационная – 85,5 тыс. км, из них электрифицированные пути составляют около 50%; двухпутные и многопутные железнодорожные линии более 40%; 113 малоинтенсивных железнодорожных линий – около 10%.

Все железнодорожные пути находятся в собственности ОАО «РЖД», равно как и земля под элементами путевой инфраструктуры. В то же время, данное имущество попадает в категорию имущества ОАО «РЖД» с особым ведением.

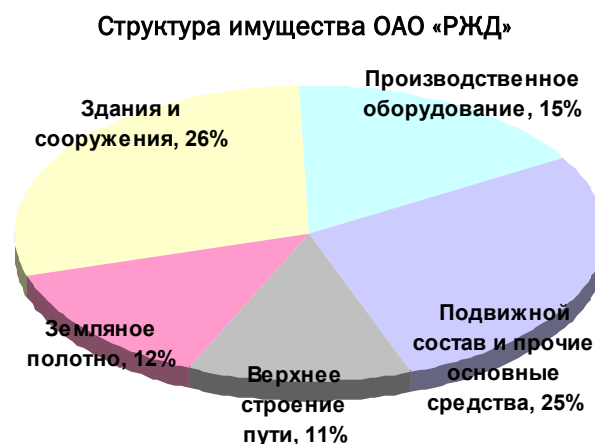
Основу ОАО «РЖД» составляет 17 филиалов железных дорог с совокупными активами в 1,455 млрд. руб. и общей протяженностью железнодорожных линий 90.96 тыс. км.

### Основные характеристики 17 филиалов железных дорог ОАО «РЖД»

Филиал	Длина дорог, км.	Стоимость активов, млрд. руб.
Октябрьская железная дорога	10 143	150
Калининградская железная дорога	903	7
Московская железная дорога	8 985	156
Горьковская железная дорога	5 733	89
Северная железная дорога	8 508	90
Северо-Кавказская железная дорога	8 500	80
Юго-Восточная железная дорога	4 238	56
Приволжская железная дорога	4 191	47
Куйбышевская железная дорога	4 835	74
Свердловская железная дорога	7 130	182
Южно-Уральская железная дорога	4 807	53
Западно-Сибирская железная дорога	5 863	65
Красноярская железная дорога	3 160	45
Восточно-Сибирская железная дорога	3 821	143
Забайкальская железная дорога	3 340	68
Дальневосточная железная дорога	6 000	140
Сахалинская железная дорога	805	12
<b>Итого</b>	<b>90 960</b>	<b>1 456</b>

Источник: ОАО «РЖД»

В состав филиалов входят 472 вокзала, 401 депо, располагаемые в среднем на каждом 307 км. отрезке магистральных дорог, и ремонтные станции, находящиеся на железнодорожных ответвлениях примерно через каждые 157 км.



Источник: ОАО «РЖД»

## Подвижной состав

По итогам 10 месяцев 2005г. подвижной состав ОАО «РЖД» включает в себя 19561 локомотивов и 663340 грузовых и пассажирских вагонов.

- 15345 локомотивов используется на перевозках 621800 грузовых вагонов;
- 3550 локомотив перевозит 41540 пассажирских вагонов дальнего и пригородного сообщения.

В 2004 году с учетом лизинга поставлено на железные дороги 109 (в 2003 году - 52) локомотивов, 540 (391) пассажирских вагонов и 6000 (3480) грузовых вагонов. Произведен капитально-восстановительный ремонт 227 (227) локомотивов, 5500 (4671) грузовых вагонов, 383 (421) пассажирских вагонов, 282 (250) секций электропоездов

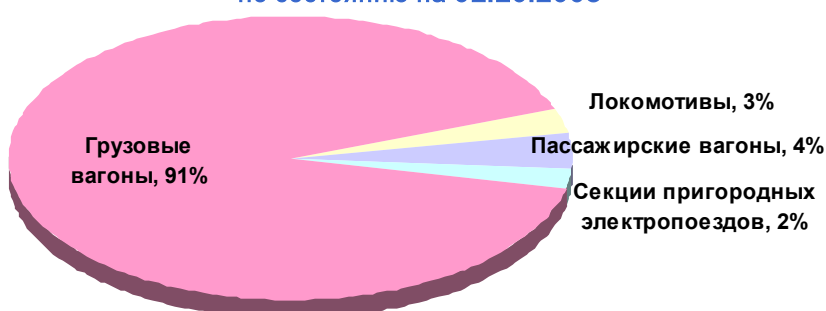
Железнодорожный парк ОАО «РЖД» изношен, так как практически не обновлялся с начала 90-х гг. За последние 10 лет средний износ подвижного состава увеличился с 32% в начале 90-х гг. до 60% в начале 2004 г. Потребность отрасли в инвестициях в

подвижной состав составляет более 1500 млрд. руб., из них не менее 700 млрд. руб. необходимо вложить в закупку 20000 локомотивов.

С созданием ОАО «РЖД» изменившееся отношение государства к железнодорожной отрасли позволит по ряду направлений перевозок уже в ближайшие годы сократить выбытие подвижного состава и существенно увеличить закупки новых вагонов и локомотивов. Однако естественным ограничителем для увеличения закупок подвижного состава является нехватка мощностей предприятий железнодорожного машиностроения, которыми удовлетворяется только 20% спроса со стороны железнодорожной отрасли. Одновременно проблемой является устаревание производимого в России модельного ряда локомотивов с точки зрения их технических характеристик.

В настоящее время, в целях наращивания производства современного подвижного состава и расширения производственных мощностей ОАО «РЖД» рассматриваются варианты привлечения зарубежных производителей и разработчиков к организации производства локомотивов и вагонов на базе существующих производственного комплекса железнодорожного машиностроения. Заинтересованность к развитию российского железнодорожного машиностроения проявили такие компании, как Siemens, General Electric и ряд других мировых производителей.

Структура подвижного состава ОАО «РЖД» по состоянию на 01.10.2005



Источник: ОАО «РЖД»

**Характеристики изменения парка локомотивов (включая маневровые) ОАО «РЖД»,  
используемых для грузовых перевозок, 2002-2004гг.**

<b>Наименование показателя</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>
Количество локомотивов всего на начало года	17 794	17 511	17 316
Приобретено в течение периода	-	-	11
Списано в течение периода	283	195	215
Отремонтировано в течение периода	-	73	466
Инвестиции на обновление и модернизацию, млн. руб.	-	766	2 966

**Источник: ОАО «РЖД»**

На текущий момент парк локомотивов нуждается в обновлении. На начало 2004г. средний износ локомотивов составил около 65%, полностью отработали свой срок эксплуатации 24% грузовых электровозов, 42.1% грузовых тепловозов и 40.6% маневренных тепловозов. Средний срок эксплуатации электровозов составил 20 лет, а тепловозов 18 лет. В связи с высоким износом в последние годы наблюдается тенденция к уменьшению локомотивного парка на 1.2-1.5% ежегодно.

В 2005-2006 гг. планируется направить значительные инвестиционные ресурсы на закупку и модернизацию локомотивов и снизить темпы их выбытия до менее чем одного процента в год, а в последующие годы выйти на уровень естественного замещения изношенных локомотивов. Параллельно с этим, предполагается проведение научно-конструкторских разработок и запуск в производство современных моделей локомотивов. Полное обновление парка локомотивов потребует более 20 лет. Длительный срок, требуемый для обновления парка, в первую очередь связан с высокой степенью износа парка и необходимостью восстановления и модернизации заводов по производству локомотивов, на что потребуются несколько ближайших лет.

Парк грузовых вагонов компании насчитывает порядка 650 тысяч единиц и является основой успешной производственно-хозяйственной деятельности. Грузовой состав также сильно изношен, но для его обновления на пути у ОАО «РЖД» нет препятствий в виде неработающих вагоностроительных и вагоноремонтных заводов. Тем не менее, предлагаемые российскими производителями модельный ряд вагонов требует дополнительного технического оснащения.

Начиная с 2004 г., инвестиционная программа ОАО «РЖД» включает в себя масштабные инвестиции в закупку и ремонт подвижного состава. Впервые за долгие годы будет приобретено вагонов больше, чем списано. В последующие годы предполагается полностью загрузить вагоностроительные заводы заказами вагоностроительные заводы и обеспечить планомерное замещение устаревших вагонов новым вагонным парком.

**Характеристики изменения парка подвижного грузового состава ОАО «РЖД», 2002-2006 гг.**

<b>Наименование показателя</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005П</b>	<b>2006П</b>
Количество грузовых вагонов всего на начало года, шт.	643100	635400	634500	640000	652200
Приобретено в течение периода	1440	3800	8038	18000	19000
Списано в течение периода	9100	4500	2530	5800	7800
Отремонтировано в течение периода	3700	2900	5970	4200	4200
Инвестиции на обновление и	900	3700	11000	21500	22600

модернизацию, млн. руб.

Источник: ОАО «РЖД»

Вместе с тем следует отметить, что сама структура вагонного парка ОАО «РЖД» не отражает поставленных задач по повышению эффективности, и ставит в менее благоприятные условия по сравнению с частными операторами. Львиную долю - 47% - в структуре вагонного парка занимают универсальные полувагоны, используемые зачастую для низкодоходных грузов и только 14% цистерны, предназначенные для перевозки высокоприбыльных наливных грузов. В этой связи можно ожидать, что с замещением устаревших вагонов, будет изменяться и структура парка грузовых вагонов ОАО «РЖД» в сторону соответствия потребностям рынка. Однако, в процессе изменения структуры предполагается сохранение 50%-ой рыночной доли Компании в каждом сегменте вагонного парка, что предусмотрено стратегией реформирования.

Железнодорожный парк пассажирских локомотивов и поездов находится в гораздо лучшем состоянии, нежели грузовой парк, обновления и закупки локомотивов и вагонов идут небольшими темпами, но на постоянной основе, опережая скорость списания подвижного состава. Пассажирские перевозки оказались в относительно привилегированном положении в период экономических реформ, благодаря своей высокой социальной значимости. На протяжении практически всего периода реформ закупки новых составов позволяли поддерживать средний износ вагонного парка на приемлемом уровне. В последние 2 года большая часть закупок подвижного состава приходится на вагоны для фирменных поездов, что связано с мероприятиями по масштабному обновлению морально устаревшего подвижного состава и увеличению рентабельности перевозок. В соответствии с долгосрочной инвестиционной программой ОАО «РЖД», в период 2006-2010 гг. закупки нового подвижного состава полностью покроют выбытия устаревших вагонов. На начало 2004г. парк пассажирских локомотивов в России составлял 2,351 ед., а парк пассажирских вагонов, насчитывал 41,647 ед., включая 15,293 секций пригородных поездов.

#### Локомотивы пассажирских поездов

	2002	2003	2004	2005П	2006П
Локомотивы всего на начало года, шт.	2319	2329	2351	2405	2475
Приобретено	40	54	82	107	114
Списано	30	32	28	37	41
Отремонтировано	-	-	150	91	100
Инвестиции, млн. руб.	1028	1292	4723	3960	4369

Источник: ОАО «РЖД»

#### Вагоны дальнего следования

	2002	2003	2004	2005П	2006П
Вагоны всего на начало года, шт.	26038	26107	26354	26686	27037
Приобретено	295	406	527	600	650
Списано	286	159	195	249	529
Отремонтировано	328	421	383	233	219
Инвестиции, млн. руб.	3000	4000	7900	9000	9700

Источник: ОАО «РЖД»

## Вагоны пригородного следования

	2002	2003	2004	2005П	2006П
Вагоны всего на начало года, шт.	15027	15086	15293	15485	15695
Приобретено	425	491	520	540	550
Списано	366	284	328	330	340
Отремонтировано	454	500	268	402	614
Инвестиции, млн. руб.	3200	3800	5200	6100	6900

Источник: ОАО «РЖД»

## Органы и структура управления

### Органы управления

В соответствии с уставом ОАО «Российские железные дороги» органами управления компании являются:

- Собрание акционеров;
- Совет директоров;
- Правление;
- Президент.

### Собрание акционеров

Единственным акционером ОАО «Российские железные дороги», владеющим 100% акций компании является – Российская Федерация в лице Правительства Российской Федерации. Голосование по вопросам, вынесенным на собрание акционеров, осуществляется путем направления правительственной директивы. Данная директива согласовывается между уполномоченными министерствами и ведомствами.

### Совет директоров

Член Совета директоров	Должность
Акулов Михаил Павлович	Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта
Ампилогов Владимир Николаевич	Заместитель директора департамента Правительства РФ
Левитин Игорь Евгеньевич	Министр транспорта РФ
Назаров Валерий Львович	Руководитель Федерального агентства по управлению федеральным имуществом
Мишарин Александр Сергеевич	Заместитель Министерства транспорта РФ
Фадеев Геннадий Матвеевич	Помощник Председателя Правительства РФ
Христенко Виктор Борисович	Министр промышленности и энергетики РФ
Шаронов Андрей Владимирович	Заместитель Министра экономического развития и торговли РФ
Шувалов Игорь Иванович	Помощник Президента РФ
Якунин Владимир Иванович	Президент ОАО «Российские железные дороги»

Источник: ОАО «РЖД»

Председателем совета директоров является **Жуков Александр Дмитриевич**, занимающий должность заместителя Председателя Правительства РФ.

### Правление

Член Правления	Должность
Морозов Вадим Николаевич	Первый Вице-президент
Андреев Федор Борисович	Старший Вице-президент
Лapidус Борис Моисеевич	Старший Вице-президент
Атьков Олег Юрьевич	Вице-президент

<b>Бабаев Салман Магомедрасулович</b>	Вице-президент
<b>Белова Анна Григорьевна</b>	Вице-президент
<b>Бобрешов Александр Сергеевич</b>	Вице-президент
<b>Гапанович Валентин Александрович</b>	Вице-президент
<b>Козырев Сергей Витальевич</b>	Вице-президент
<b>Корнилов Георгий Викторович</b>	Вице-президент
<b>Крафт Галина Васильевна</b>	Вице-президент
<b>Сазонов Владимир Николаевич</b>	Вице-президент
<b>Семечкин Андрей Евгеньевич</b>	Вице-президент (Правовой департамент)
<b>Воробьев Владимир Борисович</b>	Начальник Северо-Кавказской железной дороги - филиала ОАО "РЖД"
<b>Гнедкова Ольга Эдуардовна</b>	Начальник Департамента корпоративных финансов
<b>Иванов Сергей Юрьевич</b>	Начальник Департамента пути и сооружений
<b>Ивашкин Алексей Георгиевич</b>	Начальник Департамента управления делами
<b>Кобзев Сергей Алексеевич</b>	Начальник Департамента локомотивного хозяйства
<b>Комова Ирина Дмитриевна</b>	Главный бухгалтер - начальник Департамента бухгалтерского и налогового учета
<b>Михайлов Сергей Владимирович</b>	Начальник Департамента по связям с общественностью
<b>Старостенко Владимир Иванович</b>	Начальник Московской железной дороги - филиала ОАО "РЖД"
<b>Тони Олег Вильямсович</b>	Начальник Департамента капитального строительства
<b>Целько Александр Витальевич</b>	Начальник Западно-Сибирской железной дороги - филиала ОАО "РЖД"

Источник: ОАО «РЖД»

Функции Председателя Правления и Президента ОАО «Российские железные дороги» исполняет **Якунин Владимир Иванович**.

### Структура управления

Структура управления ОАО «РЖД» отражает структуру основных направлений деятельности и строится по принципу вертикальной интеграции основных бизнес направлений.

Главой ОАО «РЖД» является президент, которому подчиняется первый вице-президент отвечающие за производственную, экономическую деятельности, реформирование и стратегическое развитие, а также 12 вице-президентов курирующих отдельные направления.

<b>Должность</b>	<b>Сфера деятельности и основные обязанности</b>
Первый Вице-президент Морозов В.Н.	Осуществляет общее руководство и координацию производственно - хозяйственной деятельности общества, организует работу и несет ответственность за обеспечение эффективного управления и развитие производственно-технологического комплекса общества, в том числе в условиях реформирования, координирует в этих целях работу вице-президентов, начальников департаментов и управлений, а также начальников железных дорог, руководителей других филиалов и структурных подразделений общества;
Старший Вице-президент по экономике и финансам Андреев Ф.Б.	Организует работу и несет ответственность за разработку предложений по формированию экономической и финансовой политики общества, созданию условий для привлечения инвестиций в его развитие, разработку проектов и реализацию инвестиционных программ. Организует разработку предложений по финансовой стратегии и финансовой устойчивости общества и несет ответственность за обеспечение стабильного финансового положения общества, повышение эффективности его работы и конкурентоспособности.

---

Старший вице-президент по стратегическому планированию и развитию Лapidус Б.М.	Организует работу и несет ответственность за разработку стратегических целей, задач и программ развития общества; ведет вопросы организации аналитической деятельности по оценке состояния рынка поставляемых и потребляемых обществом услуг, экономической оценки места общества в экономике России, экономического анализа состояния и выработки предложений по повышению макроэкономической эффективности деятельности общества; В непосредственном ведении имеет: <ul style="list-style-type: none"><li>• Департамент корпоративного строительства и реформирования;</li><li>• Департамент экономического прогнозирования и стратегического развития;</li><li>• Департамент анализа конъюнктуры рынка;</li><li>• Управление перспективных проектов;</li><li>• Институт технико-экономических изысканий и проектирования железнодорожного транспорта "Гипротранстэи" - филиал ОАО "РЖД".</li></ul>
Вице-президент-главный инженер Гапанович В.А.	Организует работу и несет ответственность за разработку и реализацию программ научно-технического развития общества. В непосредственном ведении имеет: <ul style="list-style-type: none"><li>• Департамент локомотивного хозяйства;</li><li>• Департамент вагонного хозяйства;</li><li>• Департамент технической политики;</li><li>• Дирекцию "Желдорремаш" - структурное подразделение ОАО "РЖД";</li><li>• Энергосбыт - филиал ОАО "РЖД".</li></ul>
Вице-президент по инфраструктуре Сазонов В.Н.	Организует работу и несет ответственность за надлежащую эксплуатацию, содержание и ремонт инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей обществу; В непосредственном ведении имеет: <ul style="list-style-type: none"><li>• Департамент пути и сооружений;</li><li>• Департамент электрификации и электроснабжения,</li><li>• Департамент автоматики и телемеханики;</li><li>• Департамент связи и вычислительной техники.</li></ul>

---

---

Вице-президент по здравоохранению и социальным вопросам Атьков О.Ю.	Организует работу и несет ответственность за обеспечение социальной защищенности работников общества и членов их семей в соответствии с законодательством Российской Федерации и внутренними документами общества. <ul style="list-style-type: none"><li>• Департамент здравоохранения;</li><li>• Департамент социального развития и непроизводственной сферы.</li></ul>
Вице-президент по маркетингу и сбыту грузовых перевозок Бабаев С.М.	Организует работу и несет ответственность за создание условий для привлечения грузов на железные дороги, в том числе с других видов транспорта, формирование плана грузовых перевозок, проведение маркетинга спроса на грузовые перевозки и подготовку предложений по применению гибкой, конкурентоспособной тарифной политики. В непосредственном ведении имеет: <ul style="list-style-type: none"><li>• Управление по таможенно-брокерской деятельности;</li><li>• Центр фирменного транспортного обслуживания - структурное подразделение ОАО "РЖД";</li><li>• "Рефсервис" - филиал ОАО "РЖД";</li><li>• Центр по перевозке грузов в контейнерах "Трансконтейнер" - филиал ОАО "РЖД".</li></ul>
Вице-президент по внешним связям Белова А.Г.	Организует работу и несет ответственность за обеспечение реализации корпоративной политики в области международного сотрудничества, организацию взаимодействия с федеральными органами власти, органами власти субъектов Российской Федерации и местного самоуправления, вносит предложения по формированию корпоративной стратегии в указанных сферах деятельности. Обеспечивает реализацию внешнеэкономической деятельности общества и его участие в международных транспортных организациях. В непосредственном ведении имеет: <ul style="list-style-type: none"><li>• Департамент международных связей;</li><li>• Департамент по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти.</li></ul>

---

Вице-президент по безопасности и режиму Бобрешов А.С.	Организует работу и несет ответственность за обеспечение корпоративной безопасности общества, обеспечение защиты государственной и коммерческой тайны, информационной безопасности информационно-вычислительных и телекоммуникационных систем общества. В непосредственном ведении имеет Департамент безопасности.
Вице-президент по организации железнодорожных перевозок Козырев С.В.	Ведет вопросы и несет ответственность за организацию эксплуатационной работы железных дорог по выполнению планов перевозок и графика движения поездов, в том числе за счет совершенствования технологии работы, повышения эффективности использования железнодорожного подвижного состава. В непосредственном ведении имеет: <ul style="list-style-type: none"><li>• Департамент управления перевозками;</li><li>• Департамент коммерческой работы в сфере грузовых перевозок.</li></ul>
Вице-президент по управлению персоналом и специальным программам Корнилов Г.В.	Организует работу и несет ответственность за эффективное управление персоналом. В непосредственном ведении имеет Департамент управления персоналом.
Вице-президент по инвестициям Крафт Г.В.	Организует работу и несет ответственность за разработку инвестиционных программ общества, исполнение инвестиционных проектов в соответствии с утвержденными программами; В непосредственном ведении имеет: <ul style="list-style-type: none"><li>• Департамент инвестиционной деятельности;</li><li>• Управление экспертизы проектов и смет.</li></ul>
Вице-президент по корпоративному управлению Семечкин А.Е.	Организует работу и несет ответственность за формирование системы корпоративной информатизации общества, внедрение информационно-управляющих систем и технологий в сфере корпоративного управления, организацию статистического учета, отчетности и анализа, разработку и реализацию корпоративной политики в области управления, распоряжения и контроля над использованием имущества, в том числе земельных участков, системы управления и контроля за дочерними и зависимыми обществами. В непосредственном ведении имеет: <ul style="list-style-type: none"><li>• Департамент корпоративной информатизации;</li><li>• Департамент управления имуществом;</li><li>• Департамент управления дочерними и зависимыми обществами.</li></ul>

---

Вице-президент по пассажирским перевозкам	<p>Ведет вопросы и несет ответственность за организацию работы пассажирского комплекса, определяет в установленном порядке перспективы его развития и основные направления реформирования.</p> <p>В непосредственном ведении имеет:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Департамент дальних пассажирских перевозок;</li><li>• Управление пригородных пассажирских перевозок;</li><li>• Дирекцию по ремонту пассажирского подвижного состава - структурное подразделение ОАО "РЖД".</li></ul>
Вице-президент по безопасности движения	<p>Организует работу и несет ответственность за обеспечение железными дорогами, другими филиалами и структурными подразделениями общества безопасных для жизни и здоровья пассажиров условий проезда, безопасности перевозок грузов, багажа и грузобагажа, безопасности движения поездов и эксплуатации технических средств, пожарной и экологической безопасности, рационального использования природных ресурсов и выполнения требований по охране окружающей среды.</p> <p>В непосредственном ведении имеет:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Департамент безопасности движения и экологии;</li><li>• Управление охраны труда и промышленной безопасности.</li></ul>

---

Источник: ОАО «РЖД»

## Корпоративная структура

В результате реформирования предприятий МПС РФ в структуру ОАО «РЖД» вошли предприятия, осуществляющие свою деятельность в различных сферах экономики. Предприятия, имевшие организационно-правовую форму государственных унитарных предприятий (ГУП), вошли в структуру ОАО «РЖД» на правах филиалов, при этом общества, имевшие иную организационно-правовую форму, вошли в корпоративную структуру компании на правах дочерних и зависимых обществ. Часть ГУПов после полной передачи имущества ОАО «РЖД» была ликвидирована. Таким образом, в результате реформирования железнодорожной отрасли, профильные предприятия стали филиалами, а непрофильные предприятия и организации дочерними и зависимыми обществами.

В структуру ОАО «РЖД» входят дочерние и зависимые общества, осуществляющие научно-исследовательские разработки, производственную, строительную и конструкторскую деятельность, телекоммуникационные и банковские услуги, а также иные виды деятельности.

Среди дочерних обществ наиболее значимыми для ОАО «РЖД» являются: Строительно-ипотечная компания ЗАО «Желдорипотека», телекоммуникационная компания ЗАО «Компания Транстелеком», футбольный клуб ЗАО «ФК «Локомотив».

### Дочерние и зависимые общества, входящие в состав ОАО «РЖД»

Наименование ДЗО	Доля ОАО «РЖД» в УК	Описание основной деятельности ДЗО
ЗАО «Желдорипотека»	100,00%	осуществление функций заказчика в области проектирования и строительства зданий и сооружений
ЗАО «Компания Транстелеком»	100,00%	создание и эксплуатация сетей связи
ОАО «КРП-инвест»	100,00%	организация капитального ремонта подвижного состава
ООО «Санкт-Петербургская торговая компания (ОРС) Октябрьской железной дороги Министерства путей сообщения»	100,00%	разработка, производство и продажа новых строительных материалов
ОАО «Арена-2000»	99,94%	строительство дворца спорта в г. Ярославле и последующая его эксплуатация
ОАО «Баминвест»	82,84%	формирование инвестиционного фонда для освоения и развития региона Байкало-Амурской железной дороги
ЗАО «ФК «Локомотив»	70,00%	осуществление доверительного управления имуществом, обеспечение технического содержания спортивных сооружений, спортивного инвентаря
ЗАО «ТРАНСКАТ»	56,99%	монтажные и пусконаладочные работы на объектах котлонадзора и

		вспомогательном оборудовании
ООО «Бутурлинский спиртзавод»	55,00%	организация производства спирта на территории Бутурлинского района
ЗАО «Евразия-Интертранс»	51,11%	гостиничное обслуживание
ЗАО «ИЖВЕЛОКОМ»	51,00%	производство различных комплектующих для горных, кроссовых и др. типов велосипедов
ЗАО «Регио Телеком-ДВ»	51,00%	предоставление гражданам и организациям услуг связи, в т.ч. подключение к сети Интернет
ОАО «Алтай-пригород»	51,00%	осуществление пригородных пассажирских перевозок
ОАО «Кузбасс-пригород»	51,00%	осуществление пригородных пассажирских перевозок
ОАО «Омск-пригород»	51,00%	осуществление пригородных пассажирских перевозок
ОАО «Экспресс-пригород»	51,00%	осуществление пригородных пассажирских перевозок
ООО «ОРС Дербент»	51,00%	организация производства спирта на территории Бутурлинского района
ЗАО «Калининград – ТрансТелеКом»	49,95%	строительно-монтажные работы, предоставление услуг связи
ЗАО «Транстелеком – Чита»	49,95%	создание и эксплуатация сетей связи
ЗАО «ЦЕНТРТРАНСТЕЛЕКОМ»	49,95%	создание и эксплуатация сетей связи
ЗАО «Юго-Восток ТрансТелеКом»	49,95%	организация и проведение НИОКР, внедрение их результатов
ЗАО «ТрансТелеКом-НН»	49,90%	создание и эксплуатация волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных сетей связей
ЗАО «ДЦВ»	49,00%	научно-техническая, опытно-конструкторская, исследовательская деятельность
ЗАО «ДЦВ»	49,00%	НИОКР, в том числе в области пуско-наладочных работ и компьютерных программ
ЗАО «ДЦВ»	49,00%	создание опытных макетов, опытных образцов научно-технической продукции
ЗАО «ДЦВ»	49,00%	внедрение НИОКР
ЗАО «ДЦВ Зап-Сиб. ж.д.»	49,00%	научно-техническая, конструкторская деятельность
ЗАО «ДЦВ Красноярской ж. д.»	49,00%	научно-техническая, опытно-конструкторская, исследовательская деятельность

ЗАО «ДЦВ»	49,00%	научно-техническая, конструкторская деятельность, в т.ч. изготовление, пусконаладочные работы и сервисное обслуживание
ЗАО «ДЦВ ОЖД»	49,00%	научно-техническая, конструкторская деятельность, в т.ч. изготовление, пусконаладочные работы и сервисное обслуживание
ЗАО «ДЦВ»	49,00%	создание научно-технической продукции
ЗАО «ДЦВ»	49,00%	научно-техническая, конструкторская деятельность
ЗАО «ДЦВ»	49,00%	внедрение новой техники и технологий, обеспечивающих сокращение потребляемых в отрасли ресурсов
ЗАО «ТрансТех»	49,00%	НИР и ОКР по созданию новых видов электропоездов пригородного сообщения, вагонов и локомотивов
ООО «ЛЛМЗ-КАМАХ»	49,00%	производство поглощающих аппаратов и их элементов
ОАО «Апсатская угледобывающая компания»	48,60%	разработка месторождений полезных ископаемых, проведение строительно-монтажных работ
ЗАО «Кавказ – Транстелеком»	47,80%	разработка, проектирование, строительство и эксплуатация сетей и узлов связи
ЗАО «ОТВТ» Закрытое акционерное общество «Октрансвнештерминал»	45,00%	осуществление деятельности в качестве таможенного брокера
ОАО «Ямальская железнодорожная компания»	45,00%	осуществление эксплуатации железнодорожной линии Коротчаево - Новый Уренгой – Надым - Ямбург
ООО «КАПШ-НИИЖА тел»	45,00%	производство и внедрение средств связи с использованием адаптированной к условиям российских железных дорог аппаратуры
ЗАО «ОЦВ»	43,43%	научно-техническая и конструкторская деятельность
ЗАО «РАСКОМ»	43,43%	создание и развитие выделенной цифровой сети и предоставление в аренду каналов связи, управление этой сетью, ее обслуживание
ЗАО «СибТрансТелеКом»	40,60%	создание и эксплуатация волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных сетей связи
ОАО «ПКБВ «Магистраль»	40,45%	НИОКР в области создания ППС и их внедрение на предприятиях

железнодорожного транспорта		
ЗАО «Самара – Транстелеком»	40,00%	создание и эксплуатация сетей связи
ЗАО «ТрансКредитКарт»	40,00%	банковская деятельность
ЗАО «Сахалин – ТрансТелеКом»	39,90%	создание и эксплуатация волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных сетей связи
ЗАО «Транстелеком-ДВ»	39,90%	создание и эксплуатация волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных сетей связи
ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)»	36,00%	разработка, проектирование и производство средств автоматизации для железных дорог
ЗАО «Байкал-ТрансТелеКом»	35,00%	создание и эксплуатация сетей связи
ООО «ЦитТранс»	35,00%	разработка, внедрение, развитие, сопровождение и эксплуатация систем сетевого, дорожного и линейного управления
ОАО «Байкальские воды»	34,90%	использование возобновляемых ресурсов о. Байкал, добыча и розлив воды
ОАО «Забайкальская горная компания»	34,28%	добыча и переработка полезных ископаемых, научные и проектно-исследовательские работы, геолого-разведочные работы
ЗАО «Телерадиокорпорация "Южный регион ТВ»	32,06%	теле-радио вещание, создание кино- и видеопродукции и программ
ЗАО «ДЦВ»	31,00%	изготовление, пуско-наладочные работы и сервисное обслуживание разработанных систем, в т.ч. компьютерных программ
ОАО «Эльгауголь»	29,49%	осуществление предпринимательской деятельности в угольной промышленности и других отраслях промышленности
ОАО «Сормовский завод «Лазурь»	29,20%	производство и реализация продукции производственного назначения, торгово-посредническая деятельность, строительство
ЗАО СП «Уралтранс»	26,00%	организация заготовительного и перерабатывающего производства, реализация товаров народного потребления
ООО «ОЦРВ»	26,00%	научно-техническая, опытно-конструкторская, исследовательская деятельность

ООО «ЦДС Ком»	26,00%	разработка, внедрение, развитие и эксплуатация систем связи, дорожного и линейного управления
ЗАО «СеверТрансТелеКом»	25,20%	создание и эксплуатация волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных сетей связи
ЗАО «Зап-СибТранстелеком»	25,10%	осуществление функций заказчика в области проектирования и строительства зданий и сооружений
ЗАО «Уральские мобильные сети»	25,10%	создание и эксплуатация сетей и узлов связи
ОАО «Забайкалстальинвест»	25,10%	добыча и переработка полезных ископаемых
ЗАО «Санкт-Петербургский ТЕЛЕПОРТ»	25,01%	создание и эксплуатация сетей связи
ЗАО «Волгатранстелеком»	25,00%	создание и эксплуатация волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных сетей связи
ЗАО «ДЦВ ВСЖД»	25,00%	научно-техническая, конструкторская деятельность
ЗАО «ДЦВ»	25,00%	создание научно-технической продукции
ЗАО «Центр внедрения Московской железной дороги»	25,00%	научно-техническая, конструкторская деятельность
ЗАО «Южурал-Транстелеком»	25,00%	создание и эксплуатация волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных сетей связи
ЗАО «ЛК "ТРАНСЛИЗ»	25,00%	оказание услуг лизинга
ЗАО «ЭКЗА»	24,73%	организация и проведение НИОКР, внедрение их результатов
ЗАО «ЦНИИТЭИ-ИС»	24,00%	организация и проведение НИОКР, внедрение их результатов
ОАО «Задор»	23,75%	производство этилового спирта

Источник: ОАО «РЖД»

## Корпоративное управление

ОАО «Российские железные дороги» стремится к повышению эффективности бизнеса и инвестиционной привлекательности железнодорожной отрасли для частных операторов и инвесторов. Компания последовательно внедряет в корпоративную практику международные стандарты корпоративного управления.

В рамках совершенствования корпоративного управления ОАО «РЖД» преследует следующие цели:

- создание эффективной системы распределения полномочий между органами управления обществами – общим собранием акционеров, советом директоров, коллегиальными исполнительными органами управления и генеральными директорами;
- создание при Советах директоров совещательных и рабочих органов – комитетов, рабочих групп, и иных органов;
- регламентация информационной политики в рамках ОАО «РЖД»;
- Внедрение в деятельность Компании норм и принципов корпоративного управления, соответствующих прогрессивным российским и зарубежным стандартам к 2007 г.

С учетом этого, корпоративная политика ОАО «РЖД» нацелена на решение следующих задач:

- создание эффективной системы взаимодействия и поддержания баланса ответственности органов управления акционерным обществом, а также органов управления дочерних и зависимых обществ;
- преобразование ОАО «РЖД» в современную успешную корпорацию за счет внедрения современных принципов и стандартов корпоративного управления;
- повышение рыночной стоимости активов, инвестиционной привлекательности ОАО «РЖД» и входящих в его структуру дочерних и зависимых обществ;
- обеспечение реализации и защиты прав и интересов ОАО «РЖД», его дочерних и зависимых обществ и их акционеров;
- обеспечение реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, активное участие в формировании развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок;
- создание системы эффективного управления дочерними и зависимыми обществами и контроля их деятельности со стороны ОАО «РЖД».

## Лицензии

ОАО «Российские железные дороги» имеет следующие лицензии государственных органов Российской Федерации, необходимые для осуществления хозяйственной деятельности. Все лицензии выданы сроком на пять лет, и, вероятно, будут продлены эмитенту в автоматическом порядке.

№ лицензии	Лицензируемый вид деятельности	Лицензирующий орган	Дата выдачи	Срок действия
№ 0032-ПП	Осуществление перевозок железнодорожным транспортом пассажиров	МПС России	30.09.2003	30.09.2008
№ 0023-ПГ	Осуществление перевозок грузов железнодорожным транспортом	МПС России	30.09.2003	30.09.2008
№0158-ПС	Осуществление технического обслуживания и ремонта подвижного состава на железнодорожном транспорте	МПС России	30.09.2003	30.09.2008
ПРД № 01388	Осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности на железнодорожном транспорте	МПС России	30.09.2003	30.09.2008
№ 0122-ТС	Осуществление технического обслуживания и ремонта технических средств, используемых на железнодорожном транспорте	МПС России	30.09.2003	30.09.2008

Источник: ОАО «РЖД»

Таким образом, Компания обладает полным составом лицензий для осуществления деятельности по перевозке пассажиров, грузов, а также обслуживанию и ремонту подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте.

## Операционная деятельность

Основными направлениями деятельности ОАО «РЖД» являются осуществление и организация процесса перевозок грузов и пассажиров. В рамках основных видов деятельности ОАО «РЖД» осуществляет перевозки по внутренним и международным направлениям, осуществляет ремонт подвижного состава и оказывает услуги доступа к инфраструктуре независимым операторам.

### Доходы

В представленной ниже таблице приведена укрупненная структура доходов ОАО «РЖД»

Показатель	2004	2005П
Доходы по основной деятельности	659,5	736,3
в % к предыдущему периоду	15,5%	11,6%
Доходы от грузовых перевозок	529,5	578,5
в % к предыдущему периоду	13,0%	9,3%
Доходы от пассажирских перевозок:	67,9	86,7
в % к предыдущему периоду	28,1%	27,6%
в дальнем следовании	60,6	70,2
в пригородном сообщении	7,4	16,5
Доходы от прочих видов деятельности	62,1	71,1
в % к предыдущему периоду	26,0%	14,5%
<b>Доля в совокупных доходах</b>		
грузовые перевозки	80,3%	78,6%
пассажирские перевозки	10,3%	11,8%
прочие доходы	9,4%	9,7%

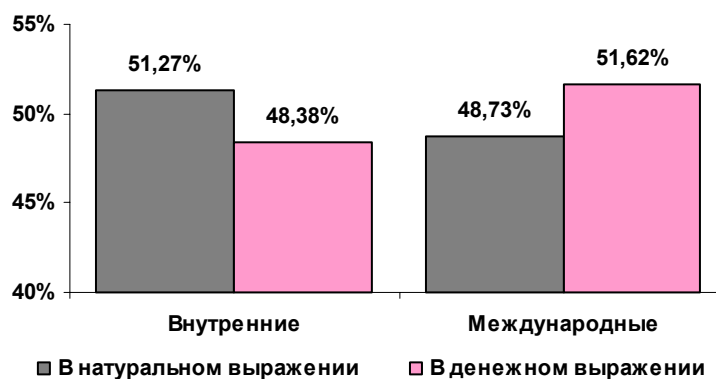
Источник: ОАО «РЖД»

### Грузовые перевозки

В сфере грузовых перевозок Компания осуществляет внутренние перевозки, международные перевозки, а также оказывает транзитные услуги другим транспортным компаниям. Услуги от международных грузовых перевозок принесли компании в 2004г. 51% (240,373 млн. руб.) выручки от совокупных грузоперевозок. Доходы от внутренних грузоперевозок составили чуть меньшую величину – 49% (226,718 млн. руб.).

При этом на долю внутренних перевозок пришлось 67% (903,646 тыс. т) грузооборота, а на долю международных перевозок 33% (445,785 тыс. т). Средняя дальность перевозок на международных направлениях составляет 1,958 км, а на внутренних только 1,023 км. Наибольший объем международных операций приходится на перевозки грузов на экспорт.

Структура грузооборота по направлениям перевозок, 2004г.



Источник: ОАО «РЖД»

В структуре доходов ОАО «РЖД» по типам перевозимых грузов наибольшую долю занимает перевозка нефти и нефтепродуктов, которая формирует 27% выручки, при чем их доля в общем объеме грузов составляет только 17%. Такая ситуация объясняется как более высоким тарифом для нефтяников, так и меньшими затратами на перевалку наливных грузов.

Также рентабельной оказалась для ОАО «РЖД» и перевозка черных металлов, доля которых в выручке от грузоперевозок составила 11%, а в общем, грузообороте - 9%.

В то же время наблюдаются и негативные тенденции: по-прежнему остается высоким влияние одного товара – каменного угля на загрузку подвижного состава, в ущерб перевозкам более прибыльных грузов, которые достаются не подверженным государственному регулированию частным операторам.

### Международные перевозки

В 2004 г. объем международных перевозок по железной дороге достиг 445,785 тыс. т грузов, увеличившись по сравнению с 2002 г. на 8.3%. При этом в денежном выражении рост оказался гораздо существеннее и составил 14.7% к 2003г., а объем доходов от международных перевозок достиг более 240 млрд. руб.

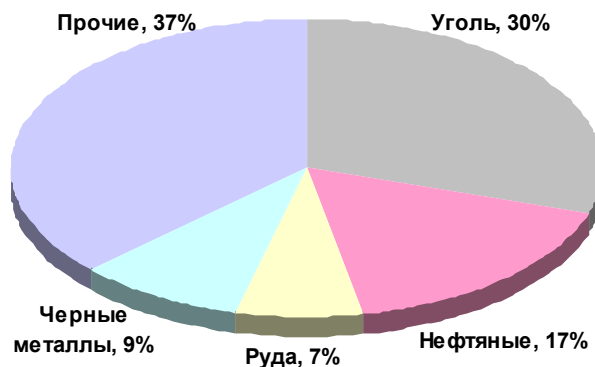
В целом тенденция к росту грузооборота на международных направлениях сопровождала деятельность предприятий

железнодорожной отрасли на протяжении 6 последних лет. За период с 1998-2004 гг. наблюдалась тенденция ежегодного увеличения объема перевозок внешнеторговых грузов. Объем перевозок вырос почти на 84.3% с 242 млн. т в 1998 г. до 446 млн. т в 2004 г. При этом объем перевозок экспортных грузов вырос на 11.4% по отношению к 2003г. и составил 352 млн. т., а импортных грузов снизился на 2% и составил 76,3 млн. т. Объемы транспортировки транзитных грузов составили 16.6 млн. т., упав на 6.7%.

Более 80% доходов от международных перевозок приходится на долю экспорта. Таким образом, увеличение операционных доходов ОАО «РЖД» от международных перевозок было связано с благоприятной конъюнктурой на сырьевых рынках, ростом загруженности железной дороги и вызванного этими обстоятельствами увеличения тарифов на перевозки по международным транспортным коридорам.

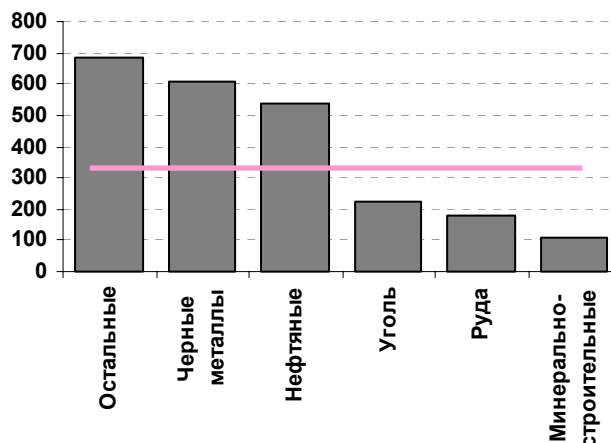
В структуре международных перевозок 27% в совокупном объеме пришлось на перевозку нефти, 23% на транспортировку угля, 10% на перевозку черных металлов,

Структура доходов от грузовых перевозок по типам и классам грузов, 2004г.



Источник: ОАО «РЖД»

Тарифные ставки по типам грузов



Источник: ОАО «РЖД»

на транспортировку прочих грузов пришлось соответственно около 40% грузоперевозок.

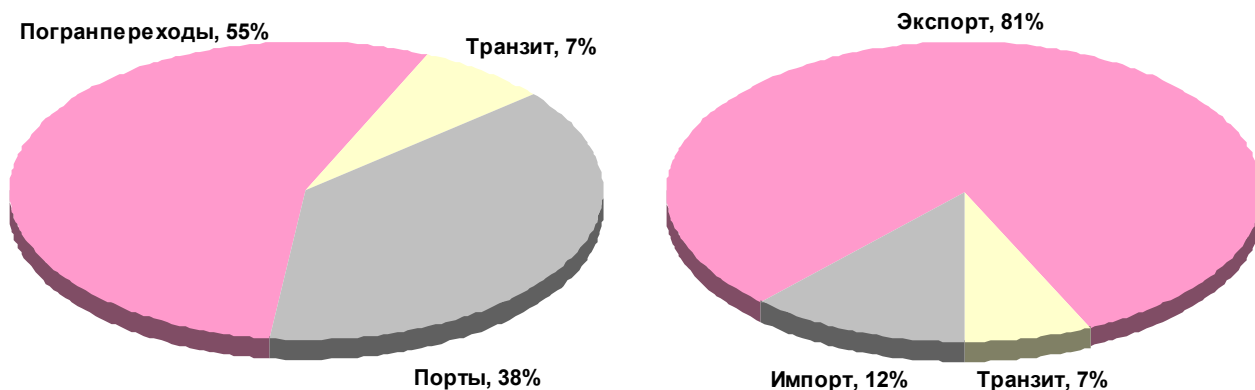
Более 55% или 250 млн. т международных перевозок осуществляется через сухопутные погранпереходы, остальные - через терминалы российских портов.

Основной объем экспорта по железной дороге приходится на страны Европы и Юго-Восточной Азии такие как: Нидерланды, Китай, Финляндия, Украина, Турция и др., в которые экспортируется нефть и нефтепродукты, черные и цветные металлы, каменный уголь, химические и минеральные удобрения, лесные грузы и т.д.

Основной объем импортных грузов следует в Россию из стран СНГ. В общем объеме импорта 32% приходится на каменный уголь и 21.7% на руды металлов, поставляемые в основном Казахстаном. Около 14.1% приходится на строительные грузы, поставляемые из Украины и Белоруссии. На остальные грузы приходится соответственно около 32.5% импорта по железной дороге.

В общем объеме перевозок грузов транзитные перевозки составляют около 3.7% в грузообороте ОАО «РЖД», и 7.2% в доходах от международных перевозок.

#### Структура доходов от международных перевозок



Источник: ОАО «РЖД»

Развитая сеть железных дорог предоставляет Российской Федерации конкурентные преимущества по развитию транзитных перевозок через международные транспортные коридоры (МТК), что открывает перед государством большие возможности по развитию территорий вдоль железных дорог и приграничных территорий, а перед транспортными и сервисными компаниями - значительный потенциал для роста доходов.

Международные перевозки осуществляются по 4 основным транспортным коридорам – «Север-Юг», «Запад-Восток», МТК № 2 и 9-й Общеευропейский транспортный коридор, которые связывают транспортные потоки из Европы со странами Персидского залива, Индией с одной стороны, а с другой - потоки из Юго-Восточной Азии (ЮВА) через Транссибирскую магистраль в Европу.

Транспортировка транзитных грузов по международным транспортным коридорам существенно сокращает их сроки доставки по сравнению с морским маршрутом. К примеру, транзит по коридору «Север-Юг» снижает срок доставки грузов в 1.5-2 раза при той же стоимости пути. В целях развития транзитных перевозок ОАО «РЖД» развивает транспортную инфраструктуру на магистральных направлениях, улучшает качество дорожного полотна, развивает железнодорожную инфраструктуру предпортовых и приграничных территорий.

Взаимодействие международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг» с маршрутом «Общеввропейского транспортного коридора № 2» позволит создать эффективную мультимодальную транспортную систему в сообщении между Европой, странами Персидского залива и Индией.

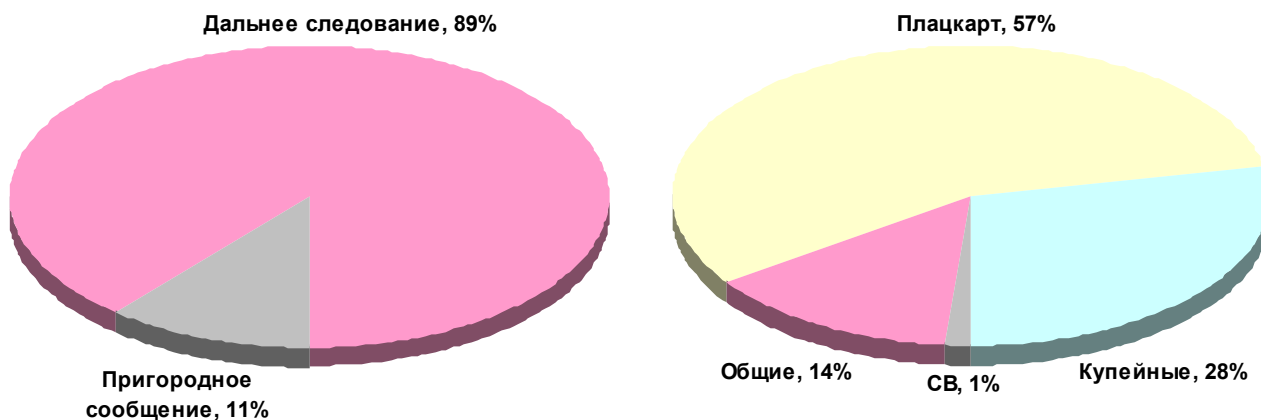
В направлении «Запад-Восток» основным МТК на территории России выступает Транссибирская магистраль. Транссиб является северным отрезком Трансазиатской железнодорожной магистрали и естественным продолжением «Общеввропейского транспортного коридора №2» и основным сухопутным транспортным мостом, соединяющим страны ЮВА (в первую очередь, Китай, Японию и Республику Корея) с Европой.

Важнейшей задачей ОАО «РЖД» является активная интеграция российских железных дорог в Евразийскую транспортную систему. С учетом имеющегося потенциала железнодорожного транспорта России компания придает особое значение эффективному использованию геополитического положения страны, ее уникальному месту между двумя динамично развивающимися регионами мира - Европой и Азией. ОАО «РЖД» активно участвует в различных формах сотрудничества с зарубежными железными дорогами, развивая российскую транспортную систему и популяризуя транзитные перевозки через территорию России у государств Азии и Европы.

### Пассажирские перевозки

В 2004г. пассажирооборот на сети железных дорог составил 164.3 млрд. п-км, в том числе в дальнем сообщении – 114.6 млрд. п-км и пригородном сообщении – 49.7 млрд. п-км.

#### Структура доходов от пассажирских перевозок



Источник: ОАО «РЖД»

В настоящее время на сети дорог курсирует более 100 фирменных поездов. В состав фирменных поездов включаются только вагоны класса «люкс», «СВ» и купейные вагоны. В 2003 г. доходы, поступившие от этой категории поездов, составили 30% от всего дохода пассажирских перевозок. В то же время в структуре пассажирского парка доминируют плацкартные вагоны, составляющие почти 57% в совокупном парке, при этом купейные вагоны составляют только 28% парка.

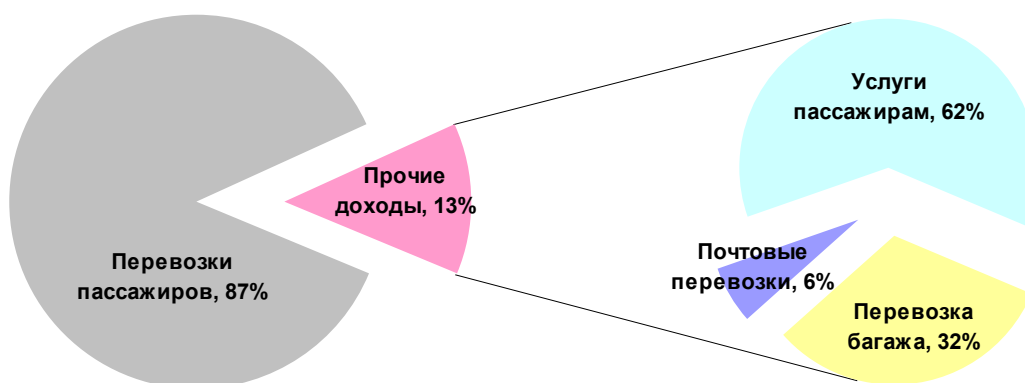
Наиболее рентабельной для ОАО «РЖД» является перевозка пассажиров в вагонах СВ, где валовая рентабельность составляет около 30% даже при частичной загрузке вагонов. Перевозки в остальных типах вагонов являются убыточными.

Рост объемов перевозок последнее время сопровождается заменой и модернизацией морально устаревшего подвижного состава, увеличением количества

фирменных поездов, введением гибкой тарифной системы и, как следствие, увеличением доходов.

Таким образом, удалось кардинально повысить качество пассажирских перевозок и значительно изменить их структуру в сторону увеличения перевозок в фирменных поездах и поездах повышенной комфортности, то есть в рентабельном сегменте пассажирских перевозок.

#### Структура доходов от пассажирских перевозок



Источник: ОАО «РЖД»

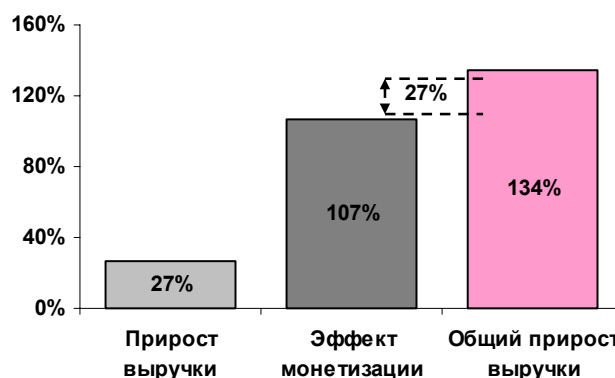
В перспективе ожидается значительное повышение доходов ОАО «РЖД» от внедрения новых услуг и более эффективного использования коммерческого потенциала вокзального комплекса. В настоящее время, доходы от услуг составляют только 20% от всех доходов по пассажирским перевозкам. Предполагается, что к 2010 г. доходы от сервисных услуг составят до 50% от совокупных доходов по пассажирским перевозкам, осуществляемым ОАО «РЖД». Результатом роста доходов от указанных мероприятий должен стать вывод пассажирского комплекса на безубыточный уровень.

По итогам первого полугодия 2005г. доходы от пассажирских перевозок составили 86.7 млрд. руб. или 11.8% от совокупных доходов ОАО «РЖД». Доходы от перевозок пассажиров на поездах дальнего следования составили 70.2 млрд. руб. или 81% доходов от пассажирских перевозок, доходы от пригородных перевозок составили 16.5 млрд. руб. или 19% доходов.

Предполагается, что за время реализации второго этапа реформирования доля доходов от пассажирских перевозок в структуре выручки останется на текущем уровне, при снижении убытков от перевозок.

По результатам хозяйственной деятельности в 2004 г. по пассажирским перевозкам был зафиксирован убыток в размере 52.4 млрд. руб. Убытки в пригородном сообщении составили 21.3 млрд. руб.

#### Оценка эффекта монетизации льгот за 5 месяцев 2005г.



Источник: ОАО «РЖД»

Значительные убытки ОАО «Российские железные дороги» связаны с выполнением большого объема льготных социальных перевозок. По Законодательству Российской Федерации более 70 млн. пассажиров имеют право на льготный проезд по железной дороге. В результате в 2004г. поездами ОАО «РЖД» перевезено более 25 млн. пассажиров льготных категорий.

После введения в январе 2005г. нового порядка дотирования льгот убыточность пассажирских перевозок сократилась, что повлекло за собой рост рентабельности перевозок.

Приведенные на графике данные являются оценкой влияния монетизации на выручку ОАО «РЖД» в сегменте пригородных перевозок. Без монетизации льгот выручка увеличилась бы только на 27%. Общий же прирост с учетом монетизации за пять месяцев 2005г. составил 134%. В результате, прирост вследствие монетизации достиг 107%, или около 2,6 млрд. руб.

### Прочие доходы по основной деятельности

К доходам по прочим видам деятельности можно отнести доходы от предоставления услуг грузоотправителям и населению. В пассажирских перевозках к дополнительным доходам можно отнести такие услуги как перевозки почты, грузобагажа и пр. В грузовых перевозках к части прочих услуг относятся охрана грузов, плата за погрузку/разгрузку и иные услуги.

### Клиенты

Клиентами ОАО «РЖД» являются предприятия и организации различных отраслей промышленности, в десятку крупнейших входят только нефтегазовые и металлургические компании, что в целом отражает структуру российской экономики.

#### Десять крупнейших потребителей услуг ОАО «РЖД» в 2004 г.

Наименование компании	Доля в выручке ОАО «РЖД»
ЮКОСтранзитсервис	4,80%
Магнитогорский Металлургический Комбинат	1,70%
ТНК-ВР	1,60%
Сибнефть	1,30%
Славнефть	1,40%
Роснефть	1,20%
Лукойл-пермьнефтепродукт	1,10%
Западно-Сибирский Металлургический Комбинат	1,10%
Кузбассразрезуголь	1%
Нижнетагильский Металлургический комбинат	0,90%
Итого по десяти крупнейшим	16,10%
Прочие клиенты	83,90%

Источник: ОАО «РЖД»

Вместе с тем 10 крупнейших клиентов формирует лишь 16.1% выручки, что говорит о высокой диверсификации клиентской базы ОАО «РЖД», и низкой зависимости от нескольких клиентов.

## Расходы

В таблицах приведены данные по структуре себестоимости ОАО «РЖД» за 2004г. и прогнозные значения на 2005г.

Расходы ОАО «РЖД», млрд. руб.

Показатель	2004	2005П
Расходы по основной деятельности	552,7	621,1
Расходы по прочим видам деятельности	52,2	61,8
<b>ИТОГО</b>	<b>604,9</b>	<b>682,9</b>

Источник: ОАО «РЖД»

По видам деятельности расходы Общества выглядят следующим образом:

Расходы ОАО «РЖД» по основной деятельности, млрд. руб.

Показатель	2004	2005П
Грузовые перевозки	426,4	474,7
Пассажирские перевозки (дальн.)	91,9	104,6
Пассажирские перевозки (пригород.)	34,4	40,8
<b>ИТОГО перевозки</b>	<b>552,7</b>	<b>621,1</b>

Источник: ОАО «РЖД»

Наибольшую долю в расходах ОАО «РЖД» в 2004г. составили расходы по грузовым перевозкам - 77,1% от совокупных расходов, 16,6% составили расходы по пассажирским перевозкам в дальнем следовании, 6,2% по перевозкам в пригородном сообщении.

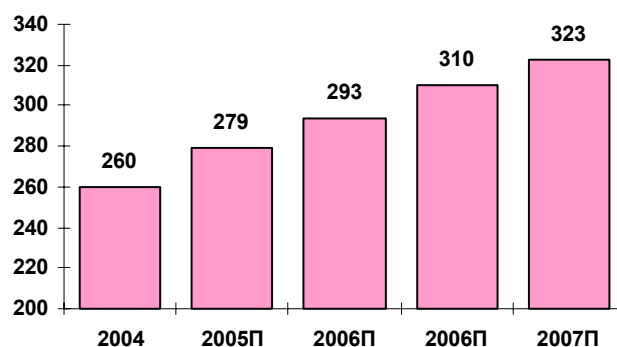
Однако при сравнении доходной и расходной частей видно, что вклад грузовых перевозок в доходы компании превышает их вклад в себестоимость, при этом вклад в себестоимость пассажирских перевозок, в особенности пригородных перевозок, существенно превышает их вклад в доходную базу Компании.

Такая ситуация вызвана не только низкими тарифами на пассажирские перевозки, но, что самое главное, спецификой пассажирских перевозок, по своей природе являющих более затратными, чем грузовые перевозки, за счет более низкой вместимости на единицу площади вагона.

На себестоимость железнодорожных перевозок влияют следующие факторы:

- Активность перевозок (приведенный грузооборот в расчете на 1 км. эксплуатационной длины). Рост активности перевозок приводит к снижению себестоимости ж/д перевозок в части условно-постоянных расходов. Однако рост активности свыше оптимального уровня приводит к увеличению числа сбоев в работе, и, соответственно, ведет к увеличению себестоимости.

Динамика себестоимости перевозок, коп. / 10 прив.т.км



Источник: ОАО «РЖД»

- Себестоимость зависит от соотношения грузовых и пассажирских перевозок, при этом себестоимость пассажирских перевозок вдвое выше себестоимости грузовых.

Себестоимость грузовых перевозок зависит от следующих факторов:

- Структуры перевозок по видам грузов;
- Порожного пробега вагонов (увеличение порожнего пробега приводит к росту расходов и является непроизводительным);
- Пробега локомотивов в одиночном следовании;
- Структуры перевозок по видам перевозок (в местном сообщении расходы выше, чем в транзитном, на величину начальных и конечных операций, маневровой работы и более низкой производительности вагонов и локомотивов в местном сообщении);
- Структуры перевозок по категории поездов (себестоимость перевозок грузов сборными, передаточными, и вывозными поездами выше себестоимости перевозок прямыми поездами вследствие ухудшения качественных показателей использования подвижного состава);
- Количества станций, осуществляющих формирование, переформирование, и расформирование поездов, т.к. это оказывает влияние на объем и расходы по маневровой работе;
- Дальности перевозок по дорогам

Себестоимость пассажирских перевозок зависит от следующих факторов:

- Структуры перевозок по категориям поездов: скорые, пассажирские, местные. Себестоимость в скорых поездах выше за счет более высоких энергетических затрат, более низкой населенности и более высокой цены вагонов
- Соотношения пригородных и дальних перевозок
- Неравномерности перевозок во времени (дополнительные парки подвижного состава)

Помимо основной деятельности ОАО «РЖД» занимается также строительством, производством, научной деятельностью и т.п. На формирование себестоимости наиболее сильное влияние оказывает заработная плата и отчисления на социальные нужды, совокупная доля которых в себестоимости составляет 37%, вторым по значимости фактором, влияющим на себестоимость, являются материальные затраты, составляющие 37,34% в себестоимости, амортизация в 2004г. составила в себестоимости 19,6%.

#### Расходы по основной деятельности по элементам затрат, млрд руб..

	2004	2005П
Фонд оплаты труда	159,7	175,5
Отчисления на социальные нужды	46,1	47,4
Материальные затраты	206,4	231,5
Амортизация	108,3	125,4
Прочие расходы	32,2	41,3
<b>ИТОГО</b>	<b>552,7</b>	<b>621,1</b>

Источник: ОАО «РЖД»

На формировании материальных затрат ОАО «РЖД» наиболее сильно сказываются затраты на материалы, необходимые для осуществления деятельности.

## Материальные затраты ОАО «РЖД», млрд руб.

Материальные затраты	2004	2005П
Топливо	30,4	38,1
Электроэнергия	36,8	44,0
Материалы	88,5	101,1
Прочие материальные затраты	50,7	48,3
<b>ИТОГО материальных затрат</b>	<b>206,4</b>	<b>231,5</b>

Источник: ОАО «РЖД»

## Особенности налогообложения

### Налог на добавленную стоимость

На сегодняшний день НДС является основным и наиболее значимым для ОАО «РЖД» налогом. Наиболее серьезное отрицательное воздействие на деятельность Компании происходит при реализации крупномасштабных инвестиционных проектов с длительными инвестиционными циклами. Возврат НДС происходит только после реализации проекта и постановки его на учет. Таким образом, происходит временное выбытие оборотного капитала Компании, вызывающее дефицит ликвидных активов и кассовые разрывы.

### Налог на имущество

ОАО «РЖД» обладает колоссальным по размерам имущественным комплексом. Имущество ОАО «РЖД» на 99% состоит из активов, представляющих стратегическую важность для Российской Федерации, и их продажа или иное выбытие возможно только на основании специального федерального закона. Благодаря существующим ограничениям на обращение имущества и его стратегическую важность для страны при налогообложении 99% имущества ОАО «РЖД» применяется специальная льготная ставка налога на имущество, устанавливаемая на основании постановления Правительства.

### Налог на прибыль

По причине сложной корпоративной структуры и относительной молодости ОАО «РЖД» как акционерного общества, структура управления финансовыми потоками в филиалах Компании находится на стадии становления. Поэтому иногда возникают задержки с поступлением документов, необходимых для отнесения затрат на себестоимость услуг, оказываемых Компанией, и происходит завышение налогооблагаемой прибыли. В течение ближайших двух лет предполагается исправить данную ситуацию. Негативный эффект от переплаты налога на прибыль компенсируется тем, что единственным собственником является государство, для которого не принципиальна форма получения выгоды от ОАО «РЖД» в виде дивидендов или роста налоговых платежей.

#### Расчет налога на прибыль, исходя из прогнозных значений деятельности ОАО «РЖД»

	2005П	2006П
Прибыль до налогообложения для целей бухгалтерского учета	21,5	21,2
Восстановление налоговой базы	73,2	73,2
в том числе:		
амортизация за счет переоценки	23,0	36,5
содержание соцсферы	8,2	30,5
социальные выплаты	15,1	16,5
Объем инвестиций	13,8	25,3
Ввод объектов	12,4	22,8
Амортизационная премия		2,0
Прибыль для целей налогообложения	94,7	92,3
Налог на прибыль	22,7	22,2

Источник: ОАО «РЖД»

## Анализ финансово-хозяйственной деятельности

## Укрупненный баланс на 01.07.2005 г. по РСБУ, млн. руб.

<b>АКТИВ</b>	<b>На 01.01.05</b>	<b>На 01.07.05</b>
<b>Внеоборотные активы</b>	<b>1 949 225,48</b>	<b>1 941 246,14</b>
<b>Оборотные активы, в т.ч.:</b>	<b>137 603,81</b>	<b>158 015,19</b>
Запасы	45 319,74	51 562,46
Сырье	37 073,50	42 348,74
Дебиторская задолженность	36 472,91	44 765,28
Краткосрочные финансовые вложения	1 047,02	2 511,88
Денежные средства	9 192,55	9 941,78
<b>ПАССИВ</b>		
<b>Капитал и Резервы</b>	<b>1 936 908,65</b>	<b>1 940 268,59</b>
<b>Долгосрочные обязательства, в т.ч.</b>	<b>35 338,08</b>	<b>34 368,57</b>
Займы и кредиты	8 042,29	8 040,53
<b>Краткосрочные обязательства</b>	<b>114 582,59</b>	<b>124 624,16</b>
Займы и кредиты	17 913,21	36 217,37
Кредиторская задолженность	92 997,38	84 877,15
Доходы будущих периодов (98)	3 672,00	3 529,64
<b>Валюта баланса</b>	<b>2 087 332,41</b>	<b>2 099 261,33</b>

Источник: ОАО «РЖД»

**Актив**

Структура Активов ОАО «РЖД» на 92.5% представлена внеоборотными активами и, соответственно, на 7.5% оборотным капиталом. В структуре оборотного капитала преобладает дебиторская задолженность, на которую приходится 28.3% оборотных активов, запасы (26.8% оборотного капитала).

За 6 мес. 2005г. величина оборотных активов компании возросла на 14.8%, в том числе запасы компании возросли на 13.8%, дебиторская задолженность - на 22.7%.

Наблюдалось увеличение краткосрочных финансовых вложений в 2.4 раза, а также рост объема денежных средств на 8.2% к уровню января 2004 г. Внеоборотные активы снизились на 0,5%.

**Пассив**

Структура пассивов Компании состоит из капитала и резервов, на которые приходятся 92.4% всех пассивов, а также 7.6% обязательств. В структуре обязательств ОАО «РЖД» 53.4% занимает кредиторская задолженность. Капитал Компании за рассматриваемый период увеличился на 0.2%

**Дебиторская задолженность**

По итогам 6 мес. 2005 г. объем дебиторской задолженности общества составил 44 765,3 млн. руб. увеличившись с начала года на 8 292,4 млн. руб. или на 22.7%.

Такая величина дебиторской задолженности во многом вызвана переплатами филиалов Компании в бюджеты различных уровней. Общая сумма переплат увеличилась с начала года в 2 раза, достигнув 5 078,9 млн. руб. Доля переплат в совокупной дебиторской задолженности возросла с 6,8% до 11.3%.

Другим негативным моментом является рост просроченной дебиторской задолженности по услугам железнодорожных перевозок. Среди основных дебиторов фигурируют органы государственной власти и силовые ведомства.

Общая сумма дебиторской задолженности к июлю 2005 г. увеличилась с начала года на 22.7%.

#### Статьи дебиторов на 01.07.2005г.

Млн. руб.	01.01.2005.		01.07.05	
	Всего	в т.ч. просроченная	Всего	в т.ч. просроченная
1.Покупатели и заказчики	9 246,7	827,2	7 049,7	1 384,2
2.Векселя к получению	59,4	10,6	59,3	10,6
3.Расчеты по претензиям	703,6	226,3	657,7	228,2
4.Перевзнос средств по налогам, сборам и фондам	2 474,4		5 078,9	
5.Авансы выданные	10 948,4	721,1	18 148,3	609,7
6.Расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям и с подотчетными лицами	416,4		460,1	
7.Прочие дебиторы	7 200,1	557,4	6 560,7	406,6
<b>Итого</b>	<b>31 048,8</b>	<b>2 342,6</b>	<b>38 014,8</b>	<b>2 639,4</b>
Кроме того:				
за перевозку	5 424,1	1 876,6	6 750,5	1 245,3
<b>Всего дебиторская задолженность</b>	<b>36 472,9</b>	<b>4 219,2</b>	<b>44 765,3</b>	<b>3 884,7</b>

Источник: ОАО «РЖД»

#### Кредиторская задолженность

На конец 2-го квартала 2005г. величина кредиторской задолженности составила 84 877,1 млн. руб., сократившись по сравнению с началом года на 8 120,3 млн. руб.

Возникновение большей части кредиторской задолженности вызвана, в основном, задержками дебиторов по оплате услуг ОАО «РЖД», что вынуждает Компанию в свою очередь задерживать оплату подрядчиков, а иногда и налоговые платежи (по некоторым филиалам).

Кроме того, произошло снижение величины просроченной кредиторской задолженности у большинства филиалов ОАО «РЖД» перед бюджетами по налогам и сборам в 2.5 раза. Суммарная величина просроченной задолженности увеличилась примерно на 10% до 6258,6 млн. руб.

## Статьи кредиторов на 01.07.2005г.

Млн. руб.	01.01.05		01.07.05	
	Всего	в т.ч. просроченная.	Всего	в т.ч. просроченная
1.Поставщики и подрядчики	38 597,4	2 931,0	32 614,9	4 537,5
2.Задолженность перед персоналом по оплате труда, по прочим операциям и с подотчетными лицами	7 718,9	1,3	11 130,2	0,1
3. Задолженность по социальному страхованию и обеспечению	3 181,8	1 170,8	4 775,6	809,5
4.Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	9 888,7	992,6	7 997,3	397,4
Задолженность перед внебюджетными фондами	7,8	2,1	9,2	5,5
6.Векселя к уплате	8,9	8,9	9,5	8,9
7.Авансы полученные	1 880,2	49,8	2 399,8	48,5
8.Прочие кредиторы	10 195,8	541,1	9 431,4	451,2
<b>Итого</b>	<b>71 479,3</b>	<b>5 697,6</b>	<b>68 367,8</b>	<b>6 258,6</b>
Кроме того:				
авансы, полученные за перевозку	21 518,0		16 509,4	
<b>Всего кредиторская задолженность</b>	<b>92 997,4</b>	<b>5 697,6</b>	<b>84 877,1</b>	<b>6 258,6</b>

Источник: ОАО «РЖД»

## Долговая нагрузка

## Долговая нагрузка, млрд. руб.

	2004	2005	2006П	2007П	2008П
Продажи	660	736,3	797,3	871	937
Долг на конец года	42,1	95,5	109,0	142,8	194,8
% к выручке	6,4%	13,0%	13,7%	16,4%	20,8%
В том числе:					
- Кредиты и облигации	25,8	67,0	65,5	85,2	121,5
% к выручке	3,9%	9,1%	8,2%	9,8%	13,0%
Лизинг	16,3	25,8	43,5	57,6	73,2
- % к выручке	2,5%	3,9%	5,5%	6,6%	7,8%

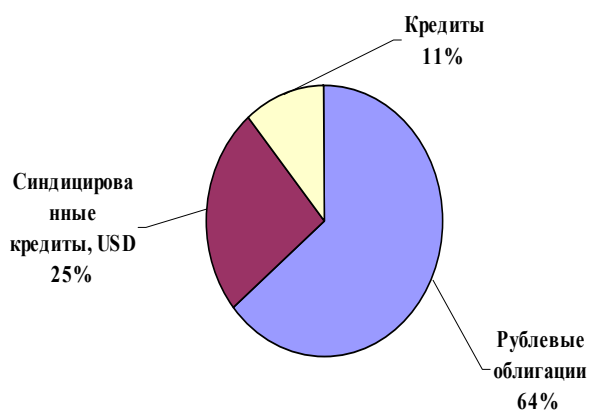
Источник: ОАО «РЖД»

В 2006 году ОАО «РЖД» не намерена осуществлять каких-либо заимствований на открытом рынке или привлекать кредиты, за исключением осуществления программы лизинга с целью приобретения подвижного состава. Более того, кредитный портфель компании сократится на 1,5 млрд. рублей.

В дальнейшем ОАО «РЖД» планирует привлекать только необеспеченные кредиты и выпускать облигации. Привлечение каких-либо валютных заимствований будет осуществляться исходя из принципа минимизации любых валютных рисков и с условием обязательного покрытия ежегодных обязательных платежей по такого рода кредитам суммами поступлений валютной выручки компании (сейчас 600 млн. долларов США в год), а также с помощью специальных программ хеджирования;

### Программа заимствований ОАО «РЖД» в 2005г.

#### Заимствования ОАО «РЖД» в 2005г.



ОАО «РЖД», как и раньше, не выпускает векселей, заимствует только на открытом рынке, все кредиты компании являются необеспеченными.

По итогам 2005 года экономия расходов за счет снижения ставки привлечения заемных средств составит более 1 млрд. рублей относительно утвержденного на 2005 год плана.

В октябре 2005 года привлечен необеспеченный синдицированный кредит от 28 зарубежных банков

- 300 млн. USD на 3 года под ставку LIBOR + 0,75%
- 300 млн. USD на 5 лет под ставку LIBOR + 0,90%

В ноябре-декабре 2005 года ОАО «РЖД» планирует в случае благоприятной рыночной ситуации разместить необеспеченные рублевые облигации сроком от 1,5 до 7 лет в размере до 35 млрд. руб.

- 10 млрд. рублей на 1,5 года
- 10 млрд. рублей на 3 года
- 10 млрд. рублей на 5 лет
- 5 млрд. рублей на 7 лет

## КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ

Начиная с 2003г., программа капитальных вложений ОАО «РЖД» направлена на реализацию целей и задач структурной реформы на железнодорожном транспорте и на повышение эффективности транспортировки грузов и пассажиров. С 2004г. были существенно увеличены инвестиции на закупку и модернизацию подвижного состава, масштабные средства были направлены на реконструкцию и строительство инфраструктуры, расширение узких мест на погранпереходах и подъездах к портам, а также иные необходимые мероприятия, связанные с функционированием железных дорог.

В рамках инвестиционной программы 2005-2008гг. ОАО «РЖД» планирует инвестировать около 26,6 млрд. долларов США в обновление инфраструктуры, подвижного состава, станций и других компонентов, имеющих отношение к общей стратегии реформирования железнодорожной отрасли.

### **Инвестиционная программа 2005-2008гг.**

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» отражает тот факт, что железнодорожный транспорт России находится в активной фазе структурного реформирования, протекающего на фоне роста экономики и товарооборота страны.

Приоритетными задачами, определяющими параметры инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2005-2008гг. являются:

- инвестиции в инфраструктуру;
- повышение безопасности и качества железнодорожных перевозок;
- обеспечение обновления и модернизации подвижного состава.

Программа капитальных вложений предполагает инвестирование собственных средств Компании, а так же использование лизинговых схем для приобретения подвижного состава, путевой техники и оборудования.

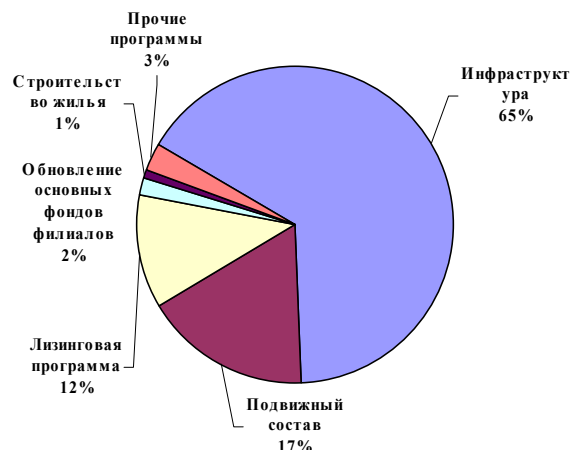
Согласно проекту инвестиционного плана ОАО «РЖД» на 2005-2008г. инвестиции будут направлены на развитие следующих направлений:

- на инфраструктурные проекты - 496 млрд. руб.
- на закупку, ремонт и модернизацию подвижного состава – 215,8 млрд. руб. (из которых 88,8 млрд. по лизинговым программам)
- на обновление основных фондов функциональных филиалов – 12,5 млрд. руб.
- на строительство жилья - 6,3 млрд. руб.
- на прочие проекты – 19,9 млрд. руб.

### Основные направления инвестиций ОАО «РЖД» в 2005 г.



### Основные направления инвестиций ОАО «РЖД» в 2005-2008гг.



Источник: ОАО «РЖД»

В последующие годы объем инвестиций будет возрастать, в течение ближайших шести лет предполагается осуществить инвестиции по всем основным направлениям деятельности ОАО «РЖД» в размере, превышающем 1 трлн. руб.

С учетом существующих ограничений, связанных с правом собственности и оборотом имущества ОАО «РЖД», предполагается использовать следующие формы инвестиций:

- Проектное финансирование;
- Лизинговые схемы;
- Инвестиции с участием государства при реализации социальных и стратегически важных проектов для РФ (в настоящий момент реализация социальных проектов закладывается в тарифы ОАО «РЖД»).

Особенно значима для ОАО «РЖД» политика государства в области пассажирских перевозок и строительства стратегически важных объектов. Для компании жизненно важно совершенствование системы дотаций при покрытии убытков от пассажирских перевозок, для своевременной реконструкции, замены и поддержания пассажирских составов и электровозов в рабочем состоянии.

#### Инвестиции в инфраструктуру

Программа капитальных вложений ОАО «РЖД» предполагает осуществление инвестиций в развитие инфраструктуры по следующим направлениям:

- обновление и строительство путевой инфраструктуры;
- обновление устройств электроснабжения и электрификации железнодорожных линий;
- развитие местной инфраструктуры филиалов ОАО «РЖД»;
- реализация проектов ресурсосбережения;
- оптимизация работы по управлению эксплуатационной деятельностью.

**Инвестиционная программа в разрезе инвестиций в инфраструктуру на 2005-2008гг.**

	2005	2006	2007	2008
Коридор Кузбасс - Северо-Запад	9,2	20,4	12	14,5
Коридор Кузбасс - Дальний Восток	0	16,3	20,5	19,7
Коридор Кузбасс - Черное море	4,8	14,6	18,3	17,8
Участок Москва - Санкт-Петербург	0,2	2,1	0	0
Беркакит - Томмот - Якутск	1	1	1	1
Прочие участки	1,7	2,5	2,8	3
Погранпереходы в Китай	4,5	4,5	7,5	5,5
Другие погранпереходы	1,6	0,7	0,7	0,8
Перешивка колеи на Сахалине	0,8	1	1,1	1,2
Электрификация	3,8	0	1,7	1,8
Технологическая связь	6,1	2,3	3,5	7
Информатизация	4,1	4,2	4,8	5,2
Система коммерческого учета электроэнергии	3,4	3,2	3,1	0
Пригородное пассажирское сообщение С-Петербург-Колпино	0	0,4	0	0
Система контроля оплаты проезда	0,2	0,8	0,9	1
Прочее	9,2	10,2	11,2	13,6
Развитие, всего	50,6	84,2	89,1	92,1
Модернизация	47,3	36,8	41,7	54,3
Инфраструктура, всего	<b>97,9</b>	<b>121</b>	<b>130,8</b>	<b>146,4</b>

Источник: ОАО «РЖД»

**Инвестиционные проекты, реализуемые на принципах проектного финансирования**

В настоящее время ОАО «РЖД» планирует реализацию проектов на условиях проектного финансирования, в которые будут разрабатываться в основном на основе целевых коммерческих займов и кредитов.

В 2005 г. предполагается начать реализацию трехпроектов

- Перевозка нефти в Китай
- Автоматизированная система коммерческого учета электроэнергии
- Организация пригородного движения Москва-Люберцы-Раменское Московской Железной дороги.

**«Китайский проект»**

Данный проект предусматривает повышение пропускной способности железной дороги.

На первом этапе проекта предусматривается расширение грузоперевозок нефтяных грузов в направлении станция Суховская – пограничная станция Наушки (с транзитом через Монголию) до 5 млн. тонн в 2006г., по сравнению с текущим объемом перевозимой нефти увеличение грузоперевозок составит около 3.3 млн. тонн. нефти.

Перелив нефти в китайские цистерны осуществляется на границе Монголии и Китая.

На втором этапе, начало которого планируется на 2007 г., предполагается расширить пропускную способность дороги по маршруту станция Сузовская – пограничная станция Забайкальск с достижением максимального объема перевозок нефти - 10 млн. тонн - в 2010 г., увеличение составит около 8.5 млн. тонн. по сравнению с текущим объемом перевозок.

Финансирование проекта началось в 2004 г. и должно завершиться в 2007 г.. Общий объем инвестиций в проект составит 29,654 млн. руб., из них на первый этап приходится 11,960 млн. руб., на второй - 17,754 млн. руб. Из общего объема инвестиций в 2005г. планируется инвестировать на развитие проекта 4,391 млн. руб.

#### **Автоматизированная система коммерческого учета электроэнергии**

Целью проекта является снижение расходов ОАО «РЖД» на закупку электроэнергии, за счет выхода филиалов Компании на оптовый рынок электроэнергии, а также приведение технических характеристик энергосистемы, принадлежащей ОАО «РЖД», в соответствие с требованиями законодательства.

Затраты на проект в 2005г. составят 3,416 млн. руб., при этом полная стоимость реализации проекта составляет 9,599 млн. руб. и займет 3 года.

#### **Организация пригородного движения Москва-Люберцы-Раменское Московской Железной дороги**

Целью проекта является организация скоростного сообщения между Москвой и ближайшими городами спутниками. Предполагается, что новый маршрут позволит разгрузить напряженный транспортный участок Москвы и Мособласти, а также позволит повысить доходы ОАО «РЖД» от пассажирских перевозок на этом направлении. Объем инвестиционной программы, предназначенной на развитие проекта, составляет 3,979 млн. руб., из них в 2005 г. предполагается израсходовать 1,582 млн. руб.

#### **Инвестиции в закупку и модернизацию подвижного состава**

Инвестиционной программой Компании на 2005-2008гг. предусматривается закупка и модернизация подвижного состава в сумме более 215 млрд. руб. с учетом лизинговых программ, что составляет 28.5% общей стоимости программы капитальных вложений ОАО «РЖД» без учета инвестиций в инфраструктуру.

С целью ускорения массового обновления подвижного состава и железнодорожной техники в 2005-2008гг. предусматривается дальнейшее развитие программы привлечения внешних инвестиций в железнодорожный транспорт за счет более активного использования лизинга. Объем лизинговой программы на 2005-2008гг. составляет 88,8 млрд. руб.

Основной объем инвестиций в закупку и модернизацию подвижного состава будут осуществляться на основе долгосрочных соглашений с предприятиями-изготовителями.

Помимо инвестиционных затрат ОАО «РЖД» проводит нефинансовую инвестиционную политику, нацеленную на модернизацию парка вагонов, организуя взаимодействие российских машиностроительных предприятий с западными компаниями, готовыми развивать производство подвижного состава нового поколения на базе отечественных заводов.

Таким образом, в 2005 г. будет подтверждена наметившаяся тенденция к обновлению подвижного состава, что невозможно было бы достичь без своевременной помощи вагоностроительным, вагоноремонтным и локомотивостроительным заводам.

#### Лизинговая программа по закупке подвижного состава на 2005-2008гг., млрд. руб.

	2005	2006	2007	2008
Грузовые вагоны	9,9	7,2	8,9	12,4
Пассажирские вагоны	2,2	9,2	8,3	6,6
Локомотивы	1,8	0	0	0
Пригородные электропоезда	4,8	5,4	5,8	6,1
Оборудование	0	0,2	0	0
Лизинговая программа, всего	18,7	22	23	25,1

Источник: ОАО «РЖД»

#### Приобретение, ремонт, модернизация подвижного состава за счет собственных средств, 2005-2008гг., млрд. руб.

	2005	2006	2007	2008
Грузовые вагоны	5,3	3,5	4,5	3,6
Пассажирские вагоны	10,6	2,3	2,9	3
Локомотивы	9,7	17,4	21,7	30
Пригородные электропоезда	3,8	2,7	2,9	3,1
Подвижный состав, всего	29,4	25,9	32	39,7

Источник: ОАО «РЖД»

#### Инвестиции в безопасность и качество перевозок

Инвестиции в безопасность и качество осуществляются по следующим направлениям:

- модернизация оборудования грузового хозяйства;
- развитие пригородного хозяйства;
- развитие пассажирского хозяйства;
- развитие пассажирского вокзального комплекса;
- программа «Антитеррор»;

#### Социальные программы ОАО «РЖД»

Инвестиции в социальную программу в 2005-2008гг. составят 14 млрд. руб. и предполагают строительство жилья и предоставление медицинских услуг работникам ОАО «РЖД».

Одним из приоритетов инвестиционной программы является повышение производительности труда, которое предполагается обеспечить за счет направления инвестиций на внедрение необслуживаемых и малолюдных технологий, средств диагностики путей и путевого оборудования.

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ РЕФОРМА

### Причины реформирования российской железнодорожной системы

К середине 90-х годов прошлого века стало очевидным, что без реформирования российские железные дороги не будут соответствовать требованиям национальной экономики в плане качества и количества перевозок. Такое положение было обусловлено малыми инвестициями в отрасль, недостаток которых привел к износу подвижного состава и инфраструктуры, низкой операционной эффективности, высоким тарифам на грузовые перевозки и масштабным субсидиям в пассажирские перевозки.

### Реализация реформы

Реализация реформы является поэтапным процессом, включающим в себя следующие действия:

- Независимым грузовым и пассажирским перевозчикам будет гарантирован полноценный доступ к федеральной железнодорожной инфраструктуре;
- Развитие конкуренции среди грузовых перевозчиков, ремонт подвижного состава;
- Создание эффективных схем финансирования для модернизации инфраструктуры и ремонта подвижного состава;
- Обеспечение финансовой прозрачности всех видов деятельности в секторе;
- Усовершенствование тарифной политики, передача функций регулирования тарифов государственной комиссии;
- Постепенное снижение объемов субсидирования и дотирования пассажирских перевозок;
- Сохранение единой интегрированной государственной железнодорожной инфраструктуры с централизованным управлением;
- Снижение нагрузки транспортных расходов на экономику страны;
- Принятие других мер, обеспечивающих увеличение интереса к инвестициям в систему железнодорожных перевозок;
- Увеличение фонда оплаты труда и обеспечение социальной поддержки работникам железных дорог;
- Увеличение качества и стабильное предложение предоставляемых услуг на всей территории страны.

## Процесс реализации реформы

### Этап 1. Формирование ОАО «РЖД» (2001-2003гг.)

В конце 2003г. завершением первого этапа железнодорожной реформы послужило создание ОАО «РЖД». 23 сентября общество прошло государственную регистрацию и 1 октября компания начала вести экономическую деятельность. Следствием основания ОАО «РЖД» стало разделение функций государственного контроля от экономической деятельности, которые прежде выполнялись Министерством путей сообщения.

Уставный капитал компании составляет более \$50 млрд. Он был сформирован путем консолидации собственности 987 федеральных железнодорожных компаний.

Министерство путей сообщения (в настоящее время Федеральное агентство железнодорожного транспорта) оставило за собой функции государственного регулирования железнодорожного транспорта, включая проведение государственной политики в секторе, развития правового регулирования, надзора за должным лицензированием, сертификацией и стандартизацией железнодорожных перевозок. 673 предприятия (социальная сфера и образование) были переданы региональным властям, 295 компаний остались за Федеральным агентством железнодорожного транспорта, 80 компаний подлежат прямой приватизации (согласно плану приватизации 2003-2004гг., одобренному Правительством).

Экономические функции ОАО «РЖД» включают:

- Управление и поддержание инфраструктуры, разрешение доступа к инфраструктуре грузоотправителям;
- Управление локомотивным составом;
- Грузовые перевозки;
- Пассажирские перевозки дальнего следования;
- Пригородные пассажирские перевозки;
- Управление диспетчерскими;
- Поддержка инфраструктуры, вагонного парка, локомотивов;
- НИОКР

### Этап 2. Реорганизация ОАО «РЖД» (2003-2006)

Второй этап предполагает реорганизацию ОАО «РЖД» путем выделения конкурентных направлений деятельности – дальние и пригородные пассажирские перевозки, грузовые перевозки, ремонтные подразделения, непрофильные виды деятельности. Вышеперечисленные единицы будут организованы либо как дочерние общества ОАО «РЖД», либо как независимые предприятия, подлежащие приватизации.

Вся инфраструктура, включая рельсы, услуги сообщения, мониторинг, продажи, локомотивный парк и большая часть вагонного парка останутся в собственности ОАО «РЖД». Компания избавится не более чем от 50% вагонного парка к концу второй стадии.

Также будут выполнены следующие действия:

- Поэтапное сокращение финансирования пассажирского сектора за счет грузовых перевозок в пользу прямого финансирования (в случае необходимости);
- Создание условий высоко конкурентной среды в секторах пассажирских и грузовых перевозок;

- Переход к свободному ценообразованию в конкурентных секторах;
- Создание условий для приобретения локомотивов частными операторами;
- Развитие организационных и юридических условий для конкурентных направлений.

### Этап 3. Финальная стадия железнодорожной реформы (2006-2010гг.)

На финальном этапе предполагается начать продажу лицензий на осуществление дальних и пригородных пассажирских перевозок, а также запустить процесс приватизации части пригородных и дальних пассажирских перевозчиков, ремонтных заводов и компаний, занимающихся непрофильной деятельностью.

Завершение реформы запланировано на 2010г., однако сроки будут определяться ходом реформы и не исключено, что они могут быть перенесены на несколько лет вперед.

## НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ

Налогообложение операций с облигациями и другими ценными бумагами регламентируется Налоговым Кодексом Российской Федерации.

### НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Доходы юридических лиц по операциям с облигациями эмитента облагаются налогом на прибыль.

#### Налогооблагаемая база

К доходам от источников в Российской Федерации относятся:

- выручка от реализации имущественных прав (доходы от реализации);
- внереализационные доходы в виде процентов по ценным бумагам и другим долговым обязательствам.

#### Расчет налогооблагаемой базы

Прибыль (убыток) от реализации облигаций определяется как разница между ценой реализации и ценой приобретения с учетом оплаты услуг по их приобретению и реализации.

Налоговая ставка по налогу на прибыль устанавливается в размере 24 процентов, при этом:

- сумма налога, исчисленная по налоговой ставке в размере 6 процентов, зачисляется в федеральный бюджет;
- сумма налога, исчисленная по налоговой ставке в размере 16 процентов, зачисляется в бюджеты субъектов Российской Федерации;
- сумма налога, исчисленная по налоговой ставке в размере 2 процента, зачисляется в местные бюджеты.

Юридические лица, являющиеся резидентами Российской Федерации, самостоятельно производят расчет и уплату суммы налога на прибыль по доходам от операций с облигациями на основании данных бухгалтерского учета и отчетности.

Убытки от операций с ценными бумагами, обращающимися на организованном рынке ценных бумаг, полученные в предыдущем налоговом периоде (предыдущих налоговых периодах), могут быть отнесены на уменьшение налоговой базы от операций по реализации данной категории ценных бумаг.

Убытки по операциям с ценными бумагами, не имеющими рыночной котировки или не обращающимися на организованном рынке ценных бумаг, могут быть отнесены на уменьшение доходов от реализации данной категории ценных бумаг.

#### Признаваемые доходы и расходы

Доходом по операциям с ценными бумагами признается выручка при продаже ценных бумаг в соответствии с условиями договора реализации. При этом по процентным (купонным) ценным бумагам доходы формируются с учетом особенностей, предусмотренных пунктом 2 статьи 280 Налогового кодекса, т.е. доходы налогоплательщика от операций по реализации или иного выбытия облигаций (в том числе погашения) определяются исходя из цены реализации или иного выбытия

облигации, а также суммы накопленного процентного (купонного) дохода, уплаченной покупателем налогоплательщику, и суммы процентного (купонного) дохода, выплаченной налогоплательщику Эмитентом. При этом в доход налогоплательщика по реализации или иного выбытия ценных бумаг не включаются суммы процентного (купонного) дохода, ранее учтенные при налогообложении.

В порядке, установленном статьей 283 Налогового кодекса РФ, убытки по операциям купли-продажи ценных бумаг подлежат переносу на 10 лет, при этом совокупная сумма переносимого убытка, ни в каком отчетном (налоговом) периоде не может превышать 30 процентов налоговой базы по операциям с ценными бумагами.

### **Дата признания дохода**

Датой признания дохода и расхода по операциям с облигациями на основании статьи 329 Налогового кодекса РФ является дата реализации указанных облигаций.

### **Признаваемая цена сделки**

В отношении облигаций, обращающихся на организованном рынке ценных бумаг, для целей налогообложения принимается фактическая цена реализации или иного выбытия ценных бумаг, если эта цена находится в интервале между минимальной и максимальной ценами сделок (интервал цен) с указанной ценной бумагой, зарегистрированной организатором торговли на рынке ценных бумаг на дату совершения соответствующей сделки.

В случае, когда фактическая цена реализации (выбытия) ценных бумаг находится ниже минимальной цены сделки с указанными ценными бумагами в целях налогообложения принимается разница между минимальной ценой сделки и ценой приобретения. Если по одной и той же ценной бумаге сделки на указанную дату совершались через двух и более организаторов торговли на рынке ценных бумаг, то налогоплательщик вправе самостоятельно выбрать организатора торговли, значения интервала цен которого будут использованы налогоплательщиком для целей налогообложения.

### **Расходы по сделке**

Расходы при реализации (или ином выбытии) ценных бумаг определяются исходя из приобретения ценной бумаги, затрат по приобретению, затрат на реализацию, суммы накопленного процентного (купонного) дохода, уплаченной налогоплательщиком продавцу ценной бумаги. При этом в соответствии с требованиями статьи 272 Налогового кодекса РФ в расход не включаются суммы накопленного процентного (купонного) дохода, ранее учтенные при налогообложении. Расходы, связанные с приобретением ценных бумаг до даты реализации ценных бумаг не уменьшают налогооблагаемую базу. При реализации ценных бумаг доходы от реализации (на отчетную дату) подлежат уменьшению на сумму расходов, связанных с приобретением и реализацией выбывших с баланса ценных бумаг.

### **Порядок налогообложения доходов юридических лиц-нерезидентов РФ по операциям с облигациями эмитента.**

Расчет и уплата суммы налога на доходы от операций с облигациями, проводимых нерезидентами Российской Федерации, осуществляется источником выплаты данного дохода в валюте выплаты при каждом осуществлении платежа по ставке 20 процентов.

В случае распространения на операции с облигациями действия международных соглашений об избежании двойного налогообложения, нерезиденты РФ могут уплачивать налоги на доходы от операций с облигациями в соответствии с нормами таких соглашений.

## НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ ФИЗИЧЕСКИХ ЛИЦ

### Налогооблагаемая база

Доходами от операций физических лиц с облигациями эмитента являются:

- проценты, полученные от российской организации, а также проценты, полученные от российских индивидуальных предпринимателей и (или) иностранной организации в связи с деятельностью ее постоянного представительства в РФ;
- доходы от реализации в РФ акций или иных ценных бумаг, а также долей участия в уставном капитале организаций.

### Расчет налогооблагаемой базы

Налоговая база по операциям купли - продажи ценных бумаг определяется как доход, полученный по результатам налогового периода по операциям с ценными бумагами.

Убыток по операциям с ценными бумагами, обращающимися на организованном рынке ценных бумаг, полученный по результатам указанных операций, совершенных в налоговом периоде, уменьшает налоговую базу по операциям купли - продажи ценных бумаг данной категории.

В соответствии с п. 1 ст. 224 Налогового кодекса Российской Федерации налогообложение доходов, получаемых в виде купонных выплат, доходов, полученных при погашении облигаций или при продаже облигаций до наступления срока погашения, производится исходя из ставки 13 процентов по доходам, получаемым резидентами Российской Федерации.

### Признаваемые доходы и расходы

В соответствии с п. 3 ст. 214.1. Налогового Кодекса РФ доход (убыток) по операциям купли-продажи ценных бумаг определяется как сумма доходов по совокупности сделок с ценными бумагами соответствующей категории, совершенных в течение налогового периода, за вычетом суммы убытков.

Доход (убыток) по сделке купли - продажи ценных бумаг определяется как разница между суммами, полученными от реализации ценных бумаг, и расходами на приобретение, реализацию и хранение ценных бумаг, фактически произведенными налогоплательщиком (включая расходы, возмещаемые профессиональному участнику рынка ценных бумаг) и документально подтвержденными. К указанным расходам относятся:

- суммы, уплачиваемые продавцу в соответствии с договором;
- оплата услуг, оказываемых депозитарием;
- комиссионные отчисления профессиональным участникам рынка ценных бумаг;
- биржевой сбор (комиссия);
- оплата услуг регистратора;

- другие расходы, непосредственно связанные с куплей, продажей и хранением ценных бумаг, оплачиваемые за услуги, оказываемые профессиональными участниками рынка ценных бумаг в рамках их профессиональной деятельности.

Доход по сделке купли - продажи ценных бумаг, обращающихся на организованном рынке ценных бумаг, уменьшается на сумму процентов, уплаченных за пользование денежными средствами, привлеченными для совершения сделки купли - продажи ценных бумаг, в пределах сумм, рассчитанных исходя из действующей ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации.

По сделке с ценными бумагами, обращающимися на организованном рынке ценных бумаг, размер убытка определяется с учетом предельной границы колебаний рыночной цены ценных бумаг.

Когда расходы налогоплательщика на приобретение, реализацию и хранение ценных бумаг не могут быть отнесены непосредственно к расходам на приобретение, реализацию и хранение конкретных ценных бумаг, указанные расходы распределяются пропорционально стоимостной оценке ценных бумаг, на долю которых относятся указанные расходы. Стоимостная оценка ценных бумаг определяется на дату осуществления этих расходов.

### **Налоговые вычеты**

В случае, если расходы налогоплательщика не могут быть подтверждены документально, он вправе воспользоваться имущественным налоговым вычетом, предусмотренным подпунктом 1 пункта 1 статьи 220 Налогового Кодекса РФ. (В сумме, полученной налогоплательщиком при продаже облигаций, находившихся в собственности налогоплательщика менее трех лет, но не превышающей 125 000 рублей.)

Имущественный налоговый вычет или вычет в размере фактически произведенных и документально подтвержденных расходов предоставляется налогоплательщику при расчете и уплате налога в бюджет у источника выплаты дохода (брокера, доверительного управляющего или иного лица, совершающего операции по договору поручения, иному подобному договору в пользу налогоплательщика) либо по окончании налогового периода при подаче налоговой декларации в налоговый орган.

Если расчет и уплата налога производятся источником выплаты дохода (брокером, доверительным управляющим или иным лицом, совершающим операции по договору поручения или по иному подобному договору в пользу налогоплательщика) в налоговом периоде, имущественный налоговый вычет предоставляется источником выплаты дохода с возможностью последующего перерасчета по окончании налогового периода при подаче налоговой декларации в налоговый орган.

При наличии нескольких источников выплаты дохода имущественный налоговый вычет предоставляется только у одного источника выплаты дохода по выбору налогоплательщика.

### **Порядок налогообложения доходов физических лиц-нерезидентов РФ по операциям с облигациями эмитента.**

В отношении доходов, получаемых физическими лицами, не являющихся налоговыми резидентами Российской Федерации, установлена налоговая ставка в размере 30 (тридцать процентов).

Налоговая база по операциям купли - продажи ценных бумаг определяется по окончании налогового периода. Расчет и уплата суммы налога осуществляются налоговым агентом по окончании налогового периода или при осуществлении им выплаты денежных средств налогоплательщику до истечения очередного налогового периода<sup>1</sup>.

При невозможности удержать у налогоплательщика исчисленную сумму налога источником выплаты дохода налоговый агент (брокер, доверительный управляющий или иное лицо, совершающее операции по договору поручения, договору комиссии, иному договору в пользу налогоплательщика) в течение одного месяца с момента возникновения этого обстоятельства в письменной форме уведомляет налоговый орган по месту своего учета о невозможности указанного удержания и сумме задолженности налогоплательщика. Уплата налога в этом случае производится в соответствии со статьей 228 Налогового Кодекса РФ.

## НДС

В соответствии с пп. 12 п. 2 ст. 149 Налогового кодекса Российской Федерации операции, связанные с обращением размещаемых облигаций, за исключением посреднических услуг, налогом на добавленную стоимость не облагаются.

---

<sup>1</sup> Под выплатой денежных средств в целях настоящего пункта понимаются выплата наличных денежных средств, перечисление денежных средств на банковский счет физического лица или на счет третьего лица по требованию физического лица.

## РИСКИ

### РИСКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ

На текущий момент ОАО «РЖД» подвержено рискам государственного регулирования в части и ограничения государством темпов роста тарифов на пассажирские и грузовые перевозки и определения уровня индексации тарифов на услуги ОАО «РЖД».

Принимаемые Правительством России решения об индексации уровня тарифов на регулируемые государством перевозки оказывают существенное влияние на объем доходов ОАО «РЖД», рентабельность основной деятельности и способность обслуживать обязательства.

По существующим соглашениям рост тарифов на услуги ОАО «РЖД» должен соответствовать уровню инфляции, ожидаемому в стране на текущий год.

С учетом того, что 100% акций ОАО «РЖД» принадлежит Российской Федерации, есть все основания предполагать, что при индексации регулируемых государством тарифов будет обеспечен достаточный уровень рентабельности продаж и инвестированного капитала, а также учтена необходимость обслуживания эмитентом обязательств перед инвесторами.

### РЫНОЧНЫЕ (ОТРАСЛЕВЫЕ) РИСКИ

**Риск снижения грузоперевозок.** Одним из основных отраслевых рисков для ОАО «РЖД» является возможное снижение темпов роста экономики и, как следствие, прекращение роста или падение объемов перевозок грузов, которое может привести к снижению нормы операционной прибыли, и сокращению источников для обновления основных фондов и эффективного развития производственной базы Компании.

Риск прекращения роста или падения объемов перевозок является существенным, но не критичным для ОАО «РЖД». В период продолжительного сокращения объемов перевозок в 1991-1998 гг. российскими железными дорогами выработана система антикризисного управления и экономии издержек, обеспечивающая сохранение финансовой устойчивости в кризисных ситуациях.

Однако в настоящее время, по прогнозам МЭРТ и специализированных исследовательских институтов, экономический рост в России и темпы роста объемов грузоперевозок и пассажирских перевозок будут сохраняться на высоком уровне в течение ближайший лет. С учетом прогнозируемых МЭРТ России темпов роста ВВП в 2007 г. на 22-27% к уровню 2003 г., прогнозируется стабильный рост объемов перевозок грузов за период 2003-2007 гг. на 18-24.9%. В связи с этим, риск снижения грузооборота основной доходной базы ОАО «РЖД» является несущественным.

**Международная конкуренция.** Строительство ОАО «РЖД» новых железнодорожных транзитных транспортных коридоров между Европой и Азией создает риск снижения транзитного потенциала инфраструктуры ОАО «РЖД». Вместе с тем, ОАО «РЖД» в конкурентной борьбе с альтернативными транзитными маршрутами имеет такие преимущества, как:

- наличие мощной транзитной инфраструктуры;

- отсутствие необходимости значительных инвестиций для обеспечения роста объемов транзита;
- высокая скорость доставки грузов доставки грузов;
- значительная протяженность дорог по территории России снижает временные издержки на прохождение таможенных процедур.

**Риск конкуренции со стороны частных операторов.** В соответствии с Программой структурной реформы железнодорожного транспорта к 2010 г. у ОАО «РЖД» должно остаться не более 50% от совокупного парка грузовых вагонов. В этой связи одним из рисков для Компании может стать снижение доходов от грузовых перевозок в результате сосредоточения у иных перевозчиков и компаний-операторов значительного количества грузовых вагонов, предназначенных для перевозок высокодоходных грузов. В целях предотвращения подобного развития рынка железнодорожных перевозок ОАО «РЖД» реализует стратегию, направленную на сохранение не более 50% парка грузовых вагонов во всех сегментах рынка. С учетом незначительной доли «вагонной составляющей» в доходах от грузовых перевозок (около 15%) указанный риск является диверсифицируемым и несущественным для Компании. Таким образом, ОАО «РЖД» не ожидает в период до 2010 г. потери конкурентных позиций на рынке перевозок и ухудшения по этой причине финансового состояния или снижения устойчивости и рентабельности основной деятельности.

**Риск конкуренции со стороны иностранных компаний.** В случае экспансии иностранных перевозчиков и операторов на транспортный рынок России при вступлении страны в ВТО, конкуренция с ОАО «РЖД» сможет развиваться только на рынке грузовых и в отдельных безубыточных сегментах рынка пассажирских железнодорожных перевозок. С учетом накопленного опыта, наличия квалифицированного персонала, развитой производственной базы и конкурентоспособной на мировом уровне технологии перевозок ОАО «РЖД» имеет возможности эффективно противостоять экспансии на российский транспортный рынок иностранных конкурентов. Тем более, что в соответствии с законодательством России инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования находится в собственности ОАО «РЖД» и не может быть отчуждена, передана в аренду или доверительное управление иному физическому или юридическому лицу.

**Риск повышения стоимости ресурсов.** Одним из существенных рисков является неуправляемый рост издержек на продукцию, материальные ресурсы и основные средства, приобретаемые Компанией в ходе хозяйственной деятельности. Неблагоприятное изменение ситуации в области цен на поставляемую продукцию может привести к значительному росту объемов необходимых оборотных средств и снижению рентабельности основной деятельности Компании, так как ОАО «РЖД» не имеет возможностей оперативно реагировать на подобные изменения путем изменения тарифов на перевозки.

В целях диверсификации указанных рисков ОАО «РЖД» ведет работу по заключению долгосрочных контрактов на поставку продукции, имеющей стратегическое значение, осуществляет диверсификацию поставщиков для демонополизации поставок отдельных материально-технических ресурсов и запасных частей. Система закупок продукции и приобретения основных производственных фондов переведена на конкурсную основу.

## СОЦИАЛЬНЫЕ РИСКИ

**Риск потери квалифицированных кадров.** Основным социальным риском является снижение конкурентоспособности Компании на рынке труда и постепенная утеря квалифицированных кадров.

Для снижения данного риска ОАО «РЖД» запланировано повышение уровня оплаты труда по мере роста производительности труда в 2.3-2.5 раз в период 2003-2010 гг., а также мероприятия, направленные на:

- рост реальной заработной платы работников Компании;
- сохранение высокого уровня социальных стандартов и социальной защиты;
- дифференциацию уровня оплаты труда между регионами и различными производственными специальностями; с целью эффективного управления карьерой работников.

С учетом реализуемых и запланированных мероприятий риск ухудшения обеспечения трудовыми ресурсами в средне- и долгосрочной перспективе оценивается, как незначительный.

**Риск возникновения трудовых споров.** Негативное влияние трудовых споров на деятельность ОАО «РЖД» ограничено существующим запретом на проведение забастовок работниками железнодорожного транспорта. В целях минимизации споров между ОАО «РЖД» и работниками с участием профсоюзов заключается Коллективный договор, а также принимается Отраслевое тарифное соглашение.

## ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РИСКИ

ОАО «РЖД» эксплуатирует множество технических средств, зданий и сооружений в различных регионах страны и разными климатическими условиями. В крупных транспортных узлах деятельность по перевозкам непосредственно связана с работой смежных видов транспорта. Таким образом, на основную деятельность, связанную с перевозками грузов и пассажиров, может негативно повлиять целый ряд факторов, дестабилизирующих технологические процессы Компании, что может вызвать долгосрочное прекращение движения поездов или значительное снижение интенсивности перевозок по отдельным железнодорожным линиям.

Основными причинами технологических рисков могут стать:

- выход из строя или отказ оборудования, или нарушение технологических процессов;
- человеческий фактор;
- стихийные бедствия и техногенные катастрофы;
- террористические акты и пр.

Во многом эти риски являются неуправляемыми, а их возникновение труднопрогнозируемо. Среди технологических рисков, вероятность которых может быть снижена ОАО «РЖД» являются:

**Риск соответствия инфраструктуры и подвижного состава.** В настоящее время одной из серьезных проблем ОАО «РЖД» является значительный износ основных производственных фондов и высокий средний возраст основных производственных средств. ОАО «РЖД» ведет работу по снижению износа основных производственных

средств за счет приобретения новых вагонов и локомотивов, повышения объема инвестиций в обновление инфраструктуры, модернизацию технических средств с продлением их нормативного срока службы и регулярное проведение капитального ремонта. Компанией совместно с предприятиями железнодорожной промышленности разработаны программы развития локомотиво- и вагоностроения в России. Указанный комплекс мер должен обеспечить к 2010 г. снижение уровня износа основных производственных средств ОАО «РЖД» на 8-8,5% и снизить риск потери технологической устойчивости.

**Риск техногенных катастроф.** ОАО «РЖД» разработаны специальные программы по предупреждению, локализации и ликвидации последствий техногенных катастроф, стихийных бедствий, террористических актов и прочих негативных внешних воздействий на перевозочный процесс. На сети железных дорог дислоцируется специальная техника, предназначенная для ликвидации указанных негативных воздействий, на ключевых объектах и в местах массового скопления пассажиров осуществляется внедрение специальных технических устройств, обеспечивающих антитеррористическую защиту.

## СТРАНОВЫЕ И РЕГИОНАЛЬНЫЕ РИСКИ

ОАО «РЖД» зарегистрировано в качестве налогоплательщика в г. Москве, но в силу специфики своей деятельности обладает обширной филиальной сетью на территории всей России, в связи с чем деятельность Компании связана со следующими рисками:

- **Риски, связанные с изменением (ухудшением) общей политической ситуации в государстве,** в том числе, введение чрезвычайного положения, военные действия и т.д. являются незначительными и не смогут повлиять на исполнение ОАО «РЖД» своих обязательств по ценным бумагам. В случае негативных изменений ситуации в России в целом и регионах, где ОАО «РЖД» осуществляет свою деятельность, Компания будет проводить соответствующие мероприятия по минимизации издержек и ценовую политику, чтобы сохранить свои позиции, как на региональном, так и на российском рынке в целом.
- **Географические риски.** Рисков, связанных с географическим местонахождением эмитента, нет. В свою очередь, деятельность эмитента призвана минимизировать географические риски других субъектов экономики и населения, связанные с возможным прекращением транспортного сообщения в связи с удаленностью и/или труднодоступностью и т.п. ОАО «РЖД» имеет богатый опыт участия в ликвидации последствий стихийных бедствий, резервы специальных технических средств, необходимых для восстановления движения поездов в минимальные сроки, в Компании разработаны специальные планы работы на случай возникновения кризисных ситуаций в отдельных регионах.

## ФИНАНСОВЫЕ РИСКИ

Прогнозируемые Министерством экономического развития России уровни инфляции составят к 2007 г. 6-7%. Таким образом, по мнению ОАО «РЖД», инфляция мало скажется на результатах его финансово-хозяйственной деятельности и на выплатах по облигациям.

В случае, если критические, по мнению ОАО «РЖД», величины инфляции будут достигнуты в период обращения облигаций эмитента в целях уменьшения указанного

риска эмитент предпримет меры для ускорения оборота денежных средств, дебиторской задолженности эмитента.