



ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»  
инвестиционный меморандум



Организаторы:

**Вэб-инвест Банк**  
www.web-invest.ru



Финансовый консультант:

**Федеральная фондовая корпорация**



ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»  
ОБЛИГАЦИОННЫЙ ВЫПУСК



12 000 000 000 000

(двенадцать миллиардов) рублей

### СЕРИЯ 01

Облигации неконвертируемые процентные документарные на предъявителя серии 01 с обязательным централизованным хранением в количестве 4 000 000 (четыре миллиона) штук номинальной стоимостью 1 000 (одна тысяча) рублей каждая общим объемом выпуска 4 000 000 000 (четыре миллиарда) рублей, со сроком погашения в 364-й (триста шестьдесят четвертый) день с даты начала размещения облигаций выпуска.

### СЕРИЯ 02

Облигации неконвертируемые процентные документарные на предъявителя серии 02 с обязательным централизованным хранением в количестве 4 000 000 (четыре миллиона) штук номинальной стоимостью 1 000 (одна тысяча) рублей каждая общим объемом выпуска 4 000 000 000 (четыре миллиарда) рублей, со сроком погашения в 1 092-й (одна тысяча девяносто второй) день с даты начала размещения облигаций выпуска.

### СЕРИЯ 03

Облигации неконвертируемые процентные документарные на предъявителя серии 03 с обязательным централизованным хранением в количестве 4 000 000 (четыре миллиона) штук номинальной стоимостью 1 000 (одна тысяча) рублей каждая общим объемом выпуска 4 000 000 000 (четыре миллиарда) рублей, со сроком погашения в 1 820-й (одна тысяча восемьсот двадцатый) день с даты начала размещения облигаций выпуска.

2004



# 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 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, предоставленной Эмитентом. Ни Организаторы, ни Финансовый консультант, 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 делают никаких заверений, 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, Финансового консультанта 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, Финансового консультанта 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 инвестиционное 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 Финансовый консультант, 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, Финансового консультанта 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 по предоставлению дополнительной информации, и/или по обновлению информации, содержащейся в настоящем Инвестиционном меморандуме. Сотрудники Организаторов, Финансового консультанта 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 Инвестиционном меморандуме.



ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ .....	4	ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» .....	34
ИНФОРМАЦИЯ О ЗАЙМЕ .....	6	История .....	34
Параметры займа .....	7	Производственная инфраструктура .....	36
Основные характеристики участников облигационного займа .....	10	Подвижной состав .....	38
Основные условия размещения .....	12	Органы и структура управления .....	43
КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ЭМИТЕНТА .....	14	Программа стратегического развития .....	55
РЕФОРМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА .....	15	Лицензии .....	58
Выводы по разделу .....	17	ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ .....	59
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ В РОССИИ .....	18	Доходы .....	59
Грузовые перевозки .....	19	Расходы .....	66
Пассажирские перевозки .....	23	Особенности налогообложения .....	71
Выводы по разделу .....	25	Анализ финансово-хозяйственной деятельности .....	72
ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И ТАРИФЫ .....	27	Кредиты и займы .....	76
Тарифная политика .....	28	КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ .....	78
Принципы ценообразования .....	29	Инвестиционная программа 2005 .....	78
Структура тарифа .....	29	НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ .....	87
Регулирование тарифов на грузовые перевозки .....	30	Налогообложение юридических лиц .....	87
Регулирование тарифов на пассажирские перевозки .....	31	Налогообложение физических лиц .....	88
Тарифы на международные перевозки .....	32	НДС .....	90
Выводы по разделу .....	33	РИСКИ .....	91
		Риски государственного регулирования отрасли .....	91
		Рыночные (отраслевые) риски .....	91
		Социальные риски .....	92
		Технологические риски .....	93
		Страновые и региональные риски .....	93
		Финансовые риски .....	93
		ПРИЛОЖЕНИЯ .....	94
		Приложение 1. Международные перевозки .....	94
		Приложение 2. Финансовая отчетность .....	95



# ИНФОРМАЦИЯ О ЗАЙМЕ

Настоящая программа облигационных заимствований ОАО «Российские железные дороги» представляет собой три облигационных выпуска, по 4 млрд руб. каждый, со сроками обращения 1 год (364 дня), 3 года (1 092 дня) и 5 лет (1 820 дней) соответственно.

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

ОАО «РЖД» такая структура займов позволяет создать кредитную историю для будущих облигационных заимствований по всему спектру кривой доходности, обеспечить покрытие кассовых разрывов (годовой выпуск, серия 01), привлечь финансирование под инвестиционные проекты различной срочности (выпуск на 3 года, серия 02 и выпуск на 5 лет, серия 03).

# ПАРАМЕТРЫ ЗАЙМА // СЕРИЯ 01

## ОБЛИГАЦИОННЫЙ ВЫПУСК НА 1 ГОД

<b>Тип ценной бумаги</b>	Неконвертируемые документарные процентные облигации на предъявителя серии 01 с обязательным централизованным хранением.
<b>Объем эмиссии</b>	4 000 000 000 (четыре миллиарда) рублей
<b>Дата государственной регистрации</b>	18 ноября 2004 г.
<b>Государственный регистрационный номер</b>	4-01-65045-D
<b>Дата размещения</b>	8 декабря 2004 г.
<b>Дата погашения</b>	7 декабря 2005 г.
<b>Способ размещения</b>	Открытая подписка
<b>Срок обращения</b>	364 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 последующим купонам равны процентной ставке по первому купону.
<b>Продолжительность купонного периода</b>	182 дня
<b>Даты купонных выплат</b>	1 купон — 08.06.2005 2 купон — 07.12.2005
<b>Торговая площадка</b>	ЗАО «Московская межбанковская валютная биржа»
<b>Депозитарий</b>	НП «Национальный депозитарный центр»
<b>Организаторы выпуска</b>	ОАО «Вэб-инвест Банк» КБ «Дж. П. Морган Банк Интернешнл» (ООО)
<b>Агент по размещению выпуска</b>	ОАО «Вэб-инвест Банк»
<b>Платежный агент</b>	ОАО «ТрансКредитБанк»
<b>Финансовый консультант</b>	ОАО «Федеральная фондовая корпорация»



# ПАРАМЕТРЫ ЗАЙМА //СЕРИЯ 02 ОБЛИГАЦИОННЫЙ ВЫПУСК НА 3 ГОДА

<b>Тип ценной бумаги</b>	Неконвертируемые документарные процентные облигации на предъявителя серии 02 с обязательным централизованным хранением
<b>Объем эмиссии</b>	4 000 000 000 (четыре миллиарда) рублей
<b>Дата государственной регистрации</b>	18 ноября 2004 г.
<b>Государственный регистрационный номер</b>	4-02-65045-D
<b>Дата размещения</b>	8 декабря 2004 г.
<b>Дата погашения</b>	5 декабря 2007 г.
<b>Способ размещения</b>	Открытая подписка
<b>Срок обращения</b>	1 092 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 последующим купонам равны процентной ставке по первому купону.
<b>Продолжительность купонного периода</b>	182 дня
<b>Даты купонных выплат</b>	1 купон — 08.06.2005 2 купон — 07.12.2005 3 купон — 07.06.2006 4 купон — 06.12.2006 5 купон — 06.06.2007 6 купон — 05.12.2007
<b>Торговая площадка</b>	ЗАО «Московская межбанковская валютная биржа»
<b>Депозитарий</b>	НП «Национальный депозитарный центр»
<b>Организаторы выпуска</b>	ОАО «Вэб-инвест Банк» КБ «Дж. П. Морган Банк Интернешнл» (ООО)
<b>Агент по размещению выпуска</b>	ОАО «Вэб-инвест Банк»
<b>Платежный агент</b>	ОАО «ТрансКредитБанк»
<b>Финансовый консультант</b>	ОАО «Федеральная фондовая корпорация»





# ПАРАМЕТРЫ ЗАЙМА // СЕРИЯ 03 ОБЛИГАЦИОННЫЙ ВЫПУСК НА 5 ЛЕТ

<b>Тип ценной бумаги</b>	Неконвертируемые документарные процентные облигации на предъявителя серии 03 с обязательным централизованным хранением.
<b>Объем эмиссии</b>	4 000 000 000 (четыре миллиарда) рублей
<b>Дата государственной регистрации</b>	18 ноября 2004 г.
<b>Государственный регистрационный номер</b>	4-03-65045-D
<b>Дата размещения</b>	8 декабря 2004 г.
<b>Дата погашения</b>	2 декабря 2009 г.
<b>Способ размещения</b>	Открытая подписка
<b>Срок обращения</b>	1 820 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 последующим купонам равны процентной ставке по первому купону.
<b>Продолжительность купонного периода</b>	182 дня
<b>Даты купонных выплат</b>	1 купон — 08.06.2005 2 купон — 07.12.2005 3 купон — 07.06.2006 4 купон — 06.12.2006 5 купон — 06.06.2007 6 купон — 05.12.2007 7 купон — 04.06.2008 8 купон — 03.12.2008 9 купон — 03.06.2009 10 купон — 02.12.2009
<b>Торговая площадка</b>	ЗАО «Московская межбанковская валютная биржа»
<b>Депозитарий</b>	НП «Национальный депозитарный центр»
<b>Организаторы выпуска</b>	ОАО «Вэб-инвест Банк»  КБ «Дж. П. Морган Банк Интернешнл» (ООО)
<b>Агент по размещению выпуска</b>	ОАО «Вэб-инвест Банк»
<b>Платежный агент</b>	ОАО «ТрансКредитБанк»
<b>Финансовый консультант</b>	ОАО «Федеральная фондовая корпорация»





## ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ УЧАСТНИКОВ ОБЛИГАЦИОННОГО ЗАЙМА

### Эмитент

<b>Полное фирменное наименование</b>	«Российские железные дороги» (открытое акционерное общество)
<b>Сокращенное фирменное наименование</b>	ОАО «РЖД»
<b>Контакты</b>	Место нахождения эмитента: 107144, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2. Тел.: (095) 262-10-02. Факс: (095) 262-98-04, 262-90-95.

### Организаторы

<b>Полное фирменное наименование</b>	«Вэб-инвест Банк» (открытое акционерное общество)
<b>Лицензия</b>	Лицензия на осуществление банковской деятельности № 1911 выдана ЦБ РФ 24.06.2004. Лицензия профессионального участника рынка ценных бумаг на осуществление брокерской деятельности № 078-04511-100000 выдана ФКЦБ РФ 18.01.2001.
<b>Контакты</b>	Место нахождения: 191124, г. Санкт-Петербург, пл. Пролетарской Диктатуры, д. 6. Тел.: (812) 326-13-05, (095) 937-77-38. Факс: (812) 271-05-60.
<b>Полное фирменное наименование</b>	Коммерческий банк «Дж. П. Морган Банк Интернешнл» (общество с ограниченной ответственностью)
<b>Лицензия</b>	Генеральная лицензия на осуществление банковской деятельности № 2629 выдана ЦБ РФ 27.07.2001. Лицензия профессионального участника рынка ценных бумаг на осуществление брокерской деятельности № 177-02962-100000 от 27.11.2000.
<b>Контакты</b>	Место нахождения: 115054, г. Москва, Павелецкая пл., д. 2, стр. 1. Тел.: (095) 937-73-00. Факс: (095) 937-73-34.

## Финансовый консультант

<b>Полное фирменное наименование</b>	«Федеральная фондовая корпорация» (открытое акционерное общество)
<b>Лицензия</b>	Лицензия профессионального участника рынка ценных бумаг на осуществление брокерской деятельности № 077-06174-100000 выдана ФКЦБ РФ 29.08.2003. Лицензия профессионального участника рынка ценных бумаг на осуществление дилерской деятельности № 077-06178-100000 выдана ФКЦБ РФ 29.08.2003.
<b>Контакты</b>	Место нахождения: 119034, г. Москва, ул. Остоженка, д. 25. Тел.: (095) 737-86-30, (095) 737-86-31. Факс: (095) 737-86-32.

## Уполномоченный депозитарий

<b>Полное фирменное наименование</b>	«Национальный депозитарный центр» (некоммерческое партнерство)
<b>Лицензия</b>	Лицензия профессионального участника рынка ценных бумаг на осуществление депозитарной деятельности № 177-03431-000100 выдана ФКЦБ России 4.12.2000.
<b>Контакты</b>	Место нахождения: 125009, г. Москва, Средний Кисловский пер., д. 1/13. Тел.: (095) 956-27-90. Факс: (095) 956-27-92.

## Организатор торговли

<b>Полное фирменное наименование</b>	«Московская межбанковская валютная биржа» (закрытое акционерное общество)
<b>Лицензия</b>	Лицензия профессионального участника рынка ценных бумаг на осуществление деятельности по организации торговли на рынке ценных бумаг и клирингового центра № 077-05870-000001 выдана ФКЦБ России 26.02.2002.
<b>Контакты</b>	Место нахождения: 103009, г. Москва, Б. Кисловский пер., д. 13.

## Платежный агент

<b>Полное фирменное наименование</b>	«ТрансКредитБанк» (открытое акционерное общество)
<b>Лицензия</b>	Лицензия на осуществление банковской деятельности № 2142 выдана ЦБ РФ 23.10.2002.
<b>Контакты</b>	Место нахождения: 119034, г. Москва, Соймоновский пр., д. 5/2.





## ОСНОВНЫЕ УСЛОВИЯ РАЗМЕЩЕНИЯ

### Эмитент

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги».

### Размещаемые ценные бумаги

#### Серия 01

Облигации неконвертируемые процентные документарные на предъявителя серии 01 с обязательным централизованным хранением в количестве 4 000 000 (четыре миллиона) штук номинальной стоимостью 1 000 (одна тысяча) рублей каждая общим объемом выпуска 4 000 000 000 (четыре миллиарда) рублей, со сроком погашения в 364-й (триста шестьдесят четвертый) день с даты начала размещения облигаций выпуска.

#### Серия 02

Облигации неконвертируемые процентные документарные на предъявителя серии 02 с обязательным централизованным хранением в количестве 4 000 000 (четыре миллиона) штук номинальной стоимостью 1 000 (одна тысяча) рублей каждая общим объемом выпуска 4 000 000 000 (четыре миллиарда) рублей, со сроком погашения в 1 092-й (одна тысяча девяносто второй) день с даты начала размещения облигаций выпуска.

#### Серия 03

Облигации неконвертируемые процентные документарные на предъявителя серии 03 с обязательным централизованным хранением в количестве 4 000 000 (четыре миллиона) штук номинальной стоимостью 1 000 (одна тысяча) рублей каждая общим объемом выпуска 4 000 000 000 (четыре миллиарда) рублей, со сроком погашения в 1 820-й (одна тысяча восемьсот двадцатый) день с даты начала размещения облигаций выпуска.

### Купонные выплаты

Эмитент выплачивает купонный доход в размере процентной ставки, определенной на конкурсе при размещении облигационного выпуска, за каждый из купонных периодов, начиная с Даты размещения.

### Дата начала размещения

Дата начала размещения Облигаций каждой серии устанавливается Эмитентом и доводится Эмитентом до сведения заинтересованных лиц путем публикации в ленте новостей не позднее чем за 5 (пять) дней до Даты начала размещения ценных бумаг.

### Дата окончания размещения

Датой окончания размещения является более ранняя из следующих дат:

- а) 30-й (тридцатый) рабочий день с даты начала размещения ценных бумаг;
- б) дата размещения последней Облигации выпуска. При этом дата окончания размещения не может быть позднее одного года с даты государственной регистрации выпуска ценных бумаг.

### Дата погашения

Датой погашения Облигаций серии 01 является 364-й (триста шестьдесят четвертый) день с Даты начала размещения Облигаций данной серии.

Датой погашения Облигаций серии 02 является 1 092-й (одна тысяча девяносто второй) день с Даты начала размещения Облигаций данной серии.

Датой погашения Облигаций серии 03 является 1 820-й (одна тысяча восемьсот двадцатый) день с Даты начала размещения Облигаций данной серии.

### Способ размещения

Открытая подписка.

012



## Учет прав собственности на облигации

Выпуск всех Облигаций каждой серии оформляется одним сертификатом, подлежащим обязательному централизованному хранению в НДЦ.

Выдача отдельных сертификатов Облигаций на руки владельцам Облигаций не предусмотрена. Владельцы Облигаций не вправе требовать выдачи сертификата на руки.

Учет и удостоверение прав на Облигации, учет и удостоверение передачи Облигаций, включая случаи обременения Облигаций обязательствами, осуществляется НДЦ и Депозитариями, являющимися депонентами по отношению к НДЦ.

Права собственности на Облигации подтверждаются выписками по счетам депо, выдаваемыми НДЦ и Депозитариями владельцам Облигаций. Право собственности на Облигации переходит к новому владельцу Облигаций в момент внесения приходной записи по счету депо приобретателя Облигаций в НДЦ и Депозитариях.

## Вторичное обращение

Обращение Облигаций на вторичном рынке начинается в первый день, следующий за датой регистрации регистрирующим органом отчета об итогах выпуска ценных бумаг, и завершается в дату погашения Облигаций.

Облигации допускаются к свободному обращению на биржевом и внебиржевом рынках. Круг потенциальных приобретателей Облигаций не ограничен.

# КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ ЭМИТЕНТА

ОАО «Российские железные дороги» — вертикально интегрированная компания, предоставляющая в России услуги в области грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок. ОАО «РЖД» является одной из крупнейших в мире транспортных компаний по объемам грузопассажирских перевозок и занимает более 83% рынка грузопассажирских перевозок в России (без учета трубопроводного транспорта).

Компания выполняет системообразующую функцию в экономике России, реализуя социальные задачи по обеспечению социально-экономического единства страны и выступая крупнейшим перевозчиком для большинства отраслей народного хозяйства.

По оценкам кредитных рейтинговых агентств Standard and Poor's и Moody's ОАО «РЖД» имеет рейтинг кредитоспособности на уровне Российской Федерации ВВ+/ Вaa3 и самый высокий кредитный рейтинг среди российских корпораций.

ОАО «Российские железные дороги» было образовано в сентябре 2003 г. путем реорганизации предприятий Министерства путей сообщения РФ и находится в 100% государственной собственности. Активы компании включают около 20,000 локомотивов, 690,000 грузовых и пассажирских вагонов, а также более 85,500 км железнодорожного полотна, сотни вокзалов, депо и другого имущества.

Компания действует в режиме благоприятствования со стороны государственных органов власти, обеспечивающих ежегодное индексирова-

ние регулируемых тарифов в соответствии с инфляцией, а также ростом эксплуатационных и инвестиционных потребностей.

Совокупная выручка ОАО «РЖД» по РСБУ за 9 мес. 2004 г. составила 490.75 млрд руб. Более 80% выручки пришлось на грузовые перевозки, 11% на пассажирские перевозки, и 9% составили доходы от других видов деятельности. Показатель EBITDA составил 133.9 млрд руб., чистая прибыль — 16.57 млрд руб. Совокупные процентные обязательства ОАО «РЖД», включая реструктурированную задолженность перед бюджетом<sup>1</sup>, по итогам 9 мес. 2004 г. составили 40 млрд руб., в том числе задолженность по кредитам и займам банков 17.5 млрд руб.

Дальнейшие перспективы деятельности Компании связаны с ростом грузооборота, государственной поддержкой, темпами и качеством проведения реформирования Компании. В 2005–2007 гг. ОАО «РЖД» планирует увеличить выручку до 950 млрд руб. или на 45% по сравнению с прогнозными показателями выручки 2004 г., при росте объема грузопассажирских перевозок на 16,2% до 2,265 млрд т-км.

Для достижения плановых показателей и дальнейшего роста эффективности компании в 2005–2007 гг. ОАО «РЖД» планируется реализация второго этапа реформирования Компании и масштабные инвестиции в инфраструктуру и модернизацию подвижного состава в размере более 680 млрд руб. (с НДС), 70% из которых будет осуществлено за счет собственных средств (амортизации и чистой прибыли).

## Основные финансовые показатели ОАО «РЖД» за 2002–2003 гг. и прогнозы до 2007 г., млрд руб.

Наименование показателя	2002 <sup>1</sup>	2003 <sup>2</sup>	2004 (п)	2005 (п)	2006 (п)	2007 (п)
Совокупные продажи	509.6	571.2	653.2	755.9	847.4	948.6
% роста		12.1%	14.4%	15.7%	12.1%	11.9%
Грузовые перевозки	400.4	542.2	529.0	605.2	678.4	760.0
Пассажирские перевозки	50.0	53.7	66.1	83.5	97.8	113.4
Прочие доходы	59.2	60.0	58.1	67.1	71.3	75.2
EBITDA	82.3	120.9	182.3	215.6	255.1	303.5
% маржа	16.1%	21.2%	27.9%	28.5%	30.1%	32.0%
Износ и амортизация	61.8	60.8	118.4	133.7	143.8	153.9
EBT	17.8	52.2	19.8	35.3	61.1	96.6
% маржа	4%	9%	3%	5%	7%	10%

Источник: ОАО «РЖД»

<sup>1</sup> Предполагается списание большей части задолженности в 2005 г. После списания задолженность перед федеральным бюджетом и внебюджетными фондами сократится более чем в 3 раза.

<sup>2</sup> Консолидированная отчетность по МСФО предприятий МПС РФ, вошедших в состав ОАО «РЖД».

<sup>3</sup> Консолидированная отчетность по МСФО предприятий МПС РФ за 9 мес. 2003 г. и отчетность ОАО «РЖД» за IV кв. 2003 г.



# РЕФОРМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

За время, прошедшее с момента распада СССР, железнодорожная отрасль пришла в упадок. В течение 90-х гг. значительно сократился объем инвестиций, направляемый на обновление подвижного состава и развитие инфраструктуры, снизился контроль за расходованием капитальных вложений, упала мотивация труда работников отрасли. С целью вывода отрасли из тяжелого состояния Правительством была разработана и принята к действию программа реформирования отрасли.

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте была утверждена постановлением Правительства Российской Федерации № 384 от 18 мая 2001 г. В разработке реформы приняли участие органы государственной власти, НИИ МПС РФ, зарубежные консалтинговые компании. Основными задачами реформы являются:

- обеспечение возрастающих потребностей российской экономики в объемах и качестве перевозок;
- обновление производственно-технической базы;
- повышение эффективности использования имеющихся ресурсов;
- усиление мотивации труда работников отрасли.

Программа реформирования отрасли предполагает реализацию трех этапов, первый из которых завершился 30 сентября 2003 г.

## I-й этап 2001–2002 гг.

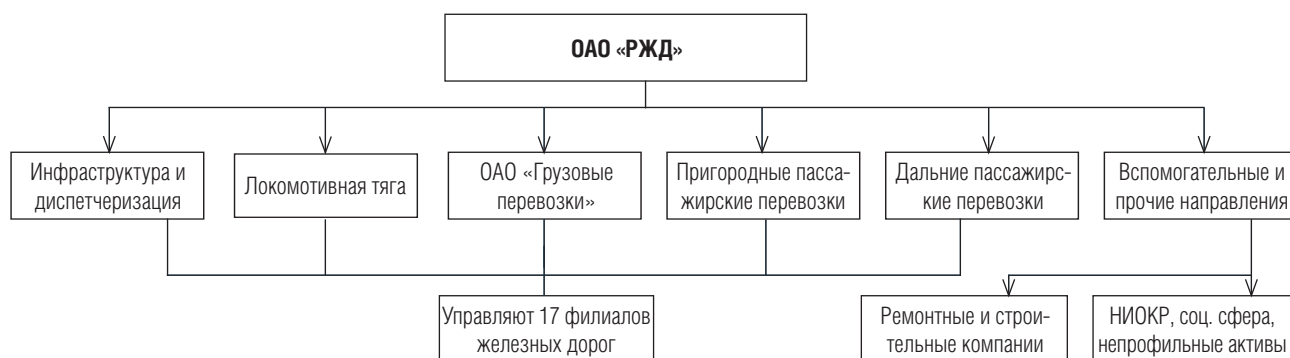
### Подготовка реформы

Первый этап реформы предусматривал подготовку МПС РФ к разделению функций регулятора и хозяйствующего субъекта экономики и заключался в разработке нормативной документации и наведения порядка в финансах подчиненных министерству предприятий. Итогом первого этапа реформы стало образование ОАО «Российские железные дороги».

## 2-й этап 2003–2006 гг. Корпоративное строительство и развитие конкуренции

Второй этап предполагает реорганизацию ОАО «РЖД» путем выделения в 100% дочерние общества конкурентных направлений деятельности — дальние и пригородные пассажирские перевозки, грузовые перевозки, ремонтные подразделения, непрофильные виды деятельности.

Структура ОАО «РЖД» в начале второго этапа реформирования

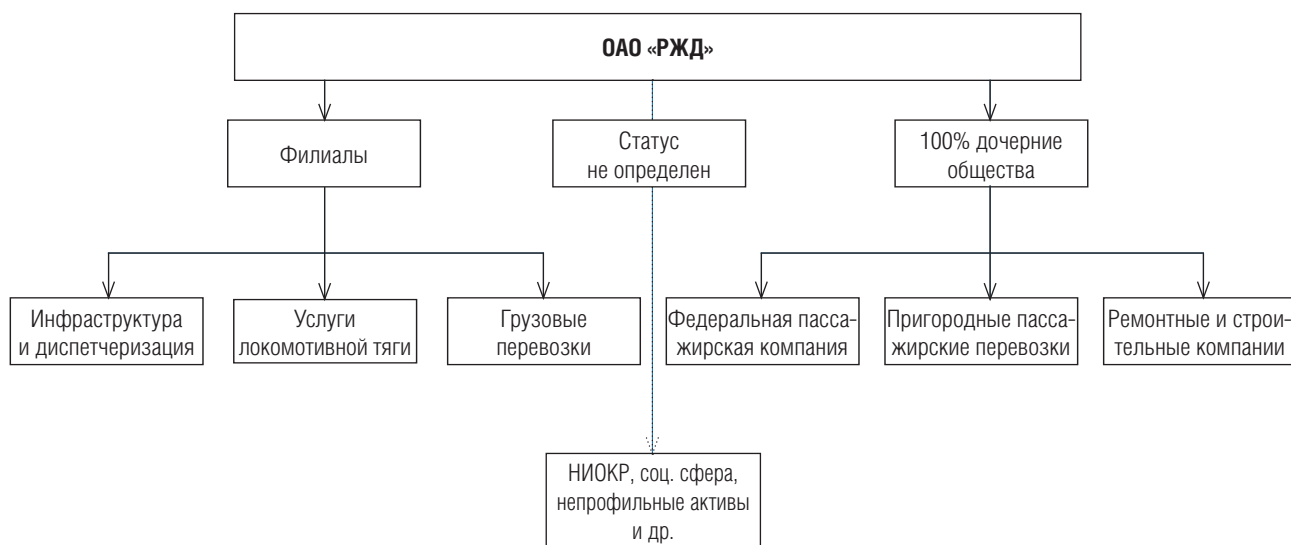


Первыми будут выделены такие виды деятельности, как контейнерные и рефрижераторные перевозки, затем пассажирские перевозки дальнего и пригородного следования, ремонт подвижного состава, обслуживание пассажиров, ну, и ближе к завершению этапа — предприятия социальной сферы и строительства, телекоммуникации и недвижимость.

Также на этом этапе предполагается разработка и реализация мероприятий, направленных на повышение эффективности пассажирских перевозок и снижения перекрестного субсидирования за счет грузовых перевозок. Таким образом, предполагается создать условия для конкуренции в области пассажирских и грузовых перевозок и снизить нагрузку на экономику страны за счет снижения темпов роста тарифов на грузоперевозки.

Таким образом, результатом реализации второго этапа должно стать создание необходимых условий для перехода к свободному ценообразованию в конкурентных секторах отрасли.

#### Структура ОАО «РЖД» в конце второго этапа реформирования



Источник: ОАО «РЖД»



### 3-й этап 2006–2010 гг. и далее. Формирование и развитие конкурентного рынка

Заключительный этап реформы предполагает продажу лицензий на оказание услуг в секторе дальних и пригородных пассажирских перевозок, а также частичную приватизацию компаний по перевозке пассажиров в пригородном сообщении и дальнем следовании, ремонтных заводов и непрофильных активов.

Частичная продажа сторонним инвесторам акций дочерних обществ ОАО «РЖД» может быть проведена только после принятия специального закона и постановлений правительства.

Завершение третьего этапа реформирования запланировано на 2010 г., но в реальности сроки завершения реформы будут определяться ходом реформы и могут быть перенесены еще на несколько лет вперед.

### ВЫВОДЫ ПО РАЗДЕЛУ

Реформа железнодорожной отрасли России кардинально отличается от проводимых реформ других российских монополий ввиду привлекательности реформы только для долгосрочных стратегических инвесторов, настроенных на многолетнюю кропотливую работу в отрасли. Для участия в реформе независимым операторам требуются большие объемы долгосрочных инвестиционных ресурсов и заинтересованность в долгосрочной работе в России.

Основным преимуществом реформы перед ранее проводимыми в России является отсутствие конфликтов интересов Компании и крупных потребителей услуг, которые не могут экономически повлиять на действия ОАО «РЖД», поскольку выручка Компании широко диверсифицирована по клиентам и доля самого крупного клиента в выручке не превышает 5%.

Другим положительным моментом на начальных этапах реформирования является отсутствие в капитале Компании миноритарных акционеров, способных затормозить принятие жизненно важных решений для реформирования отрасли.

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ В РОССИИ

Железнодорожные перевозки играют важную роль в жизни Российской Федерации, обеспечивая единство социально-экономического пространства страны, развитие деловых связей между хозяйствующими субъектами, свободу миграции населения.

Качество функционирования железных дорог и уровень тарифов на перевозку во многом определяют развитие промышленности России, оказывают воздействие на деловой климат в стране и темпы роста валового внутреннего продукта (ВВП), а также стимулируют интеграцию российской экономики в мировую экономическую систему.

Россия обладает уникальной по протяженности сетью железных дорог, пронизывающих 87 из 89 регионов страны и связывающих европейскую и азиатскую части Евразийского континента, а железнодорожный транспорт является одним из основных перевозчиков в транспортной системе РФ. Таким образом, российские железные дороги являются одними из самых протяженных и современных в мире, их эксплуатационная длина составляет 85,5 тыс. км, а протяженность электрифицированных линий более 42 тыс. км. В среднем на железнодорожный транспорт приходится около 34% пассажирских и около 39% грузовых перевозок от общих показателей перевозок транспортом в России (и 83% всех грузоперевозок без учета трубопроводного транспорта).

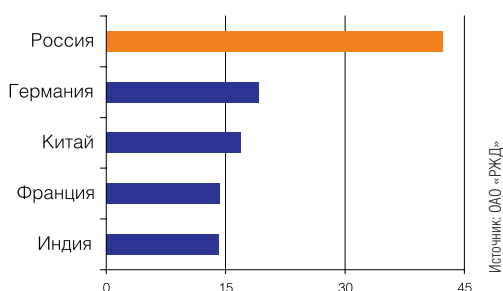
Популярность железнодорожного транспорта у предприятий и населения вызвана возможностью осуществления массовых перевозок пассажиров и промышленных грузов на большие расстояния по относительно низким тарифам.

В настоящее время ведущую роль в железнодорожной отрасли играет 100%-я государственная компания ОАО «РЖД».

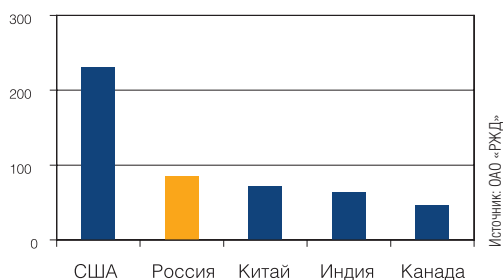
Компания является основным поставщиком услуг железнодорожных перевозок в России, обладает крупнейшим парком подвижного состава и всей железнодорожной инфраструктурой Российской Федерации. Качество работы ОАО «РЖД» и его тарифная политика оказывают непосредственное влияние на показатели деятельности предприятий различных отраслей, темпы развития экономики страны в целом, а также уровень конкуренции в железнодорожной отрасли.

Основными направлениями деятельности предприятий железнодорожной отрасли являются осуществление и обслуживание грузовых и пассажирских перевозок.

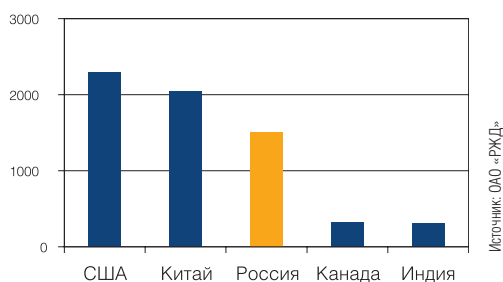
Электрифицированных линий, тыс. км



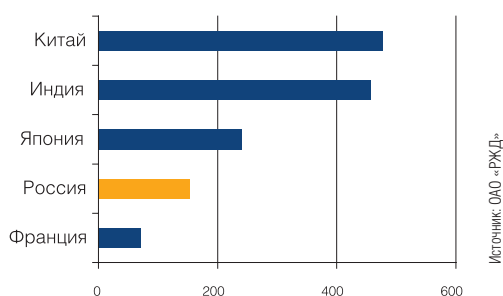
Эксплуатационная длина, тыс. км



Грузооборот, млрд т-км



Пассажирооборот, млрд пасс-км

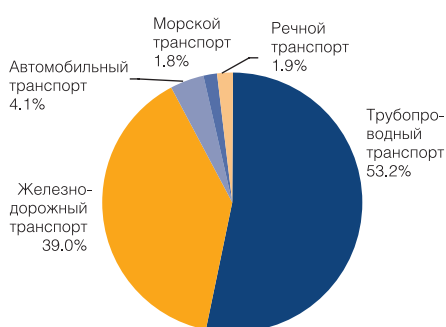


## ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Рост экономики России и спроса на экспортируемую продукцию способствуют поддержанию высоких темпов роста грузооборота по всем видам транспорта. За период с 1999 г. по 2003 г. ежегодный рост грузооборота составил 6.3%, а его общий объем превысил уровень середины 90-х гг. более чем на 20%.

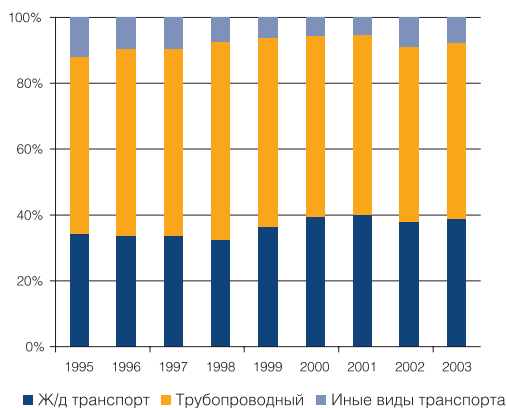
### Доля различных видов транспорта в перевозках по секторам экономики

Грузовые перевозки (грузооборот), 2003 г.



Источник: Федеральная служба государственной статистики

### Динамика роста грузооборота по видам транспорта, млн т-км



Источник: Федеральная служба государственной статистики

Основными видами транспорта в России являются:

- трубопроводный;
- железнодорожный;
- автомобильный;
- водный;
- воздушный.

Наибольшие объемы грузоперевозок приходятся на трубопроводный транспорт, который используется исключительно для транспортировки нефти, нефтепродуктов и газа. В настоящее время трубопроводный транспорт задействован практически на 100%, поэтому в ближайшие годы доля этого вида транспорта в грузовых перевозках будет снижаться в первую очередь за счет роста грузооборота сырьевых товаров по железной дороге.

Железнодорожный транспорт занимает 39% совокупного объема грузоперевозок. Железнодорожный транспорт используется в основном при транспортировке грузов на дальние расстояния. Средняя дальность грузоперевозок по железной дороге составляет 1,300 км. Следующим по масштабам грузоперевозок является автотранспорт, на долю которого приходится около 4% всех перевозимых грузов. Автотранспорт используется чаще всего для доставки грузов на короткие расстояния конечным потребителям в пределах городов и их пригородов. Средняя дальность грузоперевозок автотранспортом составляет 40–50 км и лишь по отдельным направлениям достигает 500–800 км и более.

Таким образом, железнодорожный и автотранспорт не столько конкурируют, сколько дополняют друг друга — железнодорожным транспортом перевозятся грузы на дальние расстояния, а автотранспорт доставляет грузы конечным грузополучателям.

Другие виды транспорта — авиационный и водный — используются относительно редко, в основном для перевозки специальных и нестандартных грузов, а также осуществления экспортно-импортных операций с другими регионами мира и перевозок грузов из труднодоступных районов.

С середины 1999 г. доля железнодорожного транспорта в перевозках неуклонно растет. За последние 5 лет доля железных дорог в грузообороте страны возросла с 32% в 1998 г. до 39% по итогам 2003 г. Темпы роста грузооборота на железной дороге в 2003 г. составили 10.3% к 2002 г., при том, что в 2002 г. темпы роста объемов грузоперевозок по железной дороге составили только 5.2%.

В целом, за последние 5 лет объемы отправления грузов по сети железных дорог увеличились почти на 30%. При этом только за 2003 г. объемы погрузки выросли к 2002 г. на 7.1%, достигнув 1,160.8 млн т.





Средняя дальность перевозок за январь-декабрь 2003 г. в сравнении с аналогичным периодом 2002 г. изменилась следующим образом.

Рост грузооборота на железнодорожном транспорте связан не только с увеличением объемов транспортировки нефтеналивных грузов, но и ростом перевозок другой сырьевой и промышленной продукции. Это определяется главным образом тем, что железнодорожный транспорт выигрывает у других видов транспорта по условиям для перевозки сыпучих, крупнотоннажных и нестандартных грузов на дальние расстояния.

В ближайшие годы ожидается сохранение тенденции к росту грузооборота на железной дороге. По базовому варианту стратегической программы развития ОАО «РЖД» к 2010 г. грузооборот на железнодорожном транспорте должен вырасти на 31.8% по сравнению с 2003 г. Вероятнее всего, фактический рост к 2010 г. превзойдет заложенные в прогнозе ориентиры, что будет дополнительно стимулироваться деятельностью независимых компаний-операторов, которые, начиная с 2002 г. в рамках реформы МПС РФ, получили доступ к железнодорожной инфраструктуре и начали масштабное приобретение подвижного состава.

## Структура подвижного состава

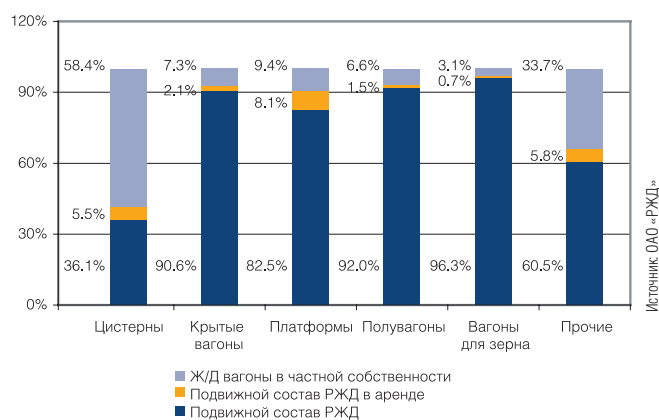
Вагонный парк в целом по России насчитывает около 900 тыс. грузовых вагонов различного назначения, из которых 635 тыс. вагонов находилось в собственности ОАО «РЖД» и около 240 во владении других собственников подвижного состава.

Структура подвижного состава сильно дифференцирована по видам собственников. ОАО «РЖД» владеет парком вагонов широкого назначения, который позволяет обеспечить спрос на перевозку любого типа груза по железной дороге. Частные собственники, наоборот, владеют в основном узкоспециализированным подвижным составом, предназначенным для перевозки одного или нескольких типов грузов. Наибольшую долю вагонов в парке частных собственников занимают цистерны, предназначенные для перевозки высокодоходных грузов — нефти и газа.

Таким образом, доля частных вагонов в парке цистерн составляет 58.4%, прочих вагонов (рефрижераторы, окатышевозы) — 33.7%, а вот доля универсальных частных вагонов в общей структуре парка невелика: по платформам: 9.4%, по крытым вагонам — 7.3%, по полувагонам — 6.6%. Основным владельцем универсальных вагонов является ОАО «РЖД».

В 2003 г. российский парк грузовых вагонов увеличился на 17.8 тыс. вагонов, из них 14 тыс. было приобретено компаниями-операторами, и 3.8 тыс. — ОАО «РЖД». Совокупный объем инвестиций в грузовой подвижной состав составил 18.2 млрд руб. В результате, совокупный парк грузовых вагонов страны достиг 900 тыс., из которых около 230 тыс. шт.

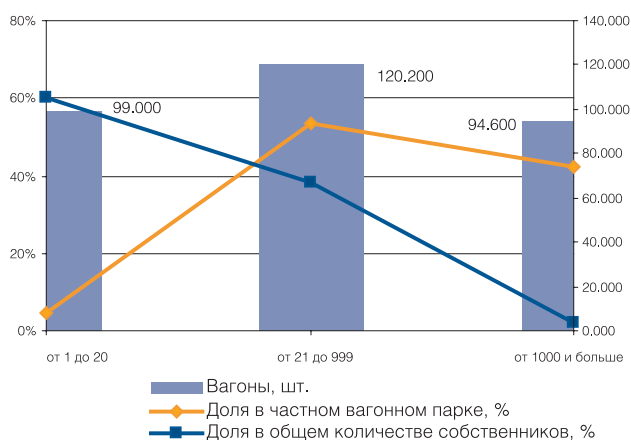
Распределение подвижного состава России в разрезе собственников



020



### Структура собственников вагонов



находятся в частной собственности либо арендовано у ОАО «РЖД». Большую часть вагонов, находящихся в частной собственности, составляют цистерны для перевозки топлива.

В 2004 г. в соответствии с бизнес-планами ОАО «РЖД» и компаний-операторов должно быть приобретено около 20,4 тыс. вагонов, из которых 8 тыс. предполагало приобрести ОАО «РЖД» и 12,4 тыс. (в том числе около 5 тыс. цистерн) компании-операторы.

Структура собственников вагонного парка широко диверсифицирована. Всего на российском рынке грузовых перевозок присутствуют 2,455 собственников подвижного состава. При этом наиболее многочисленную группу (59,9%) составляют организации, владеющие от 1 до 20 единиц подвижного состава каждая. Однако суммарно на данную группу приходится лишь 9,9 тыс. единиц вагонов, что составляет около 4,5% от всего частного вагонного парка. Наибольшая концентрация вагонов приходится на организации, владеющие более 1,000 единиц подвижного состава (около 2% от всех собственников). В данную группу входит 51 компания. Всего на них приходится 94,6 тыс. вагонов, что составляет 42,1% от общего парка частного подвижного состава. В группу наиболее крупных компаний-собственников входят в основном промышленные сырьевые компании, такие как: «Юкос», «Роснефть», «Газпром», «Татнефть» и др., а также компании-операторы, специализирующиеся только на грузоперевозках («Русский мир», «Северстальтранс» и др.).

Вагонные парки корпораций тем больше, чем больше объем грузоперевозок, так «Юкос», транспортирующий по железной дороге около 25% добываемой нефти, владеет самым большим частным вагонным парком, состоящим из 6,000 цистерн, «Татнефть» имеет в собственности либо арендует около 1,000 цистерн.

Крупнейшими перевозчиками нефти и газа по итогам 2003 г. являлись «ЮКОСтранзитсервис», «ТНК-ВР», «Сибнефть», «СГ-Транс» (перевозка сжиженного газа), «Русский мир» (перевозка нефти и сжиженного газа) и другие компании.

Тем временем, на рынке грузоперевозок наблюдается тенденция к концентрации парков подвижного состава крупными транспортными компаниями, такими как: «Балттранссервис» (дочернее предприятие «Северстальтранс»), «Желдорэкспедиция», «Близнецы» и пр. Это свидетельствует о росте интереса частных компаний к собственно транспортному бизнесу и предоставлению услуг широкому кругу потребителей, а не отдельным ФПГ.

### Конкурентная среда

Начавшаяся в 2002 г. реформа дала старт формированию конкурентного рынка железнодорожных услуг. Уже сегодня, помимо ОАО «РЖД»,

в России действует более 80 частных компаний-операторов, собственники вагонов и экспедиторы, которые ведут хозяйственную деятельность на узких сегментах рынка.

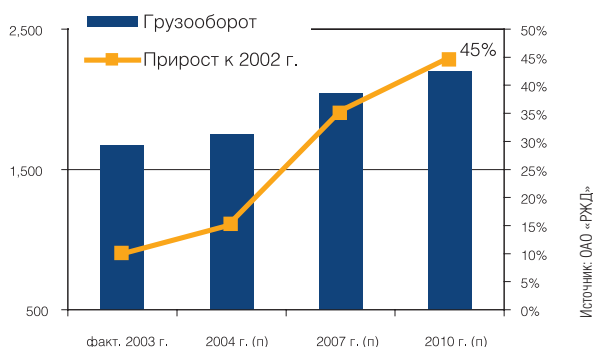
Грузовые перевозки по железной дороге осуществляют, помимо ОАО «РЖД», 85 частных компаний-операторов, а также тысячи собственников подвижного состава. По итогам 2003 г. на ОАО «РЖД» приходилось 79% грузооборота, на долю всех остальных перевозчиков — соответственно 21% (в том числе на независимых операторов, основной деятельностью которых являются железнодорожные перевозки, пришлось 6% от общего объема перевозок или 76.3 млн т грузов).

В структуре перевозок по видам сообщений доля частных собственников в объемах наиболее доходных, экспортных перевозок составляет 40.8% с учетом вагонов, сданных в аренду. Во внутренних перевозках парком частных собственников выполняется 18.6%, в импорте — 9.4% от совокупных железнодорожных перевозок. На рынке грузоперевозок частные операторы ведут агрессивную политику в секторе перевозок нефти и нефтепродуктов, минеральных удобрений, автомобилей, руд черных металлов. Рыночная доля частных операторов в этих сегментах составляет около 38%, 23%, 20.5% и 16.4% (в натуральном выражении) соответственно. В остальных сегментах перевозок доля частных операторов существенно меньше и не превышает 5%. Таким образом, интерес частных владельцев подвижного состава смещен в высокодоходные сегменты транспортного рынка. ОАО «РЖД», как общественный перевозчик, вынуждено выполнять большую долю низкодоходных перевозок грузов. Однако некоторые частные компании начинают все же обращать свой взор и на другие виды перевозок, спрос на которые носит сезонный характер. В частности, осенью 2003 г. «Новая перевозочная компания» (ОАО «НПК») заявила о выходе на рынок перевозок зерновых грузов (емкость рынка перевозок зерна составляет около 2–4 млрд руб.). До выхода на рынок ОАО «НПК» единственным перевозчиком зерна по железной дороге было ОАО «РЖД». ОАО «НПК» предполагает занять до 10–20% рынка перевозок зерна и продуктов помола за счет собственного и арендованного подвижного состава. При этом ОАО «РЖД» только приветствует появление подобных инициатив от независимых перевозчиков, так как это ведет к увеличению грузооборота по всему спектру перевозимых товаров и позволят вводить в оборот простаивающие вагоны.

Дальнейшее развитие конкуренции ожидается в секторах контейнерных перевозок и перевозок грузов в универсальном подвижном составе, что будет стимулироваться, в том числе и усилиями ОАО «РЖД» в рамках реализации Программы структурной реформы.

В результате реализации реформы возрастут закупки подвижного состава частными перевозчиками и ОАО «РЖД». При этом существует опасность снижения доли ОАО «РЖД» в совокупном парке железнодорожных ваго-

## Динамика грузооборота в 2003–2010 гг.



## Доля независимых перевозчиков по объемам перевозимых грузов



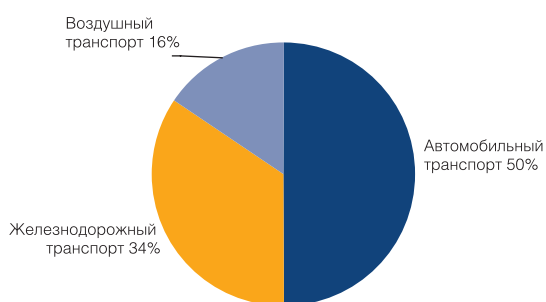
нов. Хотя снижение доли ОАО «РЖД» до 50% к 2010 г. и предусмотрено в законе «О железнодорожном транспорте Российской Федерации», реализация этого в целом негативного для Компании сценария будет возможна только в случае сохранения государственного регулирования грузовых перевозок.

Однако при условии, что Прейскурант 10-01 будет редактироваться на более гибкой основе, а ОАО «РЖД» будет предоставлена возможность более гибкого ценообразования тарифов на перевозку грузов, Компании удастся в полной мере закупать необходимое количество грузовых вагонов и цистерн различного предназначения.



## Доля различных видов транспорта в перевозках по секторам экономики

Пассажирские перевозки (пассажирооборот), 2003 г.



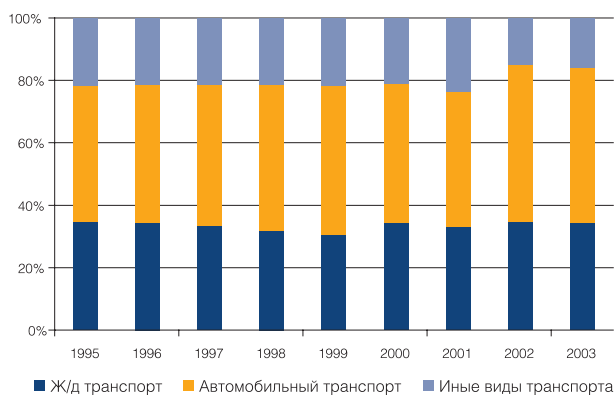
Источник: Федеральная служба государственной статистики, ОАО «РЖД»

## ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Железнодорожный транспорт и по объему пассажирооборота занимает второе место после автомобильного и значительно опережает авиационный и водный транспорт. Конкуренция между видами транспорта относительно невысока в силу того, что каждый из них занимает свою обособленную нишу в экономической системе страны. На протяжении многих лет железнодорожный транспорт прочно удерживает свою долю рынка в совокупном объеме пассажироперевозок. 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.

В настоящее время ОАО «Российские железные дороги» является единственным железнодорожным перевозчиком пассажиров в России. Монопольное положение Компании является для нее одновременно и преимуществом, и недостатком: высокая социальная значимость пассажирских перевозок при низком платежеспособном спросе с одной стороны, вынуждает государство сдерживать обоснованный рост тарифов, чтобы избежать социальных катаклизмов и разрушения единого социально-экономического пространства страны, а с другой — требовать от ОАО «РЖД» роста эффективности и прибыльности ввиду акционерной природы капитала компании.

## Динамика изменения объемов пассажирооборота на различных видах транспорта



Источник: Федеральная служба государственной статистики, ОАО «РЖД»

Таким образом, прибыльными на железной дороге являются перевозки со свободным ценообразованием (купеческие вагоны, СВ, повышенной комфортности) и пригородные перевозки в поездах повышенной комфортности, где ОАО «РЖД» имеет возможность самостоятельно устанавливать тарифы. Однако по остальным пассажирским перевозкам ОАО «РЖД» несет значительные убытки. В целом для Компании перевозка пассажиров является сильно убыточным направлением. Только за 2003 г. совокупные убытки от пассажирских перевозок превысили 62.5 млрд руб., что в 2.1 раза превышает доходы от этих услуг. Наиболее убыточными являются пригородные перевозки, расходы по которым в 5.5 раза превышают доходы, в среднем на один рубль расходов приходится 0.18 руб. доходов. Убытки от предоставления услуг на поездах дальнего следования не столь масштабны, но все же превышают доходы в 1.75 раза, в среднем на один рубль затрат приходится 0.57 руб. доходов. Убытки ОАО «РЖД» от перевозки пассажиров не являются чем-то исключительным в мировой практике. В связи с высокой социальной значимостью пассажирские перевозки являются убыточными во многих странах, в каждой из которых государство полностью либо частично их компенсирует. В России также существует система социальных дотаций железной дороге. Региональные бюджеты должны субсидировать расходы ОАО «РЖД», понесенные по социальным перевозкам.



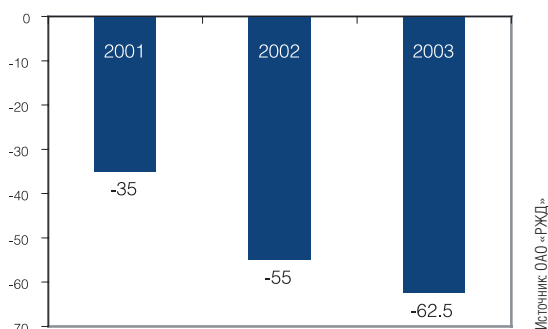
Остальные убытки, как по пригородным перевозкам, так и по дальним перевозкам пассажиров, покрываются за счет перекрестного субсидирования, которое увеличивает издержки российских предприятий, а следовательно и экономики в целом, при транспортировке грузов.

Поэтому сокращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок и вывод перевозок на уровень окупаемости являются первоочередными задачами, поставленными государством перед менеджментом ОАО «РЖД» с момента учреждения Компании.

Главным фактором вывода пассажирских перевозок на прибыльный уровень является снижение роли государственного регулирования тарифов и увеличение пассажирооборота.

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 2004 г. новая система тарифообразования стала ключевым элементом, способствовавшим выходу пассажирских перевозок в купейных вагонах на положительную рентабельность в летний период. Рентабельность перевозок была обеспечена возросшим пассажиропотоком и увеличением тарифов в пиковые месяцы. Однако по итогам 2004 г. убытки от пассажирских перевозок составят 65.5 млрд руб., увеличившись на 3 млрд руб. Дальнейшая динамика финансового результата от пассажирских перевозок будет связана с ослаблением государственного регулирования тарифов и монетизацией льгот, а также ростом компенсаций социальных перевозок со стороны органов власти.

**Динамика прибыли/убытков от пассажирских перевозок, 2001—2003 гг., млрд руб.**



Предполагается, что с 2005 г. уровень убытков от пассажирских перевозок начнет постепенное снижение.

При этом повышению комфортабельности перевозок и увеличению пассажиропотока должно будет способствовать развитие реформы железных дорог и привлечение новых транспортных компаний, специализирующихся на пассажирских перевозках.

Несмотря на особенности и сложность бизнеса, ряд пригородных и междугородных маршрутов являются прибыльными для ОАО «РЖД» и в связи с этим могут оказаться привлекательными для частных компаний, некоторые из которых уже вынашивают планы по выходу на рынок пассажирских перевозок на наиболее популярных и рентабельных маршрутах.

#### Пять наиболее популярных железнодорожных маршрутов в России

Маршрут	Расстояние	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%
Итого		10.06	7.93%
<b>Всего по дальним пассажирским перевозкам</b>		<b>126.9</b>	

Источник: ОАО «РЖД»



Можно ожидать, что частные компании в первую очередь будут стремиться работать в наиболее дорогостоящих и прибыльных сегментах — перевозке пассажиров на скоростных поездах и поездах повышенной комфортности, что в перспективе должно решить проблему перегруженности скоростных поездов ОАО «РЖД».

Среди частных компаний, ориентированных на предоставление услуг в сегменте пассажирских перевозок, находятся: «Первая пассажирская компания» (ППК), «Окдайл», «Евросиб» и др., — предполагающие осуществление дальних пассажирских перевозок; «Гранд Сервис Экспресс», «Окдайл», «Транслайн», «Сочинская транспортная компания» и др., — предполагающих строить свой бизнес на пригородных перевозках.

Появление частных пассажирских компаний не скажется сразу на позициях ОАО «РЖД» в сегменте пассажирских перевозок, и конкуренция с их стороны будет достаточно условной. Частные компании будут нести большие инвестиционные затраты на формирование собственного парка пассажирских вагонов, при этом цены на билеты частных компаний в связи с этим будут, вероятно, выше, а время отправления поездов не столь удобно, как у поездов ОАО «Российские железные дороги».

Кроме того, конкуренция частных операторов с РЖД будет затруднена оплатой инфраструктурной составляющей и платой за обслуживание составов филиалами ОАО «РЖД», которая будет включаться в цену на билеты.

С другой стороны, дефицит свободных пассажирских мест, к примеру, на направлении Петербург—Москва, оставляет для частных пассажирских компаний свободную и высокодоходную нишу с относительно низкой чувствительностью к цене, где разница в 30–50% в цене на билеты является менее важной, чем возможность переехать из одной столицы в другую с минимальным риском.

Единственным сегментом в секторе услуг пассажирам, где частные компании уже представляют существенную конкуренцию ОАО «РЖД» и контролируют около 80% рынка, являются почтовые услуги и услуги по перевозке багажа и грузобагажа. На этом сегменте работают в настоящее время более 130 независимых частных компаний, доля рынка ОАО «РЖД» на нем составляет только 20%. По итогам 2003 г. доходы от багажных перевозок составили 2.4 млрд руб., из которых на ОАО «РЖД» пришлось около 0.5 млрд руб.

В настоящее время на сети железных дорог курсирует в общей сложности 3,350 почтовых и багажных вагонов, из которых ОАО «РЖД» принадлежит 841 вагон, коммерческим организациям — 1,346 единиц и ФГУП «Почта России» 1,163 единицы.

## ВЫВОДЫ ПО РАЗДЕЛУ

Основным железнодорожным перевозчиком и единственным владельцем железнодорожной инфраструктуры России в настоящий момент является ОАО «Российские железные дороги». Отрасль сильно зарегулирована, что не позволяет ни самой транспортной компании, ни частным компаниям-операторам железнодорожного состава в полной мере использовать преимущества разветвленной железнодорожной сети.

Запущенная в 2001 г. реформа призвана создать условия для привлечения капиталов в модернизацию подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры, повысить эффективность пассажирских и грузовых перевозок, создать конкурентный рынок перевозок, а также привлечь международные транспортные потоки в сети российских железных дорог. Тем самым предполагается создать благоприятные условия для роста прибыльности железнодорожной отрасли и увеличения темпов роста экономики России.

С момента начала реформы в России было образовано более 80 частных компаний-операторов, занимающихся грузоперевозками на высокодоходных направлениях перевозок.

Независимые операторы составляют конкуренцию ОАО «РЖД» лишь в части узкоспециализированного транспорта, на которые приходится 21%-я доля совокупного объема грузооборота. В остальных сферах грузоперевозок ОАО «РЖД» является основным поставщиком подвижного состава.

В дальнейшем можно ожидать, что в свою очередь конкуренция на рынке грузоперевозок будет усиливаться, что в свою очередь будет определяться:

- темпами роста промышленного грузооборота;
- темпами роста закупок и приобретения в аренду со стороны крупных предприятий и холдингов подвижного состава;
- уровнем тарифов за пользование инфраструктурой и локомотивной тягой;
- темпами реформирования железнодорожной отрасли и устранения препятствий для доступа к инфраструктуре железных дорог частных компаний.



В результате реформирования железных дорог конкуренция между частными компаниями и ОАО «РЖД» должна возрасти. Основными проблемами на пути к росту конкуренции остаются пока нерешенные вопросы с недостаточностью современных мощностей для производства грузовых вагонов и загруженностью заводов заказами от ОАО «РЖД».

В настоящее время проблема недостатка нового подвижного состава частично решается за счет реконструкции арендованных у ОАО «РЖД» вагонов. Грузоотправители вкладывают средства в подвижной состав вне зависимости от класса грузов и типа вагонов, так как вагоны ОАО «РЖД» крайне сложно взять в аренду. После этого арендатор полностью реставрирует вагоны за свой счет, уплачивает арендные платежи и плату за перегон вагонов.

В первые годы реформы большая часть грузового подвижного состава и всего локомотивного парка останется в собственности ОАО «РЖД». При этом увеличение числа частных вагонов будет происходить по-прежнему за счет цистерн, а также некоторых других видов вагонов, используемых для высокорентабельных перевозок.

Ситуация может поменяться только после появления новых мощностей по производству вагонов различной направленности или за счет аренды частными компаниями у ОАО «РЖД» вагонов для перевозки специальных грузов, не используемых ОАО «РЖД» или используемых на низкорентабельных перевозках.

Можно ожидать, что развитие рыночного сегмента в пассажирских перевозках пойдет по тому же пути — частный капитал пойдет в организацию высокодоходных перевозок по наиболее популярным направлениям. Пока только начинают появляться компании, заявляющие о планах развития бизнеса перевозок пассажиров по железной дороге, и их непосредственный выход на рынок ожидается не ранее 2005–2006 гг.

Оценить будущее влияние частных пассажирских компаний на деятельность ОАО «РЖД» достаточно сложно ввиду отсутствия прецедентов. Однако можно предположить, что частные пассажирские компании на первых порах будут обслуживать избыточный спрос на транспортные услуги, который не может удовлетворить ОАО «РЖД», а их интерес к обслуживанию пассажиров будет возрастать по мере снижения государственного регулирования в секторе. При этом можно ожидать, что доля ОАО «РЖД» на рынке пассажирских перевозок в ближайшие годы будет близка к 100%.

При этом доля частных операторов на рынке грузовых железнодорожных перевозок будет увеличиваться более высокими темпами, однако опасность для ОАО «РЖД» от потери доли рынка грузоперевозок появится только в случае сохранения жесткого порядка ценообразования на услуги Компании, порой не позволяющего как снизить тарифы до рыночного уровня (перевозка нефти), так и поднять их (перевозка угля).



# 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:

## Министерство финансов

- Осуществляет налоговую политику
- Осуществляет политику субсидирования пассажирских перевозок
- Осуществляет политику субсидирования инвестиций в инфраструктуру
- Осуществляет трансферты в региональные бюджеты

## Министерство транспорта

- Осуществляет государственную политику в секторе
- Разрабатывает нормативно-правовую базу и осуществляет надзор за ее должной реализацией
- Осуществляет лицензирование, сертификацию и стандартизацию железнодорожных перевозок

ОАО «РЖД»

## Министерство экономического развития и торговли

- Утверждает стратегические планы социального и экономического развития
- Утверждает трехлетние планы стратегического развития ОАО «РЖД»
- Утверждает основные бюджетные параметры

## Федеральная служба по тарифам

- Утверждает тарифы для монополий в Российской Федерации





## 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 железнодорожного транспорта», разрабатываемыми 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.</p> <p><i>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.).</i></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). Формирование коммерческих тарифов на перевозки в вагонах более высокого класса происходит на основании тарифного руководства, разрабатываемого ОАО «РЖД».</p>

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., индексацию 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—2007 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 следующее:

- 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)	84.5%
• Плату за локомотивную тягу (инфраструктурную составляющую)	
• Плату за пользование подвижным составом (вагонную составляющую)	15.5%

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 стимулируют 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 тариф за саму перевозку, но и за обратный пробег порожних 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 перевозок 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);
- плата 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.

030



Внутри каждого из классов существует большая дифференциация по уровню тарифных ставок, зависящая от конъюнктуры цен на внутреннем и мировом рынке, общего состояния 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, 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.

Но 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 — участниками 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 применяются в международном железнодорожном сообщении и устанавливаются 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.





## ВЫВОДЫ ПО РАЗДЕЛУ

Одним из основных компонентов строительства конкурентного рынка является совершенствование тарифной политики. Разработанные и принятые к действию нормативные акты, регулирующие ценообразование в сегменте грузовых и пассажирских перевозок (Прейскурант 10-01 и Прейскурант 10-02), позволяют ОАО «РЖД» как основной движущей силе реформы железнодорожной отрасли стимулировать развитие железнодорожных перевозок, увеличивать эффективность использования железнодорожной инфраструктуры и способствовать привлечению к обслуживанию грузопотоков и пассажиропотоков частных транспортных компаний. Взамен ОАО «РЖД» получает стабильную загрузку железнодорожных магистралей за счет собственных и сторонних составов и как следствие рост доходов и финансовой эффективности деятельности Компании.

В качестве основных целей в области реализации тарифной политики государством выделяются следующие:

- долгосрочное планирование целевого уровня тарифов в условиях совершенствования их государственного регулирования;
- расширение сферы применения свободного ценообразования;
- оперативное и гибкое регулирование тарифов в соответствии с изменениями платежеспособного спроса в естественно-монопольном и потенциально-конкурентном сегментах;
- эффективная ценовая конкуренция в сегментах высокоприбыльных железнодорожных перевозок с независимыми перевозчиками и операторами;
- создание благоприятных экономических условий для роста объемов перевозок на основе методов государственного регулирования и прогнозируемости тарифов.

Дополнительная гибкость тарифной политики в условиях резкого изменения конъюнктурных условий и влияния фактора сезонности для клиентов Компании будет достигаться за счет предоставления государством ОАО «РЖД» прав по установлению в определенных условиях исключительных тарифов в естественно-монопольной сфере деятельности для стимулирования роста объемов перевозок.

# 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 залог, продажу и иные способы отчуждения акций, а также следующего имущества ОАО «РЖД», внесенного в уставный капитал:

- магистральные железнодорожные линии со всеми расположенными на них сооружениями, устройствами сигнализации, централизации и блокировки, энергоснабжения, технологической связи;
- малоинтенсивные железнодорожные линии, участки и станции, имеющие оборонное значение;
- информационные комплексы управления движением на железнодорожном транспорте и систему управления перевозками;
- объекты локомотивного и вагонного хозяйства, имеющие оборонное значение;
- объекты мобилизационного назначения, объекты гражданской обороны, законсервированные и не используемые в производстве мобилизационные мощности, мобилизационные запасы, материальные ценности мобилизационного резерва;
- железнодорожный подвижной состав, предназначенный для осуществления специальных железнодорожных перевозок;
- объекты и имущество, предназначенные непосредственно для выполнения аварийно-восстановительных работ.

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 компаний мира по грузообороту и пассажиропотоку, а по протяженности электрифицированных линий и длине железных дорог являющаяся мировым лидером.

ОАО «Российские железные дороги» эксплуатирует железнодорожный парк, включающий более 20 тыс. локомотивов, 625 тыс. грузовых вагонов и 25 тыс. пассажирских вагонов. Общая численность персонала Компании превышает 1.2 млн чел.

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 принято разделять 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 (социально значимые) и на осуществляемые по тарифам, самостоятельно устанавливаемым ОАО «РЖД».

**Обслуживание подвижного состава.** ОАО «РЖД» оказывает услуги по сопровождению, погрузке / разгрузке вагонов, взвешиванию грузов, охране, а также иные услуги для грузоотправителей и операторов железнодорожного 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 строитель-

ство новых железнодорожных линий. Управление железнодорожной инфраструктурой является одним из важнейших видов деятельности ОАО «РЖД». Компания является 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.

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

### Структура ОАО «РЖД» в конце второго этапа реформирования



Источник: ОАО «РЖД»



## ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Общая протяженность железных дорог составляет 90.9 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», однако земля под элементами путевой инфраструктуры в основном находится в собственности государства. В собственность ОАО «РЖД» передано только 26.5 тыс. га земли, что составляет менее 1% от общей площади эксплуатируемых земель.

Структура собственности ОАО «РЖД» выглядит следующим образом:

- здания и сооружения (вокзальные комплексы, административные здания, земляное полотно, верхнее строение пути, передаточные устройства и т. д.);
- подвижной состав (локомотивы, вагонный парк).

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

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.

Структуру имущества ОАО «РЖД»



Источник: ОАО «РЖД»

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

Филиал	Длина дорог, км	Стоимость активов, млрд руб.
Октябрьская железная дорога	10,143.0	150.4
Калининградская железная дорога	903.0	6.5
Московская железная дорога	8,984.7	156.2
Горьковская железная дорога	5,733.0	89.1
Северная железная дорога	8,508.0	90.1
Северо-Кавказская железная дорога	8,500.0	79.9
Юго-Восточная железная дорога	4,237.6	56.0
Приволжская железная дорога	4,191.0	46.6
Куйбышевская железная дорога	4,835.0	73.5
Свердловская железная дорога	7,130.0	182.1
Южно-Уральская железная дорога	4,807.0	52.6
Западно-Сибирская железная дорога	5,863.3	65.0
Красноярская железная дорога	3,159.8	45.0
Восточно-Сибирская железная дорога	3,820.5	142.5
Забайкальская железная дорога	3,339.6	68.0
Дальневосточная железная дорога	6,000.0	140.0
Сахалинская железная дорога	804.9	12.4
Итого	90,960.4	1,455.9

Источник: ОАО «РЖД»

## ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Подвижной состав ОАО «РЖД» включает в себя 19,667 локомотивов и 676,347 грузовых и пассажирских вагонов:

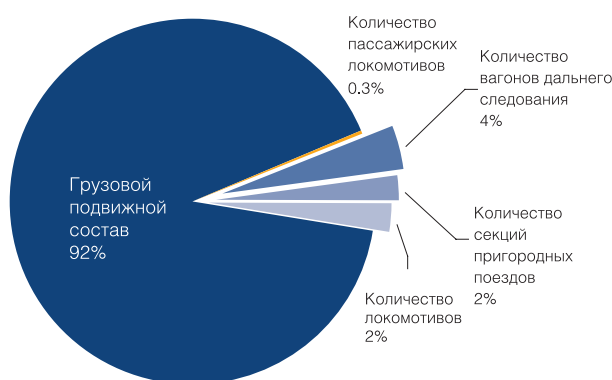
- 17,112 локомотивов используется на перевозках 635,400 грузовых вагонов;
- 2,351 локомотив перевозит 41,647 пассажирских вагонов дальнего и пригородного сообщения.

Железнодорожный парк ОАО «РЖД» сильно 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 1,500 млрд руб., из них не менее 700 млрд руб. необходимо вложить в закупку 20,000 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.

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 существующего производственного комплекса железнодорожного машиностроения.

Заинтересованность в развитии российского железнодорожного машиностроения проявили такие компании, как Siemens, General Electric и ряд других мировых производителей.

Структура подвижного состава ОАО «РЖД»



Источник: ОАО «РЖД»

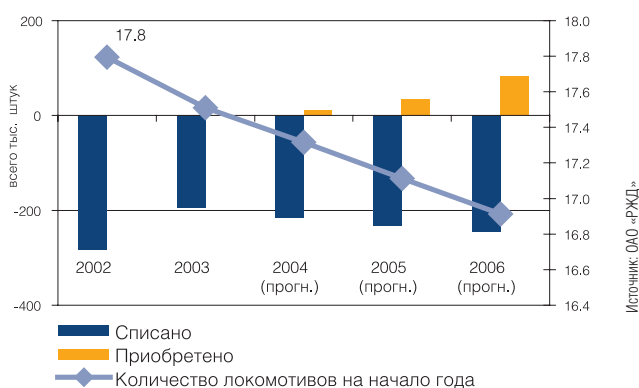
## Грузовой состав

### Локомотивы

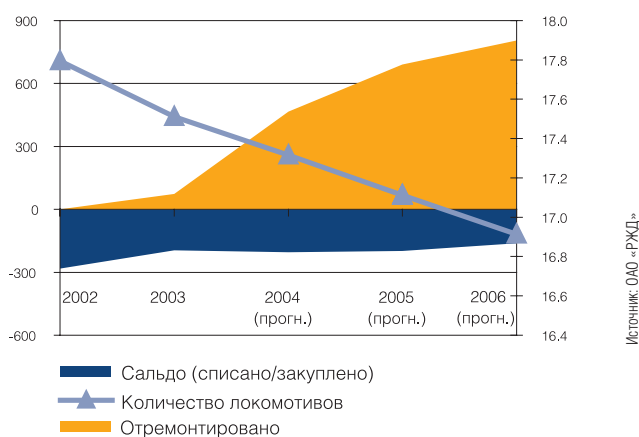
На начало 2004 г. парк локомотивов ОАО «РЖД» состоял из 17,112 единиц электровозов и тепловозов. Парк локомотивов сильно изношен и нуждается в обновлении. Средний износ локомотивов составляет около 65%. В структуре локомотивного хозяйства полностью отработали свой срок эксплуатации 24% грузовых электровозов, 42.1% грузовых тепловозов и 40.6% маневренных тепловозов. Средний срок эксплуатации электровозов составил 20 лет, а тепловозов 18 лет. В среднем 33% локомотивов подлежат списанию. В связи с высоким износом в последние годы наблюдается тенденция к уменьшению локомотивного парка на 1.2—1.5% ежегодно.

В 2004—2006 гг. планируется направить значительные инвестиционные ресурсы на закупки 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 которое потребуются несколько ближайших лет.

Динамика закупок и выбытия локомотивов



Чистое сальдо закупок/выбытия и ремонта локомотивов



### Характеристики изменения парка локомотивов

(включая маневровые) ОАО «РЖД», используемых для грузовых перевозок, 2002—2006 гг., ед.

Наименование показателя	2002	2003	2004 (п)	2005 (п)	2006 (п)
Количество локомотивов всего на начало года	17,794	17,511	17,316	17,112	16,913
Приобретено в течение периода	—	—	11	34	84
Списано в течение периода	283	195	215	233	246
Отремонтировано в течение периода	—	73	466	690	806
Инвестиции на обновление и модернизацию, млн руб.	—	766	2,966	4,341	7,097

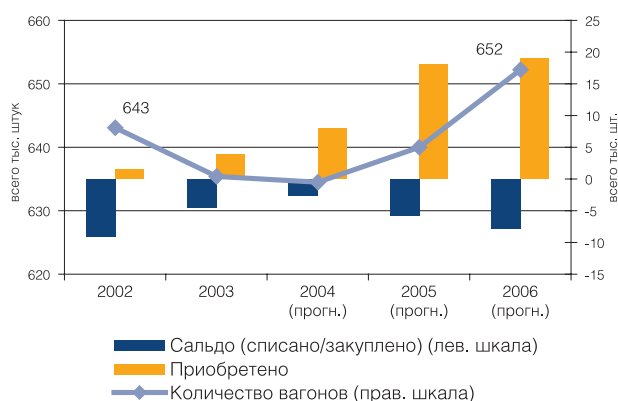
Источник: ОАО «РЖД»

## Грузовые вагоны

Парк грузовых вагонов Компании насчитывает 634,500 единиц и является основой успешной производственно-хозяйственной деятельности Компании. Грузовой состав также сильно изношен, но для его обновления на пути у ОАО «РЖД» нет препятствий в виде неработающих вагоностроительных и вагоноремонтных заводов. Вагоностроительные и вагоноремонтные заводы выжили благодаря закупкам частных компаний и ремонту вагонов, отданных ОАО «РЖД» в аренду независимым перевозчикам в конце 90-х начале 2000-х гг. Уже с текущего, 2004 г., инвестиционная программа ОАО «РЖД» включила в себя масштабные инвестиции в закупку и ремонт подвижного состава. Впервые за долгие годы Компанией будет приобретено вагонов больше, чем списано. В последующие годы предполагается полностью загрузить вагоностроительные заводы заказами и обеспечить планомерное замещение устаревших вагонов новым вагонным парком. Пока же износ грузовых вагонов, особенно полувагонов, достаточно высок — около 17% грузовых вагонов (110 тыс. шт.) подлежит списанию.

Вместе с тем следует отметить, что сама структура вагонного парка ОАО «РЖД» не отражает поставленных задач по повышению эффективности и ставит Компанию 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% рыночной доли Компании в каждом сегменте вагонного парка, что предусмотрено стратегией реформирования.

Динамика обновления подвижного состава в 2002–2006 гг



Источник: ОАО «РЖД»

## Характеристики изменения парка подвижного грузового состава ОАО «РЖД», 2002–2006 гг., ед.

Наименование показателя	2002	2003	2004 (п)	2005 (п)	2006 (п)
Количество грузовых вагонов всего на начало года	643,100	635,400	634,500	640,000	652,200
Приобретено в течение периода	1,440	3,800	8,038	18,000	19,000
Списано в течение периода	9,100	4,500	2,530	5,800	7,800
Отремонтировано в течение периода	3,700	2,900	5,970	4,200	4,200
Инвестиции на обновление и модернизацию, млн руб.	900	3,700	11,000	21,500	22,600

Источник: ОАО «РЖД»

040





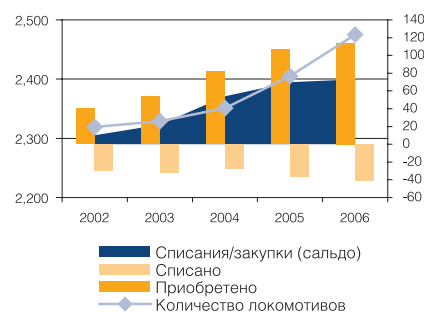
## Пассажирский состав

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 времени реформ закупки новых составов позволяли поддерживать средний износ вагонного парка на приемлемом уровне по сравнению с грузо-

вым составом. Полностью изношены и подлежат списанию около 7% пассажирского состава или 2 тыс. вагонов. 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 2004 г. 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 (П)	2005 (П)	2006 (П)
Локомотивы всего на начало года	2,319	2,329	2,351	2,405	2,475
Приобретено	40	54	82	107	114
Списано	30	32	28	37	41
Отремонтировано	—	—	150	91	100
Инвестиции, млн руб.	1,028	1,292	4,723	3,960	4,369



Источник: ОАО «РЖД»

## Вагоны дальнего следования

	2002	2003	2004 (П)	2005 (П)	2006 (П)
Вагоны всего на начало года	26,038	26,107	26,354	26,686	27,037
Приобретено	295	406	527	600	650
Списано	286	159	195	249	529
Отремонтировано	328	421	383	233	219
Инвестиции, млн руб.	3,000	4,000	7,900	9,000	9,700

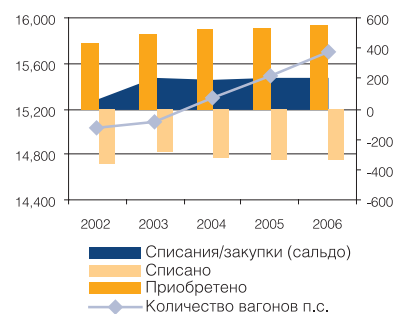


Источник: ОАО «РЖД»



### Вагоны пригородного следования

	2002	2003	2004 (П)	2005 (П)	2006 (П)
Вагоны всего на начало года	15,027	15,086	15,293	15,485	15,695
Приобретено	425	491	520	540	550
Списано	366	284	328	330	340
Отремонтировано	454	500	268	402	614
Инвестиции, млн руб.	3,200	3,800	5,200	6,100	6,900



Источник: ОАО «РЖД»



042





## 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 и ее дальнейшего согласования между уполномоченными министерствами и ведомствами.

### Совет директоров

Структура Совета директоров Компании включает в себя представителей всех министерств и ведомств, деятельность которых напрямую влияет на успешность развития Общества и реализации реформы железнодорожного транспорта.

Член Совета директоров	Должность
Акулов Михаил Павлович	Руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта
Артемьев Игорь Юрьевич	Руководитель Федеральной антимонопольной службы
Вязалов Сергей Юрьевич	Директор Департамента Министерства финансов РФ
Левитин Игорь Евгеньевич	Министр транспорта РФ
Назаров Валерий Львович	Руководитель Федерального агентства по управлению федеральным имуществом
Фадеев Геннадий Матвеевич	Президент ОАО «Российские железные дороги»
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	Первый вице-президент ОАО «Российские железные дороги»

Источник: ОАО «РЖД», 20/07/2004

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

043





## Правление

Член Правления	Должность
Зябиров Хасян Шарифжанович	Первый вице-президент
Якунин Владимир Иванович	Первый вице-президент
Андреев Федор Борисович	Вице-президент
Бабаев Салман Магомедрасулович	Вице-президент (Центр фирменного транспортного обслуживания)
Белова Анна Григорьевна	Вице-президент
Бурносов Николай Матвеевич	Вице-президент (Департамент управления персоналом)
Гапанович Валентин Александрович	Вице-президент
Иванов Сергей Юрьевич	Вице-президент (Департамент путей и сооружений)
Козырев Сергей Витальевич	Вице-президент
Корнилов Георгий Викторович	Вице-президент
Крафт Галина Васильевна	Вице-президент (Департамент инвестиционной деятельности)
Лapidус Борис Моисеевич	Вице-президент
Мерсиянов Алексей Анвярович	Вице-президент («Росжелдорснаб» — филиал ОАО «РЖД»)
Пегов Сергей Николаевич	Вице-президент (Правовой департамент)
Сазонов Владимир Николаевич	Вице-президент
Вайгель Александр Михайлович	Начальник Департамента реализации научно-технических программ
Винтер Мария Робертовна	Начальник Департамента управления финансами
Головкин Александр Дмитриевич	Начальник Департамента управления делами
Кобзев Сергей Алексеевич	Начальник Департамента локомотивного хозяйства
Комова Ирина Дмитриевна	Главный бухгалтер (Департамент бухгалтерского и налогового учета)
Федулов Глеб Михайлович	Начальник Департамента управления дочерними и зависимыми обществами
Старостенко Владимир Иванович	Начальник Московской железной дороги (филиал ОАО «РЖД»)
Михайлов Сергей Владимирович	Советник Президента

Источник: ОАО «РЖД», 16.06.2004

Функции Председателя Правления и Президента ОАО «Российские железные дороги» исполняет Фадеев Геннадий Матвеевич.

044



## Структура управления

Структура управления Компанией отражает структуру основных направлений деятельности и строится по принципу вертикальной интеграции основных бизнес-направлений.

Главой Компании является Президент, которому подчиняются 2 первых вице-президента, отвечающие за производственную, экономическую деятельность, реформирование и стратегическое развитие, а также 15 вице-президентов, курирующих отдельные направления.

Особенностью структуры является то, что на период становления общества операционная деятельность ОАО «РЖД» находится под непосредственным контролем Президента Компании, которому напрямую подчиняется финансовый блок Корпорации.

**Геннадий Фадеев**  
Президент

**Хасян Зябиров**  
Первый вице-президент, отвечает за управление  
производственными процессами

**Владимир Якунин**  
Первый вице-президент,  
отвечает за экономику и корпоративное развитие

**Вице-президенты**

**Директора департаментов**

045



## Распределение функциональных обязанностей между высшим управляющим составом

### ПРЕЗИДЕНТ

#### Сфера деятельности и основные обязанности

Осуществляет руководство текущей деятельностью ОАО «РЖД», за исключением вопросов, отнесенных уставом общества к компетенции общего собрания акционеров и Совета директоров общества. Осуществляет функции Председателя Правления общества. Организует выполнение решений общего собрания акционеров, Совета директоров общества и Правления общества. Определяет структуру управлений железных дорог — филиалов общества (далее — железные дороги), принимает решения о создании, присоединении, выделении, слиянии структурных подразделений филиалов общества. Предоставляет полномочия вице-президентам общества, начальникам департаментов и управлений аппарата управления общества на заключение конкретных договоров от имени общества, осуществляет контроль за совершаемыми ими сделками.

Курирует непосредственно на период становления Компании работу финансового блока:

- Вице-президента по финансам;
- Главного бухгалтера — начальника Департамента бухгалтерского и налогового учета;
- Департамента по управлению финансами;
- Департамента «Казначейство»;
- Центра контроля и внутреннего аудита.

В непосредственном ведении также имеет:

- Департамент управления делами;
- Департамент по связям с общественностью;
- Управление специальных программ;
- Первое управление.

Координирует работу:

- Первых вице-президентов;
- Вице-президента по управлению персоналом и социальным вопросам — начальника Департамента управления персоналом;

- Вице-президента по маркетингу и сбыту грузовых перевозок — начальника Центра фирменного транспортного обслуживания;
- Вице-президента по правовому обеспечению — начальника Правового департамента.

### ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ПРОИЗВОДСТВОМ

#### Сфера деятельности и основные обязанности

Осуществляет руководство и несет ответственность за организацию производственно-хозяйственной деятельности общества по обеспечению потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых обществом. Осуществляет привлечение на условиях недискриминационного доступа к инфраструктуре общества других перевозчиков и операторов подвижного состава, расширение конкуренции в сфере перевозок, координирует в этих целях по кругу ведения работу вице-президентов, начальников департаментов и управлений аппарата управления общества, а также железных дорог, других филиалов и структурных подразделений общества.

- Курирует работу главных инженеров железных дорог, возглавляет Совет главных инженеров железных дорог.
- Возглавляет Координационный совет по созданию корпоративных информационных и телекоммуникационных систем.

В непосредственном ведении имеет:

- Департамент реализации научно-технических программ;
- Департамент связи и вычислительной техники.

Координирует работу:

- Вице-президента по энергетике, автоматике, связи и организации НИОКР;
- Вице-президента по управлению перевозками;
- Вице-президента по безопасности движения;
- Вице-президента по путевому хозяйству — начальника Департамента пути и сооружений;
- Вице-президента по пассажирскому комплексу;
- Вице-президента по эксплуатации и ремонту подвижного состава;
- Вице-президента по материально-техническому обеспечению — начальника «Росжелдорснаба» — филиала ОАО «РЖД»;
- «Рефсервиса» — филиала ОАО «РЖД»;
- «Трансконтейнера» — филиала ОАО «РЖД».



Курирует:

- Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта;
- Российский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи.

### **ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ЭКОНОМИКЕ И КОРПОРАТИВНОМУ РАЗВИТИЮ**

#### **Сфера деятельности и основные обязанности**

Организует работу и несет ответственность за реализацию в обществе: Программы структурной реформы железнодорожного транспорта; техническую инвентаризацию, оформление и регистрацию в собственности общества внесенных в его уставный капитал активов; выработку предложений по формированию экономической политики и стратегии развития общества, созданию условий для его инвестиционной привлекательности, разработке проектов и реализации инвестиционных программ; выработку предложений по формированию эффективной корпоративной структуры управления общества и активами общества в дочерних и зависимых обществах; выработку предложений по повышению мотивации труда и социальной защищенности работников Компании; координирует в этих целях по кругу ведения работу вице-президентов, начальников департаментов и управлений аппарата управления общества, а также железных дорог, других филиалов и структурных подразделений общества.

- Возглавляет Конкурсную комиссию.
- Возглавляет Рабочую группу по вопросам распоряжения имуществом.

Координирует работу:

- Вице-президента по стратегическому планированию и развитию;
- Вице-президента по корпоративному управлению и реформированию;
- Вице-президента по инвестициям — начальника Департамента инвестиционной деятельности.

В непосредственном ведении имеет:

- Департамент управления имуществом и организационных структур;
- Департамент здравоохранения;
- Департамент капитального строительства;
- Департамент международных связей;
- Департамент по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти.

Курирует:

- Департамент по вопросам обеспечения экономической и информационной безопасности.

### **ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ФИНАНСАМ**

#### **Сфера деятельности и основные обязанности**

Организует работу и направляет деятельность общества в вопросах, связанных с разработкой предложений по финансовой стратегии и финансовой устойчивости общества, разработкой и исполнением консолидированного бюджета общества, подготовкой предложений по привлечению финансовых ресурсов на внутреннем и внешнем рынках, вносит предложения по формированию ценовой и тарифной политики, участвует в подготовке федеральных целевых программ финансирования железнодорожного транспорта и несет ответственность за обеспечение стабильного финансового положения общества, повышение эффективности его работы, конкурентоспособности с другими видами транспорта. Кроме того, ведет вопросы финансового контроля страховой деятельности в обществе, использования средств, направляемых для ипотечного жилищного кредитования, негосударственного пенсионного обеспечения.

- Возглавляет Комиссию по ценам.

В непосредственном ведении имеет:

- Департамент планирования и бюджетирования;
- Департамент управления финансами;
- Управление планирования и нормирования материально-технических ресурсов.

### **ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО МАРКЕТИНГУ И СБЫТУ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК — НАЧАЛЬНИК ЦЕНТРА ФИРМЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ**

#### **Сфера деятельности и основные обязанности**

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 и подготовку предложений по применению гибкой, конкурентоспособной тарифной политики.

- Возглавляет Рабочую группу по проведению гибкой тарифной политики.
- Возглавляет Центр фирменного транспортного обслуживания.

## ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО КОРПОРАТИВНОМУ УПРАВЛЕНИЮ И РЕФОРМИРОВАНИЮ

### Сфера деятельности и основные обязанности

Организует работу и несет ответственность за реализацию в обществе Программы структурной реформы железнодорожного транспорта, формирование эффективной корпоративной системы управления обществом, системы управления и контроля за дочерними и зависимыми обществами, разработку и внедрение системы корпоративной информатизации. Ведет вопросы выполнения плана мероприятий, утвержденных Правительством Российской Федерации, по реализации второго этапа Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, реформирования жилищно-коммунального хозяйства, эксплуатируемого обществом. Обеспечивает взаимодействие по вопросам реализации структурной реформы с органами законодательной и исполнительной власти, общественными организациями, потребителями услуг общества и международными финансовыми институтами.

В непосредственном ведении имеет:

- Департамент корпоративного строительства и реформирования;
- Департамент управления дочерними и зависимыми обществами;
- Департамент корпоративной информатизации.

## ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ПЕРСОНАЛОМ И СОЦИАЛЬНЫМ ВОПРОСАМ — НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ

### Сфера деятельности и основные обязанности

Организует работу и несет ответственность за проведение эффективной кадровой политики в обществе, обеспечение социальной защищенности работников общества и членов их семей в соответствии с законодательством Российской Федерации.

- Возглавляет Рабочую комиссию по организации и контролю за передачей объектов жилищно-коммунального хозяйства в муниципальную собственность.
- Возглавляет Жилищную комиссию.
- Возглавляет Комиссию по организации культуры и спорта.
- Возглавляет Комиссию по рассмотрению предложений вузов, готовящих специалистов для железнодорожного транспорта, о присуждении грантов докторантам и аспирантам.
- Возглавляет Центральную комиссию по работе с ветеранами Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.
- Возглавляет Департамент управления персоналом.

В непосредственном ведении имеет:

- Департамент социального развития и непроизводственной сферы;
- Представляет интересы общества в газете «Гудок».

## ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ЭНЕРГЕТИКЕ, АВТОМАТИКЕ, СВЯЗИ, ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

### Сфера деятельности и основные обязанности

Координирует вопросы разработки и реализации программы ресурсосбережения, ведет вопросы хозяйств автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения, определения потребности в технических средствах в указанных хозяйствах, рационального их использования и размещения на железных дорогах, реструктуризации производственного комплекса.

- Возглавляет Центральную комиссию по ресурсосбережению.

В непосредственном ведении имеет:

- Департамент автоматики и телемеханики;
- Департамент электрификации и электроснабжения;
- «Энергосбыт» — филиал ОАО «РЖД».

## ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ПУТЕВОМУ ХОЗЯЙСТВУ — НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА ПУТИ И СООРУЖЕНИЙ

### Сфера деятельности и основные обязанности

Организует работу и несет ответственность за надлежащую эксплуатацию, содержание и ремонт устройств пути и инженерных сооружений. Ведет вопросы технической политики по созданию и производству новых типов путевых машин и механизмов, конструкционных материалов а также их закупок для нужд железной дороги.

## ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ПАССАЖИРСКОМУ КОМПЛЕКСУ

### Сфера деятельности и основные обязанности

Организует работу в сфере дальних и пригородных пассажирских перевозок, включая все вопросы разработки, производства, закупок, ремонта, эксплуатации и сервисного обслуживания пассажирского и моторвагонного подвижного состава, высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, обслуживания пассажиров на вокзалах и в поездах.





В непосредственном ведении имеет:

- Департамент дальних пассажирских перевозок;
- Управление пригородных пассажирских перевозок;
- Дирекцию «Вагонреммаша» — структурного подразделения ОАО «РЖД».

#### **ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ — НАЧАЛЬНИК ДЕПАРТАМЕНТА ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

##### **Сфера деятельности и основные обязанности**

Организует работу и несет ответственность за разработку инвестиционной программы, исполнение инвестиционных проектов в соответствии с утвержденной программой.

- В непосредственном ведении имеет Управление экспертизы, проектов и смет.

#### **ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ ПЛАНИРОВАНИЮ И РАЗВИТИЮ**

##### **Сфера деятельности и основные обязанности**

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:

- Департамент экономического прогнозирования и стратегического развития;
- Департамент анализа конъюнктуры рынка;
- Управление статистического учета, отчетности и анализа.

#### **ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ — НАЧАЛЬНИК «РОСЖЕЛДОРСНАБ»**

##### **Сфера деятельности и основные обязанности**

Организует работу и несет ответственность за обеспечение производственно-хозяйственной деятельности общества материально-техническими ресурсами, организует их централизованные закупку и доставку филиалам общества.

- Возглавляет «Росжелдорснаб» — филиал ОАО «РЖД».

#### **ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ПРАВОВОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ — НАЧАЛЬНИК ПРАВОВОГО ДЕПАРТАМЕНТА**

##### **Сфера деятельности и основные обязанности**

Организует правовую работу в деятельности общества и ведет вопросы создания и совершенствования нормативно-правовой базы общества, обеспечивает подготовку предложений, направленных на совершенствование законодательства Российской Федерации, в том числе в области железнодорожного транспорта.

#### **ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

##### **Сфера деятельности и основные обязанности**

Обеспечивает потребности Компании в локомотивах и грузовых вагонах, организует их закупки, эксплуатацию, ремонт, сервисное обслуживание и техническое инспектирование. Ведет вопросы реструктуризации и развития производственных мощностей, находящихся в ведении Дирекции «Желдорреммаша» заводов.

- Возглавляет Центральную комиссию по сохранности вагонного парка.

В непосредственном ведении имеет:

- Департамент вагонного хозяйства;
- Департамент локомотивного хозяйства;
- Дирекцию «Желдорреммаша» — структурного подразделения ОАО «РЖД»;
- Научно-технический центр «Вагон-тормоз» — филиал ОАО «РЖД».

Курирует:

- «Всероссийский научно-исследовательский институт тепловозов и путевых машин».

#### **ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ**

##### **Сфера деятельности и основные обязанности**

Организует работу и несет ответственность за обеспечение железными дорогами и другими филиалами общества безопасных для жизни и здоровья пассажиров условий проезда, безопасности перевозок грузов, багажа и грузобагажа, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, экологической безопасности.



В непосредственном ведении имеет:

- Департамент безопасности движения и экологии;
- Управление охраны труда и промышленной безопасности;
- Департамент автоматики и телемеханики.

#### **ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО УПРАВЛЕНИЮ ПЕРЕВОЗКАМИ**

##### **Сфера деятельности и основные обязанности**

Организует эксплуатационную работу железных дорог по выполнению планов перевозок грузов и пассажиров, графика движения поездов, в том числе за счет совершенствования технологии работы, развития интермодальных перевозок и логистических цепочек, повышения эффективности использования железнодорожного подвижного состава. Кроме того, ведет оперативные вопросы организации работы рефрижераторного подвижного состава и контейнерного парка, их эффективного использования.

- Возглавляет Рабочую группу по совершенствованию технологии перевозок транзитных и экспортно-импортных грузов.
- Возглавляет Рабочую группу по взаимодействию с предприятиями топливно-энергетического комплекса.
- Координирует вопросы комплексной реконструкции железнодорожного участка Карымская — Забайкальск для освоения возрастающих объемов перевозок в этом направлении.

В непосредственном ведении имеет:

- Департамент управления перевозками;
- Департамент коммерческой работы в сфере грузовых перевозок.

#### **ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО БЕЗОПАСНОСТИ И РЕЖИМУ**

##### **Сфера деятельности и основные обязанности**

Организует работу и несет ответственность за обеспечение корпоративной безопасности общества, проведение мероприятий по мобилизационной подготовке и гражданской обороне, обеспечение защиты государственной тайны, информационной безопасности информационно-вычислительных и телекоммуникационных систем общества.

- Возглавляет Антитеррористическую комиссию.

В непосредственном ведении имеет:

- Департамент безопасности;
- Первое управление.

Курирует:

- Управление специальных программ.

## **Корпоративная структура и реформирование Компании**

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 либо структурных подразделений (дирекций), при этом общества, имевшие иную организационно-правовую форму, вошли в корпоративную структуру Компании на правах дочерних и зависимых обществ. Таким образом, в результате реформирования железнодорожной отрасли профильные предприятия стали филиалами, а непрофильные предприятия и организации дочерними и зависимыми обществами. На 01.10.2004 в структуру ОАО «РЖД» входили дочерние и зависимые общества, осуществляющие научно-исследовательские разработки, производственную, строительную и конструкторскую деятельность, телекоммуникационные и банковские услуги, а также иные виды деятельности.

Среди филиалов и дирекций крупнейшими являются:

- 17 филиалов — железных дорог;
- «Рефсервис»;
- Центр по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер»;
- Дирекция «Вагонмаш», объединяющая под своим началом вагоно- и локомотивостроительные, а также ремонтные заводы — филиалы ОАО «РЖД».

Среди дочерних обществ наиболее значимыми для ОАО «РЖД» являются:

- Строительно-ипотечная компания ЗАО «Желдорипотека»;
- Телекоммуникационная компания ЗАО «Компания ТрансТелеКом»;
- Футбольный клуб ЗАО «ФК «Локомотив».

#### **ЗАО «Желдорипотека»**

«Желдорипотека» учреждено шестью структурными подразделениями МПС в марте 2001 г. для реализации ипотечной программы министерства. Помимо выдачи ипотечных кредитов «Желдорипотека» занимается девелоперским и риэлтерским бизнесом. Уставный капитал компании

050





составляет 500 млн руб., активы — 2.5 млрд руб. С 1 октября 2003 г. ЗАО «Желдорипотека» является дочерним обществом ОАО «РЖД». Работа общества направлена на создание и развитие системы обеспечения доступным по стоимости жильем работников федерального железнодорожного транспорта.

На конец сентября 2004 года «Желдорипотека» привлекла от ОАО «РЖД» 3,734 млн руб. займов на строительство жилья и девелоперские проекты. Объемы уже построенного и строящегося жилья превышают 354 тыс. кв. м. За период своего существования ЗАО «Желдорипотека» построило и реализовало более 3,000 квартир, при этом примерно 3,800 квартир в настоящий момент находятся на стадии строительства и реализации.

### **ЗАО «Компания ТрансТелеКом»**

«Компания ТрансТелеКом» является крупнейшим дочерним обществом ОАО «РЖД». «ТрансТелеКом» полностью обеспечивает потребности железнодорожного транспорта в доступе к телекоммуникационным ресурсам.

ЗАО «Компания ТрансТелеКом» — ведущий магистральный оператор связи национального масштаба — было основано в 1997 г. для строительства и эксплуатации высокоскоростной телекоммуникационной сети, которая первоначально должна была обеспечить качественно новый уровень технологической связи российских железных дорог.

На текущий момент компания оказывает услуги связи, передачи данных телекоммуникационным операторам и крупным корпоративным клиентам, является одним из лидеров на рынке пакетной передачи данных. Кроме того, компания оказывает услуги по строительству корпоративных сетей связи.

«ТрансТелеКом» располагает волоконно-оптическими магистральными сетями связи, проложенными вдоль всех основных железнодорожных путей, общей протяженностью более 45 тыс. км. Фактически МЦСС охватывает всю густонаселенную территорию России, соединяя западные и восточные границы. Магистральная цифровая сеть имеет более 900 точек выделения ресурса в 71 регионе страны, где проживает более 90% населения и сосредоточены основные производственные ресурсы России.

Высокая надежность сети обеспечивается резервированием волоконно-оптических линий связи по географически разнесенным маршрутам и налаженной системой эксплуатации линейно-кабельных сооружений. Точки взаимодействия с сетями операторов других государств (Финляндии, стран Балтии, Польши, Украины, Казахстана, Монголии, Китая, Кореи) позволяют создать эффективную среду для передачи трафика международных операторов.

В планах компании создание и развитие комплексных сетей связи для оптимизации процесса перевозок и взаимодействия различных видов транспорта в интермодальных транспортных узлах.

Доходы группы компаний ТТК, в которую входят головная компания и 17 региональных предприятий, составили в 2003 г. около USD 200 млн. По итогам 9 мес. 2004 г. доходы «Компании ТрансТелеКом» составили USD 230.1 млн.

### **ЗАО «ФК «Локомотив»**

«Локомотив» — ведущий футбольный клуб России, является имиджевым имуществом для ОАО «РЖД», позволяющим продвигать спортивный образ жизни в массы и несущим в себе идею единения железнодорожников. Посредством инвестиций в ФК «Локомотив» Компания вкладывает средства в развитие спорта в России и досуга железнодорожников, а также иных любителей спорта.

Футбольный клуб «Локомотив» ведет свою историю с 1923 г., когда был образован Клуб им. Октябрьской революции (КОР), объединивший сильнейших футболистов Казанской и других железных дорог Московского узла. В конце 20-х и начале 30-х гг. КОР постоянно фигурирует в числе сильнейших футбольных коллективов Москвы. В 1935 г., когда было создано Добровольное спортивное общество железнодорожников «Локомотив», в его футбольную команду, представляющую столицу, вошли лучшие игроки КОР, а также ряд других сильных профсоюзных футболистов. Во времена Советского Союза московский «Локомотив» входил в элитный дивизион футбольных клубов страны и дважды становился чемпионом СССР. В новейшее время «Локомотив» также дважды становился чемпионом страны по футболу. На счету клуба первое место на чемпионате России в 2002 и 2004 гг.





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

Наименование ДЗО	Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале	Описание основной деятельности ДЗО
ЗАО «Желдорипотека»	100.00%	осуществление функций заказчика в области проектирования и строительства зданий и сооружений для работников железнодорожной отрасли
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 (ОПС) 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
ЗАО «Евразия-Интертранс»	51.11%	гостиничное обслуживание
ЗАО «ИЖВЕЛОКОМ»	51.00%	производство различных комплектующих для горных, кроссовых и других 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
ЗАО «Калининград — ТрансТелеКом»	49.95%	создание и эксплуатация волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных сетей связей, строительно-монтажные работы, предоставление услуг связи
ЗАО «Транстелеком — Чита»	49.95%	создание и эксплуатация волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных сетей связей, строительно-монтажные работы, предоставление услуг связи



**Основные дочерние и зависимые общества, входящие в состав ОАО «РЖД» (продолжение)**

Наименование ДЗО	Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале	Описание основной деятельности ДЗО
ЗАО «ЦЕНТРТРАНСТЕЛЕКОМ»	49.95%	создание и эксплуатация волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных сетей связей, строительно-монтажные работы, предоставление услуг связи
ЗАО «Юго-Восток ТрансТелеКом»	49.95%	создание и эксплуатация волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных сетей связей, строительно-монтажные работы, предоставление услуг связи
ЗАО «ТрансТелеКом-НН»	49.90%	создание и эксплуатация волоконно-оптических, спутниковых и радиорелейных сетей связей, строительно-монтажные работы, предоставление услуг связи
ЗАО «ДЦВ», г. Калининград	49.00%	научно-техническая, опытно-конструкторская, исследовательская деятельность
ЗАО «ДЦВ», Н. Новгород	49.00%	НИОКР, в т. ч. в области пусконаладочных работ и компьютерных программ
ЗАО «ДЦВ», г. Хабаровск	49.00%	создание опытных макетов, опытных образцов научно-технической продукции
ЗАО «ДЦВ», г. Чита,	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», г. Самара	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», г. Воронеж	49.00%	создание научно-технической продукции
ЗАО «ДЦВ», г. Ярославль	49.00%	научно-техническая, конструкторская деятельность
ЗАО «ДЦВ», г. Ростов-на-Дону	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



## Реформирование Компании

В настоящее время проводится подготовка к выделению ряда филиалов Компании в 100% дочерние общества. Первыми предполагается выделить направление контейнерных перевозок, предприятия общественного питания, вагоноремонтные, вагоностроительные и локомотивостроительные заводы, предприятия, занимающиеся погрузкой / разгрузкой вагонов, и иные предприятия, предоставляющие сервисные услуги на железнодорожном транспорте.

Выделение филиалов в самостоятельные общества будет проходить постепенно и только по мере готовности филиалов к самостоятельной жизни. Вероятнее всего для качественной подготовки филиалов потребуется не менее 2–3-х лет.

При этом существует высокая вероятность, что часть выделенных филиалов со временем будет ликвидирована ввиду их убыточности и неконкурентоспособности либо продана другим коммерческим организациям на открытых аукционах и тендерах.

Успешная реализация программы реформирования создаст условия для масштабного роста железнодорожной отрасли, роста международного и внутрироссийского товарооборота, поможет повысить эффективность деятельности ОАО «РЖД». Помимо этого, реформа поможет повысить товарооборот в стране, снизить нагрузку на экономику России и увеличить темпы ее роста.

Достижение обозначенных результатов станет возможным в результате переориентации железнодорожной отрасли от первоочередного выполнения социальных задач к задачам, направленным на достижение финансового результата — роста прибыли и повышения эффективности операционной и инвестиционной деятельности ОАО «РЖД». Основным стимулом для скорейших преобразований в ОАО «РЖД» должно стать создание условий работы для частных железнодорожных операторов и усиление конкуренции с их стороны.



## ПРОГРАММА СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

Программа стратегического развития ОАО «РЖД» дорог основывается на законодательных актах Российской Федерации, направленных на реформирование железнодорожной отрасли, и выстроена в соответствии с основными параметрами реализации второго и третьего этапов реформы. Программа стратегического развития разработана на период до 2010 г. с использованием 3-летних скользящих бюджетных планов, утверждаемых МЭРТ РФ.

Основными целями принятой стратегии Компании являются:

- увеличение масштаба транспортного производства;
- повышение долгосрочной эффективности;
- повышение качества услуг и безопасности перевозок;
- глубокая интеграция в Евроазиатскую транспортную систему;
- повышение финансовой устойчивости и эффективности;
- развитие корпоративного строительства.

В соответствии с указанными целями предполагается решить ряд стратегических задач:

- обеспечение технологической и финансовой устойчивости Компании в условиях реформирования;
- полный переход на новую систему бюджетирования и казначейского исполнения бюджета;
- безусловное обеспечение потребностей экономики в железнодорожных перевозках в рамках эффективной реализации программы Правительства Российской Федерации по реформированию железнодорожной отрасли;
- активная реализация мероприятий по структурной реформе и формированию условий для развития конкуренции в сфере перевозок и других неинфраструктурных видов деятельности;
- повышение качества и расширение номенклатуры услуг, комплексное стимулирование спроса на железнодорожные перевозки, разработка и реализация новых видов транспортных услуг и технологий обслуживания;
- повышение инвестиционной привлекательности ОАО «РЖД» и его дочерних обществ, подготовка к формированию с 2005 г. источников инвестиций и капитальных вложений, достаточных для расширенного воспроизводства основных фондов;
- разработка экономически обоснованного плана создания дочерних и зависимых обществ и обеспечение эффективного управления, прибыльности и «прозрачности» результатов их деятельности;
- разработка и переход на новые технологии управления кадровым потенциалом, повышение социальной защищенности работников, формирование корпоративной культуры и нового менталитета работников Компании, подкрепленного эффективной мотивацией, консолидация персонала для реализации стратегических задач Компании.

Таким образом, планы развития ОАО «РЖД» предусматривают активное влияние Компании на расширение спроса на железнодорожные перевозки, в том числе за счет достоверного прогнозирования изменений на рынке перевозок, возможных изменениях в структуре перевозок, а также вероятных действиях конкурентов в стране и за рубежом.

## Среднесрочные задачи Программы стратегического развития ОАО «РЖД»

Задача	Предполагаемый результат
Увеличение прибыли Компании за счет роста объемов грузопассажирских перевозок и предоставления услуг инфраструктуры сторонним перевозчикам	Предполагается довести уровень рентабельности основной деятельности по чистой прибыли к 2007 г. до 7% с 2% в 2003 г.
Развитие транспортной инфраструктуры, обновление основных фондов и снижение эксплуатационных затрат	В течение 2003–2004 гг. ОАО «РЖД» заключены долгосрочные соглашения с лидерами железнодорожного машиностроения, предусматривающие разработку к 2007–2008 гг. и начало массового производства вагонов и локомотивов нового поколения с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками
Усиление контроля за капитальными вложениями	Предполагается повысить эффективность использования инвестиций за счет установления строгого контроля за расходованием инвестиционных ресурсов. В целях повышения эффективности инвестиций предполагается организация специализированных закупочных тендеров
Увеличение средней скорости доставки до мировых стандартов	Стратегией Компании до 2007 г. предполагается увеличение средней скорости доставки грузов на 5% от текущего уровня, что приблизит срочность доставки до мировых стандартов — 90–95% от заявленного времени в пути
Увеличение транзитных и грузопассажирских перевозок	ОАО «РЖД» предполагает к 2007 г. увеличить объем грузовых перевозок на 22.5%, а пассажирских перевозок — на 8.4%. При этом предполагается, что объем грузооборота превысит 2 триллиона тонно-километров, превзойдя на 3% уровень 1992 г. Увеличение грузооборота ожидается в том числе за счет недогруженных транзитных трасс «Север–Юг» и «Запад–Восток». Таким образом, будет восстановлен уровень транспортной обеспеченности экономики России в части грузовых перевозок, существовавший перед началом экономических реформ в стране
Увеличение производительности труда	В сфере управления персоналом Компании планируется обеспечение ежегодного роста производительности труда работников ОАО «РЖД» не менее чем на 5%

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;
- увеличение количества независимых директоров в составе Советов директоров ОАО «РЖД» и его дочерних обществ;
- 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.

Ввиду 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».

Компания придерживается политики открытости по отношению к предприятиям и гражданам Российской Федерации, опосредованно, через государственные органы власти, являющимися истинными владельцами российских железных дорог. ОАО «РЖД» стремится в полной мере раскрывать информацию о своей корпоративной культуре, внутренней жизни Компании, финансово-экономических результатах деятельности.

## ЛИЦЕНЗИИ

ОАО «Российские железные дороги» имеет следующие лицензии государственных органов Российской Федерации, необходимые для осуществления хозяйственной деятельности. Все лицензии выданы сроком на 5 лет и, вероятно, будут продлены Компании в автоматическом порядке.

### Лицензии ОАО «РЖД»

№ 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, ОАО «РЖД» обладает полным составом лицензий для осуществления деятельности по перевозке пассажиров, грузов, а также обслуживания и ремонта 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 осуществления основных видов деятельности ОАО «РЖД» осуществляет перевозки по внутренним и международным направлениям, осуществляет ремонт подвижного состава и оказывает услуги доступа к инфраструктуре сторонним операторам.

## ДОХОДЫ

В представленной ниже таблице приведена укрупненная структура доходов.

В соответствии с основными направлениями деятельности базовыми источниками дохода ОАО «РЖД» являются:

- услуги грузовых перевозок;
- услуги пассажирских перевозок;
- услуги от прочих видов деятельности (ремонт подвижного состава, предоставление сопутствующих услуг железнодорожным операторам и пассажирам и т. д.).

### Структура доходов ОАО «РЖД»

млн руб.	2002 <sup>1</sup>	2003 <sup>2</sup>	9 мес. 2004	2004 (П)
Доходы по основной деятельности	509,601	571,193	490,754	653,163
в % к предыдущему периоду	—	12%	—	14%
Доходы от грузовых перевозок	400,349	468,891	393,603	528,995
в % к предыдущему периоду	—	17%	—	13%
Доходы от пассажир. перевозок, в т. ч.:	50,018	53,002	52,472	66,068
в % к предыдущему периоду	—	6%	—	25%
в дальнем следовании	—	—	46,936	58,775
в пригородном сообщении	—	—	5,536	7,294
Доходы от прочих видов деятельности	59,234	49,300	44,679	58,100
в % к предыдущему периоду	—	-17%	—	18%
Доля в совокупных доходах				
грузовые перевозки	78.6%	82.1%	80.2%	81.0%
пассажирские перевозки	9.8%	9.3%	10.7%	10.1%
в дальнем следовании	—	—	9.6%	9.0%
в пригородном следовании	—	—	1.1%	1.1%
Прочие доходы	11.6%	8.6%	9.1%	8.9%

<sup>1</sup> Данные отчетности по МСФО МПС РФ за 2002 г.

<sup>2</sup> Данные отчетности по МСФО МПС РФ за 9 мес. 2003 г. и ОАО «РЖД» за IV кв. 2003 г.

Источник: Бухгалтерская отчетность ОАО «РЖД»



## Грузовые перевозки

В сфере грузовых перевозок Компания осуществляет внутригосударственные и международные перевозки, а также оказывает сервисные услуги другим транспортным компаниям.

Предполагается, что доходы от грузовых перевозок по итогам 2004 г. составят 528,995 млн руб., из них услуги от международных грузовых перевозок принесут Компании 49.5% выручки, а доходы от внутренних грузоперевозок составят чуть большую величину — 50.5%.

При этом на долю внутренних перевозок придется 68% грузооборота, а на долю международных перевозок 32%. Несмотря на меньший объем перевозок по международным маршрутам в натуральном выражении, в денежном выражении объем доходов от международных перевозок сопоставим с объемом доходов по внутренним перевозкам. Дальность перевозок по международным маршрутам существенно выше, чем по внутрироссийским, а в структуре грузооборота больше дорогостоящих сырьевых грузов. Средняя дальность перевозок на международных направлениях составляет 1,827 км, а на внутренних только 1,050 км. Наибольший объем международных операций приходится на перевозки грузов на экспорт.

### Структура грузооборота

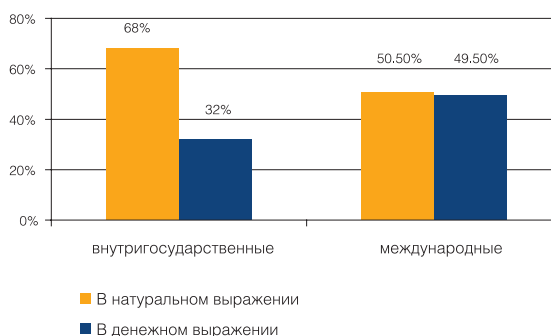
Структура грузооборота ОАО «РЖД» широко дифференцирована. При этом основная доля перевозимых грузов приходится на перевозку нефти, угля, черные и цветные металлы.

В структуре доходов ОАО «РЖД» по типам перевозимых грузов наибольшую долю занимает перевозка нефти и нефтепродуктов, которая формирует 29% выручки Компании, при чем их доля в общем объеме грузов составляет только 18%. Такая ситуация объясняется относительно более высоким тарифом на транспортировку нефтяных грузов.

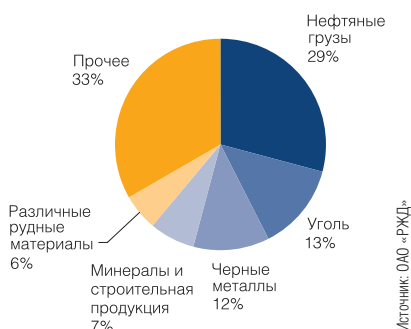
Не менее, и даже более рентабельной является для ОАО «РЖД» и перевозка черных металлов, доля которых в выручке от грузоперевозок составляет 12%, а в натуральном выражении только 6%.

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

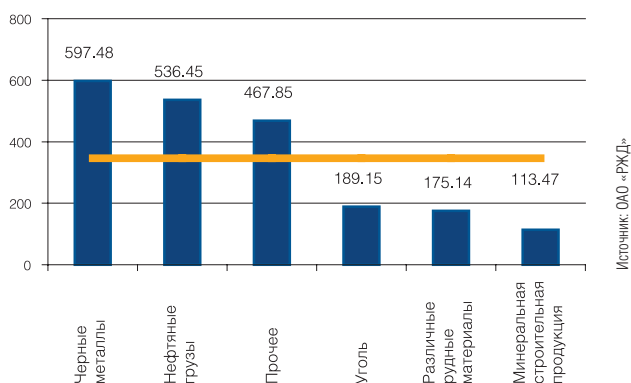
### Структура грузооборота по направлениям перевозок



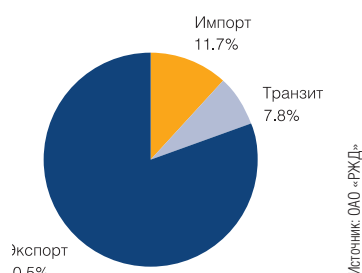
### Структура доходов от грузовых перевозок по типам грузов, 2003 г, млн руб.



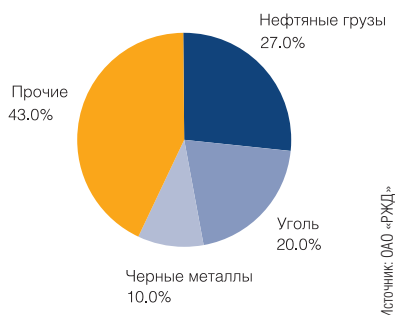
### Тарифные ставки по некоторым типам грузов, 2003 г. (справочно)



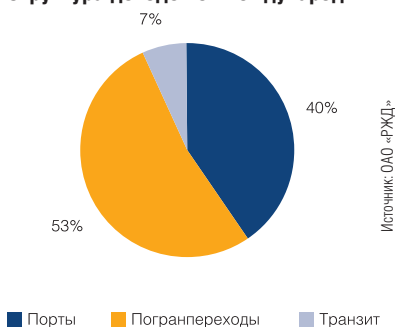
### Структура международных перевозок ОАО «РЖД», 2003 г., млн руб.



### Структура международных перевозок по типам грузов, тыс. т



### Структура доходов от международных перевозок



В результате в грузообороте ОАО «РЖД» доля каменного угля на протяжении ряда лет сохраняется на уровне 23%, при том, что его доля в доходах Компании составляет всего 13%.

Однако в целом по всем группам перевозимых товаров доля высокодоходных грузов в грузообороте ОАО «РЖД» в последнее время возрастает несмотря на активность частных грузооператоров, что объясняется более высокими темпами производства высокодоходных товаров по сравнению с другими категориями грузов. За последние 3 года доля высокодоходных грузов увеличилась с 41.1% до 42.3%, а низкодоходных снизилась до 46.8% с 48.9% в 2001 г.

### Международные перевозки

В 2004 г. объем международных перевозок по железной дороге ожидается на уровне 868 млрд т-км или на 15% больше по сравнению с 2003 г. При этом в денежном выражении рост составит 13% к 2003 г., при этом объем доходов от международных перевозок может достигнуть 253 млрд руб.

В целом тенденция к росту грузооборота на международных направлениях сопровождала деятельность предприятий железнодорожной отрасли на протяжении 5 последних лет.

За период с 1998–2003 гг. наблюдалась тенденция ежегодного увеличения объема перевозок внешнеторговых грузов по российским железным дорогам. Объем перевозок может вырасти почти на 90% с 242 млн т в 1998 г. до почти 460 млн т в 2004 г.

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% пришлось на перевозку нефти, 20% на транспортировку угля, 10% на перевозку черных металлов; на транспортировку прочих грузов — 43% грузоперевозок.

Более 57% международных перевозок осуществляется через сухопутные погранпереходы, остальные 43% через терминалы российских портов.



В последние годы в связи с перегруженностью погранпереходов МПС РФ, а затем и ОАО «РЖД» стимулировали грузоотправителей отправлять грузы через порты за счет более низкого тарифа, чем при отправке грузов через погранпереходы. Грузоотправители с энтузиазмом принялись наращивать транспортировку грузов через порты. Доля перевозок через порты увеличилась с 40 до 43% в 2004 г. по сравнению с 2002 г. Однако порты и стивидорные компании оказались не готовы к обслуживанию такой массы грузов, что привело к простоям вагонов на подходах к портам, штрафам грузоотправителей и непредвиденным убыткам ОАО «РЖД» от простоя вагонов. В связи с этим с 2005 г. ОАО «РЖД» повышает провозные платежи на транспортировку через российские порты, предварительно расширив «узкие места» на погранпереходах.

Основной объем экспорта по железной дороге приходится на страны Европы и Юго-Восточной Азии, такие как: Нидерланды, Китай, Финляндию, Украину, Турцию, Японию и прочие страны, 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 34% приходится на каменный уголь и 21% на руды металлов, поставляемые в основном Казахстаном. Около 11% приходится на строительные грузы, поставляемые из Украины и Белоруссии. На остальные грузы приходится соответственно около 34% импорта по железной дороге.

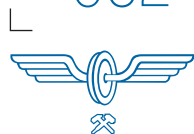
В общем объеме международных перевозок грузов транзитные перевозки составляют около 2,9% в международном грузообороте ОАО «РЖД», и 7% в доходах от международных перевозок. Более 70% транзитных перевозок составляет транспортировка грузов из республик Средней Азии в Россию, другие страны СНГ и Европу. До 5% грузов (автомобилей, оборудования, промышленных грузов) следует из стран ЮВА по территории России. На остальные 25% приходится объем транзитных грузопотоков из Европы в страны Средней Азии и ЮВА.

## Пассажирские перевозки

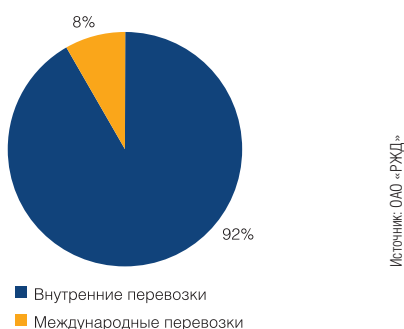
ОАО «РЖД» обеспечивает около 40% общего пассажирооборота транспортной системы России, в том числе обеспечивая перевозку пассажиров в более чем 15 стран Европы и Азии. В 2004 г. пассажирооборот на сети железных дорог может составить 161 млрд п-км, в том числе в дальнем сообщении — 112 млрд п-км и пригородном сообщении — 49,1 млрд п-км (рост на 2,2% и 1,1% к уровню прошлого года соответственно). Всего в 2004 г. по железной дороге было перевезено более 115 млн пассажиров.

Львиную долю доходов от пассажирских перевозок приносят доходы от перевозок пассажиров в дальнем следовании, составляющие 89% совокупных доходов от пассажирских перевозок. Доля пригородных перевозок в доходах от данного вида услуг составляет всего 11%, что связано с более чем в 5 раз заниженными тарифами на пригородные перевозки.

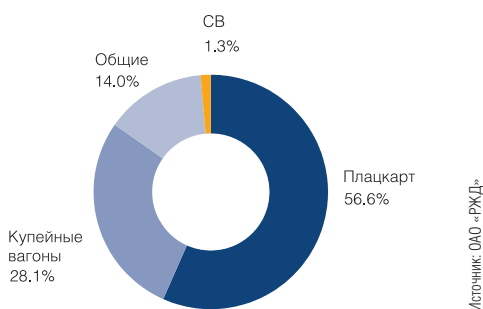
### Структура доходов от перевозок пассажиров по видам перевозок



### Структура доходов дальних пассажирских перевозок по направлениям



### Структура перевозок ОАО «РЖД» в дальнем сообщении по типам вагонов, 2003 г.



### Структура прочих доходов от пассажирских перевозок



### Дальние перевозки

Дальние пассажирские перевозки осуществляются во внутригосударственном и международном сообщении.

На доходы от перевозок во внутригосударственном сообщении приходится 92% доходов от данного вида перевозок, на доходы от международного сообщения 8% доходов.

Основной объем перевозок пассажиров осуществляется в общих и плацкартных вагонах, составляющих около 2/3 вагонного парка. При этом наиболее доходными являются перевозки в вагонах фирменных поездов.

В настоящее время на сети дорог курсирует 109 фирменных поездов. Фирменными поездами перевозятся свыше 22% пассажиров дальнего следования. В состав фирменных поездов включаются только вагоны класса «люкс», СВ и купейные вагоны. В 2003 г. доходы, поступившие от этой категории поездов, оцениваются в 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 29% даже при частичной загрузке вагонов. Перевозки в остальных типах вагонов являются убыточными. Так, доходы от перевозки в купейных вагонах покрывают только 85% понесенных затрат ОАО «РЖД», в общих вагонах — 29% затрат, а в плацкартных только 14% затрат.

При этом сохраняется наметившаяся в последние годы тенденция к росту пассажирооборота. Рост в 2004 г. по пассажирским перевозкам в дальнем следовании ожидается на уровне 2.2%, а в пригородном сообщении — 1%. Можно ожидать, что в дальнейшем эта тенденция сохранится.

Рост объемов и доходов от перевозок связан с ростом благосостояния населения, 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.



За 2003–2004 гг. в целях улучшения обслуживания пассажиров и повышения рентабельности перевозок было введено в обращение 290 вагонов повышенной комфортности в 54 поездах, а их совокупное количество доведено до 834 вагонов в 139 поездах. Помимо этого, в пассажирских поездах на 5.5% было увеличено число вагонов-ресторанов, в результате чего в 76 поездах пассажирам предоставляется горячее питание. В целях удобства пассажиров было увеличено количество сервис-центров до 123, предоставляющих услуги по продаже билетов, почтовые услуги, предоставление доступа в Интернет, отправление факсимильных сообщений, а также еще более 40 видов бизнес-услуг.

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.

## Эффективность пассажирских перевозок

По итогам 2004 г. (П) ожидаемые доходы от пассажирских перевозок составят 66.1 млрд руб. или 9% от совокупных доходов ОАО «РЖД». Доходы от перевозок пассажиров на поездах дальнего следования составят 58,8 млрд руб. или 87% доходов от пассажирских перевозок, доходы от пригородных перевозок составили 7,3 млрд руб. или соответственно 13% 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 ожидается убыток в размере 65.5 млрд руб. Убытки в пригородном сообщении составили 30,05 млрд руб.

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 2004 г. поездами ОАО «РЖД» перевезено около 25 млн пассажиров льготных категорий.

В результате принятого летом 2004 г. закона о монетизации льгот ситуация должна измениться в лучшую сторону, так как изменится система предоставления права льготного проезда на железнодорожном транспорте. Правительством будет обеспечена адресная финансовая поддержка льготных категорий населения, в результате чего эффективность перевозок пассажиров должна возрасти, а темпы выхода на безубыточный уровень работы Компании ускорятся.





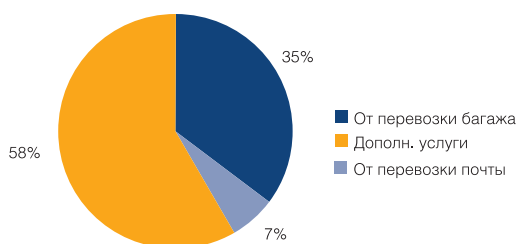
## Прочие доходы по основной деятельности

К доходам по прочим видам деятельности относятся доходы от предоставления услуг грузоотправителям и населению.

В части пассажирских перевозок дополнительные услуги оказываются по направлениям перевозки грузовбагажа, перевозки почты и проч. (доходы от предоставления услуг питания, доходы от сдачи вокзальных площадей в аренду и др.).

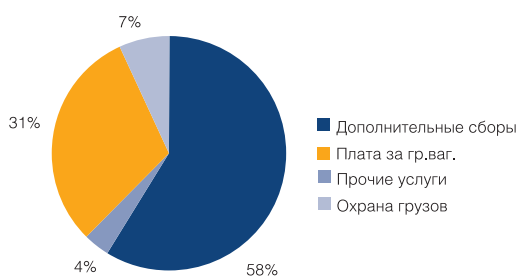
В части грузоперевозок доходы от прочих услуг формируются из услуг за охрану грузов, платы за погрузку / разгрузку составов, дополнительных сборов, а также иных услуг.

### Структура прочих доходов по пассажирским перевозкам



Источник: ОАО «РЖД»

### Структура прочих доходов по грузовым перевозкам



Источник: ОАО «РЖД»



## Потребители

Клиентами ОАО «РЖД» являются предприятия и организации различных отраслей промышленности, а также население. В десятку крупнейших входят только нефтегазовые и металлургические компании, что в целом отражает сырьевую направленность российской экономики.

Вместе с тем 10 крупнейших клиентов формируют лишь 16.4% выручки, что говорит о высокой диверсификации клиентской базы российских железных дорог и низкой зависимости от нескольких клиентов.



## РАСХОДЫ

В таблицах представлены данные по структуре себестоимости ОАО «РЖД» на основе прогнозных неконсолидированные данные бюджета Компании за 2004 г. (П).

### Расходы ОАО «РЖД», 2004 г. (П)

	млрд руб.	%
Расходы по основной деятельности	544.2	91.85
Расходы по прочим видам деятельности	48.3	8.15
Итого расходов	592.5	100.0

Источник: данные ОАО «РЖД»

Как видно из приведенных данных, в структуре расходов Компании доля расходов по основной деятельности составляет 91.85%, а доля расходов по прочим видам деятельности 8.15%.

Однако наиболее полезен для анализа расходов Компании анализ затрат по видам деятельности и по элементам затрат, что позволяет более точно понять основные затратные статьи общества.

### Расходы по видам деятельности

В рамках видов деятельности расходы Компании складываются следующим образом:

#### Расходы по основной деятельности (перевозкам) по видам деятельности, 2004 г. (П)

	млрд руб.	%
Расходы по грузовым перевозкам	412.6	75.8
Расходы по пассажирским перевозкам, в т. ч.	131.6	24.2
в дальнем следовании	93.8	17.2
в пригородном сообщении	37.8	6.9
Итого по основной деятельности	544.2	100.0
Итого по прочим видам деятельности		

Источник: данные ОАО «РЖД»

066



## Расходы по основной деятельности

Наибольшую долю в расходах Компании составляют расходы по грузовым перевозкам — 75.8% от совокупных расходов, 17.2% составляют расходы по пассажирским перевозкам в дальнем следовании, 6.9% по перевозкам в пригородном сообщении.

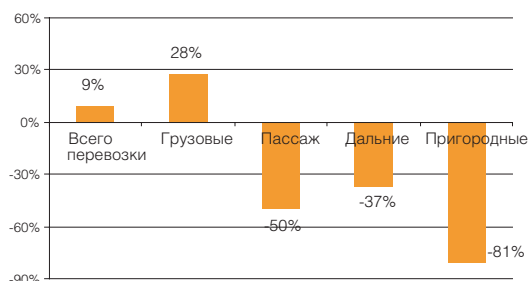
Однако при сравнении доходной и расходной частей видно, что вклад грузовых перевозок в доходы Компании превышает их вклад в себестоимость, при этом вклад в себестоимость пассажирских перевозок, в особенности пригородных перевозок, существенно превышает их вклад в доходную базу Компании.

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

Наиболее очевидно этот факт находит свое отражение при сравнении себестоимости на единицу перевозок.

### Рентабельность тарифа

	Доходы по перевозкам, коп/10 прив. ткм.	Расходы по перевозкам, коп/10 прив. ткм.
Перевозки в целом	305.3	279.2
Грузовые перевозки	296	230.9
Пассажирские перевозки	408.1	812.8
В дальнем следовании	521.5	832.3
Пригородные	148.2	768.3



Источник: прогнозный баланс ОАО «РЖД» на 2004 г.

Расходы по перевозкам формируются в зависимости от «густоты перевозок». Густота перевозок рассчитывается как приведенный грузооборот в расчете на 1 км эксплуатационной длины. Рост густоты перевозок приводит к снижению себестоимости железнодорожных перевозок в части условно-постоянных расходов. Однако рост густоты выше оптимального уровня приводит к увеличению числа сбоев в работе и, соответственно, ведет к увеличению себестоимости.

Величина затрат на перевозки складывается из затрат на ремонт инфраструктуры, ремонт подвижного состава, зарплату персонала, амортизации и прочих элементов затрат (см. ниже).

### Затраты на грузовые перевозки зависят 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 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, так как 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 парк подвижного состава).

Как видно из графика, наиболее эффективными для Компании являются грузовые перевозки, при этом наименее эффективными для Компании являются пригородные перевозки, убытки по которым должны компен-

сироваться из региональных бюджетов. Однако на практике региональные бюджеты погашают не более 20–25% требуемых от них социальных дотаций, в результате чего убытки от пригородных перевозок сперва оказываются в разделе «просроченная дебиторская задолженность», а затем списываются либо за давностью лет, либо ввиду отсутствия возможности взыскать задолженность с регионального бюджета.

С введением с 2005 г. нового порядка дотирования льготного проезда граждан — закона о монетизации льгот — убыточность пригородных перевозок может сократиться на величину невыплачиваемых дотаций, а рентабельность перевозок соответственно возрастет.

Дальние пассажирские перевозки в плацкартных и общих вагонах до настоящего времени не дотировались, однако предполагается, что строка о дотациях дальних пассажирских перевозок в части регулируемых государством тарифов может появиться уже в Федеральном бюджете РФ на 2006 г., что также будет способствовать выходу этого вида перевозок на прибыльность.

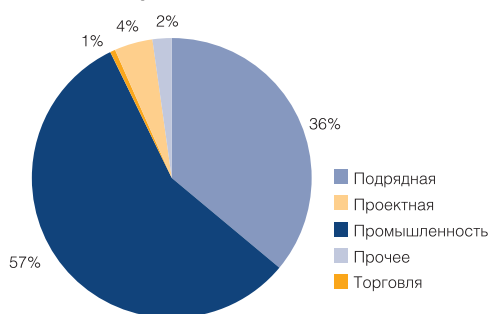
## Расходы по прочим видам деятельности

Помимо основной деятельности филиалы ОАО «РЖД» занимаются также: производством, торговлей, научной и проектной деятельностью, предоставляют услуги здравоохранения и снабжения, а также осуществляют подрядные работы.

## Расходы по элементам затрат

Из приведенной ниже таблицы видно, что на формирование себестоимости наиболее сильное влияние оказывают фонд оплаты труда и отчисления на социальные нужды, совокупная доля которых в себестоимости составляет 38%, вторым по значимости фактором, влияющим на себестоимость, являются материальные затраты, составляющие 35,5% в себестоимости, амортизация составляет в себестоимости 20,5%.

### Расходы по прочим видам деятельности



Источник: ОАО «РЖД»

### Расходы по основной деятельности (перевозкам) по элементам затрат, 2004 г. (П)

	млрд руб.	%
Фонд оплаты труда	157.9	29.02
Отчисления на социальные нужды	49.4	9.08
Материальные затраты, из них:	193.2	35.50
топливо	29.6	5.44
электроэнергия	37.1	6.82
материалы	84	15.44
прочие материальные затраты	42.5	7.81
Прочие расходы	32.3	5.94
Амортизация	111.4	20.47
Итого по основной деятельности	544.2	100.00

Источник: данные ОАО «РЖД»

068



## Фонд оплаты труда

Структура фонда оплаты труда раскрывается следующим образом:

	млрд руб.	%
Фонд заработной платы	145.	91.9
Выплаты социального характера	2.6	1.6
Отчисления ДМС	3.3	2.1
Отчисления НПФ «Благосостояние»	5.5	3.5
Фонд мотивации	1.4	0.9
Итого	157.9	100.0

Из структуры ФОТ видно, что на текущий момент основную долю в нем занимает заработная плата, однако по мере роста эффективности деятельности ОАО «РЖД» предполагается увеличение и других статей ФОТ в части роста фонда мотивации и отчислений в негосударственные страховые и пенсионные фонды.

## Материальные затраты

В структуре материальных затрат наибольшее влияние оказывают затраты на покупку материалов, необходимых для осуществления текущей деятельности, далее по степени влияния стоят затраты на электроэнергию и топливо.

### Материальные затраты ОАО «РЖД» в 2004 г. (П)

Материальные затраты	млрд руб.	%
Топливо	29.6	15.32
Электроэнергия	37.1	19.20
Материалы	84	43.48
Прочие материальные затраты	42.5	22.00
Итого	193.2	100.00

Под расходами на покупку материалов понимаются расходы на закупку запасных частей для подвижного состава, изделия из черной металлургии, лесопродукция и т. д.



### Прочие материальные затраты

Структура прочих материальных затрат Компании также достаточно интересна для изучения ввиду новизны данной информации для инвесторов.

Как следует из таблицы, 56% прочих материальных затрат составляют расходы на капитальный ремонт. В совокупных материальных затратах доля капремонта составляет 12.3%

Совокупно затраты на материалы и затраты на капремонт в 2004 г. составят 107.8 млрд руб. или 55% всех материальных затрат.

### Прочие расходы

Среди прочих расходов наиболее значительными статьями являются расходы по лизинговым программам, оплата счетов ФГУП ВО, общехозяйственные расходы, расходы на медицинское обеспечение, расходы на гражданскую оборону и расходы на НИОКР. Иные виды расходов оказывают в отдельности существенно меньшее влияние на структуру себестоимости услуг ОАО «РЖД»

### Структура прочих материальных затрат в 2004 г. (П)

	млрд руб.	%
Капремонт	23.8	56.0
Оплата счетов иностранных ж/д	4.04	9.5
Коммунальные услуги	14.4	33.9
Служебные перевозки сотрудников по ж/д	0.27	0.6
Итого	42.51	100.0

### Структура прочих расходов в 2004 г. (П)

	млрд руб.	%
Оплата счетов ФГУП ВО	7.4	22.9
Лизинг	5	15.5
Общехозяйственные расходы	4.5	13.9
Медицинское обеспечение безопасности движения поездов	2.8	8.7
Расходы на гражданскую оборону	2.7	8.4
НИОКР	2.6	8.1
Командировочные расходы	1.2	3.7
Подготовка кадров	0.9	2.8
Программное обеспечение	0.9	2.8
Платежи и сборы	0.88	2.7
Сертификация	0.85	2.6
Представительские расходы и реклама	0.8	2.5
Услуги связи	0.77	2.4
На содержание милиции	0.64	2.0
Страхование имущества	0.4	1.1
Итого	32.3	100.0

070





## ОСБЕННОСТИ НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ

Основными налогами для ОАО «РЖД» являются:

- налог на добавленную стоимость;
- налог на имущество;
- налог на прибыль.

### 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, вызывающего 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 возможны только на основании специального федерального закона. Ввиду существующих ограничений 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.

Список предприятий, имеющих право претендовать на льготную ставку налогообложения, был составлен и утвержден Правительством 30 сентября 2004 г.

### Налог на прибыль

При рассмотрении статьи баланса ОАО «РЖД» в части налога на прибыль следует знать, что ввиду особенностей российского гражданского и налогового законодательства имеется целый ряд статей в деятельности компании, расходы по которым не учитываются при расчете налоговой базы для целей налогового учета. Таким образом, возникает ситуация, когда налоговая база для исчисления налога на прибыль существенно превышает величину прибыли до налогообложения для целей бухгалтерского учета.

Из приведенной ниже таблицы подробно приведен расчет налога на прибыль, исходя из прогнозных значений деятельности ОАО «РЖД»:

	2004 г. (Прогноз) (млрд. рублей)	2005 г. (Прогноз) (млрд. рублей)
<b>Прибыль до налогообложения для целей бухгалтерского учета</b>	<b>19,8</b>	<b>35,7</b>
<b>Расходы, не учитываемые при расчете налоговой базы для целей налогового учета:</b>	<b>28,65</b>	<b>42,6</b>
в том числе:		
1. Амортизационные отчисления (из-за переоценки основных средств по состоянию на 1 января 2004 года)	7,6	23,6
2. Содержание объектов здравоохранения, народного образования, культур и спорта, домов престарелых, детских дошкольных учреждений, детских лагерей отдыха	9,3	10,1
3. Содержание жилищного фонда и объектов ЖКХ	6,6	2,7
4. Выплаты согласно Отраслевому тарифному соглашению и коллективным договорам неработающим пенсионерам	1,7	1,8
5. Средства, перечисляемые в благотворительный фонд «Почет»	1,3	1,7
6. Расходы на проезд железнодорожников в соответствии со статьей 25 ФЗ от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ»		2,7
<b>Налоговая база для исчисления налога на прибыль</b>	<b>46,3</b>	<b>78,3</b>
<b>Налог на прибыль</b>	<b>11,1</b>	<b>18,8</b>



## АНАЛИЗ ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

### Анализ структуры баланса

За 9 мес. 2004 г. валюта баланса Компании не претерпела существенных изменений, увеличилась на 0.38% к началу года. Однако в рамках ряда статей актива и пассива баланса произошли существенные изменения.

#### Актив

Структура Активов ОАО «РЖД» на 91.8% представлена внеоборотными активами и соответственно на 8.2% оборотным капиталом. В структуре оборотного капитала преобладает дебиторская задолженность, на которую приходится 36% оборотных активов, и запасы, на которые в свою очередь приходится 31.6% оборотного капитала.

За 9 мес. 2004 г. возросла величина оборотных активов компании на 9.5% в том числе, запасы компании возросли на 19.7%, дебиторская задолженность на 17%.

Вследствие роста запасов и дебиторской задолженности наблюдалось сокращение краткосрочных финансовых вложений на 70%, а также снижение объема денежных средств на 4% к уровню января 2004 г. частично нивелировавшее увеличение менее ликвидных активов. Внеоборотные активы снизились на 0,37% вследствие естественного выбытия основных средств.

#### Пассив.

Структура пассивов Компании состоит из Собственного капитала, на который приходится 92% всех пассивов, а также 8% Обязательств. В структуре обязательств ОАО «РЖД» 66.9% занимает кредиторская задолженность, 2.2% отложенные обязательства и около 30,9% процентная задолженность. Процентная задолженность представляет собой краткосрочную задолженность перед коммерческими банками

### Укрупненный баланс на 01.10.2004 по РСБУ, млн руб.

	01.10.04	Доля в валюте баланса на 01.10.2004	01.01.04	Доля в валюте баланса на 01.01.2004	Изменение, %
<b>Актив</b>					
ВА (Внеоборотные активы)	1,681,806	91.79%	1,687,988	92.47%	-0.38
ОА (Оборотные активы), в т. ч.	150,501	8.21%	137,430	7.53%	9.50
запасы	47,408	2.59%	39,610	2.17%	19.69
дебиторская задолженность	54,030	2.95%	46,047	2.52%	17.34
КФВ	1,955	0.11%	6,362	0.35%	-69.27
ДС (Денежные средства)	7,300	0.40%	12,576	0.69%	-41.95
<b>Пассив</b>					
Собственный капитал	1,686,138	92.02%	1,670,155	91.49%	0.96
Обязательства, в т. ч.	146,169	7.98%	152,538	8.36%	-4.18
Кредиторская задолженность	97,737	5.33%	108,378	5.94%	-9.82
ЗаемСр, в т. ч.	45,191	2.46%	44,160	2.42%	2.33
КрЗаемСр (кредиты и векселя)	17,491	0.95%	10,235	0.56%	70.89
Долгосрочные обязательства	27,700	1.51%	33,925	1.86%	-18.35
Доходы будущих периодов	3,238	0.18%	2,724	0.15%	18.87
<b>Валюта баланса</b>	<b>1,832,307</b>	<b>100.00%</b>	<b>1,825,418</b>	<b>100.00%</b>	<b>0.38</b>

Источник: ОАО «РЖД»







на 17,428 млн руб. и 27,700 млн руб. реструктурированной под проценты долгосрочной задолженности перед бюджетом и внебюджетными фондами. Доля собственно рыночных займов составляет 12% в структуре обязательств, а доля реструктурированного долга 19%.

За 9 мес. 2004 г. собственный капитал увеличился почти на 1% за счет нераспределенной прибыли отчетного года, обязательства сократились на 4.2% главным образом из-за списания части реструктурированной бюджетной задолженности (-18%) и сокращения кредиторской задолженности Компании (-9.82%). Наиболее значительный рост в относительном выражении показан по статье «Краткосрочные кредиты банков», объем которых увеличился по сравнению с началом года 71%.

Таким образом, по итогам 9 мес. 2004 г. коэффициент общей независимости, характеризующий независимость Компании от внешних факторов, в долгосрочной перспективе остался на очень высоком уровне 0.94, говорящем о крайне низком влиянии обязательств на деятельность Компании.

При этом, однако, показатели, характеризующие ликвидность Компании, находятся на низком уровне, что говорит о возможном наличии кассовых разрывов. Важно отметить, что за прошедшие месяцы Компании удалось повысить наиболее важный показатель для российских условий, коэффициент текущей ликвидности до 0.93 с 0.88, а дефицит чистого оборотного капитала сократился с 16,742 млн руб. до 7,775 млн руб. По прогнозам Компании, уже в следующем году чистый оборотный капитал выйдет в положительную зону, а коэффициент текущей ликвидности достигнет 1.2. Такой результат будет достигнут за счет совершенствования работы с дебиторами и оптимизации финансовых потоков внутри Компании.



Финансовые коэффициенты на 01.10.2004	01.10.2004	01.01.2004
Коэффициент		
Общей независимости	0.94	0.94
Быстрой ликвидности	0.54	0.54
Текущей ликвидности	0.93	0.88





## Дебиторская задолженность

По итогам 9 мес. 2004 г. объем дебиторской задолженности общества составил 54,030 млн. руб. увеличившись с начала года на 17%. Оборачиваемость дебиторской задолженности при этом осталась практически неизменной, замедлившись на 1 день с 29 дней в начале года до 30 дней на конец III квартала. Около половины дебиторской задолженности приходится на филиалы железных дорог, остальная дебиторская задолженность приходится на прочие филиалы и аппарат ОАО «РЖД».

Однако такая величина дебиторской задолженности во многом вызвана

переплатами филиалов Компании в бюджеты различных уровней. Общая сумма переплат увеличилась с начала года на 16% или 1,504 млн руб., достигнув, таким образом, 7,126 млн руб. Доля переплат в совокупной дебиторской задолженности возросла с 12 до 13%, что является негативным фактором, снижающим ликвидность активов Компании.

Другим негативным моментом является рост просроченной дебиторской задолженности по услугам железнодорожных перевозок на 18% к началу года. Среди основных дебиторов фигурируют органы государственной власти и силовые ведомства.

### Статьи дебиторов на 01.10.2004

млн руб.	01.01.2004		01.10.2004	
	Всего	в т. ч. просроченная	Всего	в т. ч. просроченная
1. Покупатели и заказчики	10,076,915	1,491,078	9,562,630	1,731,674
2. Векселя к получению	60,007	14,073	59,482	10,753
3. Расчеты по претензиям	659,988	126,745	1,473,865	222,942
4. Перевознос средств по налогам, сборам и фондам	5,622,029	8,946	7,126,585	0
5. Авансы выданные	6,819,861	507,562	8,504,507	461,745
6. Расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям и с подотчетными лицами	349,672	2,484	389,689	0
7. Прочие дебиторы	16,862,168	12,120,613	18,902,011	12,065,443
<b>Итого</b>	<b>40,450,640</b>	<b>14,271,501</b>	<b>46,018,769</b>	<b>14,492,557</b>
Кроме того:				
за перевозку	5,595,923	2,031,755	8,011,429	2,405,776
<b>Всего дебиторская задолженность</b>	<b>46,046,563</b>	<b>16,303,256</b>	<b>54,030,198</b>	<b>16,898,333</b>

Источник: ОАО «РЖД»





## Кредиторская задолженность

На конец III квартала 2004 г. величина кредиторской задолженности составила 97,737 млн руб., сократившись по сравнению с началом года на 10,640 млн руб. По итогам 2004 г. (П) ожидается дальнейшее снижение кредиторской задолженности до 93,900 млн руб.

Возникновение большей части кредиторской задолженности в основном вызвано задержками дебиторов по оплате услуг Компании, что вынуждает общество в свою очередь задерживать оплату подрядчиков, а иногда и налоговые платежи (по некоторым филиалам).

Несмотря на это, на протяжении 2004 г. наблюдается снижение оборачиваемости кредиторской задолженности с 80 дней на начало года до 59 дней на конец III квартала 2004 г. Снижение оборачиваемости произошло благодаря снижению текущей кредиторской задолженности по налогам и сборам на 50% и задолженности перед внебюджетными фондами различных уровней на 21%. Кроме того, произошло снижение величины просроченной кредиторской задолженности у большинства

филиалов ОАО «РЖД» перед бюджетами по налогам и сборам на 29%. Суммарная величина просроченной задолженности снизилась на 15% до 15,140 млн руб. В целом по всем видам кредиторской задолженности снижение составило 9%.

По итогам года можно ожидать некоторое улучшение текущих коэффициентов оборачиваемости. В целом близящийся к концу финансовый год можно считать успешно прошедшим с точки зрения реализации программы улучшения оборачиваемости кредиторской задолженности. Однако для реализации более качественного управления дебиторской задолженностью прошедшего года оказалось недостаточно ввиду больших масштабов Компании и сложности изъятия задолженности у бюджетов и бюджетных организаций.

Финансовой стратегией Компании предусмотрено снижение дебиторской и кредиторской задолженностей до приемлемых уровней. Оптимальная величина оборачиваемости кредиторской задолженности, не приводящая к судебным искам со стороны кредиторов, находится в диапазоне 30–40 дней, а дебиторской задолженности на уровне 15–17 дней.

### Статьи кредиторов на 01.10.2004

млн руб.	01.01.2004		01.10.2004	
	Всего	в т. ч. просроченная	Всего	в т. ч. просроченная
1. Поставщики и подрядчики	35,770	5,603	34,287	3,655
2. Задолженность перед персоналом по оплате труда, по прочим операциям и с подотчетными лицами	8,595	10	10,126	35
4. Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	14,540	2,323	7,331	1,640
5. Задолженность перед внебюджетными фондами	5,892	1,048	4,642	1,029
6. Векселя к уплате	9	9	9	9
7. Авансы полученные	1,658	118	1,882	51
8. Прочие кредиторы	24,521	8,767	24,767	8,723
<b>Итого</b>	<b>90,986</b>	<b>17,878</b>	<b>83,043</b>	<b>15,141</b>
Кроме того:				
авансы, полученные за перевозку	17,392,885	133,151	14,694,568	473
<b>Всего кредиторская задолженность</b>	<b>108,378,406</b>	<b>18,011,491</b>	<b>97,737,826</b>	<b>15,141,419</b>

Источник: ОАО «РЖД»





## КРЕДИТЫ И ЗАЙМЫ

### Структура долга

В соответствии с принятыми внутрикорпоративными ограничениями общий объем привлеченных займов и кредитов не может превышать 10% выручки Компании.

На текущий момент лимит кредитных заимствований заполнен на 2.7% без учета задолженности перед бюджетом и внебюджетными фондами реструктурированной под 5% годовых. Кроме того, в определенном лимите не учитывается задолженность по лизингу оборудования и подвижного состава.

Таким образом, по мере заполнения установленного лимита кредитными ресурсами дальнейшее увеличение портфеля кредитов может осуществляться только по мере роста доходов Компании. Однако данные ограничения не распространяются на использование в деятельности Компании договоров финансовой аренды (лизинга).

Уровень долга Компании низкий как по отношению к собственному капиталу, так и по отношению к операционным показателям.

Текущая прибыль от реализации полностью покрывает долгосрочные и краткосрочные обязательства ОАО «РЖД». Коэффициент отношения прибыли к процентным обязательствам составляет 1.33 при нормативе 0.6.

При этом более справедливый (учитывая особенности долга) коэффициент, отражающий отношение прибыли к банковским кредитам, показывает еще более радужную картину и говорит об очень высокой платежеспособности и низкой долговой нагрузке на операционные показатели.

#### Кредиты

До учреждения ОАО «РЖД» МПС РФ по российскому законодательству не имело права прямого заимствования у коммерческих банков. Заимствования осуществлялись лишь на периодической основе и только ГУПами, находившимися под управлением МПС. Таким образом, начало кредитной истории государственной железнодорожной компании было положено только после образования ОАО «РЖД». В настоящее

### Долговая нагрузка на операционные показатели

Долговая нагрузка	01.10.2004
Прибыль от реализации / Процентные обязательства (включая реструктурированную задолженность)	1.33
Прибыль от реализации / Процентные кредиты	3.43
Процентные кредиты / Выручка	2.7%

Источник: ОАО «РЖД»

### Структура кредитов ОАО «РЖД» по состоянию на 25.10.2004

Наименование кредитора	Обеспечение	Остаток на 25.10.04	Доля
«Балтийский Банк»	Без обеспечения	0.5	2.2 %
«Сбербанк России»	Без обеспечения	9.4	41.5 %
«Внешторгбанк»	Без обеспечения	9.0	39.8 %
«Ситибанк»	Без обеспечения	1.0	4.4 %
«Газпромбанк»	Без обеспечения	2.7	12.1 %
<b>Итого</b>		<b>22.63</b>	

Источник: ОАО «РЖД»

076





время Компания имеет опыт работы с крупнейшими российскими банками в области кредитования. До последнего времени крупнейшими кредиторами ОАО «РЖД», а до этого кредиторами предприятий МПС РФ, являлись его экзитивные банки — «ТрансКредитБанк» и «Балтийский Банк».

В настоящий момент круг потенциальных кредиторов Компании стал намного шире. Помимо двух перечисленных банков, ОАО «РЖД» кредитруется в «Сбербанке России», «Внешторгбанке», «Газпромбанке» и «Ситибанке». Расширение круга банков кредиторов будет зависеть от срочности и условий предоставления кредитных ресурсов, предлагаемых банками, поскольку вопрос об открытии лимитов банками на РЖД не является принципиально важным ввиду высокой надежности Компании.

#### Лизинг

Начиная с 2002 г. Компания успешно использует лизинговое финансирование для закупок подвижного состава. На сегодняшний день средняя срочность лизингового финансирования составляет от 5 до 8 лет.

#### Долг перед бюджетом и внебюджетными фондами

На конец III квартала 2004 г. реструктурированная задолженность перед бюджетом и внебюджетными фондами, а также отложенные налоговые обязательства составили 27,700 млн руб.

Из них 19,880 млн руб. или 71.7% пришлось на реструктурированную задолженность по налогам, 2,622 млн руб. или 9.4% на реструктурированную задолженность перед внебюджетными фондами и 18.7% или 5,196 млн руб. на отложенные налоговые платежи.

Задолженность перед бюджетом и внебюджетными фондами досталась ОАО «РЖД» в наследство от государственных унитарных предприятий, находившихся в ведомственном подчинении МПС. Задолженность реструктурирована под 5% годовых. Платежи по задолженности должны осуществляться по утвержденному графику. Однако в настоящее время ведутся переговоры о списании большей части задолженности с баланса Компании.

Ожидается, что в течение 2005 г. более 2/3 реструктурированной задолженности будет списано.

## Планируемые заимствования

- Зимой 2004 г. ОАО «РЖД» планирует выпуск серии облигационных займов, номинированных в рублях. Объем предполагаемого выпуска составит 12 млрд руб. Выпуск будет разбит на 3 серии срочностью один, три и пять лет. Объем каждой серии составит 4 млрд руб. Заем является пилотным для Компании и предназначен для формирования кредитной истории, финансирования кассовых разрывов и инвестиционной деятельности, а также определения потенциала российского долгового рынка.
- До конца 2005 г. предполагается приобретение в лизинг подвижного состава. Объем лизинговой программы на 2005 г. составит 15 млрд руб. На эти средства предполагается приобрести 6,120 грузовых и 165 пассажирских вагонов. Кроме того, предполагается приобрести 487 вагонов электропоездов.
- В первом полугодии 2005 г. Компания планирует выход на рынок еврооблигаций. Предполагается разместить пробный выпуск объемом до USD 500 млн.

#### Структура лизингового финансирования ОАО «РЖД» по состоянию на 01.10.2004.

Год привлечения	Срочность	Текущая задолженность, млн руб.
2003	2008–2012	10,000
2004	2009–2013	11,500



# КАПИТАЛЬНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ

С учреждением ОАО «РЖД» структура инвестиционной программы государственного сектора железнодорожной отрасли существенно изменилась. Резко увеличился объем инвестиций в инфраструктуру, а также закупку и модернизацию подвижного состава.

Таким образом, начиная с 2003 г. 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 2004 г. 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 программе на 2005 г. принципиальным образом изменился формат инвестиционной программы. На смену формирования инвестиционных планов в разрезе департаментов и хозяйств пришло формирование инвестпрограммы по основным направлениям деятельности Компании, что отражает постепенный переход Компании на дивизионный принцип работы.

## ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА 2005

Инвестиционная программа Компании на 2005 г. 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 г., являются:

- расширение пропускной способности железнодорожных сетей на приграничных территориях и подходах к портам;
- повышение безопасности и качества железнодорожных перевозок;
- обеспечение обновления и модернизации подвижного состава.

Программа капитальных вложений предполагает инвестирование собственных средств Компании, а также использование лизинговых схем для приобретения подвижного состава, путевой техники и оборудования. Совокупная величина инвестиций за счет собственных средств составит 148 млрд руб., что на 12% больше, чем инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2004 г. Общая стоимость лизинговой программы на 2005 г. составляет 16 млрд руб.

В отличие от программы 2004 г., которая существенно отличалась по масштабам и направлениям инвестиций от программы 2003 г., разработанной в МПС РФ, инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2005 г. изменилась не сильно. Объем инвестиционной программы 2005 г. вырос почти на 20% по сравнению с программой 2004 г. Более 92% программы предусматривается реализовать за свой счет, и только 9.3 млрд руб. привлечь с рынка в качестве долгосрочных займов и кредитов. Согласно проекту инвестиционного плана ОАО «РЖД» на 2005 г., инвестиции будут направлены на развитие следующих направлений:

- на инфраструктурные проекты 62% (92.2 млрд руб.);
- на закупку и модернизацию подвижного состава 19.5% (28.8 млрд руб.);
- на сервисное обслуживание и ремонт подвижного состава 5.9% (3.4 млрд руб.);
- на обновление основных фондов функциональных филиалов — 2.3% (3.4 млрд руб.);
- строительство жилья 1.6% (2.4 млрд руб.);
- долгосрочные финансовые вложения 0.8% (1.25 млрд руб.);
- проекты, сформированные на принципах проектного финансирования 6.3% (9.3 млрд руб.);
- обновление объектов здравоохранения и образования 0.3% (0.373 млрд руб.).

Прочее

В последующие годы объем инвестиций будет возрастать, в течение ближайших 6 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;
- концессии (будет применяться после разработки и утверждения Федерального закона «О концессиях»);
- долгосрочные облигационные займы;
- 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»).

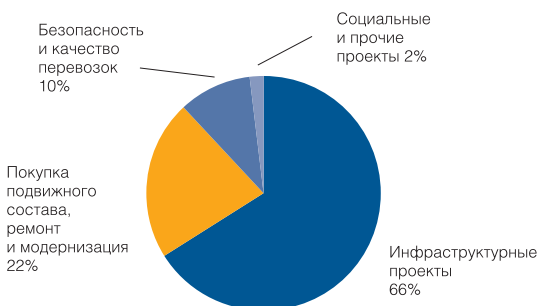


Особенно важна для ОАО «РЖД» политика государства в области пассажирских перевозок и строительства стратегически важных объектов. Для Компании жизненно важно совершенствование системы дотаций при покрытии убытков от пассажирских перевозок, для своевременной реконструкции, замены и поддержания пассажирских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

На реализацию социальных и стратегических целей ОАО «РЖД» предполагает привлечь от 70 до 85 млрд руб. до 2010 г. из федерального и региональных бюджетов:

- 30–40 млрд руб. из средств федерального бюджета на реализацию проектов, обеспечивающих значительные социальные и внешние для Компании эффекты, восстановление инфраструктуры

#### Основные направления инвестиций ОАО «РЖД» в 2004 г.



Источник: ОАО «РЖД»

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



Источник: ОАО «РЖД»

Чеченской Республики, вынос железнодорожной линии из зоны затопления Бурейской ГЭС, повышение антитеррористической защиты объектов железнодорожного транспорта, повышение технической оснащенности ОВД на железнодорожном транспорте и пр.;

- 40–45 млрд руб. из средств субъектов Российской Федерации и муниципальных образований для обеспечения развития пригородных пассажирских перевозок, организации энергоснабжения потребителей от электрических сетей Компании.

Указанные объемы прямой государственной поддержки составят 3.6–4.4% от инвестиций в развитие ОАО «РЖД» до 2010 г.

### 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.

На развитие и модификацию путевой инфраструктуры, строительство новых железнодорожных линий, линий электропередачи предполагается направить 33% средств (49 млрд руб.), заложенных в инвестиционной программе. В 2005 г. ОАО «РЖД» планирует строительство железнодорожных линий к сырьевым регионам на Урале, в Сибири, Южного федерального округа, а также развитие инфраструктуры наиболее загруженных приграничных и припортовых узлов.

Около 29% (43 млрд руб.) будет направлено на обновление оборудования предприятий по выпуску материалов верхнего строения пути, обслуживание и модернизацию путевой техники, восстановление железной дороги Чеченской Республики и пр.

Реализация программ, связанных с развитием инфраструктуры, также оказывает позитивное влияние на безопасность движения. Доля программ, так или иначе влияющих на обеспечение безопасности перевозок, в общем объеме программы капитальных вложений составляет более 60% инвестиционной программы.

## Инвестиционные проекты, реализуемые на принципах проектного финансирования

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

В 2005 г. предполагается начать реализацию 3-х проектов:

- 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 2006 г., 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.

### Инвестиционная программа в разрезе инвестиций в инфраструктуру на 2005 г.

Наименование проекта	Итого	Удельный вес, %
<b>Инфраструктура</b>	92,219.1	
Развитие	49,027.4	
развитие пропускных способностей участков сети	20,534.6	22
развитие систем технологической связи	7,416.2	8
программа корпоративной информатизации	5,300.0	6
программа ресурсосбережения	3,582.4	4
электрификация железнодорожных линий	3,782.1	4
безопасность движения	6,891.3	7
Прочее	1,520.8	2
Обновление	43,191.7	
Реконструкция искусственных сооружений	13,585.1	15
Обновление техники и оборудования	19,559.3	21
реконструкция вокзального комплекса	2,651.0	3
восстановление объектов железнодорожного транспорта в чеченской республике	6,068.8	7
Прочее, в т. ч. охрана труда, антитеррор и пр.	1,327.6	1

Источник: ОАО «РЖД»

080





Финансирование проекта началось в 2004 г. и должно завершиться в 2007 г. Общий объем инвестиций в проект должен составить 29,654 млн руб., из них на первый этап приходится 11,960 млн руб., а на второй 17,754 млн руб. Из общего объема инвестиций в 2005 г. 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 2005 г. 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,

с одной стороны, новый маршрут позволит разгрузить напряженный транспортный участок Москвы и Московской области, а с другой — 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 г. предусматриваются закупка и модернизация подвижного состава в сумме 28.8 млрд руб., что составляет 19.5% общей стоимости программы капитальных вложений ОАО «РЖД».

С целью ускорения массового обновления подвижного состава и железнодорожной техники в 2005 г. предусматривается дальнейшее развитие программы привлечения внешних инвестиций в железнодорожный транспорт за счет более активного использования лизинга. Объем лизинговой программы на 2005 г. составляет 16 млн руб.

Основной объем инвестиций в закупку и модернизацию подвижного состава будет 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.

В 2005 г. предполагается приобрести 7.9 тыс. грузовых и 1,033 пассажирских вагонов локомотивной тяги, 606 секций моторвагонного подвижного состава, а также более 181 локомотивов. При этом будет модернизировано 6.8 тыс. грузовых вагонов, 331 локомотив, 383 пассажирских вагона и 260 секций моторвагонного подвижного состава. Всего предполагается приобрести и модернизировать около 17 тыс. единиц подвижного состава.

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.

#### Динамика закупок подвижного состава и локомотивов по годам





#### Инвестиционная программа по закупке подвижного состава на 2005 г.

Наименование проекта	Итого	Удельный вес, %
<b>Подвижной состав</b>	<b>28,810.3</b>	
<b>Грузовой подвижной состав</b>	<b>5,267.3</b>	<b>18.3</b>
приобретение	2,467.3	8.6
модернизация	2,800.0	9.7
<b>Пассажирский подвижной состав</b>	<b>10,013.6</b>	<b>34.8</b>
приобретение	6,318.8	21.9
модернизация	3,694.8	12.8
<b>Тяговый подвижной состав</b>	<b>9,738.1</b>	<b>33.8</b>
приобретение	4,364.6	15.1
модернизация	5,373.5	18.7
<b>Моторвагонный подвижной состав</b>	<b>3,791.3</b>	<b>13.2</b>
приобретение	892.2	3.1
модернизация	2,899.1	10.1

Источник: ОАО «РЖД»

## Инвестиции в безопасность и качество перевозок

Инвестиции в безопасность и качество перевозок в 2005 г. составят 10% всех капитальных затрат и будут осуществлены 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 г. составят 2.4 млрд руб. и предполагают строительство около 180 тыс. кв. м жилья для работников 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.

082



## Основные параметры среднесрочной инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2004–2007 гг.

Инвестиционная программа до 2007 г. строится на основе стратегической программы развития Компании до 2010 г. Основной целью инвестиционной программы является повышение эффективности и конкурентоспособности ОАО «РЖД» за счет развития и обновления производственной инфраструктурной базы Компании, а также модернизации и обновления подвижного состава.



Наименование проекта	2004	2005	2006	2007
<b>Совокупные инвестиции (собственные и заемные источники)</b>	<b>108,922</b>	<b>146,469</b>	<b>207,662</b>	<b>224,659</b>
<b>Инфраструктура</b>	<b>69,646</b>	<b>92,219.1</b>	<b>122,950.2</b>	<b>128,580.4</b>
<b>Развитие</b>	<b>41,589</b>	<b>49,027.4</b>	<b>59,946.1</b>	<b>56,272.8</b>
Развитие пропускных способностей участков сети	16,003	20,534.6	27,942.3	22,676.8
строительство вторых путей и развитие ж. д. узлов	—	8,675.3	12,178.4	10,357.1
развитие сортировочных станций	—	1,271.2	1,804.7	1,877.7
удлинение станционных путей	—	6,816.5	8,984.9	7,306.8
развитие погранпереходов	—	2,099.2	1,915.3	763.2
развитие подходов к портам	—	672.4	1,559.0	872.0
перешивка сахалинской железной дороги на общесетевую ширину колеи	—	1,000.0	1,500.0	1,500.0
Развитие пунктов технического осмотра сетевого значения	2,380	591.7	3,379.4	2,428.4
Развитие пунктов технического осмотра локомотивов сетевого значения	3,051	576.0	862.2	430.3
Развитие систем технологической связи	5,777	7,416.2	6,500.0	7,800.0
Программа корпоративной информатизации	3,124	5,300.0	3,675.2	4,555.5
Программа ресурсосбережения, в т. ч.	2,232	3,582.4	4,601.0	5,827.3
модернизация подвижного состава	—	—	—	—
электрификация железнодорожных линий	4,860	3,782.1	5,027.6	3,199.3
программа предупреждения экологического и технологического ущерба	—	353.1	388.4	1,129.8



(продолжение)

Наименование проекта	2004	2005	2006	2007
Безопасность движения, в т. ч.	4,344	6,891.3	7,269.0	8,230.8
двусторонняя автоблокировка	—	—	2,577.1	2,613.3
модернизация подвижного состава	—	—	—	—
<b>Обновление</b>	<b>27,875</b>	<b>43,191.7</b>	<b>63,304.1</b>	<b>71,805.0</b>
Реконструкция искусственных сооружений	13,397	13,585.1	17,677.8	21,463.8
Обновление оборудования предприятий по выпуску материалов верхнего строения пути	—	801.0	1,207.5	698.0
Обновление/модернизация путевой техники	—	3,776.0	4,937.0	6,127.0
Обслуживание путевой техники	—	398.0	841.0	587.8
Обновление устройств железнодорожной автоматики и телемеханики	4,756	7,582.2	7,955.9	11,827.8
Охрана труда	—	390.0	471.0	806.9
Обновление оборудования и устройств хозяйства электроснабжения	492	5,494.5	7,989.6	7,874.3
Обновление оборудования хозяйства грузовой и коммерческой работы	193	1,507.6	2,162.3	2,296.7
Реконструкция вокзального комплекса	—	2,651.0	1,378.5	2,017.3
дальнее сообщение	2,736	1,375.9	1,259.8	689.3
пригородное сообщение	—	1,275.1	118.7	1,328.0
Объекты гражданской обороны	158	392.1	591.1	572.0
«Антитеррор»	454	545.5	618.4	82.0
Восстановление объектов железнодорожного транспорта в Чеченской Республике	167	82.0	82.0	—
Железные дороги	—	5,986.8	16,079.2	13,937.5
<b>Подвижной состав</b>	<b>18,577</b>	<b>28,810.3</b>	<b>55,860.1</b>	<b>67,620.0</b>
Грузовой подвижной состав	2,241	5,267.3	18,504.1	19,827.9
приобретение	—	2,467.3	14,944.1	16,437.3
модернизация	2,241	2,800.0	3,560.0	3,390.6
Пассажирский подвижной состав	5,210	10,013.6	12,989.0	15,217.2
приобретение	3,591	6,318.8	10,733.0	12,347.1
модернизация	1,619	3,694.8	2,356.0	2,870.1



(окончание)

Наименование проекта	2004	2005	2006	2007
Тяговый подвижной состав	6,355	9,738.1	14,968.1	22,537.6
приобретение	2,041	4,364.6	7,289.1	13,496.0
модернизация	4,315	5,373.5	7,619.0	9,041.6
Моторвагонный подвижной состав	4,766	3,791.3	9,098.7	10,037.3
приобретение	2,464	892.2	6,408.1	7,099.9
модернизация	2,302	2,899.1	2,690.0	2,937.5
<b>Сервисное обслуживание и ремонт подвижного состава</b>	<b>3,282</b>	<b>8,791.2</b>	<b>12,691.4</b>	<b>12,872.1</b>
Сервисное обслуживание	3,282	7,747.1	11,725.3	41,732.9
грузовой подвижной состав	—	1,796.5	1,767.7	768.2
пассажирский подвижной состав	1,286	2,241.9	3,414.2	3,917.3
моторвагонный подвижной состав	1,996	1,601.5	3,637.9	2,913.0
тяговый подвижной состав	—	2,107.2	2,805.5	4,134.4
Ремонт	—	1,044.1	1,066.1	1,139.2
дирекция «ЖелДорРемМаш» (ремонт грузовых вагонов и локомотивов)	—	615.8	624.6	675.3
дирекция «ВагонРемМаш» (ремонт пассажирского подвижного состава)	—	413.9	427.6	449.8
прочие заводы в области ремонта подвижного состава	—	14.4	13.9	14.2
<b>Обновление основных фондов функциональных филиалов</b>	<b>10,612</b>	<b>3,460.7</b>	<b>3,029.4</b>	<b>3,331.6</b>
<b>Обновление объектов здравоохранения и образования</b>	<b>1,092</b>	<b>1,398.6</b>	<b>2,990.5</b>	<b>4,009.0</b>
Учреждения здравоохранения	1,092	1,015.2	1,881.0	3,442.4
Учебные учреждения (дортехшколы)	—	383.4	368.8	430.8
Образовательные учреждения	—	—	440.7	135.8
<b>Строительство жилья</b>	<b>4,054</b>	<b>2,400.0</b>	<b>3400</b>	<b>4,120.6</b>
Технологическое жилье	4,054	2,400.0	3,400.0	4,120.6
<b>Долгосрочные финансовые вложения</b>	<b>—</b>	<b>1,240.0</b>	<b>1,000.0</b>	<b>1,000.0</b>
Беркакит–Томмот–Якутск	—	1,000.0	1,000.0	1,000.0
ЗАО «Русская тройка»	—	240.0	—	—
<b>Проекты, сформированные на принципах проектного финансирования</b>	<b>1,659</b>	<b>9,389.4</b>	<b>6,740.0</b>	<b>4,125.5</b>
Перевозки нефти в Китай	1,196	4,391.2	3,584.0	1,098.5
Автоматизированная система коммерческого учета электроэнергии	463	3,416.0	3,156.0	3,027.0
Организация пригородного скоростного движения Москва–Люберцы–Раменское	—	1,582.2	—	—

Источник: ОАО «РЖД»

085





## Основные параметры долгосрочной инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2004–2010 гг.

Совокупный объем инвестиций ОАО «РЖД» за период 2004–2010 гг. в ценах 2004 г. составит 1,470–1,870 млрд руб., в том числе за счет амортизации — 1,150–1,180 млрд руб.

Основные параметры инвестиционной программы представлены в таблице:

### Основные параметры инвестиционной программы ОАО «РЖД» на период до 2010 г.

Показатель	2003	2007	2010
Рентабельность инвестированного капитала	1.1–1.3%	3.5–4%	4.2–4.4%
Объем инвестиций за счет всех источников (млрд руб. в ценах текущих лет)	133.9	215–248	271–360
В т. ч. амортизация	133.9	160–167	190–204
Поступления от дезинвестиций (реализации активов), млрд руб.	–	3–4.5	9–15
Средневзвешенная стоимость капитала, привлеченного для финансирования инвестиционной программы	8.4–8.7%	6.9–7.1%	5.1–5.7%
Износ основных фондов	63.9%	62%	56–58%

Источник: ОАО «РЖД»

В процессе осуществления инвестиционной программы предполагается достичь существенного роста фондоотдачи основных средств.

### Базовый вариант инвестиционной программы, млрд руб.

Показатель	Первоначальная стоимость основных фондов на конец года, млрд руб.		Рост фондоотдачи ОФ, 2010 к 2004 в %
	2004	2010	
Основные производственные фонды	3,819.7	4,023.1	119.3
Здания	220.6	238.2	118.9
Сооружения	2,200.9	2,324.4	
Машины и оборудование	238.5	249.6	123.0
Транспортные средства, в т. ч.	1,151.9	1,202.2	
электровозы	282.2	306.2	117.7
тепловозы	142.2	148.0	122.4
МВС	72.6	76.4	121.8
дизель-поезда	7.6	8.4	114.9
грузовые вагоны	422.1	426.1	127.2
пассажирские вагоны	186.9	198.6	120.0
прочие	7.9	8.8	114.9

Источник: ОАО «РЖД»

086



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.**

### Налоговая 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 налоговой 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 процента, при этом:

- сумма налога, исчисленная по налоговой ставке в размере 5 процентов, зачисляется в федеральный бюджет;
- сумма налога, исчисленная по налоговой ставке в размере 17 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 ст. 280 Налогового кодекса РФ, то есть 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 ст. 283 Налогового кодекса РФ, убытки по операциям купли-продажи ценных бумаг подлежат переносу в течение 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

Доходы и расходы по операциям с ценными бумагами признаются в соответствии с порядком, установленным ст. 271 или ст. 273 Налогового кодекса РФ, в зависимости от применяемого налогоплательщиком порядка признания доходов и расходов.

### 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 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 налоговую 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, осуществляются 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

### Налоговая база

Доходами от операций физических лиц с облигациями эмитента являются доходы, полученные по следующим операциям:

- купля-продажа ценных бумаг, обращающихся на организованном рынке ценных бумаг;
- купля-продажа ценных бумаг, не обращающихся на организованном рынке ценных бумаг.

### Расчет налоговой 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:



088





- 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 пп. 1 п. 1 ст. 220 Налогового кодекса РФ. (В сумме, полученной налогоплательщиком при продаже облигаций, находившихся в собственности налогоплательщика менее трех лет, но не превышающей 125,000 руб.)

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 являющимися 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 ст. 228 Налогового кодекса РФ.

<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.





## 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.

Перечисленные в п. 6 ст. 149. операции не подлежат налогообложению (освобождаются от налогообложения) при наличии у налогоплательщиков, осуществляющих эти операции, соответствующих лицензий на осуществление деятельности, лицензируемой в соответствии с законодательством Российской Федерации. Тем не менее в ст. 143 указаны налогоплательщики, к которым физические лица не относятся, если они не имеют статуса индивидуальных предпринимателей.



090



## РИСКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ

На текущий момент деятельность ОАО «РЖД» подвержена рискам государственного регулирования в части индексации государством тарифов на пассажирские и грузовые перевозки, а также возможности их изменения в соответствии с рыночной конъюнктурой.

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 Компанией обязательств перед инвесторами.

## РЫНОЧНЫЕ (ОТРАСЛЕВЫЕ) РИСКИ

**Риск реформирования железнодорожной отрасли.** ОАО «РЖД» является ведущим перевозчиком грузов и пассажиров в России, а также монопольным владельцем железнодорожной инфраструктуры. Риск реформирования отрасли актуален для ОАО «РЖД» в части наблюдающегося роста конкуренции со стороны независимых грузооператоров, и связанного с этим возможного снижения доходов от перевозок. Однако условиями реформы предусматривается сохранение не менее чем 50% доли ОАО «РЖД» в каждом сегменте перевозок, что существенно снижает риски резкого падения доходов от грузоперевозок и связанной с этим потерей платежеспособности. При этом в реальности снижение доли ОАО «РЖД» на рынке грузоперевозок в значительной степени будет компенсировано доходами от инфраструктурной составляющей, которую ОАО «РЖД» будет получать вне зависимости от того, какая компания перевозит грузы по железной дороге.

Таким образом, риски владельцев облигаций, даже в худшем сценарии развития, признаются незначительными.

**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.

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 ближайших лет. Динамика грузооборота напрямую связана с темпами роста экономики страны: с увеличением темпов роста экономики грузооборот возрастает, со снижением темпов роста — следует за общеэкономической тенденцией. С учетом прогнозируемых МЭРТ России темпов роста ВВП на период с 2004 по 2009 г. на 5–7% ежегодно прогнозируемый рост объемов перевозок будет сопоставим с темпами роста экономики страны, а следовательно доходная база ОАО «РЖД» в этот период будет возрастать. 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;
- 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 того, что основные доходы Компании формируются от инфраструктурной и локомотивной составляющей, доля «вагонной составляющей» в доходах от грузовых перевозок (около 15%) является незначительной, 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. Доходы от инфраструктурной составляющей не будут зависеть от роста конкуренции на рынке и прихода иностранных перевозчиков, использующих собственные локомотивы. 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 демополизации 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 с 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. Технологическими рисками, вероятность которых может быть снижена ОАО «РЖД», являются следующие.

### **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, модернизации технических средств с продлением их нормативного срока службы и регулярного проведения 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%, к 2010 г. — 3–5%. 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 эмитента, дебиторской задолженности эмитента.



# ПРИЛОЖЕНИЯ

## ПРИЛОЖЕНИЕ I. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

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», 2-й и 9-й Общеευропейские транспортные коридоры, 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. В частности, в настоящее время в целях развития направления «Север–Юг» ОАО «РЖД» строит железнодорожную инфраструктуру в районе каспийского порта Оля (окончание строительства — осень 2004 г.). С окончанием строительства подъездного железнодорожного пути к порту будут созданы реальные условия для пропуска поездов от Берлина и Хельсинки до порта Оля.

Взаимодействие международного транспортного коридора (МТК) «Север–Юг» с маршрутом «Общеввропейского транспортного коридора № 2»<sup>1</sup> и 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.

<sup>1</sup> Общеευропейский транспортный коридор — является магистральным участком железной дороги, проходящим сквозь территории множества европейских государств и обеспечивающим максимальную скорость прохождения поездов от пункта отправления до пункта назначения. Основные участки 2-го транспортного коридора соединяют следующие города: Берлин, Варшаву, Минск, Москву и Нижний Новгород.



## ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ФИНАНСОВАЯ ОТЧЕТНОСТЬ

### Бухгалтерская отчетность по РСБУ за 9 мес. 2004 г.

на **30 сентября 2004 г.**

Организация: **Открытое акционерное общество  
«Российские железные дороги»**

Идентификационный номер налогоплательщика

Вид деятельности:

Организационно-правовая форма / форма собственности:

**Открытое акционерное общество**

Единица измерения: **тыс. руб.**

	Коды		
Форма № 1 по ОКУД	0710001		
Дата (год, месяц, число)	2004	09	30
по ОКПО	00083262		
ИНН	7708503727		
по ОКВЭД			
по ОКОПФ/ОКФС	47/12		
по ОКЕИ	384		

АКТИВ	Код стр.	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
<b>I. ВНЕБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>			
Нематериальные активы (04, 05)	110	11 066	56 994
Расходы на научно—исследовательские , опытно конструкторские и технологические работы (04)	115	40 785	21 423
Основные средства (01, 02)	120	1 567 373 827	1 541 576 792
Незавершенное строительство (07, 08, 15, 16, 60)	130	108 502 072	122 562 427
Доходные вложения в материальные ценности (03)	135	—	—
Долгосрочные финансовые вложения (58, 59)	140	11 465 892	13 289 506
Отложенные налоговые активы	145	594 097	4 299 033
Прочие внеоборотные активы	150	—	—
<b>ИТОГО по разделу I</b>	<b>190</b>	<b>1 687 987 739</b>	<b>1 681 806 175</b>

АКТИВ	Код стр.	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
<b>II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ</b>			
Запасы	210	39 610 423	47 408 283
сырье, материалы и другие аналогичные ценности (10, 14, 15, 16), из них	211	31 803 006	39 366 081
животные на выращивании и откорме (11)	212	23 797	24 824
затраты в незавершенном производстве (издержках обращения) (14, 20, 21, 23, 29, 44, 46)	213	2 099 404	2 432 389
готовая продукция и товары для перепродажи (14, 15, 16, 41, 43)	214	1 647 022	1 436 191
товары отгруженные (45)	215	33 170	15 295
расходы будущих периодов (97)	216	4 001 292	4 132 217
прочие запасы и затраты	217	2 732	1 286
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям (19)	220	32 547 985	39 439 567
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты)	230	554 260	786 992
покупатели и заказчики (62, 63, 76)	231	43 459	43 908
Дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты)	240	45 492 303	53 243 206
покупатели и заказчики (62, 63, 76)	241	14 710 278	9 518 722
Краткосрочные финансовые вложения (58, 59, 81)	250	6 362 207	1 955 362
Денежные средства, в т. ч.:	260	12 575 571	7 299 569
касса	261	59 802	49 745
расчетные счета	262	10 750 683	5 640 421
валютные счета	263	398 200	158 606
прочие денежные средства	264	1 366 886	1 450 797
из них: переводы в пути	265	927 404	621 207
Прочие оборотные активы (79, 94)	270	287 250	367 757
ИТОГО по разделу II	290	137 429 999	150 500 736
БАЛАНС (сумма строк 190 + 290)	300	1 825 417 738	1 832 306 911





ПАССИВ	Код стр.	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
<b>III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ</b>			
Уставный капитал (80)	410	1 535 700 000	1 535 700 000
Собственные акции, выкупленные у акционеров (81)	415	—	—
Добавочный капитал (83)	420	128 639 293	128 638 925
Резервный капитал (82)	430	—	293 600
резервы, образованные в соответствии с законодательством	431	—	—
резервы, образованные в соответствии с учредительными документами	432	—	293 600
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	470	5 816 134	21 505 816
ИТОГО по разделу III	490	1 670 155 427	1 686 138 341
<b>IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>			
Займы и кредиты (92, 95)	510	—	—
Отложенные налоговые обязательства (78)	515	1 681 551	5 196 321
Прочие долгосрочные обязательства	520	—	—
Реструктурируемая задолженность перед бюджетом по налогам и сборам (68)	521	27 259 179	19 880 919
Реструктурируемая задолженность по внебюджетным фондам (69)	522	4 983 990	2 622 648
ИТОГО по разделу IV	590	33 924 720	27 699 888
<b>V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>			
Займы и кредиты (66)	610	10 234 923	17 491 874
Кредиторская задолженность	620	108 378 406	97 737 826
поставщики и подрядчики (60, 76)	621	35 770 212	34 287 252
Задолженность участникам (учредителям) по выплате доходов (75)	630	—	—
Доходы будущих периодов (98)	640	2 724 262	3 238 982
Резервы предстоящих расходов (96)	650	—	—
Прочие краткосрочные обязательства (79)	660	—	—
ИТОГО по разделу V	690	121 337 591	118 468 682
БАЛАНС (сумма строк 490 + 590 + 690)	700	1 825 417 738	1 832 306 911



**Справка о наличии ценностей, учитываемых на забалансовых счетах**

Наименование показателя	Код стр.	На начало отчетного периода	На конец отчетного периода
1	2	3	4
Арендованные основные средства (001)	910	12 423 840	16 147 118
в том числе по лизингу	911	4 004 314	8 006 933
из них грузовые вагоны по лизингу	913	5 708	695 283
Справочно из стр. 910:			
земли в безвозмездном пользовании	912	7 794 986	7 574 691
Товарно-материальные ценности, принятые на ответственное хранение (002)	920	1 634 284	1 735 008
Материалы, принятые в переработку (003)	921	46 713	72 655
Товары, принятые на комиссию (004)	930	300	1 419
Оборудование, принятое для монтажа (005)	931	101 860	47 785
Бланки строгой отчетности (006)	932	16 198	61 298
Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов (007)	940	7 599 113	7 531 164
Обеспечения обязательств и платежей полученные (008)	950	153 354	92 567
Обеспечения обязательств и платежей выданные (009)	960	1 460 501	91 889
Износ жилищного фонда (010)	970	97 395	118 688
Износ объектов внешнего благоустройства и других аналогичных объектов (010)	971	18 095	17 943
Основные средства, сданные в аренду (011)	981	135 249	971 560
Нематериальные активы, полученные в пользование (012)	982	1 273	1 097
Основные средства стоимостью до 10 000 рублей за единицу переданные в эксплуатацию (013)	983	5 868 247	7 977 883
Имущество со сроком полезного использования менее 12 месяцев, переданное в эксплуатацию	984	1 551 217	2 121 993
Объекты жилищного фонда, на которые отсутствует право собственности (016)	986	4 338 608	2 710 739
Объекты жилищного фонда и ЖКХ, находящиеся в обременении в ОАО «РЖД»	987	34 521 634	24 298 323
Расходы по транспортировке внутрихозяйственных грузов и грузобагажа (018)	988	959 091	3 603 916
Имущество, находящееся на территории республик Украины и Казахстана	989	2 326 056	2 031 195

# ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ

за 9 месяцев 2004 года

Организация: **Открытое акционерное общество  
«Российские железные дороги»**

Идентификационный номер налогоплательщика

Вид деятельности:

Организационно-правовая форма / форма собственности:

**Открытое акционерное общество**

Единица измерения: **тыс. руб.**

Форма № 1 по ОКУД

Дата (год, месяц, число)

по ОКПО

ИНН

по ОКВЭД

по ОКОПФ/ОКФС

по ОКЕИ

Коды

0710002

2004 09 30

7708503727

384

Наименование показателя	Код стр.	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
1	2	3	4
I. Доходы и расходы по обычным видам деятельности			
Выручка (нетто) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (за минусом налога на добавленную стоимость, акцизов и ана- логичных обязательных платежей)	010	490 754 070	—
в том числе:			
грузовые перевозки	011	393 603 384	—
пассажирские перевозки в дальнем следовании	012	46 935 851	—
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	013	5 535 819	—
прочие виды деятельности	014	44 679 016	—
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг	020	444 007 394	—
в том числе:			
грузовые перевозки	021	314 751 838	—
пассажирские перевозки в дальнем следовании	022	68 093 518	—
пассажирские перевозки в пригородном сообщении	023	25 922 059	—
прочие виды деятельности	024	35 239 979	—
Валовая прибыль	029	46 746 676	—
Коммерческие расходы	030	1 652 095	—
Управленческие расходы	040	—	—
Прибыль (убыток) от продаж (строки (010 - 020 - 030 - 040))	050	45 094 581	—
в том числе:			
прибыль от перевозки грузов	051	78 851 546	—
прибыль от перевозки пассажиров в дальнем следовании	052	— 21 157 667	—
прибыль от перевозки пассажиров в пригородном сообщении	053	— 20 386 240	—
прибыль от прочих видов деятельности	054	7 786 942	—



Наименование показателя	Код стр.	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
1	2	3	4
Прочие доходы и расходы			
Проценты к получению	060	194 432	—
Проценты к уплате	070	1 246 110	—
Доходы от участия в других организациях	080	26 149	—
Прочие операционные доходы	090	18 508 208	—
Прочие операционные расходы	100	27 987 194	—
Внереализационные доходы	120	15 009 875	—
Внереализационные расходы	130	22 094 921	—
Чрезвычайные доходы	131	6 095	—
Чрезвычайные расходы	132	28 754	—
Прибыль (убыток) до налогообложения	140	27 482 361	—
Отложенные налоговые активы	141	3 704 935	—
Отложенные налоговые обязательства	142	3 514 770	—
Текущий налог на прибыль	150	12 396 535	—
Расходы по уплате штрафных санкций в бюджет	153	— 582 443	—
Расходы по уплате штрафных санкций по социальному страхованию и обеспечению	154	—711 681	—
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода (строки (160 + 170 - 180))	190	16 570 115	—
СПРАВОЧНО.			
Постоянные налоговые обязательства (активы)	200	1 377 622	—
Базовая прибыль (убыток) на акцию	202	—	—
Разводненная прибыль (убыток) на акцию	203	—	—

#### РАСШИФРОВКА ОТДЕЛЬНЫХ ПРИБЫЛЕЙ И УБЫТКОВ

Наименование показателя	Код стр.	За отчетный период		За аналогичный период предыдущего года	
		прибыль	убыток	прибыль	убыток
1	2	3	4	5	6
Штрафы, пени и неустойки признанные или по которым получены решения суда (арбитражного суда) об их взыскании	210	4 362 038	252 014	—	—
Прибыль (убыток) прошлых лет	220	3 874 729	1 866 764	—	—
Возмещение убытков, причиненных неисполнением или ненадлежащим исполнением обязательств	230	76 419	325 080	—	—
Курсовые разницы по операциям в иностранной валюте	240	1 056 125	1 089 790	—	—
Отчисления в оценочные резервы	250	—	—	—	—
Списание дебиторских и кредиторских задолженностей, по которым истек срок исковой давности	260	87 545	9 388	—	—



# БУХГАЛТЕРСКАЯ ОТЧЕТНОСТЬ ПО МСФО ЗА 2003 Г.

Открытое акционерное общество «Российские Железные Дороги» и Министерство путей сообщения Российской Федерации  
Консолидированные балансы (в миллионах российских рублей, за исключением данных по акциям)

	Пояснения	На 31 декабря	
		2003 г. (РЖД)	2002 г. (МПС)
<b>АКТИВЫ</b>			(Исправленный)
<b>Долгосрочные активы</b>			
Основные средства, нетто	4	815 563	845 103
Отрицательный гудвилл	3	(710)	(852)
Нематериальные активы		2 446	1 727
Финансовые вложения, нетто	5	544	148
Активы по отложенному налогу на прибыль, нетто	22	42 510	46 666
Прочие финансовые вложения, нетто	6	3 817	2 564
НДС по приобретенным ценностям, долгосрочная часть	8	5 452	—
<b>Итого долгосрочные активы</b>		<b>869 622</b>	895 356
<b>Текущие активы</b>			
Материально-производственные запасы, нетто	7	33 707	32 085
Авансы выданные и прочие текущие активы	8	41 404	38 258
Дебиторская задолженность, нетто	9	13 685	25 484
Денежные средства и их эквиваленты	10	16 797	11 352
<b>Итого текущие активы</b>		<b>105 593</b>	107 179
<b>Итого активы</b>		<b>975 215</b>	1 002 535
<b>КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА</b>			
<b>Капитал</b>			
Акционерный капитал	21	1 535 700	—
(Накопленный дефицит) Капитал	21	(845 931)	735 262
Чистая прибыль за год		37 831	2 778
<b>Итого капитал</b>		<b>727 600</b>	738 040



	Пояснения	На 31 декабря	
		2003 г. (РЖД)	2002 г. (МПС)
<b>Доля меньшинства в дочерних компаниях</b>	<b>2</b>	<b>33</b>	1 041
<b>Долгосрочные обязательства</b>			
Обязательства по отложенному налогу на прибыль	<b>22</b>	<b>2 188</b>	2 694
Долгосрочные заемные средства	<b>13</b>	<b>193</b>	737
Обязательства по финансовой аренде, за вычетом текущей части	<b>17</b>	<b>3 037</b>	234
Пенсионные обязательства	<b>15</b>	<b>14 133</b>	15 458
Прочая долгосрочная задолженность	<b>14</b>	<b>26 862</b>	37 454
<b>Итого долгосрочные обязательства</b>		<b>46 413</b>	56 577
<b>Краткосрочные обязательства</b>			
Кредиторская задолженность	<b>11</b>	<b>67 928</b>	68 154
Обязательства по финансовой аренде, текущая часть	<b>17</b>	<b>745</b>	82
Задолженность по налогам и социальному обеспечению	<b>12</b>	<b>27 215</b>	24 442
Краткосрочные заемные средства	<b>13</b>	<b>11 755</b>	13 990
Начисленные и прочие обязательства	<b>16, 24</b>	<b>93 526</b>	100 209
<b>Итого краткосрочные обязательства</b>		<b>201 169</b>	206 877
<b>Итого капитал и обязательства</b>		<b>975 215</b>	1 002 535

Андреев Ф. Б.           Вице-президент по финансовым вопросам

Комова И. Д.           Главный бухгалтер

31 августа 2004 г.



Открытое акционерное общество «Российские Железные Дороги» и Министерство путей сообщения Российской Федерации  
Консолидированные отчеты о прибылях и убытках (в миллионах российских рублей, за исключением данных по акциям)

	Пояснения	За годы, оканчивающиеся 31 декабря	
		2003 г. (РЖД)	2002 г. (МПС)
<b>Доходы</b>			
Доходы от грузовых перевозок		468 891	400 349
Доходы от пассажирских перевозок		53 002	50 018
Прочие доходы		49 300	59 234
<b>Итого доходы</b>		<b>571 193</b>	<b>509 601</b>
<b>Операционные расходы</b>			
Заработная плата и социальные отчисления		(179 860)	(155 206)
Материалы и затраты на ремонт		(128 663)	(121 097)
Топливо		(24 079)	(20 329)
Электроэнергия		(35 764)	(30 679)
Износ и амортизация		(60 786)	(61 841)
Амортизация отрицательного гудвилла		142	252
Налоги (без налога на прибыль)	18	(20 410)	(51 085)
Коммерческие расходы		(4 043)	(6 198)
Расходы по сомнительным долгам		(1 851)	(2 116)
Социальные расходы	19	(24 112)	(21 572)
Прочие операционные расходы		(36 463)	(27 577)
<b>Итого операционные расходы</b>		<b>(515 889)</b>	<b>(497 448)</b>
<b>Операционная прибыль до компенсационных отчислений из федерального и местных бюджетов</b>		<b>55 304</b>	<b>12 153</b>
Компенсационные отчисления из федерального и местных бюджетов на покрытие убытков от перевозок		3 436	3 883
Компенсационные отчисления из федерального и местных бюджетов на покрытие социальных расходов		1 377	4 374
<b>Операционная прибыль после компенсационных отчислений из федерального и местных бюджетов</b>		<b>60 117</b>	<b>20 410</b>
Расходы по процентам и прочие аналогичные расходы		(2 335)	(1 090)
Прибыль от переоценки финансовых вложений		1 548	1 302
Прочие расходы, нетто	20	(6 963)	(18 458)
Убыток от курсовых разниц, нетто		(184)	(2 630)
Инфляционный доход		-	18 313
<b>Прибыль до налогообложения и доли меньшинства</b>		<b>52 183</b>	<b>17 847</b>
<b>Налог на прибыль</b>			
Налог на прибыль — текущая часть		(11 262)	(5 634)
Налог на прибыль — отложенный налог на прибыль		(3 084)	(9 380)
<b>Итого налог на прибыль</b>	<b>22</b>	<b>(14 346)</b>	<b>(15 014)</b>
<b>Прибыль до доли меньшинства</b>		<b>37 837</b>	<b>2 833</b>
Доля меньшинства в дочерних компаниях		(6)	(55)
<b>Чистая прибыль за год</b>		<b>37 831</b>	<b>2 778</b>

Андреев Ф. Б.           Вице-президент по финансовым вопросам

Комова И. Д.           Главный бухгалтер

31 августа 2004 г.



Открытое акционерное общество «Российские Железные Дороги» и Министерство путей сообщения Российской Федерации  
Консолидированные отчеты об изменении капитала (в миллионах российских рублей, за исключением данных по акциям)

	Пояснения	Уставный капитал		Капитал/ (Накопленный дефицит)	Итого
		Кол-во акций	Сумма		
На 1 января 2002 г. исправленный (МПС)	2	—		738 664	738 664
Эффект консолидации ЗАО «Компания ТрансТелеком»	3			(3 402)	(3 402)
На 1 января 2002 г., включая ЗАО «Компания ТрансТелеком» исправленный		—		735 262	735 262
Чистая прибыль за год				2 778	2 778
На 31 декабря 2002 г. исправленный (МПС)	2	—		738 040	738 040
Эффект от реорганизации	1			(62 640)	(62 640)
На 1 января 2003 г. (РЖД)		—		675 400	675 400
Эффект деконсолидации ЗАО «Желдорипотека»	6			(1 345)	(1 345)
Корректировка прошлых периодов (за вычетом налога на прибыль в размере 0)	2			11 409	11 409
На 1 января 2003 г., исключая ЗАО «Желдорипотека» и с учетом корректировки прошлых периодов		—		685 464	685 464
Эффект реорганизации и создания РЖД	1, 21	1 535 700 000	1 531 395	(1 531 395)	—
Внесение вклада в уставный капитал — земля	4, 21		4 305		4 305
Чистая прибыль за год				37 831	37 831
На 31 декабря 2003 г. (РЖД)		1 535 700 000	1 535 700	(808 100)	727 600

Андреев Ф. Б.           Вице-президент по финансовым вопросам

Комова И. Д.           Главный бухгалтер

31 августа 2004 г.





Открытое акционерное общество «Российские Железные Дороги» и Министерство путей сообщения Российской Федерации  
Консолидированные отчеты об изменении капитала (в миллионах российских рублей, за исключением данных по акциям)

	За годы, оканчивающиеся 31 декабря	
	2003 г. (РЖД)	2002 г. (МПС)
<b>Поступления денежных средств от операционной деятельности</b>		
Прибыль до налогообложения и доли меньшинства	52 183	17 847
<b>Корректировки для сопоставления прибыли с денежными средствами, полученными от операционной деятельности</b>		
Износ и амортизация	60 786	61 841
Амортизация отрицательного гудвилла	(142)	(252)
Изменение рыночной стоимости финансовых вложений	(1 548)	(1 302)
Расходы по сомнительным долгам	1 851	2 116
Убыток от выбытия основных средств	1 663	17 639
Резерв под обесценение замороженных объектов капитальных вложений	9 598	—
Убыток от обесценения активов по отложенному налогу на прибыль	—	7 656
Инфляционный доход от изменения резерва по сомнительным долгам	—	(3 723)
Расходы по процентам и прочие аналогичные расходы, нетто	2 296	1 090
(Прибыль) убыток от обесценения и устаревания материально-производственных запасов и списания прочих активов	555	(85)
Инфляционный убыток от обесценения денежных средств и их эквивалентов	—	1 476
Расходы по содержанию и капитальному ремонту объектов социальной сферы, переданных местным органам власти	4 688	—
Убыток от создания резерва по обязательствам по уплате налогов	2 308	27 134
Прибыль от прощения пеней по реструктуризированной задолженности по налогам и сборам	(1 731)	—
Изменение рыночной стоимости кредитов ЗАО «Желдорипотека»	1 547	—
<b>Операционная прибыль до изменений оборотного капитала</b>	<b>134 054</b>	<b>131 437</b>
Уменьшение (увеличение) дебиторской задолженности	662	(2 434)
Увеличение выданных и прочих текущих активов	(11 048)	(20 905)
Увеличение материально-производственных запасов	(4 713)	(4 231)
Увеличение кредиторской задолженности	4 160	2 133
Уменьшение задолженности по налогам и социальному обеспечению, включая реструктуризацию налогов	(6 937)	(9 347)



	За годы, оканчивающиеся 31 декабря	
	2003 г. (РЖД)	2002 г. (МПС)
(Уменьшение) увеличение начисленных и прочих обязательств	(1 036)	98
Уменьшение пенсионных обязательств	(1 325)	—
<b>Чистые денежные средства от операционной деятельности, до уплаты налога на прибыль</b>	<b>113 817</b>	96 751
Налог на прибыль уплаченный	(10 566)	(14 933)
<b>Чистые денежные средства от операционной деятельности</b>	<b>103 251</b>	81 818
<b>Движение денежных средств по инвестиционной деятельности</b>		
Оплата капитальных затрат	(95 894)	(81 609)
Выручка от выбытия объектов основных средств	1 275	1 314
Приобретение нематериальных активов	(771)	(595)
Оплата приобретения объектов финансовых вложений и ценных бумаг, кредиты выданные	(2 016)	(482)
Выручка от реализации финансовых вложений	1 030	54
Приобретение доли меньшинства	—	(485)
<b>Чистые денежные средства (израсходованные) по инвестиционной деятельности</b>	<b>(96 376)</b>	(81 803)
<b>Движение денежных средств по финансовой деятельности</b>		
Долгосрочные заемные средства полученные	—	639
Краткосрочные заемные средства полученные (выплаченные), нетто	(895)	2 994
Выплаты по долгосрочным кредитам и займам	—	(374)
Проценты полученные	224	1 241
Проценты уплаченные	(2 564)	(2 331)
Бюджетное финансирование	925	1 243
<b>Чистые денежные средства, (израсходованные) полученные по финансовой деятельности</b>	<b>(2 310)</b>	3 412
<b>Чистое увеличение денежных средств и их эквивалентов</b>	<b>4 565</b>	3 427
<b>Денежные средства и их эквиваленты на начало года (А)</b>	<b>12 232</b>	9 401
<b>Инфляционный убыток от обесценения денежных средств и их эквивалентов</b>	<b>—</b>	(1 476)
<b>Денежные средства и их эквиваленты на конец год</b>	<b>16 797</b>	11 352

(А) — Денежные средства и их эквиваленты на начало 2003 года (i) не включают денежные средства ЗАО «Желдорипотека» в размере 988 миллионов рублей, и (ii) включают эффект реорганизации в размере 1 868 миллионов рублей.

Андреев Ф. Б.                      Вице-президент по финансовым вопросам

Комова И. Д.                      Главный бухгалтер

31 августа 2004 г



