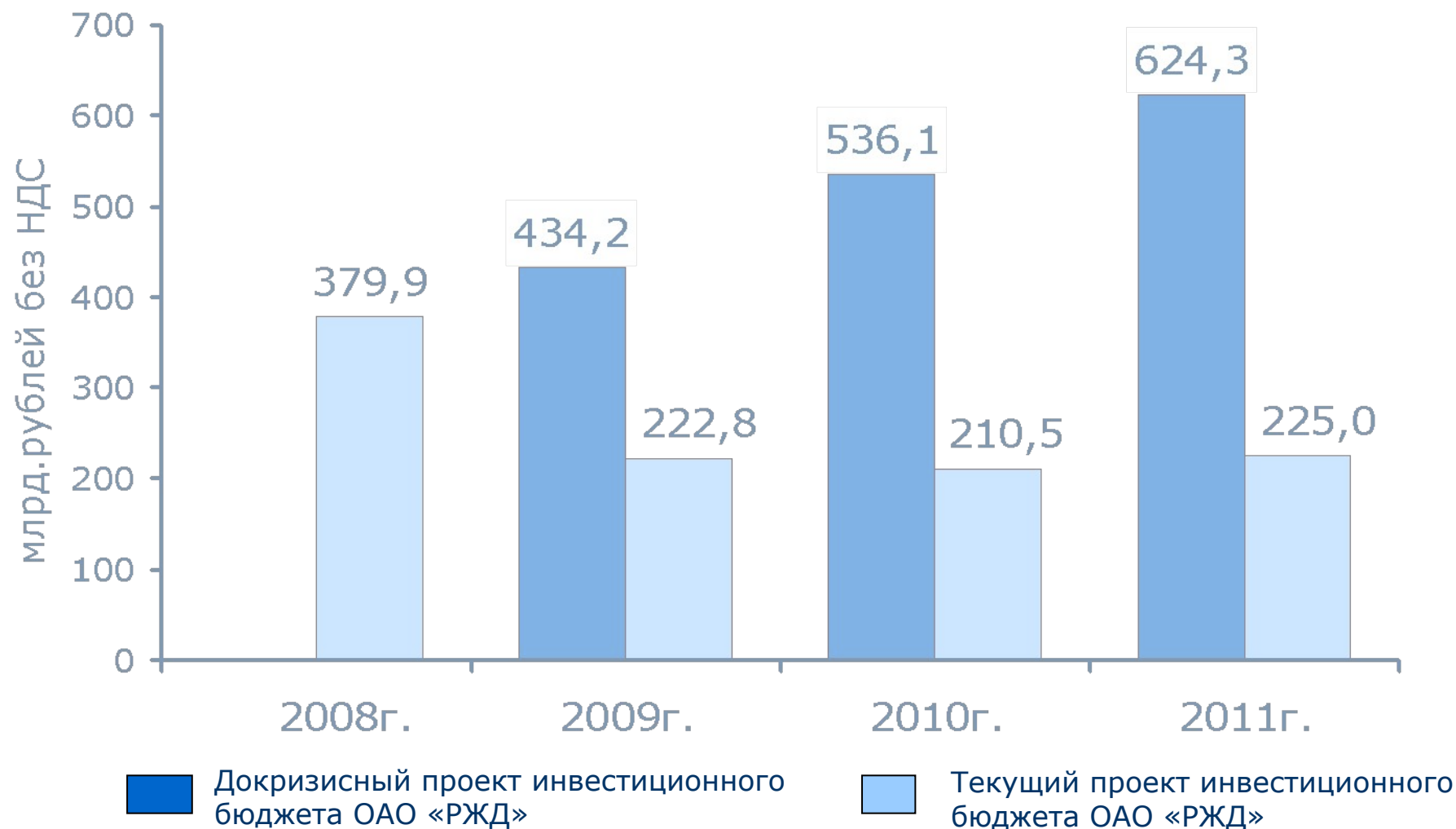




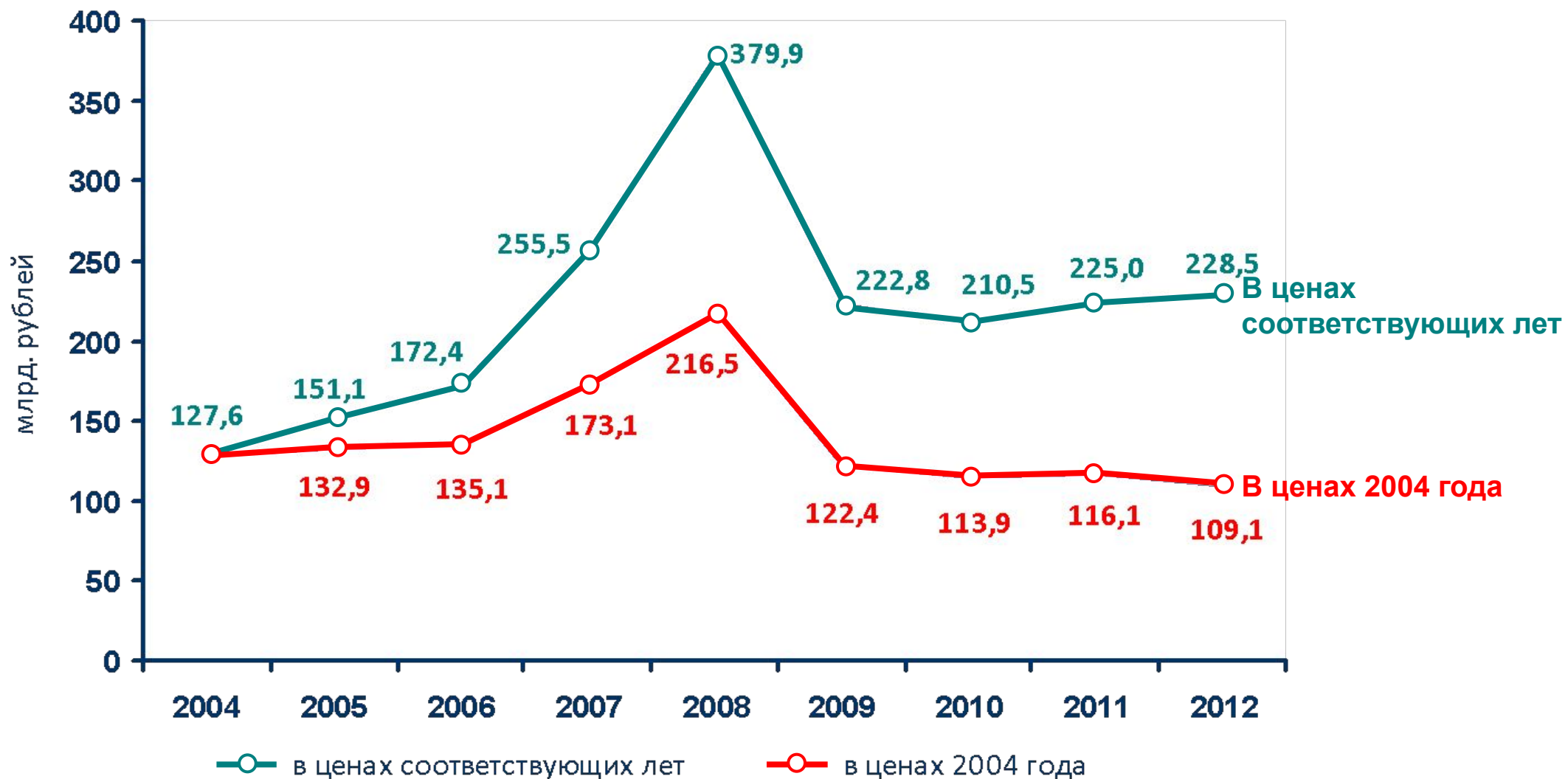
Государственная поддержка проектов развития  
железнодорожной инфраструктуры

# Динамика изменения объема инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» 2009-2011гг. («собственные проекты»)

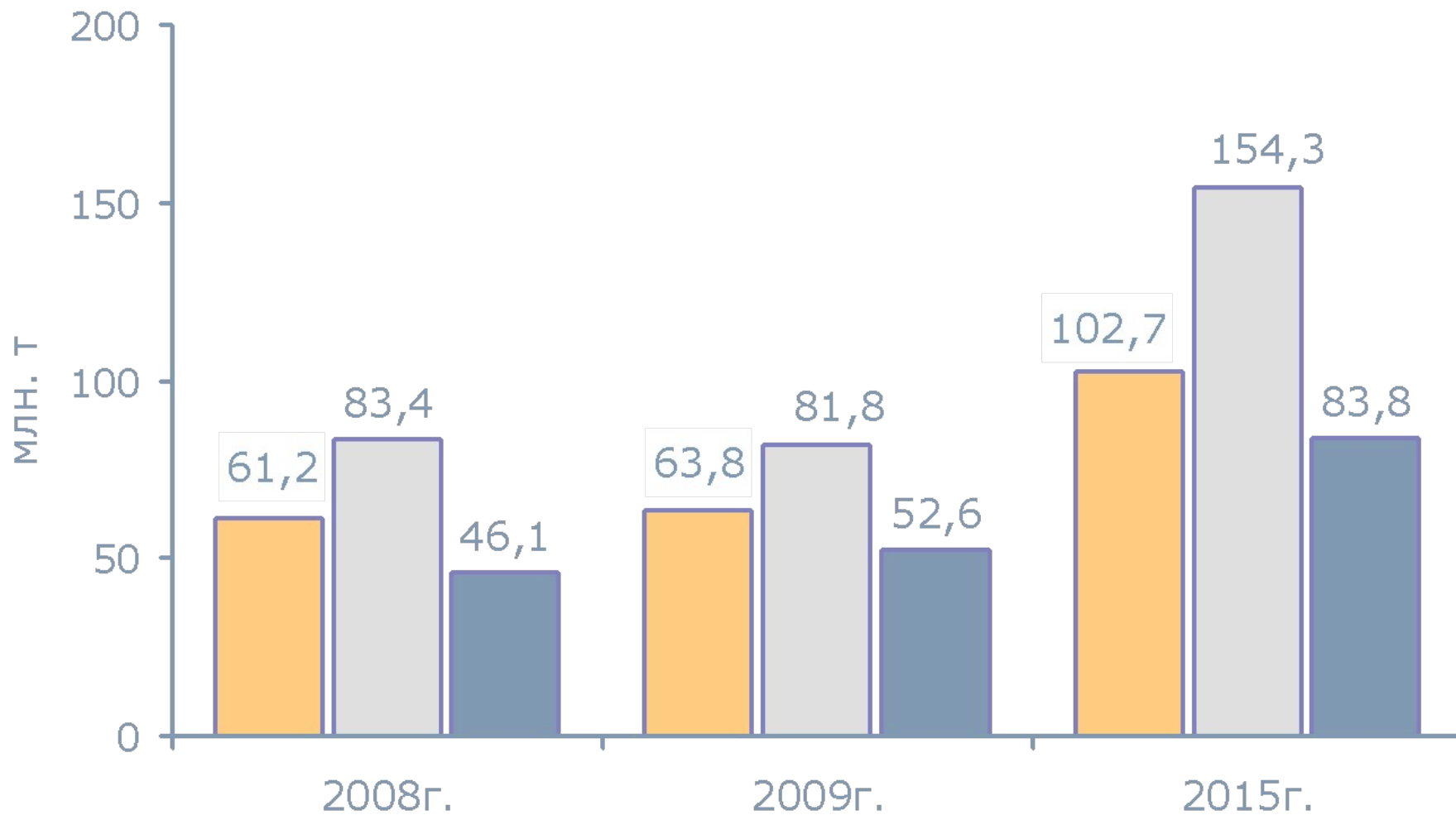


Инвестиционный бюджет на 2009-2011 гг. сокращен в 2,4 раза (на 936 млрд.руб.)

# Динамика изменения объема инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» 2004-2012 гг. («собственные проекты»)

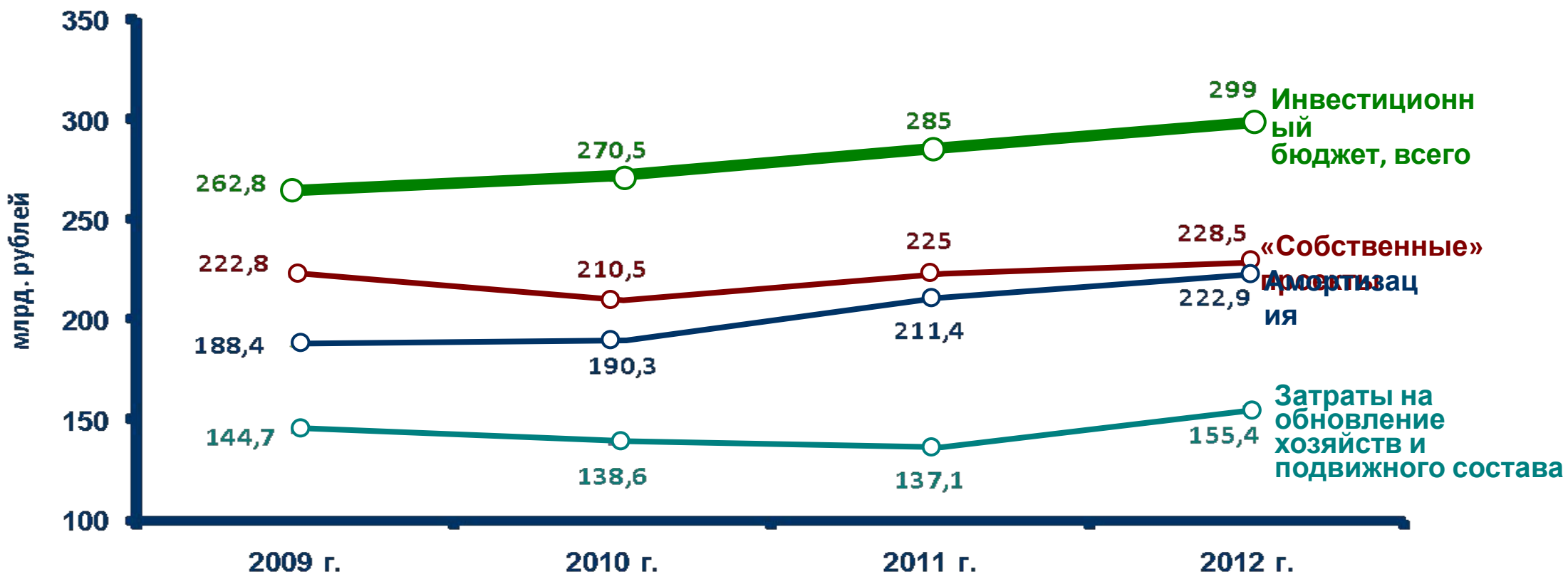


# Объемы перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом через порты России на период до 2015г., млн.т



■ Порты Южного региона    ■ Порты Северо-Западного региона    ■ Порты Дальневосточного региона

# Источники финансирования инвестиционного бюджета ОАО «РЖД»



Разрыв между ежегодным объемом обновления основных средств компании и амортизацией составляет около **60 млрд. рублей** в год

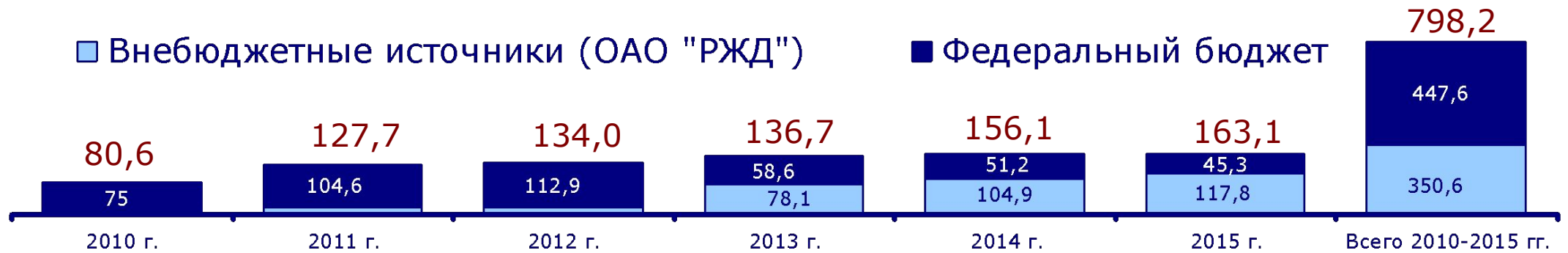
# Государственная поддержка инвестиционной программы ОАО «РЖД» на период 2010-2015гг.

ОАО «РЖД» в соответствии с решениями, принятыми на совещании у Председателя Правительства Российской Федерации В.В.Путина (протокол от 27 февраля 2010 г. №ВП-П9-пр) были подготовлены и направлены в причастные министерства:

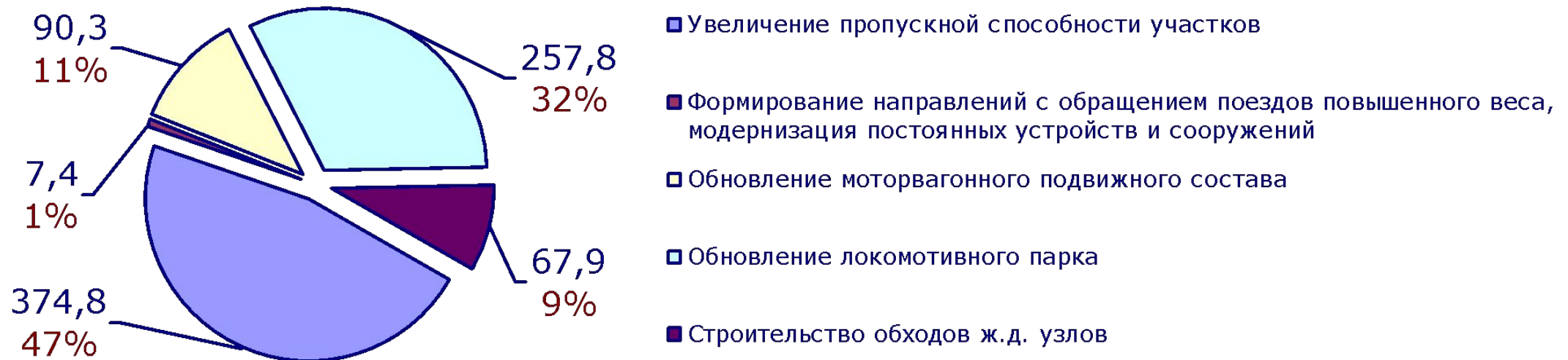
- ✓ предложения по корректировке подпрограммы «Железнодорожный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»;
- ✓ методика расчета бюджетной эффективности государственной поддержки в форме бюджетных инвестиций в уставный капитал ОАО «РЖД», направляемой на реализацию проектов развития компании.

# Предложения ОАО «РЖД» по корректировке ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»

(млрд. рублей без НДС, в ценах соответствующих лет)



Распределение инвестиций по решаемым задачам



# Учетные эффекты в составе притоков денежных средств бюджетной системы

Внутренние притоки денежных средств бюджетной системы.  
Формируются налоговыми платежами и страховыми взносами ОАО «РЖД»

Налог на имущество (с учетом предоставляемых льгот)

Налог на добавленную стоимость

Налог на прибыль

Налог на доходы физических лиц

Страховые взносы (пенсионные, социальные и обязательного медицинского страхования)\*

Внешние обеспечивающие притоки денежных средств бюджетной системы.  
Формируются налоговыми платежами страховыми взносами субъектов экономики, обеспечивающих реализацию проектов развития необходимыми услугами и ресурсами

Внешние основные притоки денежных средств бюджетной системы.  
Формируются налоговыми платежами и страховыми взносами производителей продукции, перевозимой железнодорожным транспортом в результате реализации проектов развития

Налог на добычу полезных ископаемых



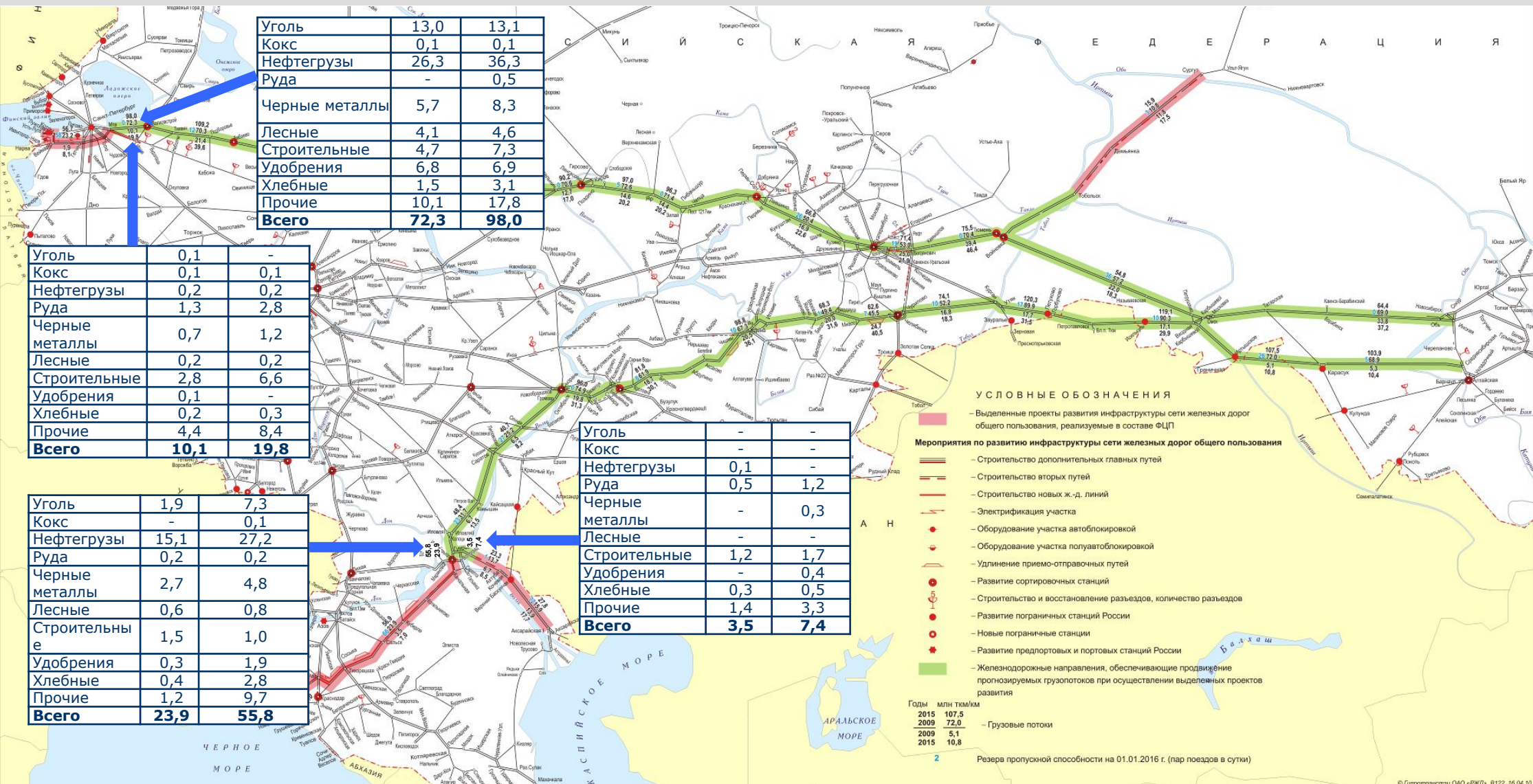
## Проекты развития железнодорожной инфраструктуры и направлений, включенные в расчёт бюджетной эффективности

1. Комплексная реконструкция участка Мга - Гатчина - Веймарн -Ивангород и ж.-д. подходов к портам на южном берегу Финского залива – предлагаемый объем государственной поддержки **90 млрд. рублей**;
2. Комплексная реконструкция участка им.М. Горького - Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла – **67,9 млрд. рублей**;
3. Развитие участка Тобольск – Сургут – **21,9 млрд. рублей**;
4. Комплексная реконструкция участка Трубная – Верхний Баскунчак – Аксарайская – **11,3 млрд. рублей**;
5. Строительство дополнительных главных путей и разъездов, развитие станций – **72,1 млрд. рублей**;
6. Приобретение тягового подвижного состава – **16,4 млрд. рублей**.

Выбор указанных «проектов развития» обусловлен необходимостью их совместной реализации в целях обеспечения прогнозируемых перевозок в направлении портов Северо-Запада и Юга России.

Объем необходимой государственной поддержки на реализацию данных проектов составляет **более 60%** от общего объема запрашиваемой государственной поддержки.

# Схема проектов развития железнодорожной инфраструктуры и направлений, включенных в расчёт бюджетной эффективности



Уголь	13,0	13,1
Кокс	0,1	0,1
Нефтегрузы	26,3	36,3
Руда	-	0,5
Черные металлы	5,7	8,3
Лесные	4,1	4,6
Строительные	4,7	7,3
Удобрения	6,8	6,9
Хлебные	1,5	3,1
Прочие	10,1	17,8
<b>Всего</b>	<b>72,3</b>	<b>98,0</b>

Уголь	0,1	-
Кокс	0,1	0,1
Нефтегрузы	0,2	0,2
Руда	1,3	2,8
Черные металлы	0,7	1,2
Лесные	0,2	0,2
Строительные	2,8	6,6
Удобрения	0,1	-
Хлебные	0,2	0,3
Прочие	4,4	8,4
<b>Всего</b>	<b>10,1</b>	<b>19,8</b>

Уголь	1,9	7,3
Кокс	-	0,1
Нефтегрузы	15,1	27,2
Руда	0,2	0,2
Черные металлы	2,7	4,8
Лесные	0,6	0,8
Строительные	1,5	1,0
Удобрения	0,3	1,9
Хлебные	0,4	2,8
Прочие	1,2	9,7
<b>Всего</b>	<b>23,9</b>	<b>55,8</b>

Уголь	-	-
Кокс	-	-
Нефтегрузы	0,1	-
Руда	0,5	1,2
Черные металлы	-	0,3
Лесные	-	-
Строительные	1,2	1,7
Удобрения	-	0,4
Хлебные	0,3	0,5
Прочие	1,4	3,3
<b>Всего</b>	<b>3,5</b>	<b>7,4</b>

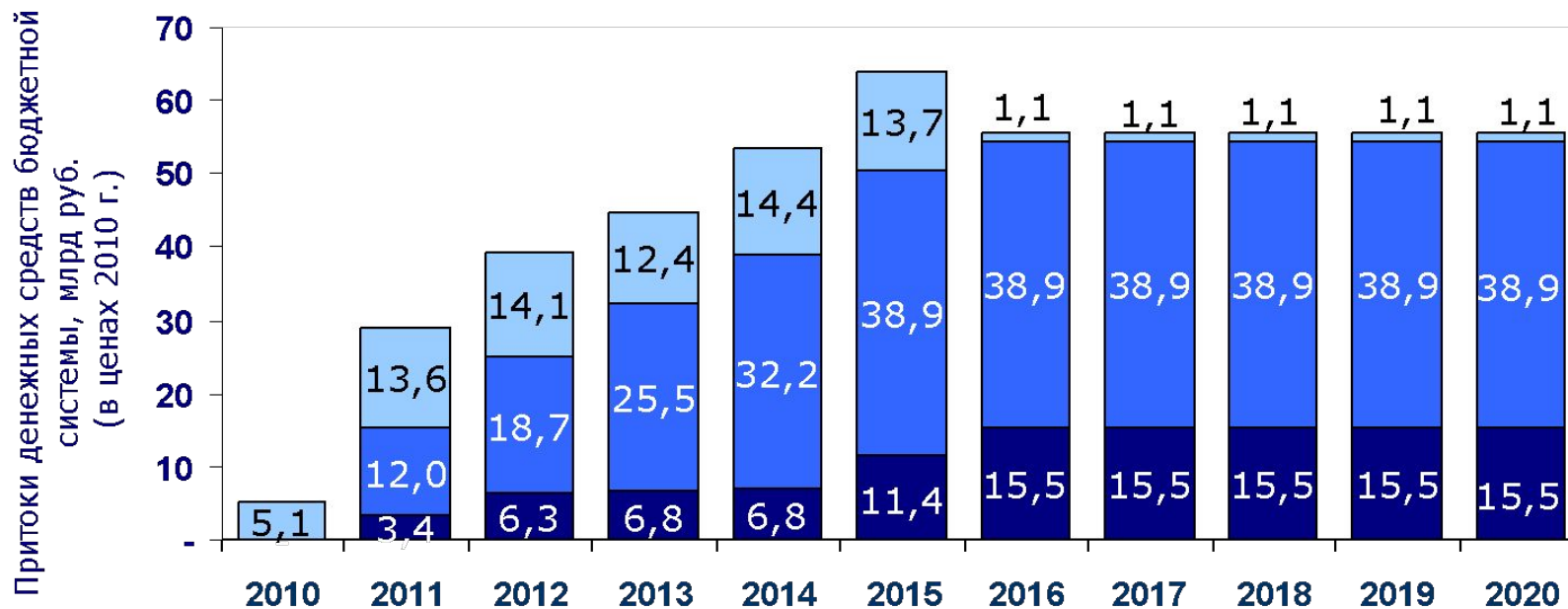
### УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

- Выделенные проекты развития инфраструктуры сети железных дорог общего пользования, реализуемые в составе ФЦП
- Мероприятия по развитию инфраструктуры сети железных дорог общего пользования**
- Строительство дополнительных главных путей
- Строительство вторых путей
- Строительство новых ж.-д. линий
- Электрификация участка
- Оборудование участка автоблокировкой
- Оборудование участка полуавтоблокировкой
- Удлинение приемо-отправочных путей
- Развитие сортировочных станций
- Строительство и восстановление разъездов, количество разъездов
- Развитие пограничных станций России
- Новые пограничные станции
- Развитие предпортовых и портовых станций России
- Железнодорожные направления, обеспечивающие продвижение прогнозируемых грузопотоков при осуществлении выделенных проектов развития

Годы	млн т/км
2015	107,5
2009	72,0
2009	5,1
2015	10,8

— Грузовые потоки  
Резерв пропускной способности на 01.01.2016 г. (пар поездов в сутки)

# Формируемые притоки денежных средств бюджетной системы Российской Федерации в результате реализации проектов развития в ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»



## Внутренние притоки

Притоки денежных средств бюджетной системы, формируемые налоговыми платежами и страховыми взносами ОАО «РЖД»

## Внешние основные притоки

Притоки денежных средств бюджетной системы, формируемые налоговыми платежами и страховыми взносами производителей продукции, перевозимой железнодорожным транспортом в результате реализации проектов развития

## Внешние обеспечивающие притоки

Притоки денежных средств бюджетной системы, формируемые налоговыми платежами страховыми взносами субъектов экономики, обеспечивающих реализацию проектов развития необходимыми услугами и ресурсами

# Параметры реализации и показатели бюджетной эффективности государственных инвестиций в реализацию ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)»

Объем государственных инвестиций, учтенных при расчете бюджетной эффективности

в прогнозных ценах, млрд. руб.

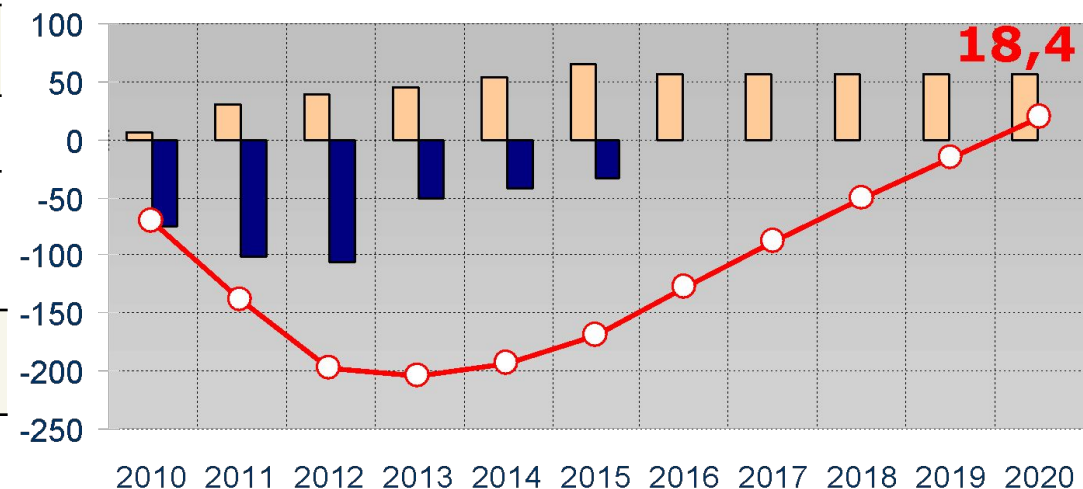
2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Всего
75,0	104,6	112,9	58,6	51,2	45,3	447,6

в ценах 2010 года, млрд. руб.

2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Всего
75,0	101,3	104,7	50,7	41,2	33,7	406,7

Чистый дисконтированный денежный поток бюджетной системы (ЧДДБС) Российской Федерации, формируемый при реализации «проектов развития»

(млрд. руб. в ценах 2010 г. для ставки дисконтирования 5 %)



- Притоки денежных средств
- Оттоки денежных средств (госинвестиции)
- Чистый дисконтированный доход бюджетной системы

## Эффекты, не учтенные в составе притоков денежных средств бюджетной системы

- ✓ Налоговые платежи и страховые взносы, выплачиваемые субъектами экономики, предоставляющими услуги на территории морских портов.
- ✓ Таможенные платежи, взимаемые с грузовладельцев за пересечение грузами таможенной границы Российской Федерации.
- ✓ Поступления в бюджет (налоговые платежи) от производителей «прочих» грузов, не учтенных в расчете.
- ✓ Бюджетные поступления, связанные с вторичным обращением капитала (мультипликативный эффект).

# Выводы

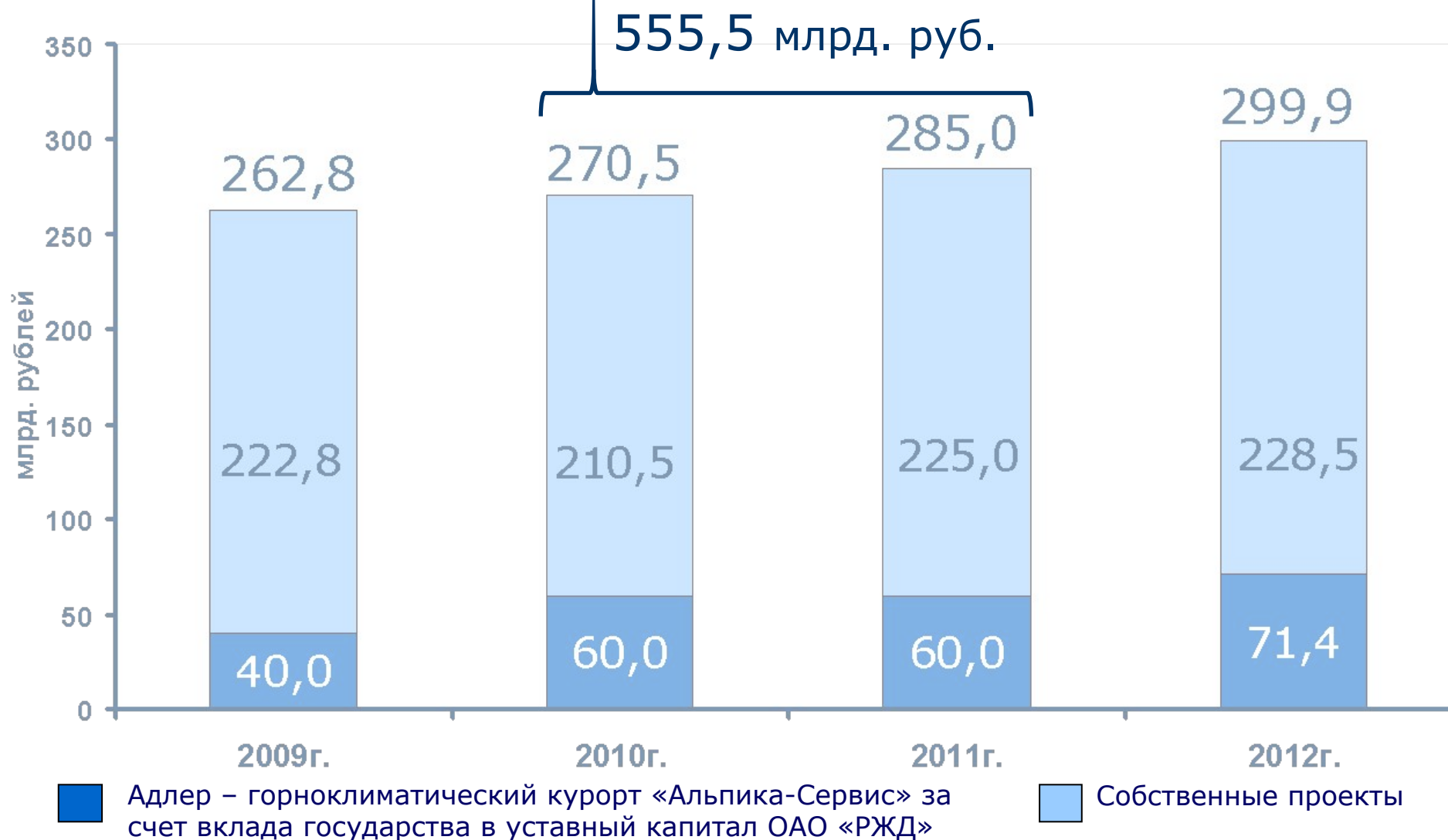
✓ Проведенные расчеты показывают, что бюджетные инвестиции в развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта имеют высокую эффективность.

✓ Доходы федерального бюджета от реализации данных проектов связаны, в первую очередь, с бюджетными поступлениями от отраслей промышленности, возможность развития которых обусловлена снятием транспортных ограничений. Эти доходы значительно превышают доходы ОАО «РЖД» от реализации проектов.

✓ Учитывая существующие ставки на рынках внешних заимствований, для федерального бюджета представляется оправданным с целью получения источников вышеуказанных бюджетных инвестиций выпуск целевых государственных облигационных займов.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

# Динамика изменения объема инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» 2009-2012гг.





# Источники финансирования инвестиционной программы ОАО «РЖД»

Заемные средства

330,0 млрд.руб.

---

Чистая прибыль

оптимизация расходов  
ограничение тарифов

---

Амортизация

190,3 млрд.руб.

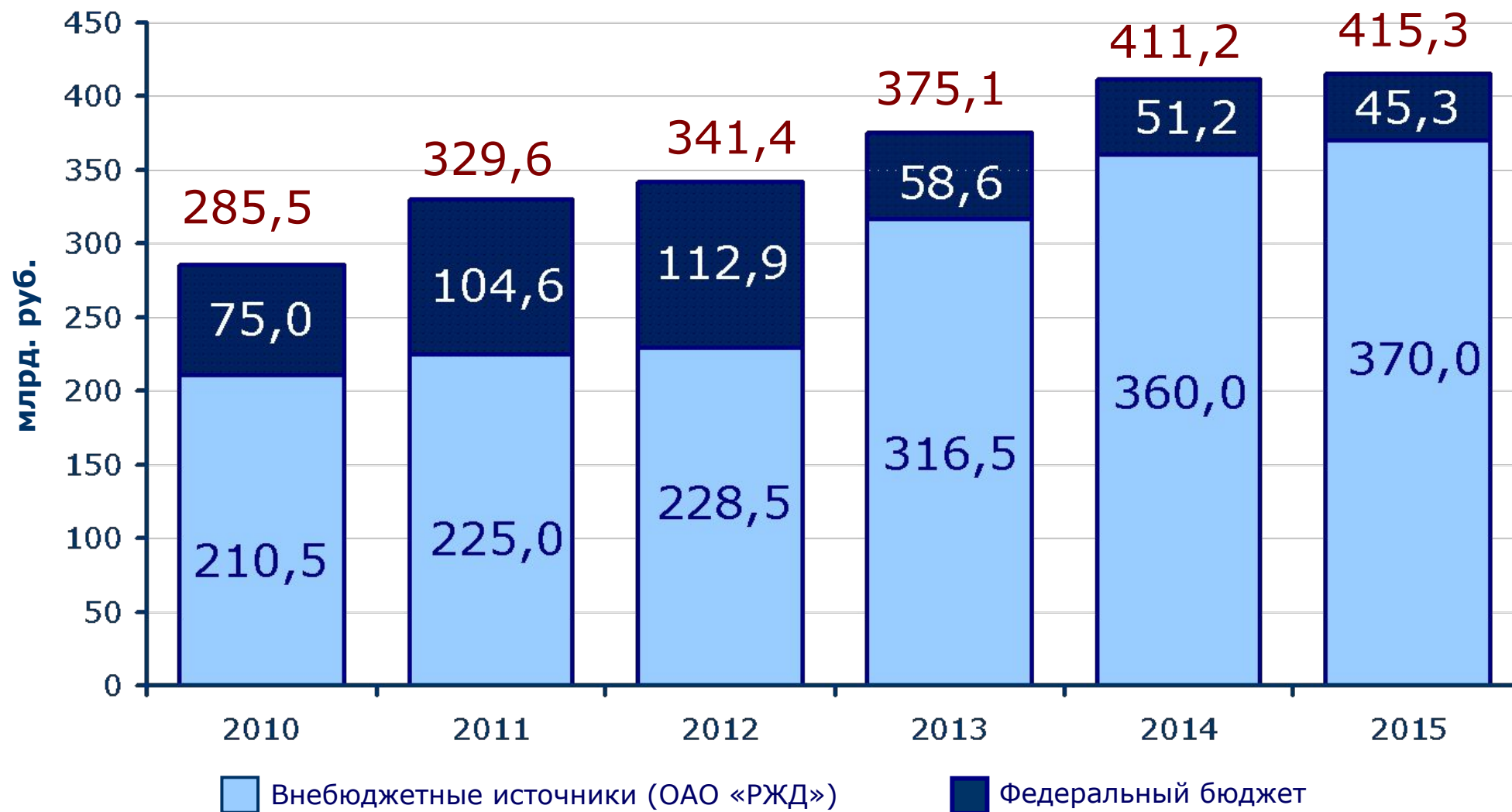
---

Увеличение уставного капитала

возможность для  
развития Компании



# Потребность в инвестициях для обновления и развития инфраструктуры



# Прогнозируемые объемы перевозок грузов и пассажиров по сети железных дорог Российской Федерации

Показатели	Значения показателей по годам		
	2008 г.	2009 г.	2015 г.
Грузооборот, млрд. ткм	2116,2	1865,3	2440
Пассажирооборот, млрд. пасс. км	175,9	153,6	181,6
Перевезено грузов, всего, млн. т	1486,2 (100%)	1235,4 (100%)	1693,4 (100%)
в том числе:			
- внутрироссийские	972,3 (65,4 %)	766,9 (62,1 %)	1097,2 (64,8 %)
- экспортные	371,7 (25,0 %)	368,5 (29,8 %)	440,5 (26,0 %)
- импортные	111,7 (7,5 %)	77,5 (6,3 %)	113,4 (6,7 %)
- транзит	30,5 (2,1 %)	22,5 (1,8 %)	42,3 (2,5 %)

# Проекты развития железнодорожной инфраструктуры, предлагаемые в составе ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»



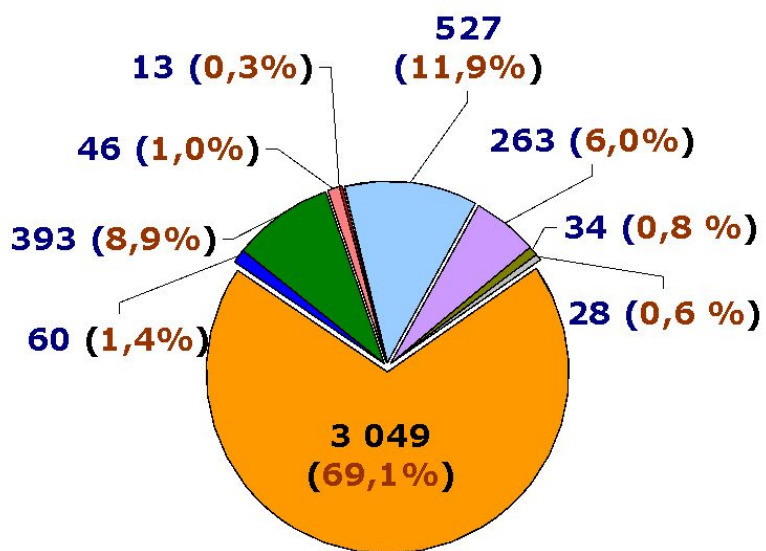
# Проекты развития железнодорожной инфраструктуры, предлагаемые в составе ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)»



© Гипротранстэй ОАО «РЖД», В127, 20.04.2010

# Информация, использованная при расчете внешних основных притоков бюджетной системы

## Структура внешних основных притоков, формируемых при производстве и реализации перевозимой железнодорожным транспортом продукции, руб. за тонну (%)



Номенклатура грузов	Цены на перевозимую железнодорожным транспортом продукцию, руб. за тонну (по данным Росстата "Средние цены производителей на отдельные виды промышленных товаров по Российской Федерации в 1998 - 2009 гг." на конец 2009 г.)	Показатели рентабельности продаж продукции в разрезе отраслей промышленности, перевозимой железнодорожным транспортом (по данным «Первого Независимого Рейтингового Агентства FIRA.RU» за январь-сентябрь 2009 г.), %		
Уголь	Уголь энергетический каменный	712	Добыча каменного угля, бурого угля и торфа	10,8
Кокс	Уголь для коксования	1 026	Добыча каменного угля, бурого угля и торфа	10,8
Нефтегрузы	Нефть добытая (включая конденсат)	6 633	Производство нефтепродуктов	17,9
Руда	Руда железная (товарная)	676	Добыча железных руд	16,3
Черные металлы	Чугун	7 764	Металлургическое производство	12,9
Лесные	Лесоматериалы круглые для выработки пиломатериалов	855	Обработка древесины и производство изделий из дерева и пробки, кроме мебели	-1
Строительные	Минстройматериалы	191	Производство цемента, извести и гипса	15,6
Хлебные	Мука	7 235	Производство продуктов мукомольно-крупяной промышленности, крахмалов и крахмалопродуктов	1,16

# Параметры реализации и показатели бюджетной эффективности государственных инвестиций в реализацию ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)»

**(при учете внешних основных эффектов в объеме 50 %)**

Объем государственных инвестиций, учтенных при расчете бюджетной эффективности

в прогнозных ценах, млрд. руб.

2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Всего
75,0	104,6	112,9	58,6	51,2	45,3	447,6

в ценах 2010 года, млрд. руб.

2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Всего
75,0	101,3	104,7	50,7	41,2	33,7	406,7

Чистый дисконтированный денежный поток бюджетной системы (ЧДДБС) Российской Федерации, формируемый при реализации «проектов развития»

(млрд. руб. в ценах 2010 г. для ставки дисконтирования 5 %)

