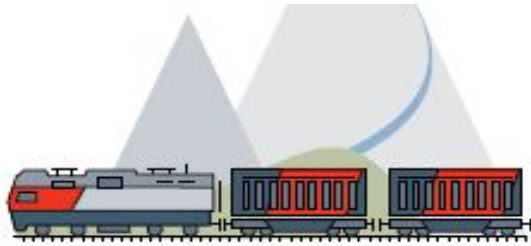


# **Реализация стратегии развития ОАО «РЖД» в современных условиях**

**доц. Лякина М. А.**

# Целевая бизнес модель Холдинга

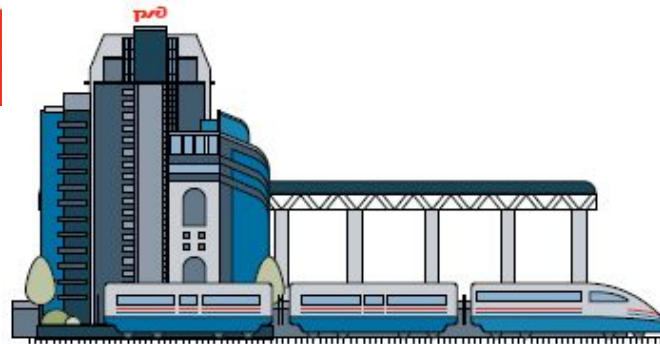
Целевая бизнес-модель определяет сбалансированное и взаимосвязанное развитие холдинга «РЖД» по пяти ключевым блокам:



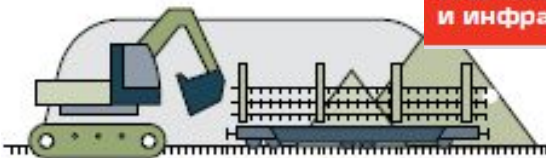
**Транспортно-логистический бизнес-блок**



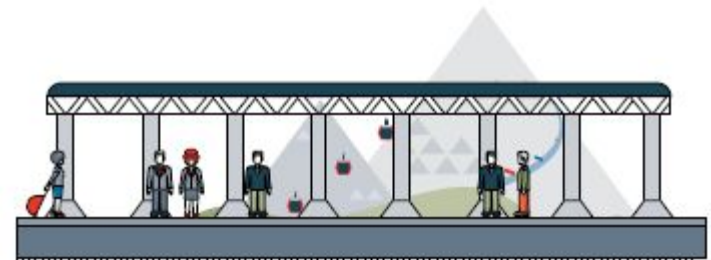
**Пассажирские перевозки**



**Железнодорожные перевозки и инфраструктура**



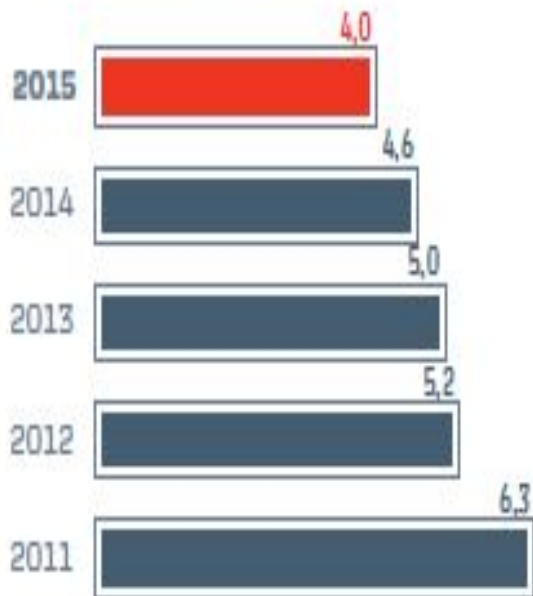
**Международный инжиниринг и транспортное строительство**



**Социальный блок**

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

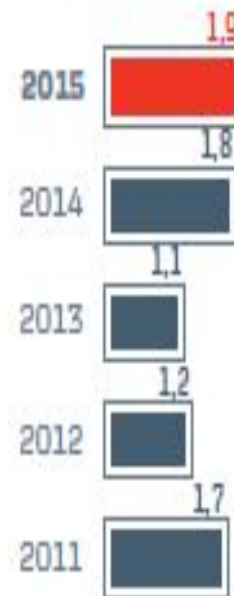
Развивающиеся страны



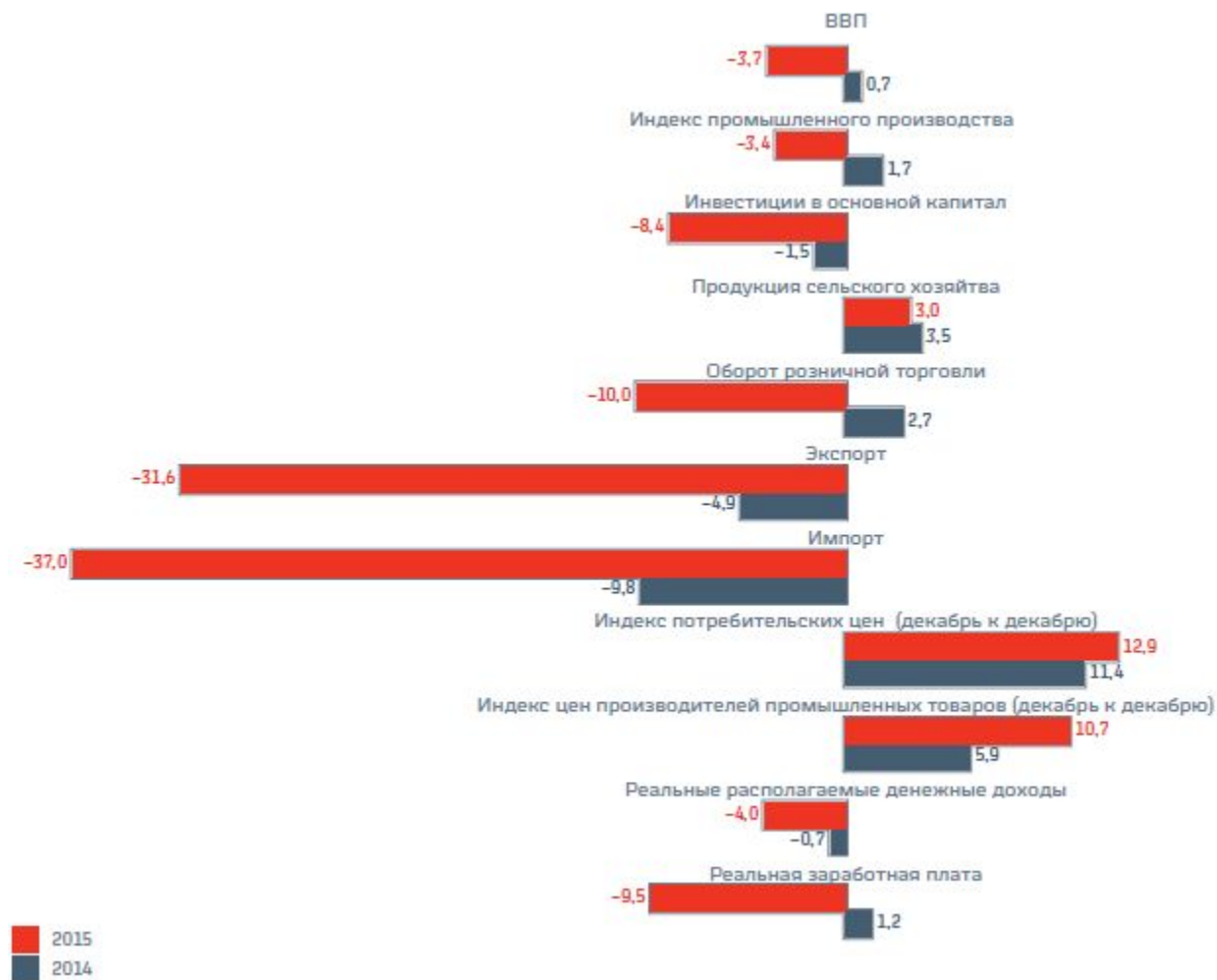
Мир в целом



Развитые страны



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



## Повышение эффективности ОАО «РЖД» в 2015 году

**-3,4 %**

сокращение промышленного  
производства

**-3,7 %**

снижение ВВП

Общий грузооборот сохранен  
на уровне 2014 года

**2 954,9**  
млрд ТКМ

Отправлено  
пассажиров

**1 020,4**  
млн чел.

Погрузка грузов снижена  
лишь на 1 %

**1 214,5**  
млн тонн

Груженный грузооборот  
к 2014 году

**+0,3 %**

Пассажирооборот (-6,5 %)

**120,4**  
млрд пасс.-км

Пассажирооборот в скоростном  
сообщении (поездами Сапсан,  
Аллегро, Ласточка)

**+25,0 %**

## Основные показатели работы

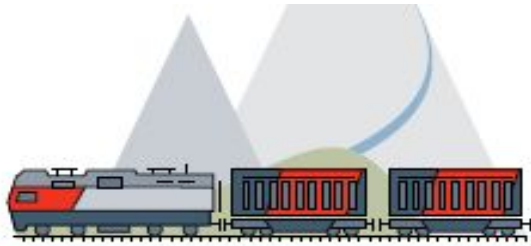
Показатель	Единицы измерения	2014	2015	Изменения	
				+/-	%
<b>Погрузка</b>	млн тонн	1 226,9	1 214,5	-12,5	99,0 %
<b>Грузооборот, в том числе</b>	млрд ткм	2 954,5	2 954,9	0,4	100,0 %
без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии <sup>1</sup>	млрд ткм	2 298,6	2 304,8	6,2	100,3 %
вагонов иных собственников в порожнем состоянии <sup>2</sup>	млрд ткм	655,9	650,1	-5,8	99,1 %
<b>Пассажирооборот, в том числе</b>	млрд пасс-км	128,8	120,4	-8,4	93,5 %
в дальнем следовании	млрд пасс-км	96,3	89,5	-6,7	93,0 %
в пригородном сообщении	млрд пасс-км	32,6	30,9	-1,7	94,8 %
<b>Отправлено пассажиров, в том числе</b>	млн чел.	1 070,3	1 020,4	-49,9	95,3 %
в дальнем следовании	млн чел.	103,1	97,9	-5,2	95,0 %
в пригородном сообщении	млн чел.	967,2	922,5	-44,7	95,4 %

## Качественные показатели использования подвижного состава

Показатель	Единицы измерения	2014	2015	Изменения	
				+/-	%
Участковая скорость движения грузового поезда	км/ч	37,7	39,1	1,4	103,7 %
Техническая скорость движения грузового поезда	км/ч	45,6	46,4	0,8	101,8 %
Оборот грузового вагона	сут.	17,0	16,5	0,5	103,2 %
Средний вес грузового поезда	тонн	3 929	3 966	37	100,9 %
Средняя скорость доставки груженых отправок	км/сут.	327,4	371,5	44,1	113,5 %
Доля отправок, доставленных в нормативный (договорной) срок	%	87,1	92,9	5,8 п. п.	X
Рост производительности труда на перевозочных видах деятельности	%	10,6	4,8	X	X

# Целевая бизнес модель Холдинга

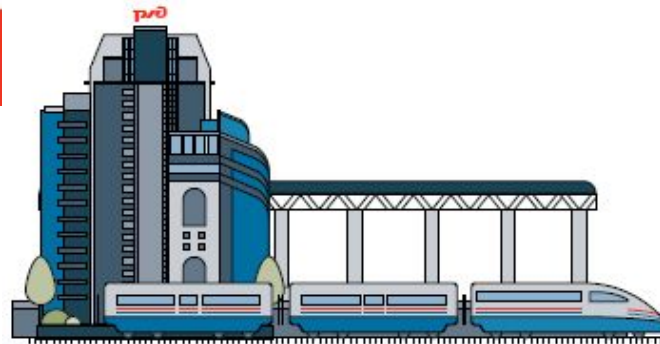
Целевая бизнес-модель определяет сбалансированное и взаимосвязанное развитие холдинга «РЖД» по пяти ключевым блокам:



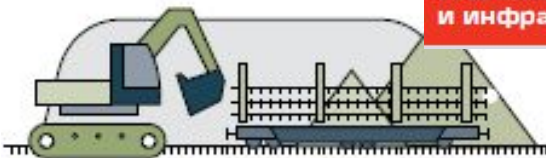
**Транспортно-логистический бизнес-блок**



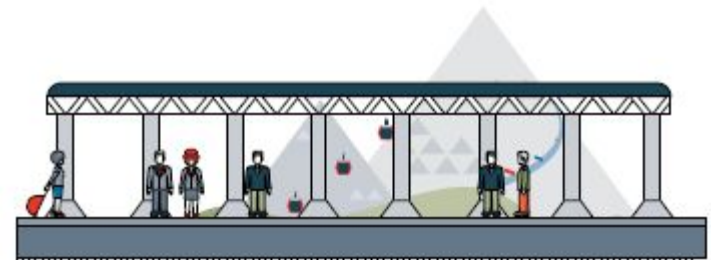
**Пассажирские перевозки**



**Железнодорожные перевозки и инфраструктура**



**Международный инжиниринг и транспортное строительство**



**Социальный блок**



Функция:

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

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

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

Стратегический приоритет – формирование диверсифицированной продуктовой корзины холдинга «РЖД» с переходом от оказания преимущественно услуг по перевозкам к предоставлению грузовладельцам комплексных интегрированных услуг по принципу «от двери до двери», последовательным расширением спектра с 2PL до 3PL, 4PL услуг, формированию глобальных логистических цепочек.

# Ключевые достижения бизнес-блока за 2015 год

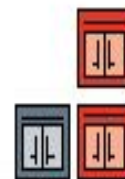
1

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



3

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



4

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



5

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



2

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



# Основные показатели грузовых перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД»



За 11 месяцев 2016 г. (в т.ч. в

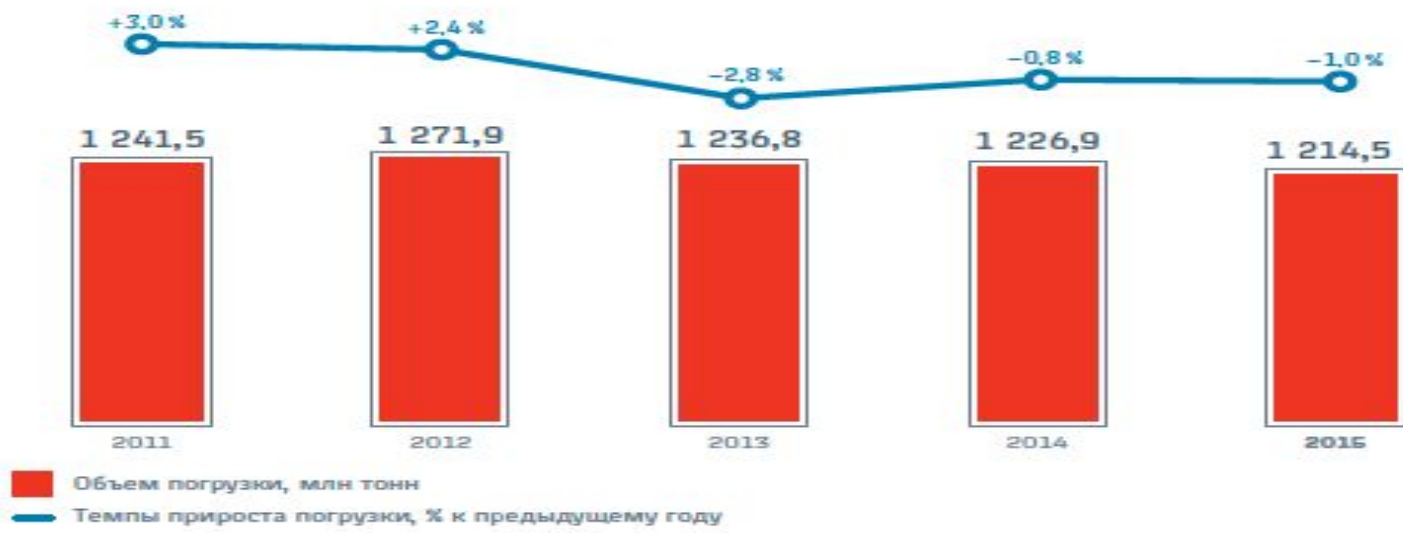
ноябре)

2133,9 (199,1)

+1,5 (+0,9)

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

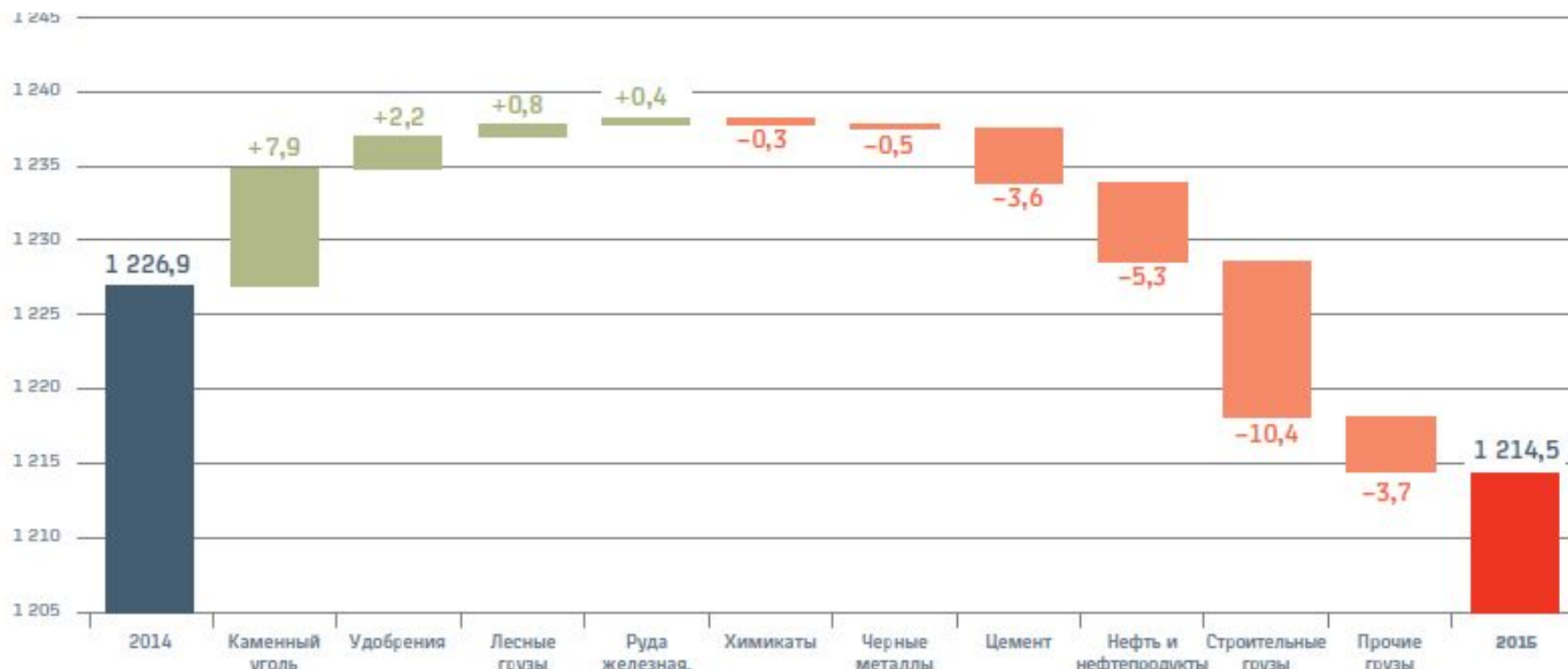
## Динамика объемов погрузки, млн.тонн



## Динамика среднесуточной погрузки, тыс. тонн



# Изменение объемов погрузки грузов в 2015 году, млн тонн



**2016 г.  
11 месяцев**

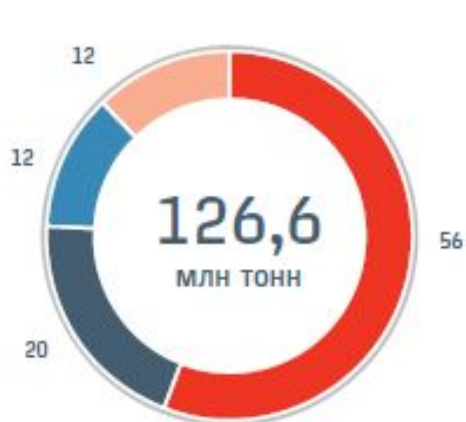


За 11 месяцев 2016 г. (в т.ч. в ноябре)	1,117,1 (102,2)	+0,6 (-0,9)
---	-----------------	-------------

## Структура погрузки грузов в 2015 году, %

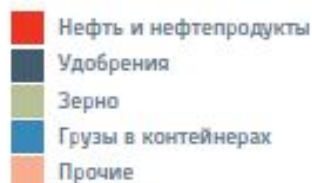
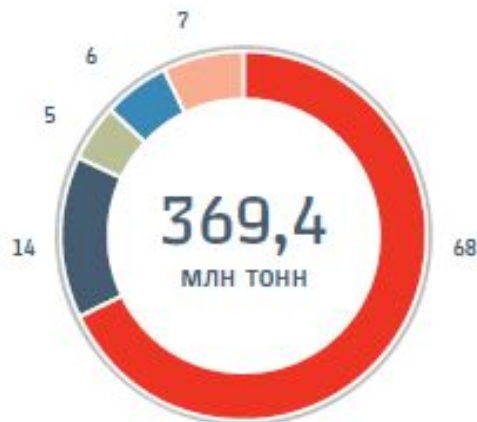
### Высокодоходные грузы

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



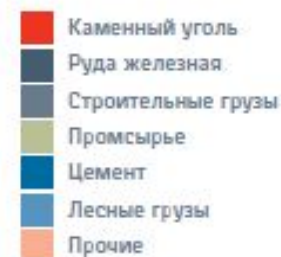
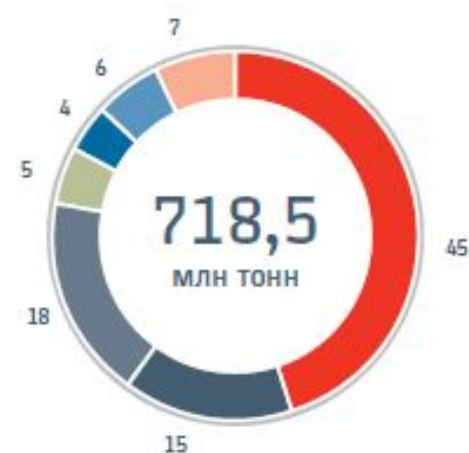
### Среднедоходные грузы

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

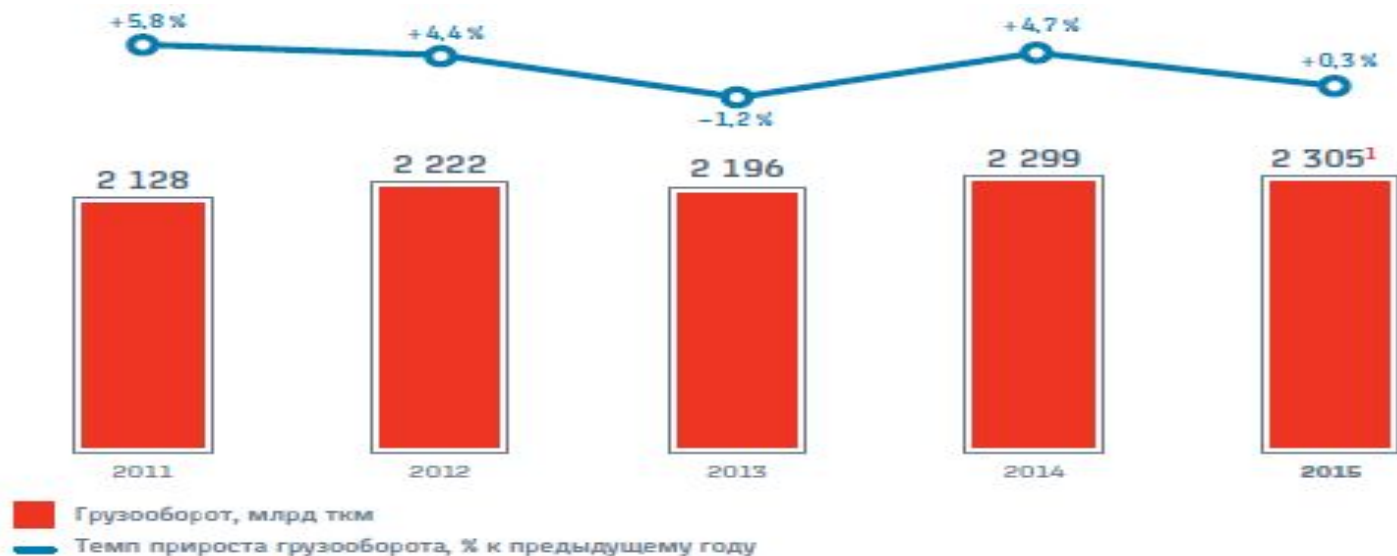


### Низкодоходные грузы

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

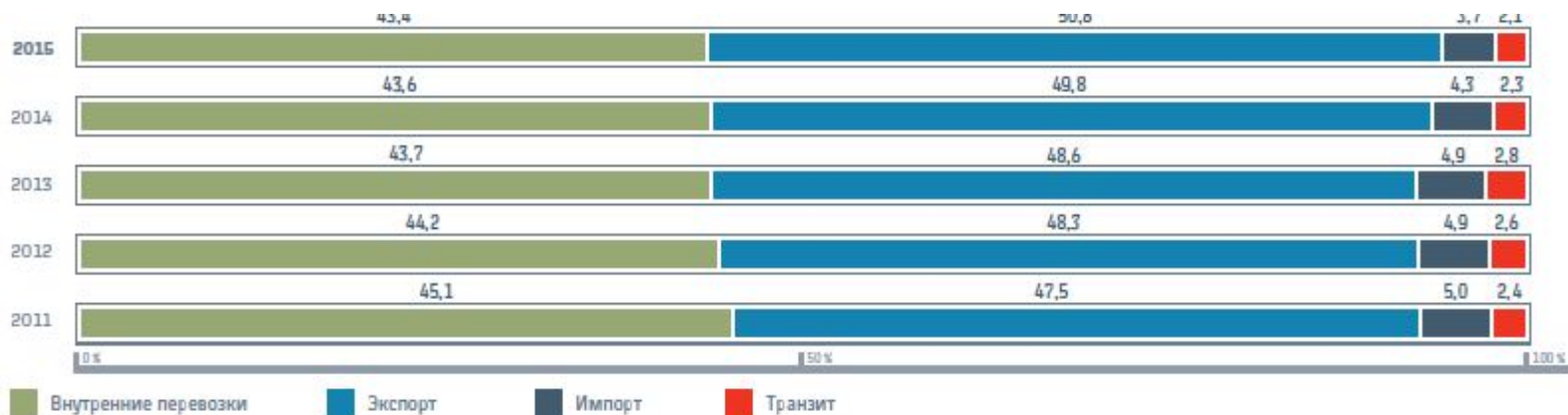


## Динамика грузевого грузооборота, млрд. тонн



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

## Структура грузевого грузооборота, %

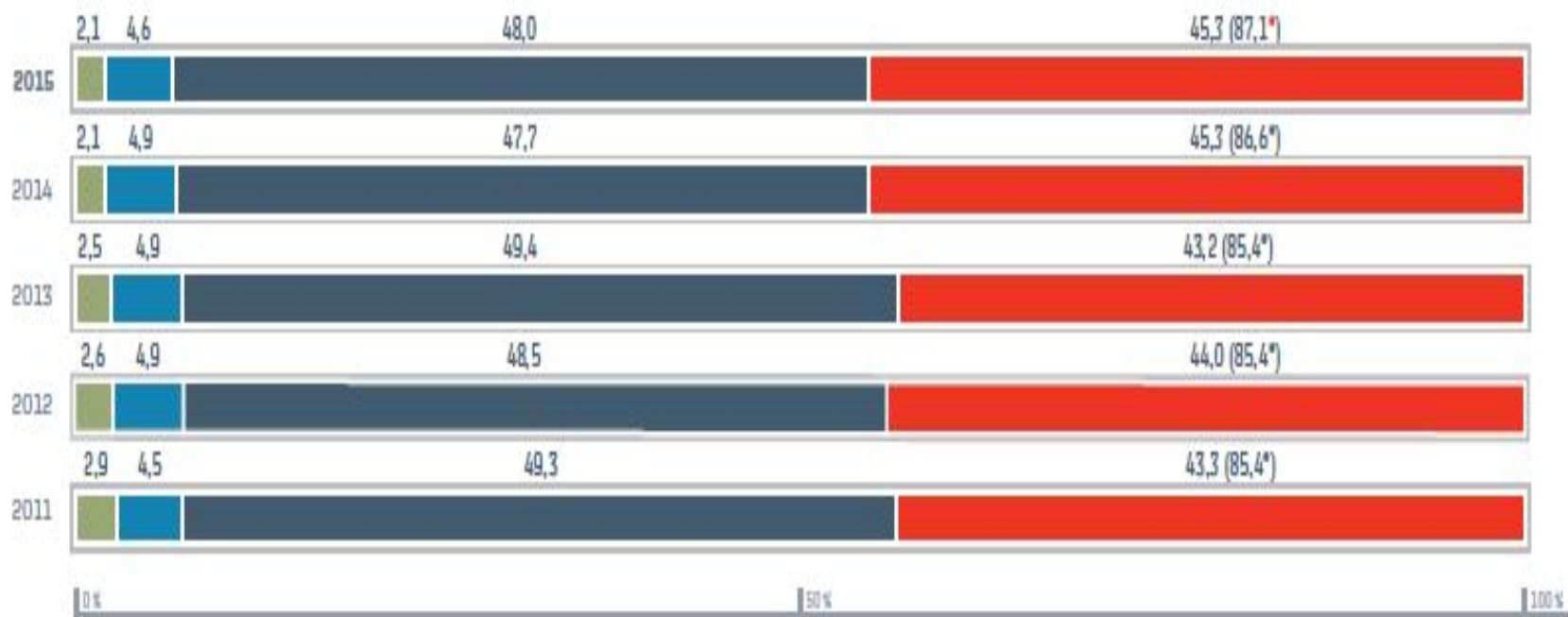


## Грузооборот по видам транспорта в 2015 году<sup>3</sup>

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



# Структура грузооборота по видам транспорта



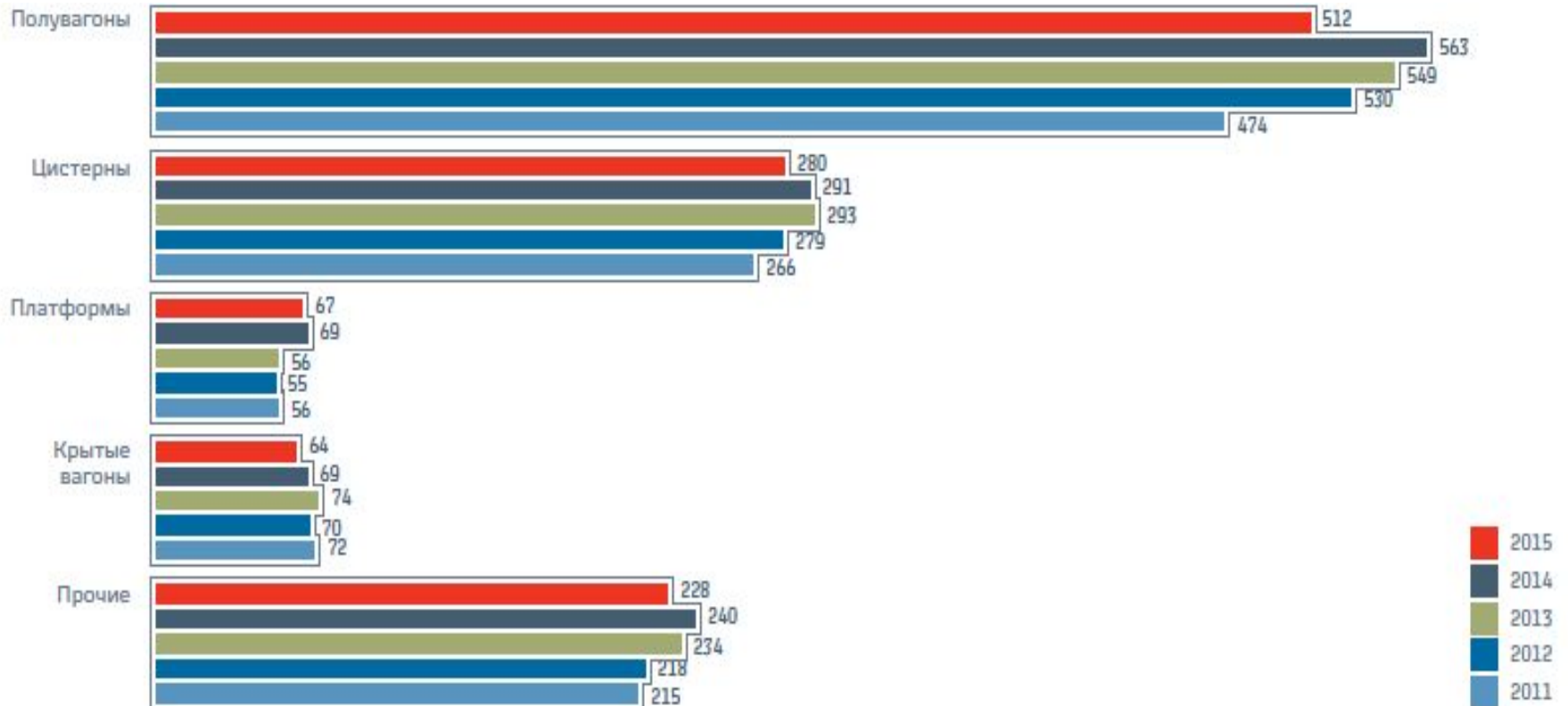
\* Доля железнодорожного транспорта в общей структуре грузооборота без учета трубопроводного транспорта

## Рынок оперирования грузовыми вагонами 2015г.

Парк грузовых вагонов **1 150 988** (на конец 2015 г.), из них:

- ■ **196,4 тыс.**, или **17 %** -парк холдинга «РЖД»;
- ■ **954,7 тыс.**, или **83 %** принадлежат другим собственникам.

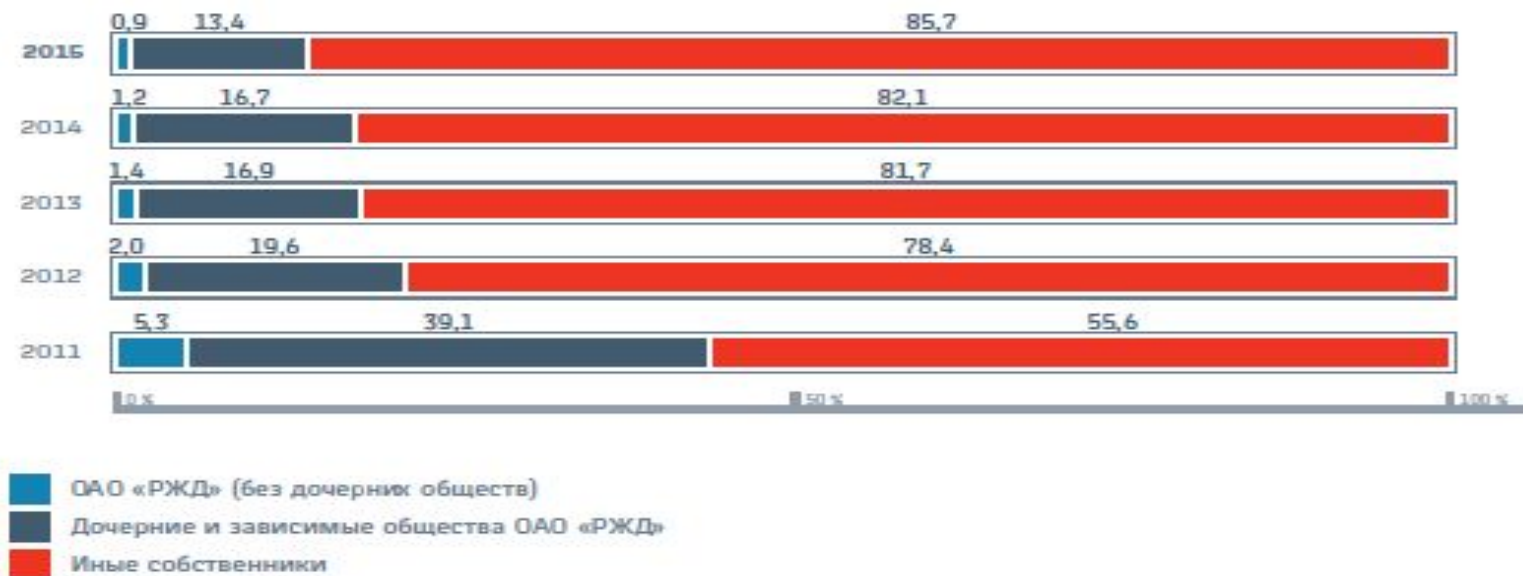
↓  
на 81,5 тыс. ваг. (на 6,6 % к 2014 годом), парк прочих собственников — на 34,6 тыс. вагонов (**на 3,5 %**), парк холдинга «РЖД» — на 46,9 тыс. вагонов (**на 19,3 %**) них 34тыс - полувагоны



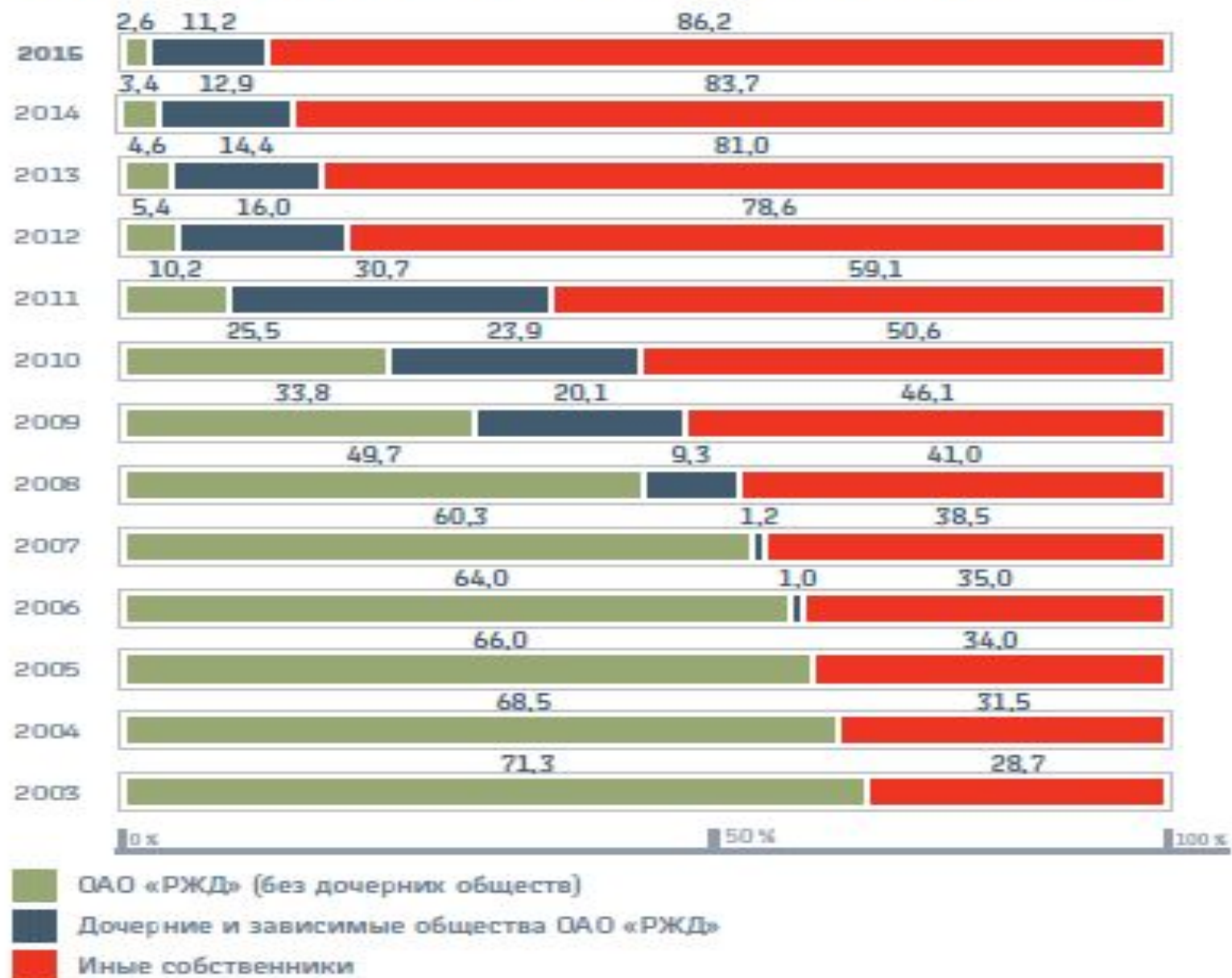
## Рынок оперирования грузовыми вагонами 2015г.

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

### *Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота, %*



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



## Результаты деятельности АО «ФГК»

В 2015 году доля АО «ФГК»

- в объеме перевозок - **12,4 % (+ 0,7)**
- грузооборота - **14,2 %**
- парке грузовых вагонов – **11,3 %**.

объем перевезенных АО «ФГК» грузов - **165,5 млн. тонн (+ 2 % к 2014г.)**

Наибольший рост - перевозки в полувагонах АО «ФГК»: 151,1 млн тонн(+ 5,5 млн тонн)

## Основные финансово-экономические показатели деятельности АО «ФГК»

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

## Бизнес-блок «Железнодорожные перевозки и инфраструктура»

Функция:

- содержание инфраструктуры и локомотивного парка железнодорожного транспорта общего пользования.

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

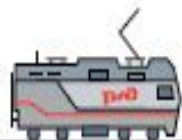
- Центральная дирекция инфраструктуры;
- Дирекция тяги;
- Центральная дирекция управления движением.

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

## Ключевые достижения бизнес-блока за 2015 год

1

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



2

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



3

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



4

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



5

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



## Основная цель деятельности бизнес-блока

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

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

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



## ***Стратегические задачи развития бизнес-блока:***

- ■ модернизация и строительство новой инфраструктуры;
- ■ разделение инфраструктуры общего пользования на грузовую и пассажирскую, в том числе за счет выделения высокоскоростного движения, в качестве самостоятельных технических и технологических систем;
- ■ повышение равномерности использования инфраструктуры, загрузка или реструктуризация малоинтенсивных линий;
- ■ развитие инфраструктуры с целью перехода на тяжеловесное движение с весовыми нормами 9 тыс. тонн и более;
- ■ обновление локомотивного парка и снижение стоимости жизненного цикла тяговых ресурсов;
- ■ повышение безопасности перевозок

## Ремонт и модернизация объектов инфраструктуры

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

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

**реконструировано:**

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

## Динамика и структура численности парка тягового подвижного состава в 2015 году

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

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

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

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

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

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

Из 500 новых локомотивов 17 являются инновационными.

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

**Развитие в 2015 году эффективных технологий управления парком грузовых вагонов в условиях множественности операторов подвижного состава. Результаты внедрения ЕСТП железнодорожных грузовых перевозок**

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

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

## Программа инвестиций

---

**365,5** млрд руб.

объем выполнения  
инвестиционной программы  
ОАО «РЖД» в 2015 году

---

---

**133,8** млрд руб.

инвестиции в проекты, связанные  
с выполнением поручений  
Правительства РФ

---

---

**88,8** млрд руб.

инвестиции на обновление  
подвижного состава

---

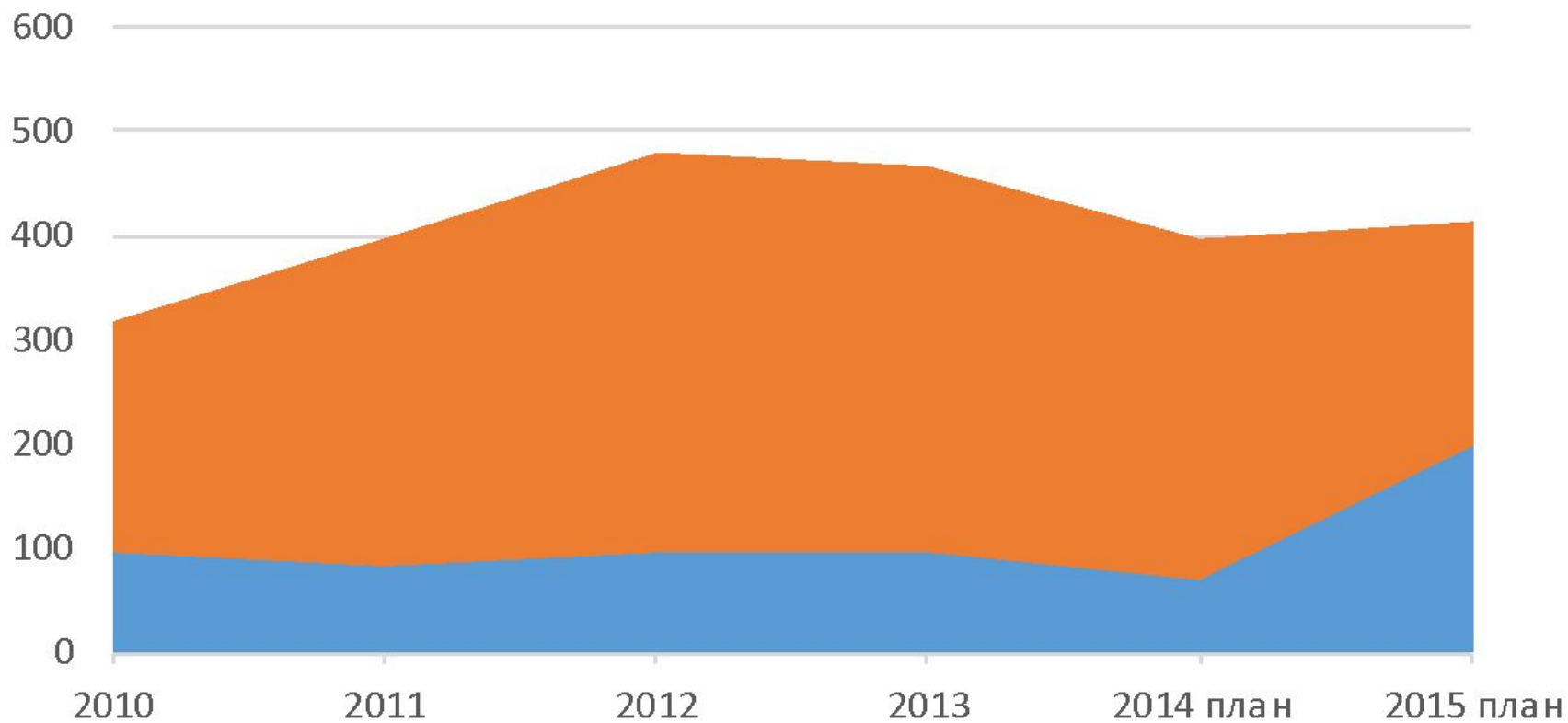
**74,3** млрд руб.

инвестиционный бюджет на снятие  
инфраструктурных ограничений

---

## Капитальные вложения ОАО «РЖД» 2010-2016гг (млрд. рублей)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Всего,</b> в том числе	<u>317,4</u>	<u>395,4</u>	<u>480,1</u>	<u>467,2</u>	<u>397,</u> <u>396</u>	<u>414,1</u> <u>365</u>	<u>424,1</u>
<i>Проекты, связанные с выполнением поручений Правительства РФ</i>	97,1	84,2	96,6	95,7	68,8	198,7 133,9	211,5
<i>"Собственные" проекты ОАО "РЖД", в том числе:</i>	220,3	311,3	383,5	371,6	328,1	215,4 226,6	212,6
Обеспечение безопасности на ж.д. транспорте	53	75,6	66,9	56,1	46,7	45,1	48,5
Снятие инфраструктурных ограничений в регионах России	93	134,3	169,5	161,7	123,2	61,3	43,5
Повышение транспортной доступности для населения страны	7,9	15,9	21,8	17,2	10	5,6	14,8
Обновление подвижного состава,	50,3	66,4	75,5	118,7	101,1	88,5	91,2
Прочие проекты	16	19	49,8	17,8	23,8	14,9	14,7



■ "Собственные" проекты ОАО "РЖД":

■ Проекты, связанные с выполнением поручений Правительства РФ

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

В частности, компания впервые разместила инфраструктурные облигации за счет средств **ФНБ**, в результате чего средний срок кредитного портфеля вырос с 9 до 10 лет, а доля коротких заимствований на конец года составила

всего 7%. Ввели специальный учет операций хеджирования и уменьшили негативный эффект курсовых ризниц в финансовом результате компании.

Операционная прибыль от продаж увеличилась по сравнению с 2014 годом на 43%.



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

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

- направлена на выявление и преодоление ряда системных ограничений, так называемых узких мест, возникающих в сфере железнодорожного транспорта и являющихся критическими для дальнейшего развития железнодорожной инфраструктуры.

Компания стремится закрепить финансирование инвестиционного бюджета, направляемое на:

■ ■ обновление основных фондов на уровне амортизационных отчислений;

■ ■ коммерчески эффективные проекты на уровне объема заемных средств;

■ ■ коммерчески неэффективные проекты на уровне объема государственной поддержки.

## Ключевые финансовые результаты в 2015 году

↑ 7,8 % к 2014 году

Доходы по основной  
деятельности

**1 510,8**  
млрд руб.

↑ 6,2 % к 2014 году

Расходы по основной  
деятельности

**1 427,2**  
млрд руб.

Дивиденды от  
ДЗО ОАО «РЖД»

**2,9**  
млрд руб.

Чистая  
прибыль

**0,3**  
млрд руб.

Результат от продажи акций  
ДЗО ОАО «РЖД»

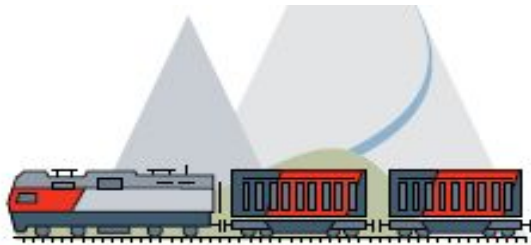
**5,7**  
млрд руб.

**Финансовые результаты, млрд руб.**

Показатель	Ед. изм.	2011	2012	2013	2014	2015		Изменения факт к плану 2015		Изменения 2015 к 2014	
						план	факт	+/-	%	+/-	%
<b>Всего доходов</b>	<b>млрд руб.</b>	<b>1 288,3</b>	<b>1 366,0</b>	<b>1 376,6</b>	<b>1 401,7</b>	<b>1 506,9</b>	<b>1 510,8</b>	<b>3,9</b>	<b>100,3</b>	<b>109,0</b>	<b>107,8</b>
<b>Доходы от перевозок, услуг инфраструктуры и локомотивной тяги</b>	<b>млрд руб.</b>	<b>1 109,1</b>	<b>1 206,5</b>	<b>1 209,5</b>	<b>1 225,0</b>	<b>1 327,0</b>	<b>1 326,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>99,9</b>	<b>101,0</b>	<b>108,2</b>
грузовые перевозки	млрд руб.	1 003,1	1 089,3	1 088,2	1 105,6	1 205,8	1 203,9	-1,9	99,8	98,3	108,9
предоставление услуг инфраструктуры	млрд руб.	87,2	96,7	101,7	99,0	99,3	99,8	0,5	100,5	0,7	100,8
по грузовым перевозкам	млрд руб.	1,0	6,0	7,8	9,7	8,2	8,1	-0,1	98,5	-1,6	83,5
в пригородном сообщении	млрд руб.	25,6	27,3	28,4	27,0	28,6	28,7	0,1	100,2	1,7	106,3
в дальнем следовании	млрд руб.	60,6	63,4	65,4	62,4	62,6	63,1	0,5	100,8	0,6	101,0
предоставление услуг локомотивной тяги	млрд руб.	11,4	12,4	11,0	10,3	10,5	10,5	0,0	100,1	0,3	102,5
пассажирские перевозки	млрд руб.	7,4	8,1	8,6	10,0	11,3	11,7	0,4	103,7	1,7	116,9
<b>Доходы от прочих видов деятельности</b>	<b>млрд руб.</b>	<b>179,2</b>	<b>159,5</b>	<b>167,0</b>	<b>176,8</b>	<b>179,9</b>	<b>184,8</b>	<b>4,9</b>	<b>102,7</b>	<b>8,0</b>	<b>104,6</b>

# Целевая бизнес модель Холдинга

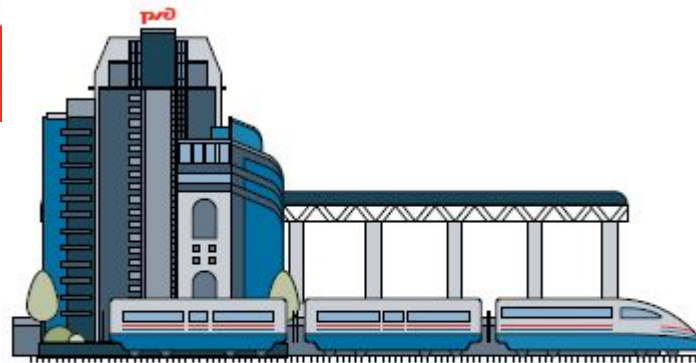
Целевая бизнес-модель определяет сбалансированное и взаимосвязанное развитие холдинга «РЖД» по пяти ключевым блокам:



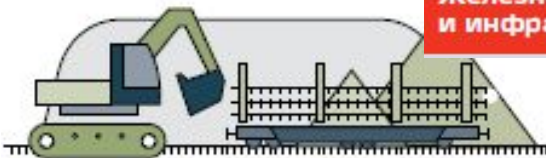
**Транспортно-логистический бизнес-блок**



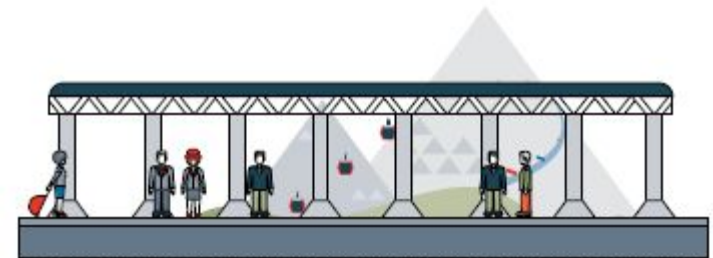
**Пассажирские перевозки**



**Железнодорожные перевозки и инфраструктура**



**Международный инжиниринг и транспортное строительство**



**Социальный блок**

## Бизнес-блок «Пассажирские перевозки»

Функции:

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

Перевозочную деятельность в рамках бизнес-блока осуществляют:

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

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

Одним из ключевых направлений является расширение полигона скоростных и высокоскоростных перевозок между крупнейшими агломерациями страны на основе современных эффективных решений.

## Основные показатели пассажирских перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД»

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

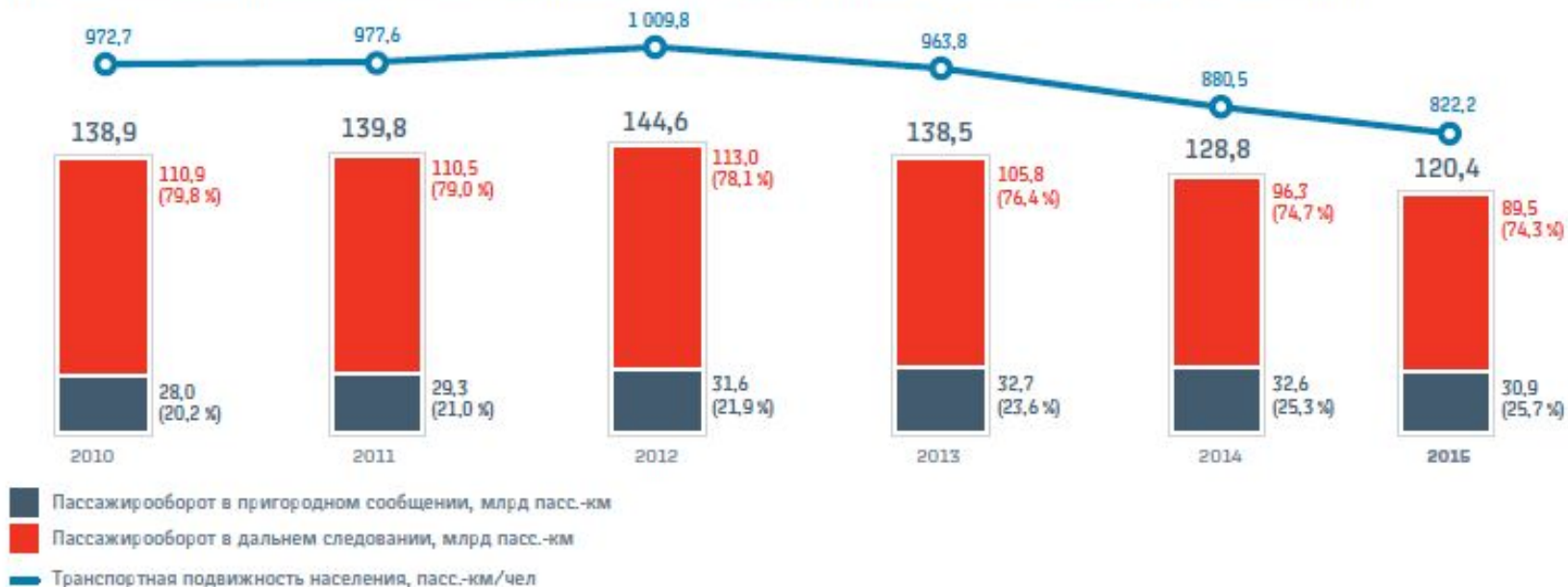
Перевезено  
пассажиров

В дальнем следовании (в т.ч. в ноябре)	94,1(7,4)	+3,9 (0)
В пригородном сообщении (в т.ч. в ноябре)	852,6 (79,5)	+0,6 (+7,9)

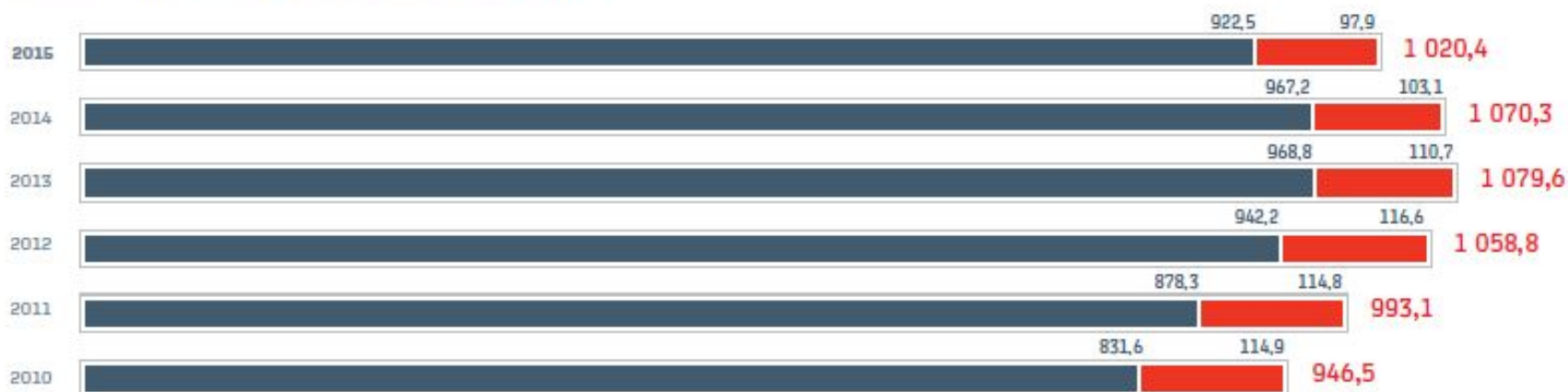
пассажирооборо

За 11 месяцев 2016 г. (в т.ч. в ноябре)	116,1 (8,6)	+3,8 (-1,5)
---	-------------	-------------

## Динамика пассажирооборота железнодорожного транспорта и транспортной подвижности населения



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

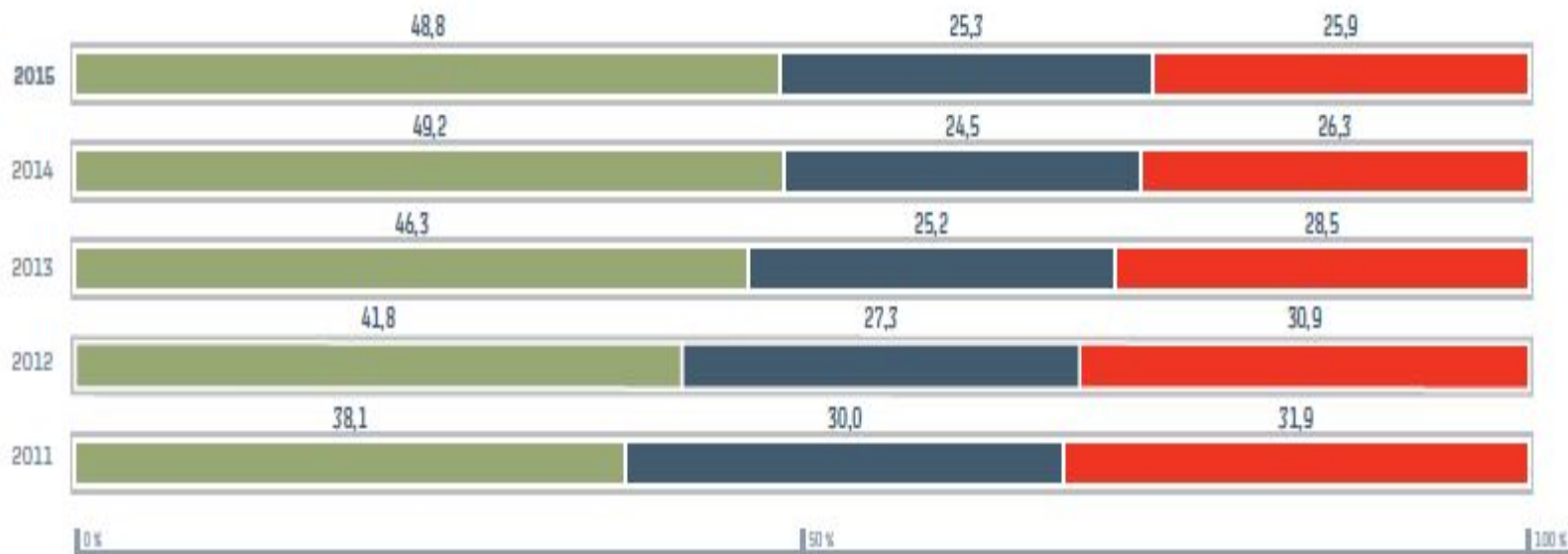




## Пассажирооборот по видам транспорта в 2015 году

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

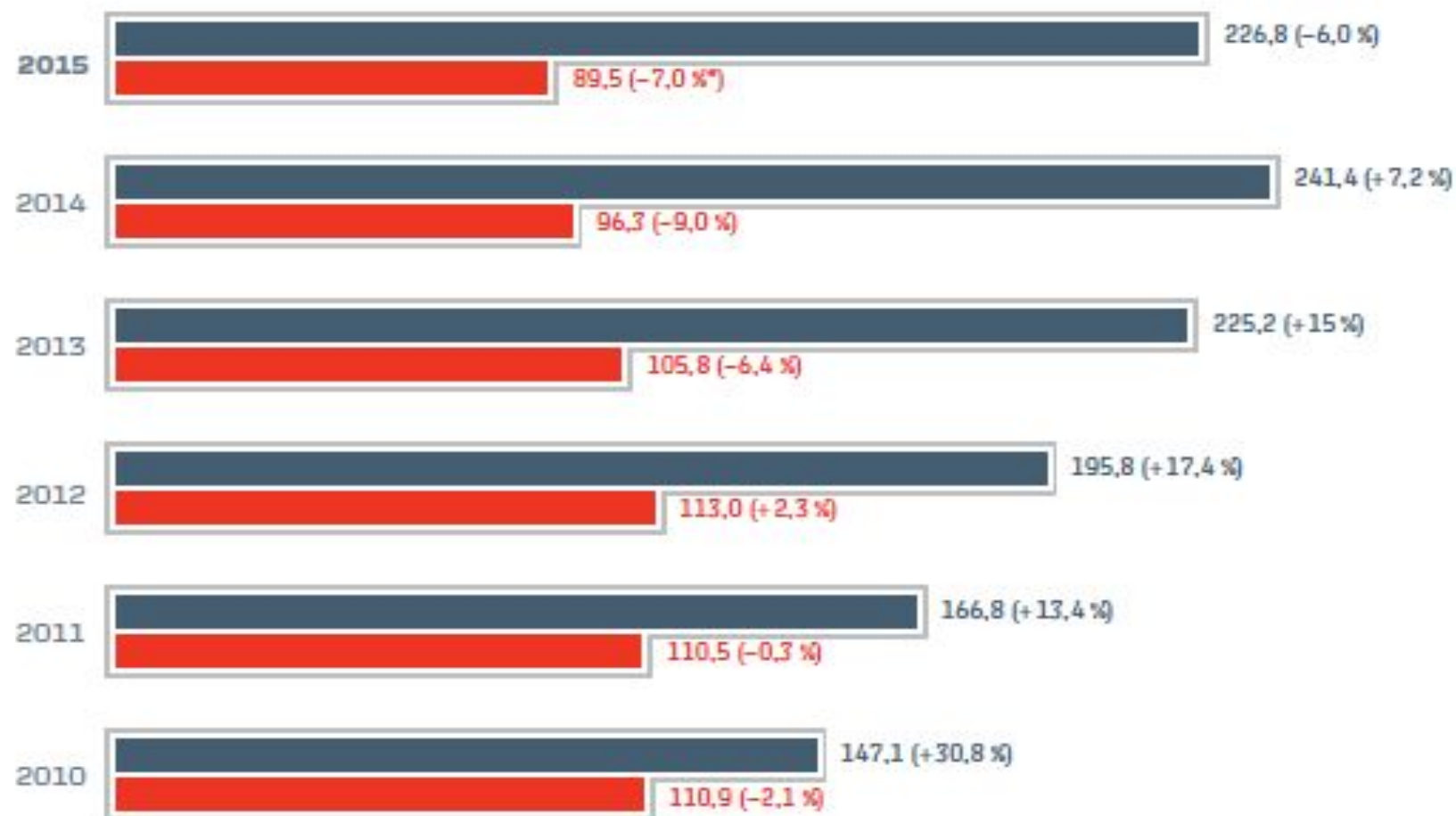
# Структура пассажирооборота по основным видам транспорта\*, 2011-2015гг.(%)



\* Без учета городского и водных видов транспорта

- Воздушный
- Автомобильный
- Железнодорожный

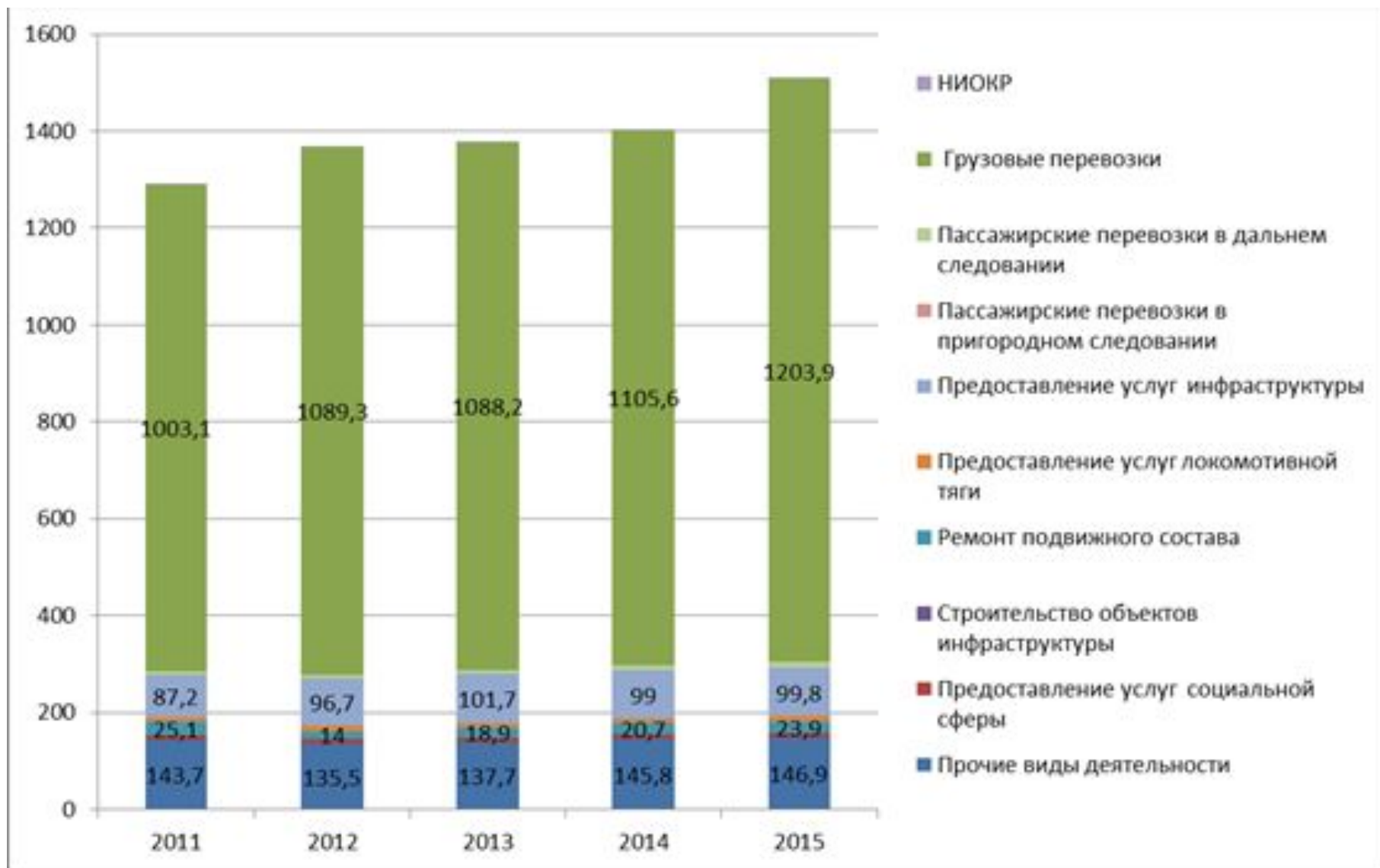
Пассажирооборот железнодорожного и воздушного транспорта  
в 2010–2015 годах, млрд пасс. – км



\* Данные по пассажирообороту дальнего следования

■ Воздушный транспорт  
■ Железнодорожный транспорт

## Динамика доходов ОАО «РЖД» от основной деятельности



Факторный анализ увеличения доходов от грузовых перевозок, 2015 год к 2014 году, млрд руб.

2014 год, факт



1 105,6

Рост грузооборота на 0,01 % с 2 954,5 млрд ткм до 2 954,9 млрд ткм

+0,1

Индексация тарифа на 10 %



+106,1

Рост доходов от повышающих коэффициентов на перевозку грузов на экспорт в рамках ценовых пределов (в 2014 год получено доходов 6,9 млрд руб., в 2015 году 30,3 млрд руб. (30,3–6,9))

+23,4

Изменение структуры перевозок по номенклатуре грузов (-8,2 млрд руб.), видам сообщения (-10,1 млрд руб.) и категориям отправок (-3,7 млрд руб.), снижение ставки по перевозке порожняка (-6,2 млрд руб.), изменение доли транзита с расчетом по ТП СНГ и 10-01 (-3,1 млрд руб.)

-31,3



2015 год, факт



1 203,9



108,9 %, +98,3 млрд руб.

## Принципы тарифной политики грузовых перевозок

На 2014–2018 годы темпы роста грузовых железнодорожных тарифов установлены с ограничением роста тарифов на уровне инфляции предыдущего года.

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

Таким образом, в 2014 году тарифы на грузовые железнодорожные перевозки не индексировались.

В 2015 году осуществлена индексация тарифов в размере 10 %.

**общего**

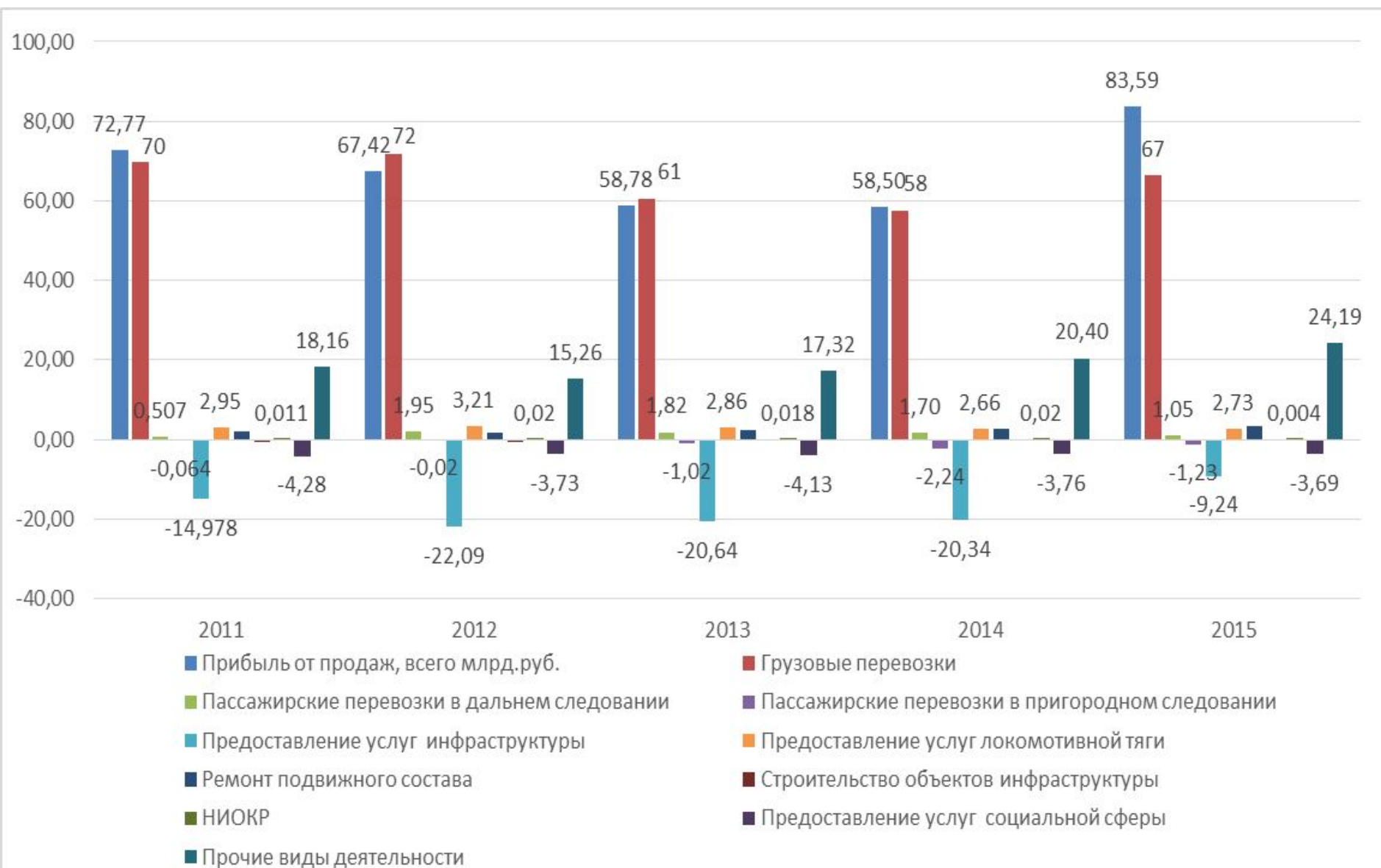
**пользования подвижного состава и правил ее применения.» (приказ  
ФСТ России от 29 апреля 2015 года № 127–Т/І) Данное Тарифное  
руководство вступило в силу с 7 июня 2015 года.**

В условиях спада перевозок и наличия вагонного парка, не востребованного в перевозочном процессе, Тарифное руководство позволит в полном объеме взыскивать плату за нахождение данных вагонов на путях общего пользования вне перевозочного процесса, а также в перевозочном процессе при задержке вагонов по вине клиента и позволит усилить ответственность собственников вагонов и пользователей услугами железнодорожного транспорта, а также стимулировать участников перевозочного процесса более эффективно использовать потенциал инфраструктуры и подвижной состав.

Показатель	Ед. изм.	2011	2012	2013	2014	2015		Изменения факт к плану 2015		Изменения 2015 к 2014	
						план	факт	+/-	%	+/-	%
<b>Всего прибыль от продаж</b>	млрд руб.	72,8	67,4	58,8	58,5	68,2	83,6	15,4	122,5	25,1	142,9
<b>Прибыль по перевозкам, услугам инфраструктуры и локомотивной тяги</b>	млрд руб.	58,3	54,9	43,6	39,4	49,0	59,8	10,8	122,0	20,4	151,9
грузовые перевозки	млрд руб.	69,9	71,9	60,6	57,6	56,4	66,5	10,1	118,0	8,9	115,5
предоставление услуг инфраструктуры	млрд руб.	-15,0	-22,1	-20,6	-20,3	-10,1	-9,2	0,8	91,7	11,1	45,4
по грузовым перевозкам	млрд руб.	0,1	0,6	0,8	0,9	0,7	0,7	0,0	98,5	-0,1	83,1
в пригородном сообщении	млрд руб.	-7,0	-8,5	-6,8	-5,5	-4,3	-4,4	-0,2	103,9	1,1	80,6
в дальнем следовании	млрд руб.	-8,1	-14,2	-14,6	-15,7	-6,5	-5,5	1,0	84,6	10,2	35,2
предоставление услуг локомотивной тяги	млрд руб.	3,0	3,2	2,9	2,7	2,7	2,7	0,0	100,1	0,1	102,4
пассажирские перевозки	млрд руб.	0,4	1,9	0,8	-0,5	0,0	-0,2	-0,2	—	0,3	34,6
<b>Прибыль от прочих видов деятельности</b>	млрд руб.	14,5	12,5	15,1	19,1	19,2	23,8	4,6	123,9	4,7	124,4



## Динамика финансовых результатов по основной деятельности



Показатель	Ед. изм.	2011	2012	2013	2014	2015		Изменения факт к плану 2015		Изменения 2015 к 2014	
						план	факт	+/-	%	+/-	%
<b>Всего прибыль от продаж</b>	<b>млрд руб.</b>	<b>72,8</b>	<b>67,4</b>	<b>58,8</b>	<b>58,5</b>	<b>68,2</b>	<b>83,6</b>	<b>15,4</b>	<b>122,5</b>	<b>25,1</b>	<b>142,9</b>
<b>Прибыль по перевозкам, услугам инфраструктуры и локомотивной тяги</b>	<b>млрд руб.</b>	<b>58,3</b>	<b>54,9</b>	<b>43,6</b>	<b>39,4</b>	<b>49,0</b>	<b>59,8</b>	<b>10,8</b>	<b>122,0</b>	<b>20,4</b>	<b>151,9</b>
<b>Прибыль от прочих видов деятельности</b>	<b>млрд руб.</b>	<b>14,5</b>	<b>12,5</b>	<b>15,1</b>	<b>19,1</b>	<b>19,2</b>	<b>23,8</b>	<b>4,6</b>	<b>123,9</b>	<b>4,7</b>	<b>124,4</b>
Результат от прочих доходов и расходов	млрд руб.	3,8	-1,3	-39,4	-97,7	-70,1	-58,6	11,5	—	39,1	—
Результат от продажи акций дочерних и зависимых обществ	млрд руб.	66,3	33,9	1,4	1,4	5,7	5,7	0,0	100,5	4,3	407,2
Бюджетные ассигнования	млрд руб.	1,8	23,2	0,9	27,6	31,8	32,2	0,4	101,3	4,6	116,6
Курсовые разницы	млрд руб.	-6,4	4,5	-18,4	-142,5	-32,8	-22,1	10,7	—	120,4	—
Изменения резервов и иных оценочных обязательств	млрд руб.	-51,8	-18,2	-1,7	38,7	13,7	15,2	1,5	110,7	-23,5	39,3
Доходы от участия в других организациях, включая дивиденды	млрд руб.	21,3	9,8	23,0	16,7	2,8	2,9	0,1	102,3	-13,8	17,2
Затраты по кредитам и займам	млрд руб.	-19,6	-19,3	-26,8	-35,5	-64,8	-64,7	0,1	99,8	-29,2	182,2

Показатель	Ед. изм.	2011	2012	2013	2014	2015		Изменения факт к плану 2015		Изменения 2015 к 2014	
						план	факт	+/-	%	+/-	%
<b>Прибыль до налогообложения</b>	млрд руб.	76,6	66,2	19,4	-39,2	-1,9	25,0	26,9	—	64,2	—
<b>Налог на прибыль и иные аналогичные обязательства</b>	млрд руб.	59,8	52,0	18,7	-4,9	-24,3	-24,6	-0,3	101,4	-19,8	—
<b>Чистая прибыль</b>	млрд руб.	16,8	14,1	0,7	-44,1	-26,2	0,3	26,5	—	44,4	—
<b>ЕБИТДА</b>	млрд руб.	295,3	279,8	266,7	355,8	321,1	336,3	15,1	104,7	-19,5	94,5
<b>Чистый долг (финансовый долг – остаток денежных средств) / ЕБИТДА</b>		0,7	1,1	2,1	2,3	2,8	2,7	-0,1	95,5	0,4	116,9

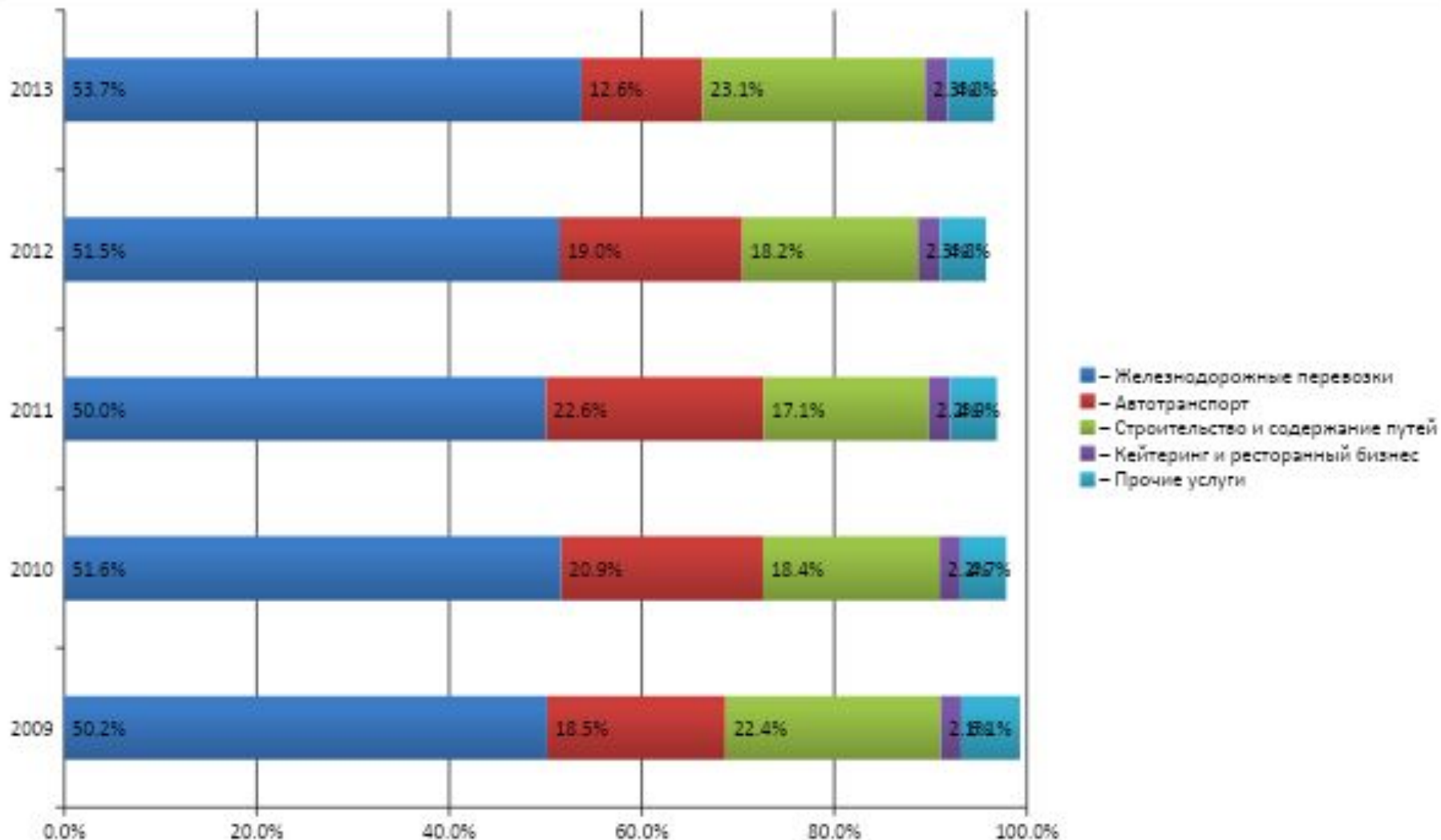
## Динамика прибыли от продаж, прибыли до налогообложения и чистой прибыли



Объем средств государственной поддержки ОАО «РЖД» в 2015 году, млрд руб.

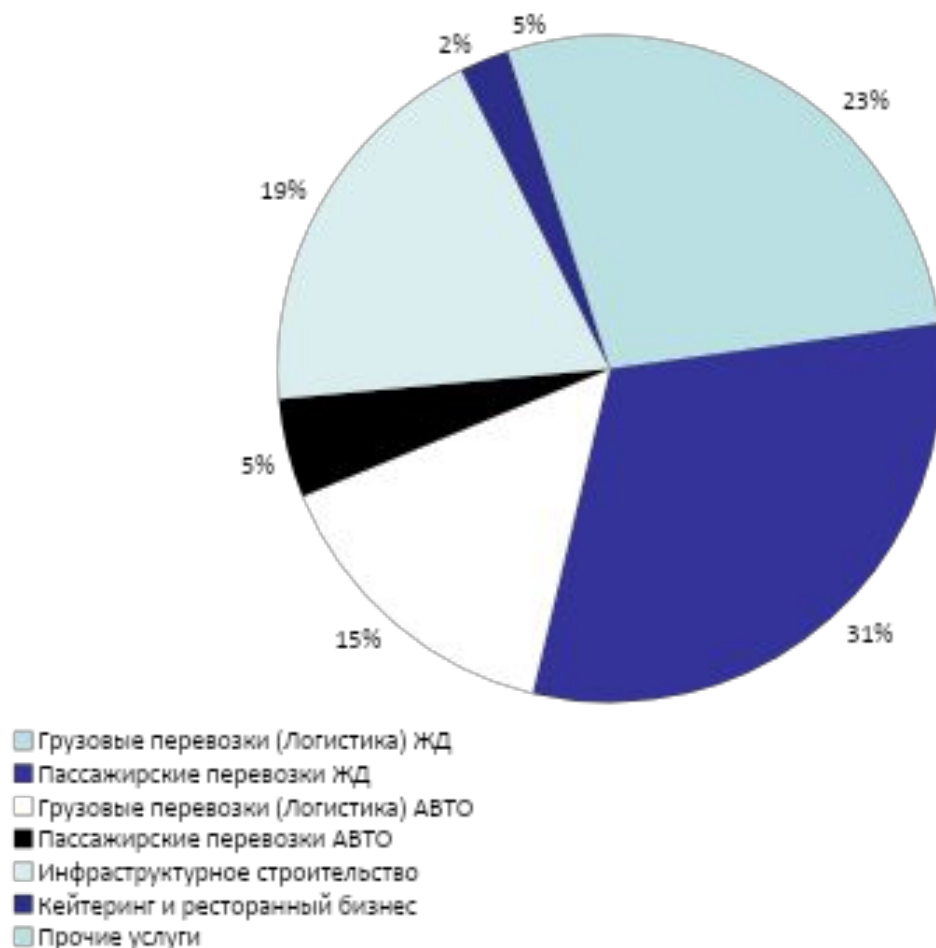
Направления государственной поддержки	Объем
<b>1. Прямая поддержка</b>	<b>34,6</b>
Субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении	33,8
Субсидии на компенсацию расходов на содержание автомобильной дороги Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис»	0,55
Субсидии на компенсацию потерь по перевозке отдельных грузов	0,3
Субсидии на компенсацию потерь в доходах, связанных с обеспечением бесплатного проезда участников и инвалидов ВОВ в связи с празднованием 70-летия Победы	0,001
<b>2. Реализация государственных проектов через бюджет ОАО «РЖД»</b>	<b>121,2</b>
Развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования на участке Междуреченск–Тайшет	11,05
Развитие Московского транспортного узла, в том числе:	<b>29,5</b>
из федерального бюджета	25,1
из бюджета Москвы	4,4
Развитие и обновление Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, в том числе:	<b>56,9</b>
из федерального бюджета	16,9
из Фонда национального благосостояния	50,0
Строительство железнодорожной линии Прохоровка-Журавка-Чертково-Батайск	6,5
Скоростное и высокоскоростное движение	3,7
Комплексная реконструкция участка М. Горький–Котельниково–Тихорецкая–Крымская с обходом Краснодарского узла	3,6
<b>3. Государственная поддержка из региональных бюджетов и внебюджетных фондов</b>	<b>2,1</b>
<b>Итого государственная поддержка</b>	<b>157,9</b>

## Динамика структуры доходов по видам деятельности VR, %

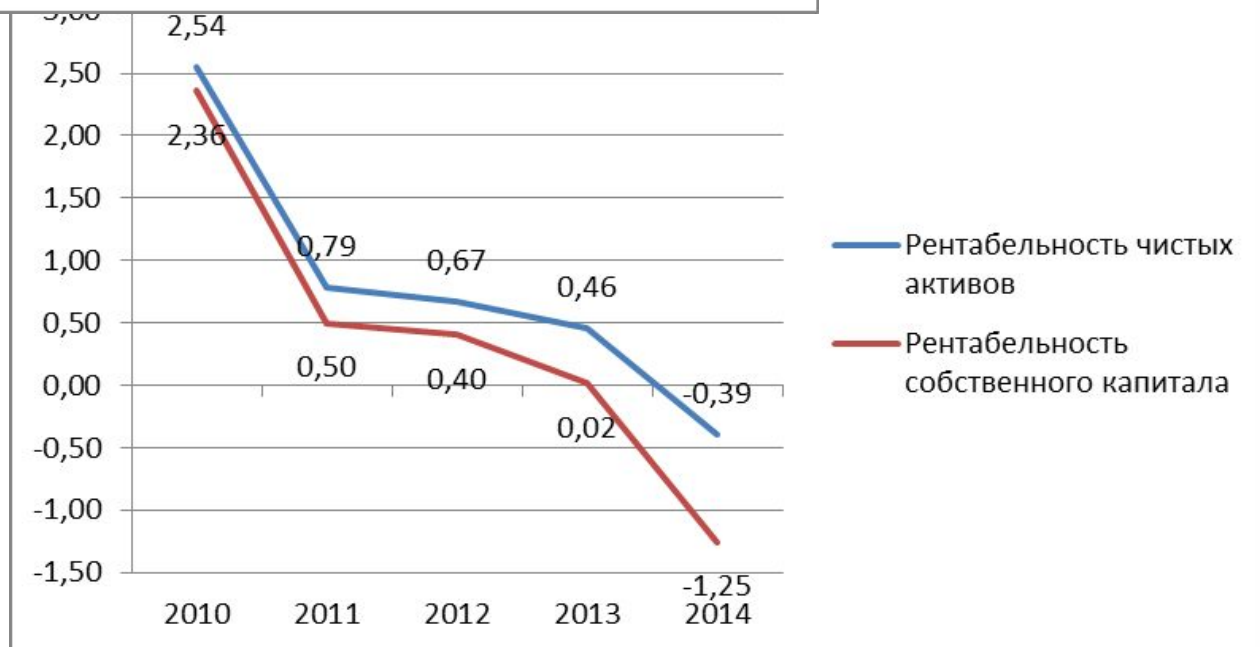
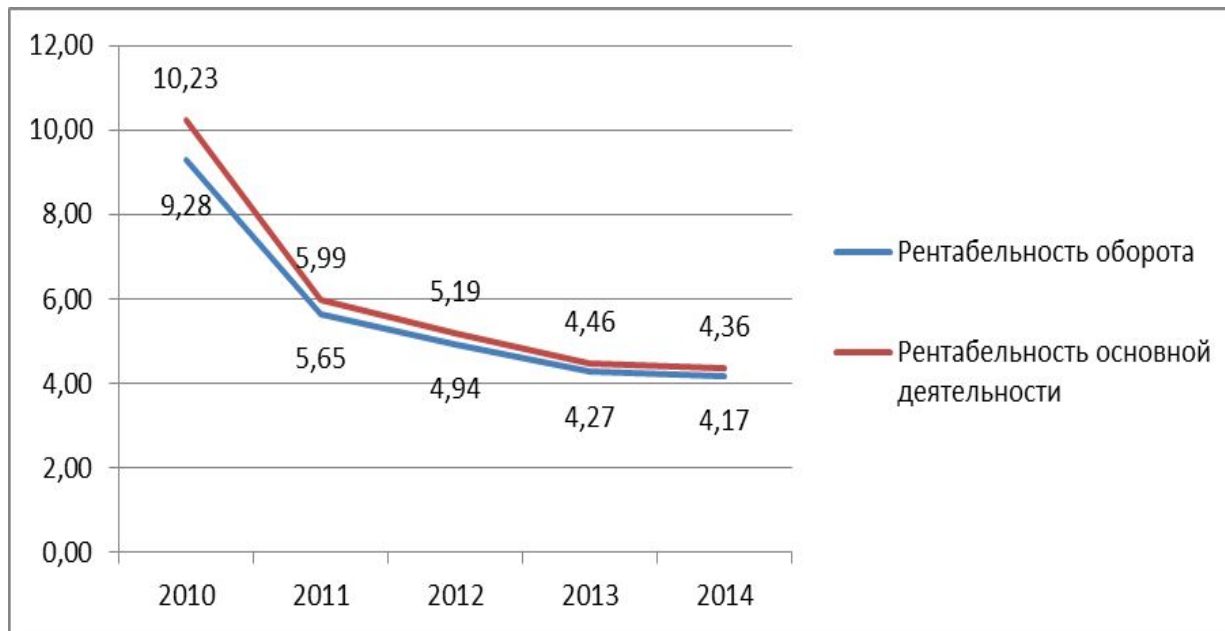


# Концерн VR- финская многопрофильная транспортная компания

2015 год



## Динамика показателей рентабельности ОАО «РЖД»

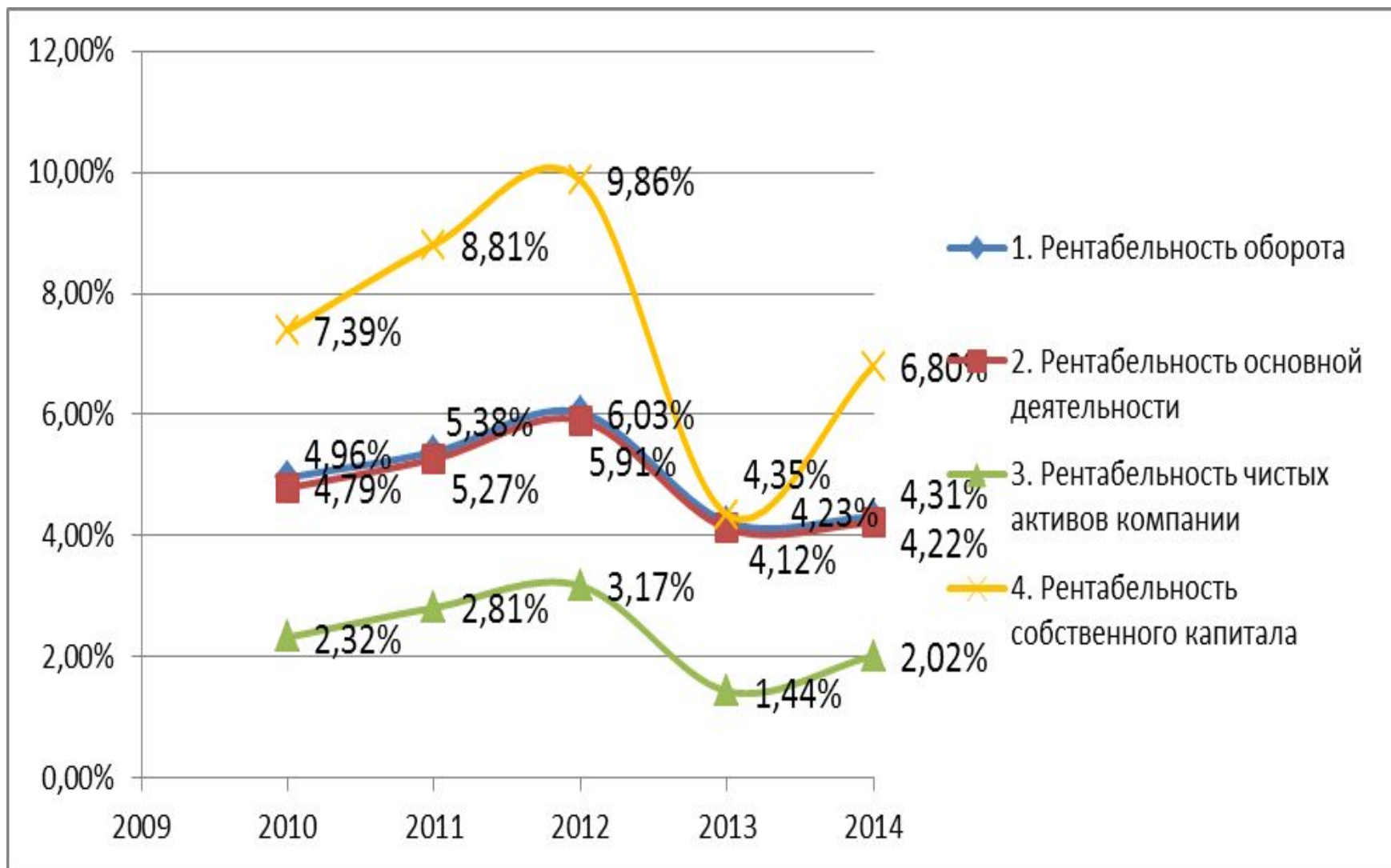




## Динамика показателей рентабельности ДВ, млн. евро

Наименование показателя	Годы				
	2010	2011	2012	2013	2014
1. Рентабельность оборота	4,96	5,38	6,03	4,23	4,31
2. Рентабельность основной деятельности	4,79	5,27	5,91	4,12	4,22
3. Рентабельность чистых активов компании	2,32	2,81	3,17	1,44	2,02
4. Рентабельность собственного капитала	7,39	8,81	9,86	4,35	6,80
5. Индекс финансового левереджа	3,18	3,13	3,11	3,03	3,36

## Динамика показателей рентабельности ДВ, млн. евро



# 4. Анализ финансовых результатов деятельности

## Показатели рентабельности



Рисунок 4.5. Показатели рентабельности, %

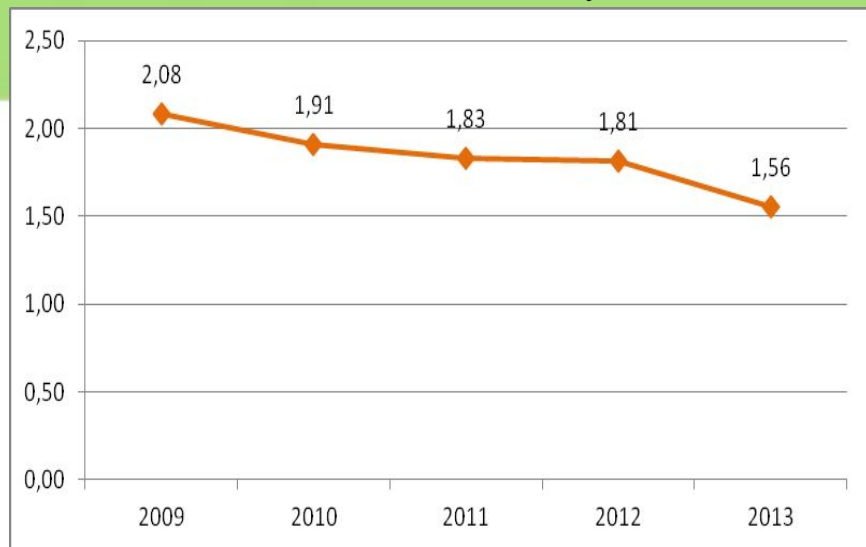


Рисунок 4.6. Индекс финансового левереджа

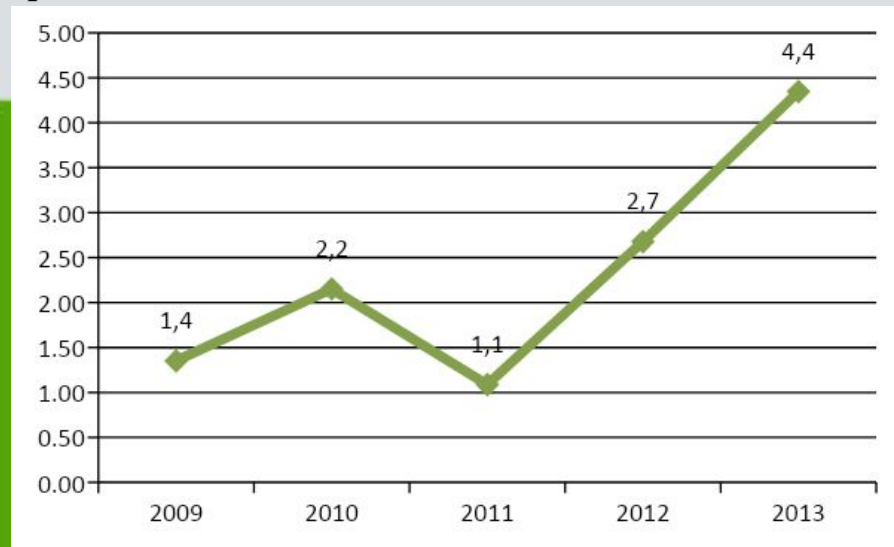


Рисунок 4.7. Модель Дюпона. Динамика рентабельности СК

- ■ массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог;
- ■ регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погодных условий;
- ■ универсальность данного вида транспорта с точки зрения использования его для перевозок различных грузов и возможность массовых перевозок грузов;
- ■ возможность создания прямой связи между крупными промышленными предприятиями по железнодорожным подъездным путям;
- ■ относительно низкая себестоимость перевозки 1 тонны груза при перевозках массовых грузов на большие расстояния, что обусловлено высокой удельной грузоподъемностью железнодорожного транспорта.

20 декабря 2013 года советом директоров ОАО «РЖД» утверждена  
Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года (протокол  
от 23 декабря 2013 года № 19), определяющая цели  
и задачи холдинга «РЖД», его ключевые приоритеты и проекты  
долгосрочного развития. Долгосрочная программа развития (ДПР) ОАО  
«РЖД» и его дочерних и зависимых обществ до 2020 года как первый  
этап реализации стратегии одобрена советом директоров  
ОАО «РЖД» 1 декабря 2014 года (протокол №24).