ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 19 марта 2019 г. № 466-р

МОСКВА

Утвердить прилагаемую долгосрочную программу развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года.

Председатель Правительства
Российской Федерации Д.Медведев

4028306

gost.e-ecolog.ru

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 19 марта 2019 г. № 466-р

ДОЛГОСРОЧНАЯ ПРОГРАММА

развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года

I. Необходимость разработки программы

Долгосрочная программа развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года (далее - Программа) разработана во исполнение поручения Президента Российской Федерации от 27 декабря 2013 г. № Пр-3086, решений межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта (протокол от 10 ноября 2014 г. № 8) с учетом методических рекомендаций по разработке долгосрочных программ развития открытых акционерных обществ и федеральных государственных унитарных предприятий (далее - методические рекомендации), директив Правительства Российской Федерации от 17 июля 2014 г. № 4955п-П13, от 31 октября 2014 г. № 7389п-П13, от 5 ноября 2014 г. № 7439п-П13, от 5 марта 2015 г. № 1346п-П13, от 16 апреля 2015 г. № 2303п-П13, от 3 марта 2016 г. № 1472п-П13 и от 28 июня 2016 г. № 4531п-П13, плана взаимодействия Экспертного совета при Правительстве Российской Федерации и открытого акционерного общества "Российские железные дороги" от 1 июня 2017 г. № 747, а также с учетом замечаний и предложений к Программе указанного Экспертного совета и совета потребителей по вопросам деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и его дочерних и зависимых обществ.

Программа направлена на реализацию задач, предусмотренных посланием Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации и Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской

Федерации на период до 2024 года", комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р, и основана на Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р, Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2011 г. № 2227-р, и Стратегии развития холдинга "Российские железные дороги" на период до 2030 года.

В рамках выполнения поручений Президента Российской Федерации предусмотрено увеличение провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей до 180 млн. тонн к 2024 году, а также подходов к портам Азово-Черноморского бассейна. Предусмотрены мероприятия по увеличению пропускной способности для обеспечения роста объемов транзитных перевозок контейнеров в 4 раза, а также сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом (в частности, с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации - до 7 дней). Будет обеспечено повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации посредством расширения и модернизации железнодорожной инфраструктуры, развития мультимодальности перевозок, расширения сети скоростных и высокоскоростных перевозок, а также увеличения вклада открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в рост внутреннего валового продукта страны.

Программа синхронизирована с положениями государственных программ Российской Федерации в соответствии с директивами Правительства Российской Федерации от 28 июня 2016 г. № 4531п-П13 и учитывает требования законодательства Российской Федерации в части обеспечения доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств и предоставляемых на них услуг на основе Федерального закона "О социальной защите инвалидов в Российской Федерации" и Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов пассажирских вагонов, вокзалов, поездов дальнего следования и предоставляемых услуг на вокзалах и в поездах

дальнего следования, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 6 ноября 2015 г. № 329 "Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов пассажирских вагонов, вокзалов, поездов дальнего следования и предоставляемых услуг на вокзалах и в поездах дальнего следования".

Программа основывается на внешних макроэкономических и регуляторных условиях, включая налоговые условия. В случае существенного изменения указанных условий, подтвержденного параметрами Министерства экономического развития Российской Федерации и Федеральной службы государственной статистики, предусматривается создание механизма, направленного на минимизацию возникающих рисков с закреплением в нормативно-правовой базе.

После утверждения Программы в установленном порядке будет обеспечено формирование плана по ее реализации и проведение аудиторской проверки достижения целевых ключевых показателей эффективности.

II. Основные параметры программы

Задачи Программы

К 2025 году предусмотрено решение следующих общекорпоративных задач:

получение необходимых финансовых ресурсов для решения задач, поставленных акционером, путем повышения финансово-экономической эффективности;

обеспечение перевозки предъявляемых грузов за счет развития комплексного обслуживания грузоотправителей и повышения качества грузовых перевозок;

повышение транспортной мобильности населения внутри и между агломерациями;

усиление взаимосвязи и взаимодействия открытого акционерного общества "Российские железные дороги" с организациями на внешнем рынке и развитие зарубежной деятельности, включая увеличение объема транзитных перевозок грузов и развитие контейнерных перевозок;

обеспечение пространственного развития страны, расширение сети высокоскоростных магистралей и развитие скоростного движения;

обновление парка подвижного состава, в том числе тягового, с учетом заключения с производителями контрактов жизненного цикла;

опережающее развитие инфраструктуры для обеспечения объемов перевозок, планируемых в перспективе, и повышение производственной эффективности;

обеспечение необходимого уровня безопасности движения и экологической безопасности;

развитие сети поставщиков;

обеспечение социальной стабильности и минимизация кадровых рисков;

переход на цифровую железную дорогу.

Программой предусматриваются следующие сценарии:

базовый сценарий основывается на прогнозе социально-экономического развития страны, включающем показатели, касающиеся внутреннего валового продукта и объемов промышленного производства, основанном на консервативном сценарии Министерства экономического развития Российской Федерации, и на прогнозах инфляции и роста цен в промышленности, предусмотренных базовым сценарием Министерства, поскольку они соответствуют прогнозной индексации тарифов на железнодорожные перевозки, которая зафиксирована только в базовом сценарии Министерства;

оптимистичный сценарий основывается на прогнозе социально-экономического развития страны, включающем показатели, касающиеся внутреннего валового продукта и объемов промышленного производства, основанном на базовом сценарии Министерства экономического развития Российской Федерации. Стоимостные индексы и индексация тарифов также основываются на базовом сценарии Министерства.

Основные условия реализации Программы

Программа предусматривает реализацию поставленных Президентом Российской Федерации задач по обеспечению развития экономики выше мировых темпов, увеличению внутреннего валового продукта на душу населения в полтора раза, а также по закреплению России в пятерке крупнейших экономик мира по паритету покупательной способности.

В настоящее время формируются решения в отношении ключевых государственных документов, определяющих дальнейшее развитие железнодорожного транспорта (Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года, Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2035 года и др.).

Программа основана на действующих нормативных правовых актах с сохранением статус-кво на рынке грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок до 2025 года, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и государственной программе Российской Федерации "Развитие транспортной системы", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы", и Национальном плане развития конкуренции в Российской Федерации на 2018 - 2020 годы, утвержденном Указом Президента Российской Федерации от 21 декабря 2017 г. № 618 "Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции", а также на иных нормативных документах и поручениях Правительства Российской Федерации.

Предложения открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по основным направлениям совершенствования нормативно-правовой базы железнодорожного транспорта приведены в приложении № 1.

Для расчета показателей Программы были использованы параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года, утвержденного Правительством Российской Федерации 22 ноября 2018 г. (протокол № 34, раздел II, пункт 2). Основным источником роста экономики является повышение производительности труда, а также увеличение инвестиций в несырьевой сектор экономики. При этом предусматривается рост внутреннего производства и увеличение перевозок сырья и продукции высокого передела. Макроэкономические показатели социально-экономического развития Российской Федерации приведены в приложении № 2.

Для расчета показателей Программы в сфере грузовых перевозок было предусмотрено принятие на период 2019 - 2025 года следующих тарифных решений:

установление ежегодного темпа роста тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования на уровне инфляции (средневзвешенного индекса потребительских цен за 4 года) минус 0,1 процентного пункта;

сохранение установленной в 2017 году дополнительной целевой надбавки в размере 2 процентов на выполнение капитального ремонта железнодорожной инфраструктуры;

установление на долгосрочный период дополнительной целевой надбавки на компенсацию расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства в виде дополнительной индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и услуги инфраструктуры для грузовых железнодорожных перевозок, к тарифам 2017 года в размере 1,44 процента на 2018 год и в размере 1,5 процента на период до 2025 года;

установление повышающего коэффициента к тарифам на перевозку экспортных грузов (за исключением нефтяных грузов и алюминия) на уровне 1,08;

установление коэффициента 1,06 на порожний пробег полувагонов с 1 января 2019 г.;

минимизация количества понижающих коэффициентов, установленных прейскурантом № 10-01 по отдельным видам грузов и (или) направлениям перевозок до 2025 года (в том числе с учетом изменения размера повышающего коэффициента к тарифам на перевозку экспортных грузов).

Кроме того, в указанной сфере деятельности предусмотрено:

сохранение действующей модели осуществления грузовых перевозок, в том числе интеграция перевозочной деятельности и инфраструктуры в рамках единого хозяйствующего субъекта открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (после утверждения целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" будет выполнено моделирование ее влияния на параметры Программы с выводом о необходимости корректировки);

развитие механизма государственно-частного партнерства на железнодорожном транспорте (включая использование концессий) в целях организации финансирования строительства новых линий с привлечением для этого средств государственных источников, инвестиций владельца инфраструктуры, заинтересованных грузовладельцев и иных лиц;

целесообразность проведения эксперимента по допуску локальных (частных) перевозчиков на сеть российских железных дорог определяется только после проведения комплексного аналитического моделирования условий функционирования железнодорожного транспорта, обеспечивающих максимальную эффективность для экономики России в целом, и проводится с учетом накопленного опыта работы собственных поездных формирований на сети российских железных дорог;

сохранение публичности договора перевозки и недискриминационного доступа к услугам инфраструктуры в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации.

Также необходимо совместно с федеральными органами исполнительной власти и участниками рынка обеспечить решение следующих вопросов:

обеспечение сбалансированности обязательств грузоотправителей и владельца инфраструктуры - перевозчика по приему грузов к перевозке при наличии ограничений пропускной способности;

обеспечение финансирования эксплуатации и модернизации малоинтенсивных линий (участков) сети российских железных дорог общего пользования, в том числе за счет средств выгодоприобретателей (государства, грузовладельцев и др.), в случае подтверждения экономической неэффективности эксплуатации этих участков открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" при действующих среднесетевых тарифах и с учетом результатов анализа влияния таких линий на грузооборот открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в зависимости от результатов анализа, а также подготовка механизма и нормативно-правовых условий для организации такого финансирования;

формирование и применение долгосрочных контрактов между грузоотправителями и перевозчиком с закреплением гарантированных объемов перевозки и взаимных обязательств сторон.

Для расчета показателей Программы в сфере пассажирских перевозок предусмотрено:

сохранение существующей модели рынка (после утверждения целевой модели рынка пассажирских железнодорожных перевозок в дальнем следовании на период до 2025 года и (или) принятие федерального закона об организации регулярных пассажирских железнодорожных перевозок и внесения изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" будет выполнено моделирование влияния целевой модели на параметры Программы с выводом о необходимости ее корректировки);

применение параметров индексации тарифов в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2017 г. № 2991-р;

обеспечение эффективной работы акционерного общества "Федеральная пассажирская компания" с учетом ежегодной субсидии в размере 8,5 млрд. рублей на возмещение потерь перевозчика в результате установления тарифов ниже экономически обоснованного уровня в регулируемом сегменте;

возможное установление в целях осуществления перевозок по вновь построенным (реконструированным) отдельным участкам железнодорожной инфраструктуры общего пользования для открытого акционерного общества "Российские железные дороги" инвестиционных тарифов, применяемых в отношении отдельных инфраструктурных проектов, в частности на Московском центральном кольце;

государственная поддержка пригородных пассажирских перевозок в регулируемом сегменте из бюджетов всех уровней в полном объеме.

Основными изменениями, внесенными в налоговое законодательство, влияющими на налоговую нагрузку открытого акционерного общества "Российские железные дороги", являются:

продление до 2030 года ставки налога на добавленную стоимость 0 процентов на пассажирские перевозки в пригородном сообщении и установление ставки налога на добавленную стоимость 0 процентов на пассажирские перевозки в дальнем следовании;

отмена начиная с 2019 года налога на движимое имущество (в 2018 году ставка - 1,1 процента). Налог на недвижимое имущество в отношении объектов железнодорожной инфраструктуры в течение всего периода реализации Программы предусмотрен в соответствии с законодательством Российской Федерации (в 2019 году - 1,3 процента, в 2020 году - 1,6 процента, в 2021 году - 2,2 процента);

фиксация тарифа страховых взносов на обязательное пенсионное страхование в размере 22 процентов с предельной величиной базы для обложения взносами и в размере 10 процентов сверх ее предельной величины на бессрочный период, а общего размера тарифов страховых взносов на все виды обязательного социального страхования на уровне 30 процентов;

повышение с 1 января 2019 г. основной ставки налога на добавленную стоимость с 18 до 20 процентов с сохранением всех действующих пониженных ставок по налогу на добавленную стоимость;

установление в соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации ставок акцизов на дизельное топливо (в 2017 году - 6800 рублей за тонну, в 2018 году: с 1 января 2018 г. - 7665 рублей за

тонну, с 1 июня 2018 г. - 5665 рублей за тонну, в 2019 году - 8541 рубль за тонну, в 2020 году - 8835 рублей за тонну, в 2021 году - 9188 рублей за тонну, с 2022 года - индексация ставок акцизов в меру инфляции). Эти изменения приведут к дополнительному росту затрат открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на топливо (за счет отклонения от прогнозируемого Министерством экономического развития Российской Федерации роста цен на нефтепродукты, которое не учитывает акцизную составляющую);

утрата начиная с 2019 года организациями - субъектами естественных монополий права на вычет налога на добавленную стоимость по товарам (работам, услугам), оплаченным за счет бюджетных инвестиций.

Также предполагается дальнейшее увеличение административной нагрузки, связанной с налогообложением международных групп компаний, в рамках реализации плана действий организации экономического сотрудничества и развития по борьбе с размыванием налоговой базы и выводом прибыли из-под налогообложения. Указанный план предусматривает в том числе установление обязанности международных групп компаний по подготовке и представлению в налоговые органы подробной пострановой отчетности, характеризующей деятельность группы в разрезе юрисдикций. Федеральным законом "О внесении изменений в часть первую Налогового кодекса Российской Федерации в связи с реализацией международного автоматического обмена информацией и документацией по международным группам компаний" правила организации экономического сотрудничества и развития имплементированы в налоговое законодательство Российской Федерации.

Помимо налоговых платежей открытое акционерное общество "Российские железные дороги" уплачивает обязательные неналоговые платежи (утилизационный сбор, экологический сбор, плата за предоставление сведений из Единого государственного реестра прав на недвижимое имущество и сделок с ним и др.). В 2017 году такие платежи составили 237 млн. рублей. Проводится работа по систематизации единых правил установления и взимания платежей.

Для расчета показателей Программы предусмотрены следующие дополнительные условия (допущения):

проведение переоценки основных средств открытого акционерного общества "Российские железные дороги", предусматривающей в 2021 году дифференцированный подход к учету основных средств. Предыдущие переоценки основных средств проводились по состоянию на 31 декабря 2011 г. и на 31 декабря 2016 г.;

сближение показателей отчетности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по российским стандартам бухгалтерского учета с финансовой отчетностью по международным стандартам финансовой отчетности за счет реклассификации затрат на проведение капитального ремонта пути на старогодных материалах и сплошной замены рельсов и металлических частей стрелочных переводов в период между капитальными ремонтами пути, сопровождаемой работами в объемах среднего ремонта пути, в инвестиционные затраты;

уплата дивидендов только по привилегированным акциям;

направление всей остающейся чистой прибыли на инвестиции в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р;

корректировка всех параметров Программы при изменении заложенного в Программе подхода к дивидендной политике в связи с сокращением собственных источников финансирования инвестиционной программы открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

Исходя из этих предпосылок в Программе сформировано долгосрочное целеполагание.

При этом принцип долгосрочного тарифного регулирования предполагает сохранение стабильной регуляторной среды и сохранение в открытом акционерном обществе "Российские железные дороги" эффектов от реализации инвестиционных и оптимизационных программ. В случае изменения внешних условий функционирования (в том числе акцизов, налогов) и соответствующего увеличения расходов по независящим от открытого акционерного общества "Российские железные дороги" причинам потребуется компенсация таких расходов, в том числе за счет установления целевых надбавок к тарифам, как это предусмотрено постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. № 643 "О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок".

III. Развитие открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по ключевым направлениям деятельности

1. Транспортно-логистические услуги

Прогноз объемов грузовых перевозок основывается на задачах, поставленных в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года", прогнозах ведомств, отражающих планируемые уровни развития грузообразующих отраслей и внешнеэкономических связей, а также на заявках крупнейших компаний-грузоотправителей с учетом результатов опросов клиентов на основе межотраслевого транспортного баланса.

Ключевые инициативы развития транспортно-логистических услуг предусматривают:

выстраивание долгосрочных отношений с клиентами, улучшение обратной связи с потребителями, повышение уровня их лояльности, в том числе на основе создания и внедрения автоматизированной системы управления взаимоотношениями с клиентами в области грузовых перевозок в открытом акционерном обществе "Российские железные дороги" и дочерних и зависимых обществах (далее - холдинг);

создание в холдинге автоматизированного ресурса ведения единого каталога услуг в области грузовых перевозок, обеспечивающего доступ потребителей ко всему спектру услуг, условий и параметров перевозки грузов;

развитие логистических возможностей для удовлетворения потребностей клиентов в комплексных услугах, в том числе в глобальных транспортных цепочках, логистический аутсорсинг промышленных предприятий (прорабатывается программа развития и модернизации грузовых дворов, которая оценивается в 27,4 млрд. рублей);

повышение предсказуемости доставки грузов путем совершенствования перевозок с согласованным временем отправления и прибытия, сокращение сроков доставки;

адаптацию транспортных продуктов и услуг к потребностям грузоотправителей и разработка новых продуктов и услуг;

стандартизацию качества услуг в области грузовых перевозок с установлением параметров доступности, своевременности и надежности перевозки, сохранности груза, спектра логистических и терминально-складских услуг, скорости доставки;

развитие проекта "РЖД Экспресс" по перевозке мелких и средних партий грузов;

развитие технологии контрейлерных перевозок;

проведение анализа (совместно с федеральными органами исполнительной власти и участниками рынка) и инициирование при наличии экономической целесообразности поэтапного прекращения государственного тарифного регулирования в отдельных конкурентных сегментах рынка транспортных услуг (в том числе при перевозке грузов в контейнерах (контрейлерах), светлых нефтепродуктов, рыбы, рыбопродуктов и др.);

проработку возможности (нормативно-правовых условий) формирования долгосрочной системы взаимодействия холдинга с отдельными грузоотправителями, в том числе с увязкой гарантированной грузовой базы и инфраструктурных, организационно-технических мероприятий, обеспечивающих потребности указанных грузовладельцев в транспортной услуге;

совершенствование внутрихолдингового взаимодействия для повышения эффективности работы транспортно-логистических дочерних обществ и подразделений (GEFCO SA, акционерное общество "РЖД Логистика", акционерное общество "Федеральная грузовая компания", центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом и др.);

организацию мультиагентного взаимодействия всех участников перевозочного процесса на основе электронного документооборота (в том числе с федеральными органами исполнительной власти, а также при международных мультимодальных перевозках грузов).

Помимо этого, комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р, предусмотрена реализация проекта "Формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров". Эту задачу предполагается реализовывать за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников по результатам разработки организационно-правовой и финансовой схемы. В инвестиционной программе открытого акционерного общества "Российские железные дороги" указанный проект предусмотрен в отдельном блоке мероприятий, планируемых к реализации за счет средств сторонних инвесторов.

В условиях заложенных в Программу макроэкономических трендов прирост погрузки до 2025 года по базовому сценарию составит 18 процентов, грузооборота - 21 процент, а по оптимистичному сценарию 30 процентов и 37 процентов соответственно.

Прогнозные объемы погрузки и грузооборота открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по базовому сценарию приведены в приложении № 3.

Прогнозные объемы погрузки и грузооборота открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по оптимистичному сценарию приведены в приложении № 4.

2. Пассажирские перевозки

Открытое акционерное общество "Российские железные дороги" намерено полностью сохранить объемы социально значимых перевозок (в том числе за счет реализации инициатив на дальневосточных направлениях).

Ключевые инициативы развития пассажирского комплекса в дальнем следовании предусматривают:

формирование оптимальной маршрутной сети и расписания поездов;

развитие скоростного движения поездами "Ласточка", "Стриж" и поездами с 2-этажными вагонами;

предоставление высококачественного продуктового предложения;

цифровизацию клиентских сервисов и бизнес-процессов;

предоставление инновационного продукта в поезде;

повышение качества обслуживания;

внедрение лучших мировых практик в развитии мультимодальности.

Ключевые инициативы развития пассажирского комплекса в пригородном сообщении предусматривают:

интеграцию пригородного сообщения с городской транспортной средой агломераций;

обеспечение долгосрочности взаимных обязательств всех участников пригородного сообщения в рамках тарифной и бюджетной политики субъектов Российской Федерации;

принятие регуляторных решений, направленных на развитие пригородных пассажирских перевозок в равных конкурентных условиях с другими видами транспорта;

развитие мультимодального сообщения (с возможностью построения комплексных маршрутов нескольких видов транспорта), комплексное развитие автобусных перевозок в холдинге;

определение механизмов экономического стимулирования обновления подвижного состава и объектов транспортной инфраструктуры;

внедрение стандартов пригородного сообщения, определяющих доступность, качество и безопасность перевозки пассажиров;

развитие Московского железнодорожного узла;

проведение работы по сокращению межпоездного интервала движения пассажирских поездов на отдельных направлениях, в том числе на Московском центральном кольце. Конкретные целевые показатели будут определяться в установленном порядке при формировании отдельных инвестиционных проектов.

По результатам принятых решений федеральными органами исполнительной власти возможно уточнение Программы в части организационно-правовой модели пригородного комплекса, имущественной принадлежности основных средств, инвестиционной программы, периметра консолидации и управления дочерними и зависимыми компаниями.

Ключевые инициативы развития вокзалов предусматривают:

формирование многофункциональных интермодальных хабов и транспортно-пересадочных узлов, интегрированных с современной городской средой и инфраструктурным окружением;

оптимизацию использования площадей зданий железнодорожных вокзалов (в том числе за счет синергии и кооперации с автовокзалами).

В рамках обеспечения доступности объектов и услуг железнодорожного транспорта для пассажиров из числа инвалидов планируется:

внедрение стандартов обслуживания маломобильных пассажиров;

оказание ситуационной помощи пассажирам с нарушениями функций опорно-двигательного аппарата, слуха и зрения;

обеспечение доступности пассажирской инфраструктуры и подвижного состава.

Указанные инициативы позволят к 2025 году увеличить долю доступных для инвалидов:

вокзалов пассажирообразующих станций с 10 до 43 процентов;

вагонов для перевозки инвалидов в поездах дальнего следования (штабных) от 60 до 85 процентов;

пригородных пассажирских поездов от 10 до 25 процентов;

высокоскоростных пассажирских поездов до 100 процентов.

Рост пассажирооборота достигается за счет увеличения объема приобретения новых пассажирских вагонов до уровня 600 вагонов в год (в среднем), расширения маркетинговых инициатив, дальнейшего развития Центрального транспортного узла, роста доходов и соответственно мобильности населения. Отправление пассажиров в 2025 году достигнет 1307,4 млн. пассажиров, пассажирооборот - 152,4 млрд. пассажиро-километров со среднегодовым приростом около 2,6 процента в год по базовому сценарию (1419,1 млн. пассажиров, 155,3 млрд. пассажиро-километров со среднегодовым приростом около 2,9 процента в год - по оптимистичному сценарию).

К 2025 году доля железнодорожных пассажирских перевозок в общем объеме перевозок пассажиров в Российской Федерации будет сохраняться на уровне 26 - 28 процентов.

Прогнозные показатели работы пассажирского комплекса до 2025 года по базовому сценарию приведены в приложении № 5.

Прогнозные показатели работы пассажирского комплекса до 2025 года по оптимистичному сценарию приведены в приложении № 6.

3. Зарубежная деятельность

Открытое акционерное общество "Российские железные дороги" планирует продолжать развитие зарубежного бизнеса в том числе за счет расширения географии присутствия, а также за счет продвижения "экспортного портфеля" холдинга, формируемого по следующим направлениям:

комплексные проекты по финансированию, проектированию, строительству (реконструкции) и последующей эксплуатации железных дорог;

консалтинг (разработка концепций, стратегий, программ перспективного развития железнодорожной отрасли, технико-экономических обоснований, бизнес-планов);

управление железнодорожными комплексами;

поставка железнодорожной техники, оборудования и материалов;

предоставление комплексных транспортно-логистических услуг (создание совместных операторов, приобретение долей в национальных логистических компаниях);

развитие сети международных маршрутов пассажирских перевозок, а также оценка возможности создания совместных операторов в пассажирском сегменте (в том числе с целью выхода на либерализованный европейский рынок в рамках 4-го Железнодорожного пакета законодательных инициатив Европейского союза);

транзитные перевозки грузов по основным международным направлениям;

услуги по обучению и повышению квалификации персонала;

разработка IT-сервисов, создание облачных приложений и цифровых стратегий;

формирование финансовых решений в целях реализации зарубежных проектов.

Для реализации указанных направлений потребуется проведение ряда внутрикорпоративных мероприятий и внедрение новых бизнес-процессов и алгоритмов, одним из которых является приобретение компетенций в сфере международного инжиниринга и транспортного строительства посредством сделок слияния и поглощения.

Кроме того, с учетом мировых тенденций в сфере рынка транспортных услуг в части реализации инфраструктурных проектов должна быть выстроена система по работе с механизмами проектного финансирования на зарубежных рынках транспортных услуг и строительства, а также интенсифицировано сотрудничество с международными финансовыми организациями (НБР, ЕБРР и др.) и структурами, поддерживающими развитие экспортных услуг (акционерное общество "Российский экспортный центр" и др.)

Ключевые инициативы развития зарубежной деятельности предусматривают:

обеспечение организационных мероприятий;

внедрение новых бизнес-процессов и алгоритмов для работы на зарубежных рынках;

разработку пакетных решений по организации финансирования.

Холдинг планирует динамично развивать свою деятельность за рубежом, повышая тем самым конкурентоспособность на международных рынках транспортных услуг и строительства и увеличивая совокупные доходы.

Прогнозные показатели развития зарубежного бизнеса холдинга приведены в приложении № 7.

При продолжающемся развитии евро-азиатских транспортных связей будет обеспечено максимальное использование инфраструктуры российских железных дорог.

На новый уровень взаимодействия выйдут двусторонние отношения с зарубежными партнерами и расширится многостороннее сотрудничество в рамках международных организаций и объединений.

4. Интегрированная сеть высокоскоростного и скоростного сообщения

В основу реализации программы организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации заложен принцип создания интегрированной сети высокоскоростного сообщения с учетом специализации железнодорожной инфраструктуры, обеспечивающей максимальный экономический эффект от ее эксплуатации для всех заинтересованных участников. Пассажиры при этом получают оптимальное соотношение скорости, комфорта и стоимости проезда, грузоотправители и грузополучатели - высокую скорость и надежность доставки.

Создание технологически связной сети высокоскоростного и скоростного сообщения, организация сервиса, безопасности и управления, основанных на современных цифровых технологиях, строительство транспортно-пересадочных узлов, организация тактового движения поездов и применение нового подвижного состава обеспечивают синергетический эффект от реализации отдельных проектов, обусловленный ускоренным развитием территорий, повышением транспортной доступности регионов, мобильности населения и развитием высокотехнологичного производства.

Основными задачами, сопутствующими мероприятиям по созданию интегрированной сети высокоскоростного и скоростного сообщения, являются:

создание нового уровня сервиса для пассажиров, находящихся на борту поезда, на территории транспортно-пересадочных узлов, и для пассажиров, удаленно обращающихся к услугам пассажирского комплекса открытого акционерного общества "Российские железные дороги", за счет нового подвижного состава, цифровых решений, учета индивидуальных

потребностей клиентов, сбалансированной системы классов обслуживания и оптимальной инфраструктуры;

создание линейки российского подвижного состава грузовых и пассажирских модификаций для скоростей движения от 200 до 400 километров в час (в том числе с изменяемой шириной колеи и применением автономных источников питания), обеспечивающих новый уровень комфорта и сервиса для пассажиров (полнофункциональное индивидуальное пространство, информационно-технические решения и системы связи и др.);

создание общегосударственной системы нормативной, технической и правовой документации в области высокоскоростного движения в Российской Федерации;

создание технологий, инфраструктуры и оборудования, необходимых для эксплуатации и ремонта высокоскоростного и скоростного подвижного состава и инфраструктуры высокоскоростных магистралей;

строительство сети современных транспортно-пересадочных узлов и реализация проектов комплексного развития территорий, прилегающих к инфраструктуре высокоскоростного и скоростного сообщения;

создание на базе российских образовательных, научно-исследовательских и проектных организаций научно-образовательной базы, необходимой для проведения научных исследований и подготовки специалистов для высокоскоростного сообщения;

создание национальной системы управления и обеспечения безопасности движения поездов на высокоскоростных железнодорожных магистралях.

Перечень скоростных и высокоскоростных линий сформирован на основании следующих принципов:

расположение в створе перспективного высокоскоростного железнодорожного трансконтинентального коридора "Евразия";

соотношение социально-экономических эффектов от реализации проектов создания высокоскоростных и скоростных линий и капитальных затрат на их реализацию;

улучшение транспортной доступности регионов России.

Приоритетными являются следующие линии, составляющие потенциальный высокоскоростной железнодорожный трансконтинентальный коридор "Евразия":

Железнодорожный - Владимир - Гороховец с организацией движения от г. Москвы до г. Нижний Новгород (решение о начале реализации

проекта строительства указанной линии будет принято по итогам его одобрения с учетом поручения Президента Российской Федерации от 24 октября 2018 г. № Пр-1949 и распоряжения Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р) как первая часть магистрали Москва - Казань (в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры);

Казань - Екатеринбург;

Екатеринбург - Челябинск;

Москва - Красное.

Актуальными являются линии, обеспечивающие агломерационные социально-экономические эффекты, улучшающие транспортную доступность крупнейших макрорегионов России (Москва - Санкт-Петербург, Москва - Ростов-на-Дону - Краснодар - Адлер (с продлением маршрута до Республики Крым), Москва - Орел - Курск - Белгород Москва - Тула - Воронеж, Новосибирск - Барнаул, Москва - Ярославль).

При этом для каждой из указанных линий должны быть разработаны организационно-правовая и финансовая модели, а также проектная документация.

При реализации программы организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации прогнозируется эффект региональной экспансии скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения за счет значительного увеличения протяженности линий и создание в итоге единого опорного каркаса высокоскоростной железнодорожной сети в России.

5. Повышение производственной эффективности

Железнодорожные перевозки и инфраструктура

Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования представляет собой технологический комплекс, включающий железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением, а также иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование.

Достижение целевых показателей Программы предусматривается за счет осуществления приоритетных инвестиционных проектов (в том числе

по поручениям Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации) и реализации комплексных инициатив, позволяющих обеспечить внедрение технологических решений, увязанных с планами развития инфраструктуры и обновления подвижного состава, а также мероприятий по достижению целевых показателей ориентированности на клиентов по срокам и скорости доставки грузов.

Ключевые инициативы развития железнодорожных перевозок и инфраструктуры предусматривают:

развитие на сети железных дорог открытого акционерного общества "Российские железные дороги" полигонных принципов управления перевозочным процессом;

разделение и специализацию инфраструктуры для движения преимущественно пассажирских и грузовых поездов;

повышение эффективности деятельности на малоинтенсивных железнодорожных линиях;

повышение эффективности перевозочного процесса за счет повышения качественных показателей использования подвижного состава;

развитие сортировочных станций;

совершенствование управления парком грузовых вагонов на сети железных дорог;

повышение эффективности использования парка магистральных и маневровых локомотивов и локомотивных бригад;

обновление железнодорожного пути с применением новых технологий, равноресурсных элементов и конструкций, обеспечивающих снижение стоимости жизненного цикла содержания инфраструктуры;

установление гарантийных участков безопасного проследования грузовых поездов увеличенной протяженности;

формирование полигонной модели работы путевых машин и диагностических комплексов;

снятие барьерных ограничений в энергетическом комплексе;

подготовку объектов инфраструктуры для обеспечения пропуска тяжеловесных поездов;

совершенствование системы планирования и предоставления "окон" для проведения ремонта и содержания объектов инфраструктуры;

совершенствование систем построения плана формирования поездов, а также планирования и управления пропуском поездов;

использование природного газа в качестве моторного топлива, поэтапное развитие эксплуатации газомоторных локомотивов

(газотурбовозов, маневровых газотепловозов), синхронизированное с проведением работ по совершенствованию конструкции и повышению экономичности освоения производства на локомотивостроительных заводах при создании современных пунктов экипировки и механизма заправки сжиженным природным газом.

Опережающее развитие инфраструктуры

Формирование инвестиционной программы открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (далее - инвестиционная программа) как составной части Программы производится (совместно с отраслевыми институтами, Институтом народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук, Советом по изучению производительных сил) с учетом разработки прогноза оптимального обеспечения транспортно-экономического баланса или межрегионального межотраслевого баланса грузовых перевозок.

Рост объема грузовых перевозок значительно увеличивает загрузку мощностей железнодорожной инфраструктуры и протяженность участков, имеющих инфраструктурные ограничения в пропускной способности железных дорог. По состоянию на 1 января 2018 г. протяженность таких участков на сети железных дорог открытого акционерного общества "Российские железные дороги" составила 8,2 тыс. километров. Без реализации мероприятий по развитию пропускной способности инфраструктуры к 2025 году этот показатель увеличится до 20 - 23,5 тыс. километров.

При формировании инвестиционной программы используются следующие принципы:

проекты, которые окупаются в течение 10 - 15 лет, финансируются за счет собственного денежного потока (в том числе амортизационных отчислений), а также за счет заемных средств в пределах допустимого уровня долговой нагрузки;

проекты с более длительным сроком окупаемости (15 - 30 лет) финансируются с помощью долгосрочных финансовых инструментов;

по проектам, экономически не эффективным для открытого акционерного общества "Российские железные дороги", финансирование предусмотрено в том числе за счет средств бюджетных источников (в том числе средств акционера, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований), так как в результате их реализации будут достигнуты положительные показатели бюджетной эффективности и

обеспечен прирост поступлений в бюджетную систему Российской Федерации.

В целом реализация инвестиционной программы станет драйвером роста экономики Российской Федерации, позволит открытому акционерному обществу "Российские железные дороги" обеспечить прогнозные показатели технологической и экономической эффективности, темпы роста производительности труда и снижения себестоимости перевозок.

Одним из основных приоритетов реализации инвестиционной программы до 2025 года является выполнение целевых задач комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, а также Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года".

Кроме того, предусмотрены мероприятия по увеличению провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей до 180 млн. тонн к 2024 г. При этом по итогам 2025 года будут обеспечены перевозки в восточном направлении в размере 210 млн. тонн. Также будут реализованы мероприятия по увеличению провозной способности железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна. Кроме того, инвестиционной программой предусмотрены мероприятия по увеличению пропускной способности железнодорожной инфраструктуры для обеспечения роста объемов транзитных перевозок контейнеров в 4 раза, включая сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до 7 дней.

Средства на развитие инфраструктуры контейнерных перевозок предполагается также получить за счет продажи публичного акционерного общества "ТрансКонтейнер".

Увеличению экспортного потенциала страны способствует опережающее развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада и Юга России, а также Дальнего Востока. Реализация проекта "Северный широтный ход" позволит расширить протяженность железнодорожной сети и оптимизировать прогнозные грузо- и пассажиропотоки.

В рамках развития пассажирской инфраструктуры планируется создание высокоскоростной магистрали на участке Москва - Гороховец с организацией движения до г. Нижний Новгород в качестве 1-го этапа строительства высокоскоростной магистрали Москва - Казань

в перспективе до 2025 года, а также специализированного пассажирского хода на направлении Центр - Юг для организации движения пассажирских поездов из г. Москвы в г. Адлер за 16 часов.

В рамках проекта развития Центрального транспортного узла будут реализованы проекты развития диаметральных маршрутов, в том числе Московский центральный диаметр - 1 (Одинцово - Лобня) и Московский центральный диаметр - 2 (Нахабино - Подольск), организовано движение поездов по Московскому центральному кольцу с 4-минутным интервалом, завершены проекты развития Горьковского, Ярославского, Смоленского и Киевского направлений, интегрированы остановочные пункты радиальных направлений с Московским центральным кольцом (Рижское, Ярославское и Павелецкое направления), а также обеспечено строительство новых остановочных пунктов на Киевском, Курском и Октябрьском направлениях.

Кроме того, в соответствии с решениями, принятыми на совещании у Председателя Правительства Российской Федерации 29 октября 2018 г. (протокол № ДМ-П9-56-пр), рассматривается вопрос о дополнительном финансировании мероприятий по развитию Центрального транспортного узла в 2022 - 2024 годах в размере до 120 млрд. рублей за счет средств федерального бюджета. В случае подтверждения выделения указанных средств, параметры инвестиционного проекта инвестиционной программы будут увеличены на соответствующую сумму.

Инвестиционной программой предусмотрено полное обновление тягового подвижного состава российского производства, а также приобретение скоростных пассажирских поездов в соответствии с оптимальным балансом парка.

Предусмотрены мероприятия по обновлению инфраструктуры в целях обеспечения готовности к росту объемов перевозок грузов в долгосрочной перспективе выше 4 процентов в год и увеличения пропускной способности сети железных дорог открытого акционерного общества "Российские железные дороги" за счет устранения инфраструктурных ограничений и барьерных участков, а также минимизации рисков их возникновения в будущем.

Общий размер инвестиционных затрат открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в 2019 - 2025 годах по базовому сценарию составляет 4671,4 млрд. рублей. В рамках формирования инвестиционной программы дополнительно проанализированы проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры, которые потенциально могут реализоваться в этот период частично за счет средств других

инвесторов, которые выражают свою заинтересованность во вложении средств в железнодорожные проекты. Запланированный объем указанных инвестиций оценивается в размере 3986,7 млрд. рублей. Общий объем финансирования инвестиционной программы до 2025 года с учетом средств прочих инвесторов оценивается в 8658,1 млрд. рублей.

Общий размер инвестиционных затрат открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в 2019 - 2025 годах по оптимистичному сценарию составляет 5786,5 млрд. рублей, а с учетом средств прочих инвесторов - 9773,3 млрд. рублей.

В целях повышения эффективности реализации инвестиционной программы в 2019 - 2025 годах планируется внедрение современных инновационных технологий, в том числе технологий информационного моделирования при проектировании и строительстве объектов инфраструктуры, которые позволят повысить качество и точность разрабатываемой проектной документации.

В настоящее время определены пилотные проекты развития железнодорожной инфраструктуры, проектирование которых обеспечивается с применением методов цифрового моделирования.

Кроме того, продолжается разработка единой информационной системы управления строительным комплексом в целях формирования общей информационной среды для взаимодействия всех участников процесса строительства и создания инструментов для эффективного применения принципов проектного управления и управления рисками. В основу указанной системы будут заложены типовые процессы этапов производственного цикла реализации объектов строительства, единая методология и технология управления.

Инвестиционная программа открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на период 2019 - 2025 годов по базовому сценарию приведена в приложении № 8.

Инвестиционная программа открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на период 2019 - 2025 годов по оптимистичному сценарию приведена в приложении № 9.

Проекты инвестиционной программы, направленные на опережающее развитие Дальнего Востока

В соответствии с подпунктом "е" пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам Восточного экономического форума от 17 сентября 2015 г. № Пр-1891 об обеспечении приоритетного

характера финансирования задач социально-экономического развития Дальнего Востока в рамках компаний с государственным участием, в том числе при реализации их инвестиционных программ, открытое акционерное общество "Российские железные дороги" реализует на территории Дальневосточного федерального округа ряд комплексных инвестиционных проектов, касающихся развития железнодорожной инфраструктуры.

В 2019 - 2025 годах предусматривается реализация:

в рамках проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей" - мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры в целях освоения к 2020 году перспективного прироста грузопотока с основных месторождений Восточного полигона в размере до 66,8 млн. тонн дополнительно к уровню 2012 года в направлении портов и пограничных переходов Дальнего Востока;

в рамках проектов "Модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (II этап)" и "Увеличение пропускной способности участка Артышта - Междуреченск - Тайшет" - мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для освоения прогнозируемого объема грузов до 2025 года, в том числе по созданию провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в размере 180 млн. тонн к 2024 году (к концу 2025 года объем перевозок грузов в восточном направлении составит 210 млн. тонн);

в рамках проекта "Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в том числе "Транссиб за 7 суток" - обеспечение пропускной и провозной способности инфраструктуры, необходимой для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в том числе для сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до 7 дней к 2024 году.

Также предусматривается реализация мероприятий по развитию и обновлению железнодорожной инфраструктуры на территории Дальневосточного федерального округа, в том числе продолжится модернизация железнодорожной инфраструктуры острова Сахалин

(переключение на колею 1520 миллиметров), планируется строительство вторых и удлинение станционных путей, развитие железнодорожных узлов и пограничных станций, строительство и реконструкция искусственных сооружений, а также реконструкция железнодорожного пути.

По состоянию на 25 сентября 2018 г. на территории Дальневосточного федерального округа расположено 29 объектов социальной инфраструктуры открытого акционерного общества "Российские железные дороги". Из них к 2025 году предполагается сохранить 19 объектов в составе комплекса объектов социальной инфраструктуры. Планируемые инвестиционные затраты на 2019 - 2025 годы в отношении объектов социальной сферы, расположенных на территории Дальневосточного федерального округа, составят более 1,84 млрд. рублей.

Объем инвестиций в объекты здравоохранения, расположенные на территории Дальневосточного федерального округа, на 2019 - 2025 годы составит 364 млн. рублей. При этом предусматривается передача негосударственного учреждения здравоохранения "Узловая больница на станции Юктали открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в муниципальную собственность Амурской области в связи с экономической нецелесообразностью дальнейшей деятельности в составе комплекса здравоохранения указанного акционерного общества. Кроме того, учитывая использование негосударственного учреждения здравоохранения "Узловая больница на станции Февральск открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в рамках медицинского обеспечения безопасности движения поездов, для сохранения обеспечения эффективной деятельности указанного объекта здравоохранения необходимо предусмотреть ежегодное финансирование учреждения в размере 34,7 млн. рублей.

Развитие сети поставщиков

Реализация инвестиционной программы в прогнозируемых объемах требует развития соответствующих отраслей национальной экономики.

Рост грузооборота к 2025 году потребует увеличения закупки всех видов топлива по базовому сценарию более чем на 14 процентов (к уровню 2018 года) и объема потребления электроэнергии почти на 13 процентов, а по оптимистичному сценарию - на 30 процентов и 22 процента соответственно.

Аналогичным образом реализация перспективных проектов развития пропускных способностей сети железных дорог открытого акционерного общества "Российские железные дороги", а также проектов оздоровления железнодорожного пути приведет к росту потребности в закупке материалов верхнего строения пути, включая рельсовый прокат, и щебня более чем на 20 процентов.

При этом в рамках выполнения Программы будут устанавливаться перспективные требования к закупаемой продукции, методам обеспечения и контроля ее качества со стороны производителя и открытого акционерного общества "Российские железные дороги". За счет этого поставщики указанного акционерного общества из различных отраслей промышленности получат импульс к развитию передовых технологий и внедрению их в изготовление продукции железнодорожного назначения.

Открытое акционерное общество "Российские железные дороги" продолжит системную работу по совершенствованию закупочной деятельности и переходу на долгосрочный заказ. Уже сегодня ведется работа по заключению контрактов по новым принципам. Они будут учитывать обязательное условие по соблюдению контрагентами параметров роста производительности труда, ограничению размера индексации ростом железнодорожных тарифов. Особое внимание уделяется качественному и обоснованному планированию объемов закупки для включения в контракты.

При этом будет обеспечиваться компромисс с поставщиками-грузоотправителями при определении закупочных цен. Важно, чтобы в условиях, когда поставщики повышают цены, ориентируясь на внешнюю (экспортную) ценовую конъюнктуру, а открытое акционерное общество "Российские железные дороги" планирует в бюджете расходы, основываясь на более консервативных прогнозах цен в промышленности, формируемых Министерством экономического развития Российской Федерации, работа этого акционерного общества по оптимизации была результативной.

Сформированные параметры являются ориентиром для планов и стратегий развития отраслей и крупных промышленных компаний-производителей с их закреплением на уровне федеральных органов исполнительной власти.

Перечень закупаемой (потребляемой) продукции открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" и его дочерними обществами до 2025 года приведен в приложении № 10.

Безопасность движения

Стратегической целью открытого акционерного общества "Российские железные дороги" является достижение уровня безопасности движения, соответствующего статусу холдинга, занимающего лидирующую позицию среди железных дорог мира в части безопасности предоставляемых услуг инфраструктуры, безопасности и надежности всех процессов.

Достижение этой цели означает формирование качественно нового образа холдинга к середине следующего десятилетия.

В целях перехода к более высокому уровню развития в отношениях с государством, обществом, партнерами и работниками холдинга в области безопасности движения определены следующие цели:

обеспечение сохранности жизни и здоровья людей;

обеспечение заданного уровня безопасности движения, соответствующего международным и национальным требованиям;

обеспечение сохранности грузов, подвижного состава, объектов инфраструктуры;

минимизация последствий от транспортных происшествий.

Цель открытого акционерного общества "Российские железные дороги" достигается реализацией следующих задач:

реализация системы допуска к инфраструктуре открытого акционерного общества "Российские железные дороги";

приведение инфраструктуры открытого акционерного общества "Российские железные дороги" к требованиям правил технической эксплуатации;

управление рисками в области обеспечения безопасности движения;

развитие культуры безопасности движения в холдинге.

Основными направлениями совершенствования системы управления безопасностью движения являются:

координация взаимодействия между всеми функциональными филиалами, их структурными подразделениями и дочерними обществами, участвующими в перевозочном процессе, на основе единых подходов к управлению процессами, связанными с безопасностью движения;

реализация подходов и требований, гармонизированных с международными стандартами;

поддержание позитивного уровня культуры безопасности движения через осознание работниками холдинга важности и социальной ответственности при выполнении работ, влияющих на безопасность

движения, с синхронной интеграцией обязательных и неукоснительных правил поведения во все производственные процессы;

совершенствование нормативной базы.

Критерием успешной деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в области безопасности движения и надежности перевозочного процесса должно стать выполнение целевых показателей, основанное на принципе достижения целевого состояния каждым филиалом и дочерним обществом открытого акционерного общества "Российские железные дороги" при повышении эффективности профилактической деятельности.

6. Комплексное повышение эффективности деятельности

До 2025 года основными факторами роста расходов по перевозочным видам деятельности являются рост объемов перевозок, изменение прогнозных цен (по данным Министерства экономического развития Российской Федерации) с учетом экспертных оценок и изменения в законодательстве. Кроме того, учтен дифференцированный подход к проведению переоценки основных средств в 2021 году, а также реклассификация затрат на проведение капитального ремонта пути в инвестиционную программу.

Оптимизация операционных расходов

В открытом акционерном обществе "Российские железные дороги" в части текущей и инвестиционной деятельности за счет более эффективного использования ресурсов реализуется комплексная программа мероприятий, направленная на повышение эффективности деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги", в том числе за счет оптимизации расходов.

Программа формируется с учетом результатов анализа деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на фоне ведущих зарубежных компаний-аналогов и конкурентов по основным видам деятельности, результатов анализа лучших российских и зарубежных практик, результатов анализа технологических аспектов, управленческих практик, анализа возможной оптимизации по следующим направлениям:

повышение производительности труда;

улучшение качественных показателей использования подвижного состава;

внедрение ресурсосберегающих технологий;

совершенствование закупочных процедур и работы с поставщиками по сдерживанию цен. При этом будут подготовлены предложения для направления в Федеральную антимонопольную службу об оказании содействия в сдерживании роста цен на продукцию поставщиков для нужд открытого акционерного общества "Российские железные дороги";

снижение удельного потребления электроэнергии и топлива на тягу поездов;

организация полигонных технологий;

оптимизация активов, в том числе за счет реализации непрофильных активов;

пересмотр действующих норм и нормативов с учетом использования новейших на сегодняшний день материалов, технических средств и технологий перевозочного процесса и системы проведения ремонтно-путевых работ;

совершенствование технологий и внедрение инноваций, в том числе за счет совершенствования нормативов содержания в рамках классификации железнодорожных линий, специализации грузовых и пассажирских ходов, внедрения новых технических средств и оборудования, совершенствования технологии перевозок, повышения эффективности малоинтенсивных линий и др.

Основным приоритетом программы является организация непрерывного процесса повышения операционной эффективности и оптимизации расходов, включающего целостность и комплексность всех ключевых аспектов деятельности.

Программа выполняется за счет изменений бизнес-процессов, технологий, внедрения новой техники и программного обеспечения, пересмотра внутренней и внешней нормативной базы, совместной работы с поставщиками и подрядчиками в области оптимизации закупок и сдерживания ценового давления.

Реализация мер по повышению эффективности позволит снизить себестоимость железнодорожных перевозок в 2025 году к уровню 2018 года в базовом и оптимистичном сценариях соответственно на 13 процентов и 18 процентов (в ценах 2018 года). Программа по оптимизации расходов составит 1 трлн. рублей.

Финансовая модель

Прогнозная финансовая модель Программы, построенная с перспективой до 2025 года, учитывает:

формирование дивидендной политики, предусматривающей уплату дивидендов только по привилегированным акциям и направление всей остающейся чистой прибыли на инвестиции в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года;

процентную ставку по привлечению заемных средств, составляющую не более 8,5 процента (по оптимистичному сценарию);

учет (в целях сближения российских и международных стандартов бухгалтерского учета) начиная с 2019 года капитализации капитального ремонта пути (в среднем 35 млрд. рублей ежегодно);

реализацию сценария наращивания долговой нагрузки при наличии дополнительных источников капитала (государство, инфраструктурные фонды, международные рынки), сохранении доли валютных заимствований пропорционально наращиванию кредитного портфеля, формировании программы заимствований исходя из прогнозной емкости локальных и зарубежных рынков.

Для реализации Программы требуется дополнительная емкость рынка капитала с участием государственных институтов (государственная корпорация развития "ВЭБ.РФ", Фонд национального благосостояния) и инфраструктурных фондов в объеме от 100 млрд. рублей в год на условиях действующих инфляционных бумаг (срок 30 лет и более, ставка индекса потребительских цен плюс 1 процент).

Реализация программы заимствований возможна на открытых рынках международного капитала для обеспечения возможности хеджирования валютных рисков исходя из полученного объема валютной выручки.

В условиях ограниченности источников капитала в целях снижения рисков рефинансирования в пик прохождения инвестиционной программы новые заимствования должны быть долгосрочными (8 лет плюс).

Предусмотрено погашение реструктурированной дебиторской задолженности Федерального агентства железнодорожного транспорта, составляющей 28,6 млрд. рублей, за оказание услуг инфраструктуры в пригородном сообщении и погашение задолженности за 2019 - 2021 годы с учетом бюджетных ассигнований, предусмотренных в Федеральном

законе "О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов".

Отраженные в финансовой модели Программы и планируемые к достижению результаты обеспечат положительный вектор развития холдинга и в постпрогнозный период.

В рамках реализации мероприятий, предусмотренных Программой, будет обеспечена положительная динамика всех основных финансово-экономических показателей деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги". Рентабельность по EBITDA вырастет по базовому сценарию на 8,5 процентного пункта (до 29,7 процента), по оптимистичному - на 12,1 процентного пункта (до 33,3 процента).

Основные финансовые показатели деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на период до 2025 года по базовому сценарию приведены в приложении № 11.

Основные финансовые показатели деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на период до 2025 года по оптимистичному сценарию приведены в приложении № 12.

Основные финансовые показатели деятельности холдинга на период до 2025 года по базовому сценарию приведены в приложении № 13.

Основные финансовые показатели деятельности холдинга на период до 2025 года по оптимистичному сценарию приведены в приложении № 14.

7. Инновационное и технологическое развитие

В соответствии со Стратегией научно-технологического развития холдинга на период до 2025 года и на перспективу до 2030 года основными направлениями инновационного развития холдинга определены:

развитие транспортно-логистических систем в едином транспортном пространстве на основе ориентированности на клиентов;

создание и внедрение динамических систем управления перевозочным процессом с использованием искусственного интеллекта;

внедрение инновационных систем автоматизации и механизации станционных процессов ("интеллектуальная станция");

разработка и внедрение перспективных технических средств и технологий инфраструктуры путевого комплекса, железнодорожной

автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения, инновационных информационных и телекоммуникационных технологий;

установление требований для создания и внедрения инновационного подвижного состава;

развитие системы управления безопасностью движения и методов управления рисками, связанных с безопасностью и надежностью перевозочного процесса;

разработка и внедрение технических средств и технологий для развития скоростного и высокоскоростного движения;

развитие технологий организации грузового тяжеловесного движения;

повышение энергетической эффективности производственной деятельности;

внедрение наилучших доступных технологий в природоохранной деятельности;

развитие системы управления качеством.

Выбранные направления инновационного развития соответствуют направлениям технологического развития железнодорожного транспорта стран с развитыми транспортными комплексами. Основополагающим документом в области инновационной деятельности является комплексная программа инновационного развития холдинга, ориентированная на решение задач стратегического развития холдинга.

Решением совета директоров открытого акционерного общества "Российские железные дороги" комплексная программа инновационного развития будет актуализирована с продлением горизонта планирования до 2025 года.

Импортозамещение

Открытое акционерное общество "Российские железные дороги" следует курсу на полноценное импортозамещение. Помимо прямого замещения импортной продукции на отечественные аналоги открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" ведется активная работа с предприятиями-производителями по увеличению глубины локализации выпускаемой для указанного акционерного общества продукции железнодорожного назначения. Принципиальной позицией открытого акционерного общества "Российские железные дороги" является постепенное доведение к 2023 году степени локализации производства железнодорожной техники в России до 80 процентов.

Важно отметить, что мероприятия по локализации производства продукции в первую очередь дают социальные эффекты. Это новые высокотехнологичные производственные мощности, новые рабочие места, отчисления в бюджеты и фонды различных уровней, налоговые отчисления. Кроме того, это поддержка предприятий малого и среднего бизнеса, которые задействуются в процессах локализации. Эффекты от локализации получает и открытое акционерное общество "Российские железные дороги" в виде высокопроизводительной и высокотехнологичной продукции, имеющей высокие показатели надежности.

Целевые значения показателей, входящих в состав интегрального ключевого показателя эффективности инновационной деятельности, приведены в приложении № 15.

8. Цифровизация и информационные технологии

Реализация мероприятий и достижение целей Программы возможны только при условии соответствующего развития информационных технологий, обеспечивающих эффективность бизнеса открытого акционерного общества "Российские железные дороги", снижения операционных издержек, а также при условии роста ориентированности на клиента и производительности труда.

Ключевые направления развития информационных систем в открытом акционерном обществе "Российские железные дороги" включают в себя:

создание единого информационного пространства грузовых перевозок и логистики для повышения доходности грузоперевозок и логистического бизнеса;

создание единого информационного пространства пассажирского комплекса для повышения доходности пассажирских перевозок;

формирование сквозных цифровых технологий организации перевозочного процесса ("Цифровая железная дорога") для повышения эффективности железнодорожных перевозок и инфраструктуры;

создание единой интегрированной автоматизированной системы управления, оптимизацию корпоративных систем управления предприятием, анализ и разработку отчетности для повышения доходности

зарубежной деятельности, увеличение эффективности социальной сферы и корпоративного управления.

К 2025 году будет достигнуто следующее целевое состояние информационных технологий открытого акционерного общества "Российские железные дороги":

внедрены платформенные решения, интегрированные с производственными системами открытого акционерного общества "Российские железные дороги", обеспечены в рамках ведомственного проекта Министерства транспорта Российской Федерации "Цифровой транспорт и логистика" их координация и взаимодействие с цифровыми решениями транспортного комплекса и возможность строить на этой базе цифровые сервисы, созданы электронные каналы взаимодействия с рынком (пассажиры, грузоотправители, сервисные компании), федеральными органами исполнительной власти и в рамках трансграничного взаимодействия (транспортных коридоров);

в технологические процессы открытого акционерного общества "Российские железные дороги" встроены системы интернета вещей, обработки больших данных, распределенного реестра, цифрового моделирования и искусственного интеллекта;

созданы новое поколение мобильных рабочих мест и электронный документооборот в производственных и управленческих процессах;

модернизирована вычислительная и телекоммуникационная инфраструктура, обеспечивающая гарантированный уровень доступности информационных сервисов;

внедрены централизованные средства обеспечения информационной безопасности на базе импортонезависимых решений;

выстроена системная работа с новыми технологиями (поиск, апробация, прототипирование, внедрение) и развит высокотехнологичный бизнес в холдинге.

Переход к целевому состоянию информационных технологий создаст основу для новых сервисов, основанных на использовании цифровых технологий, и обеспечит снижение доли эксплуатационных расходов открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на информационные системы (до 5 процентов в год). Совершенствование операционной модели управления информационными технологиями направлено на обеспечение эффективного управления информационными технологиями, обеспечение прозрачности затрат и повышение производительности труда, что позволит оптимизировать

персонал и достичь экономии при проведении закупок. Оценка потенциала на основе сопоставимых компаний составляет до 15 процентов оптимизации информационно-технического персонала и до 1,2 млрд. рублей экономии закупок.

Перечень создаваемых на базе цифровых технологий сервисов приведен в приложении № 16.

Для достижения поставленных целей мероприятия по развитию информационных технологий в открытом акционерном обществе "Российские железные дороги" будут увязаны с соответствующей перестройкой технологических процессов указанного акционерного общества и изменениями нормативно-правовой базы, в соответствии с которой работает это акционерное общество.

Реализация мероприятий и программ развития информационных технологий обеспечит цифровую трансформацию холдинга и укрепит позицию открытого акционерного общества "Российские железные дороги" как отраслевого технологического лидера в использовании информационных систем, цифровых технологий и инновационных решений, даст возможность открытому акционерному обществу "Российские железные дороги" стать партнером государства в вопросах построения цифровой экономики, модификации и развития цифровых технологий и соответствующей нормативной базы транспортной отрасли России.

Целевые показатели эффективности развития информационных технологий приведены в приложении № 17.

9. Кадровая и социальная политика

Открытое акционерное общество "Российские железные дороги" рассматривает персонал в качестве важнейшего актива. Учитывая масштаб деятельности и статус открытого акционерного общества "Российские железные дороги" как крупнейшего работодателя страны, основными приоритетами в данной области являются проведение сбалансированной кадровой и социальной политики, направленной на повышение эффективности открытого акционерного общества "Российские железные дороги", обеспечение конкурентоспособности заработной платы при опережающем росте производительности труда, предоставление современного социального пакета, а также услуг в области здравоохранения.

С точки зрения приоритетов социальной и кадровой политики до 2025 года работа будет строиться на:

внедрении передовых HR-технологий (современные методы обучения, подбора и найма персонала, возможность самостоятельного формирования социального пакета, создание и развитие технологий быстрого и удобного взаимодействия работника с работодателем (сервисный портал работника, руководителя и неработающего пенсионера), автоматизация HR-процессов, в том числе на основе технологии Big Data, переход к модели HR бизнес-партнера);

развитии действующих и наиболее значимых для работника подходов (предоставление базового набора льгот, гарантий и компенсаций, проведение ежегодной индексации заработной платы, развитие выстроенной системы непрерывной подготовки работников, внедрение системы независимой оценки квалификаций на основе профессиональных стандартов).

Стратегическими задачами социальной и кадровой политики открытого акционерного общества "Российские железные дороги" являются:

обеспечение необходимого для производственной деятельности притока трудовых ресурсов;

развитие персонала, основанное на современных подходах к обучению и подготовке;

совершенствование политики мотивации персонала (целевой ориентир - обеспечение соотношения заработной платы на уровне 1,35 к общероссийскому уровню. Открытое акционерное общество "Российские железные дороги" будет постоянно осуществлять мониторинг ситуации и обеспечивать необходимый уровень конкурентоспособности, в том числе исходя из параметров уровня заработных плат в стране, по мере улучшения параметров работы и внедрения новых технических и технологических решений с учетом финансовых возможностей открытого акционерного общества "Российские железные дороги");

реализация социальной политики;

поддержание здоровья персонала на уровне, соответствующем требованиям безопасности движения.

Списочная численность работников холдинга по состоянию на 30 июня 2018 г. составляет 921,2 тыс. человек, в том числе открытого акционерного общества "Российские железные дороги" - 759,7 тыс. человек. Для достижения стратегических целей открытого акционерного

общества "Российские железные дороги" и с учетом целевого периметра холдинга в 2025 году при прогнозном уровне объема работы и параметров роста производительности труда (открытое акционерное общество "Российские железные дороги" формирует отчет о производительности труда ежемесячно нарастающим итогом в соответствии с годовой формой федерального статистического наблюдения № ПТ (ГС) "Сведения о производительности труда по предприятиям сектора нефинансовых корпораций с государственным участием", утвержденной приказом Федеральной службы государственной статистики от 23 сентября 2014 г. № 576) списочная численность работников холдинга составит 848,4 тыс. человек, в том числе открытого акционерного общества "Российские железные дороги" - 709 тыс. человек.

Снижение численности работников будет проводиться с учетом естественного оттока персонала, перераспределения трудовых ресурсов внутри открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и переобучения новым профессиям, а также с учетом синхронизации трудоустройства работников на рынке труда с центрами занятости субъектов Российской Федерации.

Исходя из параметров Программы и естественного оттока персонала (выход на пенсию, увольнение по собственному желанию) до 2025 года прогнозируется ежегодное привлечение до 65 - 75 тыс. человек с учетом привлечения с рынка труда подготовленных специалистов с соответствующим уровнем образования и квалификации и участия открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в подготовке работников.

Такой подход является конкурентным преимуществом открытого акционерного общества "Российские железные дороги" как работодателя и элементом социальной ответственности, так как открытое акционерное общество "Российские железные дороги" обучает и гарантирует место работы после прохождения обучения.

Одновременно в связи с изменениями технологий и цифровизацией процессов в перспективе до 2025 года возникает потребность в новых профессиональных квалификациях, профессиях и должностях, а также необходимость актуализации трудовых функций.

Прежде всего это специалисты IT-технологий, машинисты дистанционно контролирующие подвижной состав, операторы летательных аппаратов диагностики инфраструктуры, руководители,

рабочие и специалисты по строительству и эксплуатации инфраструктуры высокоскоростных линий и подвижного состава и др.

В связи с модернизацией технологий производственных процессов и внедрением инноваций одними из приоритетных направлений работы до 2025 года являются переход на систему профессиональных квалификаций и разработка профессиональных стандартов.

Важным мотивационным инструментом системы привлечения и удержания персонала является коллективный договор открытого акционерного общества "Российские железные дороги". Его основные функции - социальная защита работников, сохранение социальной стабильности в трудовых коллективах, повышение привлекательности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на рынке труда и развитие социального партнерства.

Особое внимание будет уделено обеспеченности предприятий персоналом в районе Байкало-Амурской магистрали. В последнее десятилетие в данном регионе наблюдается значительный отток населения трудоспособного возраста. В первую очередь это связано с низким уровнем качества и доступности социальных услуг.

Прогнозные показатели кадровой политики в социальной сфере приведены в приложении № 18.

10. Обеспечение экологической безопасности

Выбор приоритетов открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в области рационального природопользования и повышения экологической безопасности до 2025 года определен Основами государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденными Президентом Российской Федерации 30 апреля 2012 г., и Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года".

С учетом приоритетов государственной политики в сфере охраны окружающей среды целью открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в области природоохранной деятельности является повышение уровня экологической безопасности, рационального природопользования и сохранения природных систем.

Целевые показатели обеспечения экологической безопасности до 2025 года приведены в приложении № 19.

11. Обеспечение транспортной безопасности

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств определены требованиями Федерального закона "О транспортной безопасности" и постановлением Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495 "Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта", а также иными нормативными правовыми актами.

До 2025 года должны быть реализованы мероприятия по обеспечению транспортной безопасности и охране объектов (по предварительной оценке открытого акционерного общества "Российские железные дороги", необходимо более 2 трлн. рублей на выполнение полного комплекса мероприятий. За счет средств инвестиционной программы открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (проекты "Транспортная безопасность" и "Транспортная безопасность инфраструктурных проектов") предусмотрено до 2025 года 48,5 млрд. рублей. По мере реализации Программы затраты могут быть уточнены и скорректированы источники финансирования).

12. Система корпоративного управления

Поставленные перед холдингом цели по активному расширению присутствия на конкурентных рынках требуют динамического подхода к управлению портфелем бизнес-проектов. Холдинг должен оперативно занимать ниши в перспективных рыночных сегментах, активно развивать свое присутствие в них, а также своевременно выходить из бизнеса, максимизируя совокупную отдачу на сделанные инвестиции. Управление этой деятельностью будет осуществляться на проектной основе на принципах, схожих с управлением инвестиционными активами. Соответственно система корпоративного управления будет обеспечивать создание обществ под новые бизнес-проекты и управление ими, применяя инструментарий, наиболее соответствующий стадиям их жизненного цикла.

Непрерывный динамичный процесс реализации синергичных с железнодорожными активами бизнес-проектов, включая создание, развитие и продажу, станет генератором дополнительного денежного потока открытого акционерного общества "Российские железные дороги", который может быть использован как для расширенного воспроизводства самого портфеля бизнес-проектов, так и для инвестиций в основную деятельность этого акционерного общества, в том числе в инфраструктурные проекты.

Управление портфелем обществ будет осуществляться с учетом стратегии холдинга в отношении бизнес-направления, местоположения общества на шкале жизненного цикла (создание - развитие, функционирование - спад, выход из бизнеса), внесистемных факторов (рыночные, макроэкономические и другие факторы).

В сфере организационного развития будет осуществлен переход к субхолдинговой организационной модели, что позволит:

обеспечить прозрачное распределение функционала, ответственности и границ деятельности;

создать механизм для балансировки и определения границ деятельности между смежными (либо по рынку, либо по месту в цепочке добавленной стоимости) обществами;

сформировать единые центры ответственности, компетенций, принятия решений и консолидации прибыли (на базе управляющих компаний).

Приоритетом будет развитие бизнес-проектов, обеспечивающих приток дополнительных грузов и пассажиров на железнодорожную инфраструктуру открытого акционерного общества "Российские железные дороги" путем разработки и внедрения современных технологий, в первую очередь в направлениях бизнес-агрегации и интеграции сервисов. В частности, в области логистических услуг планируется построение интеграционной платформы, которая будет обеспечивать координацию грузоотправителей и грузополучателей, собственников подвижного состава, операторов различных видов транспорта. Данный вид бизнеса будет способствовать развитию транспортного рынка и формированию полной логистической цепи, включая интермодальную транспортировку, складские услуги, рассчетно-кассовое обслуживание, оптимизацию цепи поставок и др. При этом помимо прямых доходов от функционирования площадки ее развитие позволит привлечь дополнительную грузовую базу для железнодорожного транспорта.

В области пассажирских перевозок также ожидается формирование интеграционных сервисов для обеспечения комфортной перевозки и сопутствующих услуг для пассажиров (перевозка железнодорожным транспортом, интеграция с автобусными перевозками, кассовое обслуживание, онлайн-сервисы и дополнительные сопутствующие сервисы).

13. Портфель долгосрочных финансовых вложений открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в акции и доли участия

На начало 2018 года открытое акционерное общество "Российские железные дороги" владело акциями (долями) 125 обществ. К 2025 году планируется с учетом рыночной конъюнктуры прекращение участия открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в уставных капиталах максимально возможного числа хозяйственных обществ, акции (доли) которых включены в утвержденный советом директоров открытого акционерного общества "Российские железные дороги" реестр непрофильных активов указанного акционерного общества. Портфель долгосрочных финансовых вложений этого акционерного общества в акции и доли участия будет меняться в средне- и долгосрочной перспективе по мере появления новых проектов развития в конкурентных сегментах рынка, включать как общества, деятельность которых направлена на реализацию инициатив Программы по стратегическим направлениям развития, так и общества, создаваемые только в инвестиционных целях, и учитывать необходимость разграничения сфер деятельности обществ с целью недопущения внутрихолдинговой конкуренции и обеспечения максимальной синергии внутри холдинга.

Помимо решения стратегических задач за период 2019 - 2025 годов общества обеспечат открытому акционерному обществу "Российские железные дороги" суммарный дивидендный поток в размере 157 млрд. рублей во всех сценариях.

Поставленные цели по развитию деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на конкурентных рынках требуют обеспечения гибкости портфеля долгосрочных финансовых вложений открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в акции и доли участия. Из портфеля будут выведены непрофильные общества, а дальнейшие его изменения будут определяться решениями по запуску новых проектов по развитию, с одной стороны, и решениями о выходе из бизнеса (закрытии проектов), с другой стороны.

Перечень обществ, участие открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в которых планируется сохранить на период до 2025 года, приведен в приложении № 20. Это не исключает возможности отчуждения некоторых из них в зависимости от рыночной конъюнктуры и других факторов. Например, это относится к акционерному обществу "РЖДстрой", акционерному обществу "Компания ТрансТелеКом", акционерному обществу "Вагонная ремонтная компания - 2", акционерному обществу "Вагонная ремонтная компания - 3" и пригородным пассажирским компаниям.

IV. Управление реализацией Программы и система ключевых показателей эффективности

В соответствии с директивами Правительства Российской Федерации от 17 июля 2014 г. № 4955п-П13 предусматривается проведение на ежегодной основе аудита реализации Программы с привлечением экспертной организации, являющейся членом одной из саморегулируемых организаций аудиторов. Такой аудит проводится в порядке, установленном стандартом проведения аудиторской проверки реализации Программы (утвержден советом директоров открытого акционерного общества "Российские железные дороги" 8 декабря 2014 г., протокол № 25), а также с учетом соответствующего технического задания для проведения аудита. При необходимости по результатам ежегодного мониторинга Программы проводится в установленном порядке ее корректировка, включая параметры ключевых показателей эффективности.

Система ключевых показателей эффективности Программы включает основные показатели, внесенные в Программу с учетом директив Правительства Российской Федерации, которые также включены в систему мотивации топ-менеджмента открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

Плановые значения ключевых показателей эффективности деятельности на период до 2025 года по базовому сценарию приведены в приложении № 21.

Плановые значения ключевых показателей эффективности деятельности на период до 2025 года по оптимистичному сценарию приведены в приложении № 22.

Ключевые показатели эффективности Программы декомпозированы по уровням управления и увязаны с системой мотивации менеджмента открытого акционерного общества "Российские железные дороги"

в соответствии с методическими указаниями по применению ключевых показателей эффективности государственными корпорациями, государственными компаниями, государственными унитарными предприятиями, а также хозяйственными обществами, в уставном капитале которых доля участия Российской Федерации, субъекта Российской Федерации в совокупности превышает 50 процентов, одобренными Правительством Российской Федерации.

В случае изменения ключевых предпосылок и допущений, принятых при формировании Программы (в том числе в части регуляторной модели отрасли), плановые значения ключевых показателей эффективности Программы могут быть в установленном порядке пересмотрены.

Реализация Программы будет обеспечена в рамках формирования среднесрочного финансового плана открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и инвестиционной программы, целевых сценариев стратегий развития и бюджетов дочерних обществ открытого акционерного общества "Российские железные дороги", стратегических документов по отдельным направлениям деятельности холдинга.

В рамках ежегодного мониторинга хода реализации Программы и в целях выработки решения совета директоров открытого акционерного общества "Российские железные дороги" будут предлагаться корректировка параметров и (или) переход на оптимистичный сценарий Программы в зависимости от ситуации с нормативной и регуляторной средой, изменившимися условиями по независящим от открытого акционерного общества "Российские железные дороги" причинам, корректировкой грузопотоков, что может повлечь корректировку инвестиционной программы.

V. Система управления рисками

Ключевые риски открытого акционерного общества "Российские железные дороги", связанные с реализацией мероприятий Программы, определены с учетом их влияния на достижение ключевых показателей эффективности деятельности и сгруппированы в следующие категории по источнику возникновения:

макроэкономические риски;

риски, связанные с государственным регулированием;

рыночные риски;

инвестиционные риски;

управленческие риски;

кадровые риски;

научно-технические и технологические риски;

технологические (внешние) риски;

технологические (внутренние) риски;

налоговые риски.

Среди макроэкономических рисков наибольшее негативное влияние оказывают ухудшение макроэкономической ситуации в стране и снижение грузовой базы проектов, в том числе за счет ужесточения санкций. Это означает, что:

рост стоимости заемного финансирования на 0,5 процента от предусмотренного приведет к росту процентных платежей на 76 млрд. рублей (по базовому сценарию, включая капитализируемые проценты);

валютный риск может быть минимизирован в случае реализации проектов в рублях и привлечения заемного финансирования в валюте в объеме, не превышающем поступления валютной выручки;

рост цен на потребляемую продукцию, в том числе нефтепродукты и электроэнергию, будет опережать прогноз.

Степень влияния макроэкономических рисков на показатели Программы оценивается как высокая. Для минимизации влияния макроэкономических рисков запланированы следующие мероприятия:

постоянное взаимодействие с государственными органами и основными потребителями услуг, с полным и объективным информированием о потенциальных негативных последствиях принимаемых решений;

реализация комплекса мер по повышению эффективности, долгосрочные договоры с поставщиками;

принятие решений о предоставлении институтам развития дополнительной ликвидности.

Среди рисков, связанных с государственным регулированием, наибольшее влияние оказывают следующие риски:

отсутствие (невыполнение) долгосрочных государственных решений в части финансирования развития железнодорожного транспорта (оценивается как критичный при высокой вероятности наступления);

изменение государственного регулирования (поддержки) других видов транспорта, приводящее к ухудшению конкурентоспособности железнодорожного транспорта;

либерализация рынков грузовых и пассажирских перевозок (оценивается как критичный при небольшой вероятности наступления);

снижение объема государственного финансирования (ведет к необходимости привлечения внешнего долга и процентов по обслуживанию долга, а также к сокращению объема инвестиционной программы);

отставание развития нормативно-правовой базы от технологического развития (оценивается как значительный при высокой вероятности наступления).

Для минимизации влияния рисков, связанных с государственным регулированием, запланированы следующие мероприятия:

поиск альтернативных источников и механизмов финансирования;

оптимизация технических решений по капитальным проектам;

разделение проектов на этапы и их реализация в приоритизированном порядке;

постоянное взаимодействие с государственными органами и основными потребителями услуг открытого акционерного общества "Российские железные дороги", информирование их о потенциальных негативных последствиях принимаемых решений.

Среди рыночных рисков наибольшее влияние оказывает существенное изменение объемов грузовой базы и ее структуры относительно прогнозируемых значений в результате волатильности рынков (основной прирост грузооборота обеспечивается реализацией проектов, включенных в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (при допущении, что остальные инвестиции на обновление, модернизацию и подвижной состав практически не влияют на прирост, так как не направлены на увеличение емкости сети). В этой связи снижение прироста грузооборота будет вести к пропорциональной невозможности реализации этих проектов и снизит чистую прибыль открытого акционерного общества "Российские железные дороги", которая является их источником). Каждый процент снижения грузооборота от запланированного приведет в период до 2025 года к снижению доходов на сумму более 500 млрд. рублей, уменьшению чистой прибыли на 247 млрд. рублей, уменьшению инвестиционной программы почти на 700 млрд. рублей.

Для минимизации влияния рыночных рисков запланированы следующие мероприятия:

выстраивание долгосрочных отношений с клиентами;

повышение рыночной гибкости и расширение бизнеса в дерегулированных сегментах;

развитие логистических возможностей для удовлетворения потребностей клиентов в комплексных услугах.

Среди управленческих рисков можно выделить недостаточность компетенций персонала в области управления. При этом такой риск оценивается как незначительный при невысокой вероятности наступления. Для его минимизации проводится постоянное совершенствование системы управления.

Среди налоговых рисков наибольшее влияние оказывает увеличение налоговой нагрузки вследствие ужесточения налоговой политики Российской Федерации в условиях нестабильной социально-экономической ситуации (оценивается как критичный риск при высокой вероятности наступления). Для его минимизации планируется постоянное взаимодействие участников рынка с федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Среди инвестиционных рисков наибольшее влияние могут оказывать:

недостаток инвестиций в развитие инфраструктуры (оценивается как критичный риск при средней вероятности наступления);

несоблюдение планируемых сроков реализации проектов инвестиционной программы.

Для минимизации рисков планируется оптимизация технических решений и совершенствование системы управления инвестиционными проектами.

Среди технологических рисков наибольшее влияние оказывают:

отставание ликвидации ограничений смежных видов транспорта (мощностей портов, складских терминалов) от реализации инвестиционной программы открытого акционерного общества "Российские железные дороги";

неудовлетворение потребностей рынка грузовых перевозок вследствие неэффективной работы парка грузовых вагонов.

Для минимизации таких рисков планируется:

постоянное взаимодействие с компаниями смежных видов транспорта для синхронизации планов реализации инвестиционных программ, корректировка сроков реализации собственной инвестиционной программы в случае необходимости;

сотрудничество с операторами подвижного состава с целью повышения эффективности управления вагонными парками.

Среди научно-технических и технологических рисков можно выделить снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта вследствие отставания от технического и технологического развития других видов транспорта и недостаточный уровень внедрения и использования современных научно-технических разработок. Степень влияния таких рисков оценивается как невысокая при невысокой вероятности их наступления. Риски нивелируются реализацией мероприятий комплексной программы инновационного развития холдинга.

Среди кадровых рисков можно выделить нехватку квалифицированных кадров вследствие недостаточного уровня конкурентоспособности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" как работодателя и усиление конкуренции на рынке труда вследствие негативной динамики численности трудоспособного населения России в среднесрочной перспективе. Риски оцениваются как значительные при средней вероятности наступления. Для минимизации рисков планируется:

поддержание оплаты труда работников на уровне выше общероссийского и обеспечение конкурентоспособного уровня;

развитие персонала, основанное на современных подходах к обучению и подготовке;

реализация социальных целевых программ;

формирование социального пакета, отвечающего потребностям работника.

В качестве отдельного риска можно выделить риск реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Для его минимизации сформированы предложения об оценке рисков реализации проектов, предусмотренных указанным комплексным планом, а также укрупненные предложения об управлении ими.

Перечень рисков изменения ключевых допущений и их влияние на основные показатели деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года по базовому сценарию приведен в приложении № 23.

Перечень рисков изменения ключевых допущений и их влияние на основные показатели деятельности открытого акционерного общества

"Российские железные дороги" до 2025 года по оптимистичному сценарию приведен в приложении № 24.

Так, наибольшее влияние на объем и возможности реализации инвестиционных проектов оказывают снижение грузовой базы и снижение темпа роста доходной ставки.

Рисками, реализация которых приведет к наибольшему влиянию на показатели эффективности Программы, являются следующие риски:

отставание доходной ставки от индексации тарифов при опережающем росте цен на потребляемую открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" продукцию;

отсутствие (невыполнение) долгосрочных государственных решений в части финансирования развития железнодорожного транспорта;

существенное изменение моделей рынка грузовых и пассажирских перевозок с сокращением доли холдинга в перевозочных сегментах.

Для предотвращения и своевременного реагирования на такие риски открытое акционерное общество "Российские железные дороги" планирует постоянно взаимодействовать с государственными органами и основными потребителями своих услуг, информируя их о потенциальных негативных последствиях принимаемых решений. Для снижения возможных негативных последствий реализации рисков открытое акционерное общество "Российские железные дороги" будет повышать ориентированность на клиентов и качество предоставляемых услуг, а также реализовывать программу повышения эффективности.

VI. Социально-экономические эффекты

Развитие открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и на его основе всего железнодорожного транспорта позволит достичь существенных результатов для всех заинтересованных сторон за счет мультипликативного эффекта.

Для государства будут созданы инфраструктурные условия долгосрочного инновационного развития экономики, укреплено транспортное единство страны.

Российская промышленность получит инфраструктурные возможности для роста выпуска продукции и удовлетворение спроса на перевозки со стороны грузоотправителей и пассажиров для обеспечения роста экономики Российской Федерации (вклад во внутренний валовый продукт 3,6 - 4,3 трлн. рублей в зависимости от сценария).

Доля вклада во внутренний валовый продукт Российской Федерации увеличится с 5,1 процента в 2018 году до 5,4 - 5,6 процента в 2025 году (рост 0,3 - 0,5 процентного пункта) в зависимости от сценария.

Будут обеспечены повышение производительности труда (не менее 5 процентов в год) при сохранении социальной стабильности и конкурентоспособность российской экономики (индексация: инфляция минус 0,1 процентного пункта), будет поддержано инновационное развитие отечественного научно-производственного комплекса и других отраслей экономики.

За счет улучшения качества инфраструктуры и услуг по перевозке повысится качество жизни граждан, инвестиционная привлекательность экономики, будет обеспечено развитие регионов.

За счет повышения грузооборота транзитных перевозок, увеличения скорости доставки грузовых отправок и повышения доли отправок, доставленных в установленный срок, улучшится позиция России в рейтинге Всемирного банка по уровню развития логистики (Trade Logistics in the Global Economy).

Для грузоотправителей будет расширена география транспортного обслуживания, улучшено качество перевозок и будут предоставлены дополнительные возможности выбора между различными классами услуг.

Будут обеспечены доступность транспортной услуги (прирост погрузки на 18 - 30 процентов, грузооборота с учетом пробега вагонов иных собственников - на 21 - 37 процентов в зависимости от сценария) и повышение качества услуг перевозки (своевременность, надежность, сохранность, полный спектр логистических услуг, увеличение скоростей).

Для пассажиров реализация Программы позволит кардинально повысить уровень сервиса и расширить географию обслуживания. Значительно сократится время в пути следования. Расширятся транспортные возможности для жителей агломераций, что позволит сократить расходы на общественный транспорт и отказаться от затратных поездок на автомобиле.

Для населения нашей страны расширение перевозочного и логистического бизнеса, строительство железнодорожных линий и развитие промышленности приведут к созданию новых рабочих мест и повышению качества жизни.

Для работников открытого акционерного общества "Российские железные дороги" будет обеспечено долгосрочное поддержание высокого социального статуса и престижности работы в открытом акционерном обществе "Российские железные дороги".

Реализация Программы позволит повысить конкурентоспособность, производственную и коммерческую эффективность открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

П Р Е Д Л О Ж Е Н И Я

открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по основным направлениям совершенствования нормативно-правовой базы железнодорожного транспорта*

1. Совершенствование тарифного регулирования предусматривает:

формирование тарифной системы, обеспечивающей реализацию стратегического планирования Российской Федерации, в том числе в части обеспечения стимулирования производства продукции с высокой добавленной стоимостью, импортозамещения и продуктовой безопасности, а также финансовую сбалансированность деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги";

внедрение механизма компенсации роста неподконтрольных открытому акционерному обществу "Российские железные дороги" расходов, связанных с опережающим ростом цен на потребляемую продукцию (механизм корректировки отклонения фактического изменения цен на потребляемую продукцию от прогнозируемого на момент расчета индекса);

совершенствование механизма "тарифного коридора".

Ожидаемыми результатами совершенствования тарифного регулирования являются:

обеспечение безубыточности деятельности железнодорожного транспорта в части приведения уровня тарифов на грузовые железнодорожные перевозки к экономически обоснованному уровню;

повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта;

привлечение новых грузопотоков;

адаптация тарифной системы к рыночным механизмам экономики и изменениям ценовой конъюнктуры, негативно влияющей на деятельность железнодорожного транспорта;

обеспечение гибкости и оперативности принятия решений.

Для достижения указанных целей необходимо внести изменения в следующие нормативные правовые акты и иные документы:

Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации";

Положение о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. № 643 "О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок";

методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках (приказ Федеральной службы по тарифам от 30 августа 2013 г. № 166-т/1).

2. Развитие грузовых перевозок предусматривает:

планирование перемещения груженых и порожних грузовых вагонов с учетом рационального использования инфраструктуры, формирование единых технических и технологических требований к инфраструктуре;

переход к специализации ходов по преимущественным видам движения, организация продвижения поездопотоков с учетом внедрения полигонных технологий управления перевозочным процессом;

снятие ограничений на участие открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в обустройстве железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации;

формирование модели балансировки обязательств грузоотправителей и владельца инфраструктуры - перевозчика (открытое акционерное общество "Российские железные дороги") по приему грузов к перевозке при наличии ограничений пропускной способности;

подписание долгосрочных контрактов между грузоотправителями и перевозчиком, содержащих положения о закреплении гарантированных объемов перевозки и взаимных обязательствах, о порядке возможного перераспределения предъявляемых к перевозке объемов грузов, а также об ответственности и правах каждой из сторон в случае невыполнения либо превышения гарантированных объемов перевозки;

формирование правовых условий применения механизма недискриминационного распределения заявок грузоотправителей, их дораспределения при отказе от перевозки либо появлении дополнительной потребности или провозной способности инфраструктуры, порядка приоритизации поступающих заявок;

гармонизация ответственности за нарушение сроков доставки грузов и порожних вагонов, предусмотренной российским законодательством, с международным законодательством;

актуализация нормативной базы для организации контрейлерных перевозок;

подготовка предложений о порядке проведения текущего отцепочного ремонта грузовых вагонов.

Ожидаемыми результатами развития грузовых перевозок являются:

снижение рисков безопасного функционирования железнодорожной инфраструктуры в местах общего пользования при погрузочно-разгрузочных операциях на станциях;

оптимизация использования инфраструктуры и тяговых ресурсов, интеграция планирования перевозок грузов на календарный месяц, обеспечение своевременной доставки грузов и подвода порожних вагонов в пункты погрузки, а также внедрение полигонных технологий управления перевозочным процессом.

Для достижения указанных целей необходимо внести изменения в следующие нормативные правовые акты и иные документы:

Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации";

Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации";

Федеральный закон "О концессионных соглашениях";

Федеральный закон "О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

Закон Российской Федерации "О Государственной границе Российской Федерации";

Единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок, утвержденный распоряжением открытого акционерного общества "Российские железные дороги" от 28 декабря 2012 г. № 2786р;

правила контрейлерных перевозок.

3. Развитие пассажирских перевозок предусматривает:

расширение перечня услуг (интермодальных перевозок);

обеспечение условий для создания высокоскоростных магистралей;

минимизацию рисков при возможном изменении регулирования, направленного на развитие конкуренции в пассажирских перевозках.

Ожидаемыми результатами развития пассажирских перевозок являются:

обеспечение долгосрочной гарантированной доступности железнодорожных пассажирских перевозок;

стабилизация рыночной доли железнодорожных перевозок;

предотвращение значительного снижения выручки, рост доходных поступлений.

Для достижения указанных целей необходимо разработать следующие федеральные законы:

"О прямых смешанных (комбинированных) перевозках";

"Об организации регулярных пассажирских железнодорожных перевозок и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

"О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части создания основы для развития высокоскоростного железнодорожного сообщения".

4. Повышение эффективности использования имущества предусматривает:

снятие (ослабление) ограничения в обороте с объектов открытого акционерного общества "Российские железные дороги";

введение дифференцированной ставки субарендной платы за пользование земельными участками полосы отвода;

регламентирование порядка перевода железнодорожных путей общего пользования в пути необщего пользования;

упрощение процедуры закрытия железнодорожных путей с отсутствующим верхним строением пути;

решение вопросов регулирования использования полосы отвода (устранение ограничений целевого использования земельных участков полос отвода железных дорог).

Ожидаемыми результатами повышения эффективности использования имущества являются:

полная реализация программы повышения эффективности;

вовлечение в гражданский оборот избыточного для открытого акционерного общества "Российские железные дороги" имущества;

привлечение внешних инвестиций в проекты модернизации активов;

увеличение доходов от использования имущества, в том числе от субаренды земельных участков полосы отвода;

оптимизация расходов на содержание имущества;

модернизация и обновление топливных складов железнодорожного транспорта и снижение эксплуатационных расходов на их содержание.

Для достижения указанных целей необходимо внести изменения в следующие нормативные правовые акты и иные документы:

Федеральный закон "Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта";

Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации";

Земельный кодекс Российской Федерации;

постановление Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2004 г. № 57 "Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества "Российские железные дороги";

постановление Правительства Российской Федерации от 29 апреля 2006 г. № 264 "О порядке пользования земельными участками, являющимися федеральной собственностью и предоставленными открытому акционерному обществу "Российские железные дороги";

постановление Правительства Российской Федерации от 12 октября 2006 г. № 611 "О порядке установления и использования полос отвода и охранных зон железных дорог";

прочие федеральные законы, нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, нормативные правовые акты Министерства путей сообщения СССР, государственные стандарты.

5. Финансирование инвестиционных проектов предусматривает:

установление четких критериев государственной поддержки инвестиционных проектов;

расширение возможности привлечения частных инвестиций, в том числе в рамках договоров об организации перевозок, концессий, договоров на условиях "бери или плати" (в случае выработки совместно с федеральными органами исполнительной власти и участниками рынка согласованного и экономически эффективного механизма, учитывающего в том числе отсутствие дополнительной тарифной нагрузки для потребителей, кроме обязательств, принятых на себя потребителями в рамках двусторонних договоров);

совершенствование законодательного регулирования вопросов примыкания железнодорожных путей к железнодорожным путям общего пользования;

инициирование совершенствования законодательного регулирования, в том числе вопросов примыкания железнодорожных путей необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования, соответствие современным требованиям при проектировании, строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта;

устранение несоответствия, дублирования и избыточности требований при проектировании, строительстве и реконструкции объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта;

сохранение на период до 2025 года чистой прибыли в распоряжении открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (за исключением дивидендов по привилегированным акциям) на финансирование инвестиционных проектов, предусмотренных указами Президента Российской Федерации и поручениями Правительства Российской Федерации.

Ожидаемыми результатами финансирования инвестиционных проектов являются:

инвестиции частных инвесторов в проекты могут составить до 4 трлн. рублей в 2019 - 2025 годах;

объем государственной поддержки в 2019 - 2025 годах составит 0,2 трлн. рублей;

снижение проектной стоимости и расходов на реконструкцию.

Для достижения указанных целей необходимо внести изменения в следующие нормативные правовые акты и иные документы:

Федеральный закон "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации";

Федеральный закон "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации";

Федеральный закон "О концессионных соглашениях";

постановление Правительства Российской Федерации от 18 апреля 2005 г. № 233 "О Правилах примыкания к железнодорожным путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных железнодорожных путей общего и необщего пользования";

своды правил, содержащие требования к строительству и реконструкции объектов железнодорожного транспорта.

6. Снижение вмененных расходов предусматривает ограничение обязательств владельцев железнодорожных путей по оборудованию железнодорожных переездов техническими средствами фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Ожидаемыми результатами снижения вмененных расходов являются:

снижение затрат на оборудование переездов техническими средствами фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения (около 30 млрд. рублей);

снижение затрат на ограждение объектов транспортной инфраструктуры (около 850 млрд. рублей).

Для достижения указанных целей необходимо внести изменения в федеральные законы "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" и "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации".

7. Гармонизация требований законодательства Российской Федерации, касающихся обеспечения транспортной безопасности и безопасности движения, предусматривает:

уменьшение количества нарушений требований законодательства Российской Федерации, за которые предусмотрена административная, уголовная ответственность;

снижение рисков в области безопасности движения.

Ожидаемыми результатами гармонизации требований законодательства Российской Федерации, касающихся обеспечения транспортной безопасности и безопасности движения, являются:

уменьшение финансовой нагрузки на открытое акционерное общество "Российские железные дороги" при осуществлении мероприятий по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры;

возмещение ущерба, связанного с нарушениями безопасности движения по вине сторонних организаций (около 351 млн. рублей в год).

Нормативные правовые акты, в которые вносятся изменения:

Федеральный закон "О транспортной безопасности";

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях;

постановление Правительства Российской Федерации от 18 июля 2016 г. № 686 "Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры";

постановление Правительства Российской Федерации от 26 апреля 2017 г. № 495 "Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта";

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июля 2014 г. № 196 "Об установлении Перечня объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, не подлежащих категорированию по видам транспорта";

приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июля 2015 г. № 227 "Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности".

Для достижения указанных целей необходимо разработать:

федеральный закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев подвижного состава за причинение вреда имуществу юридических лиц;

нормативные акты открытого акционерного общества "Российские железные дороги", направленные на минимизацию совокупных затрат на обеспечение транспортной безопасности и значимых рисков совершения актов незаконного вмешательства, в том числе корпоративные стандарты по оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, разработке планов обеспечения транспортной безопасности, с целью выработки и применения сбалансированных подходов к обеспечению транспортной безопасности с учетом единой технической и кадровой политики открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

8. Снижение налоговой нагрузки предусматривает получение налоговых льгот по налогу на имущество, налогу на прибыль, установленных законами субъектов Российской Федерации.

Ожидаемым результатом снижения налоговой нагрузки является улучшение финансово-экономических параметров деятельности железнодорожного транспорта.

Для достижения указанной цели необходимо внести изменения в Налоговый кодекс Российской Федерации.

9. Развитие базы нормативной и технической документации, регламентирующей операционную деятельность подразделений производственного блока открытого акционерного общества "Российские железные дороги" предусматривает:

исключение претензий со стороны органов государственного контроля (надзора) по вопросу применения в деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" нормативных актов открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в случаях, когда вопрос регламентируется актами Министерства путей сообщения СССР и Министерства путей сообщения Российской Федерации, и предъявление соответствующих судебных исков и штрафных санкций;

исключение противоречий между нормами, устанавливаемыми нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти и актами Министерства путей сообщения СССР;

повышение безопасности железнодорожного транспорта;

повышение надежности сложных технических систем;

комплексное повышение эффективности операционной деятельности;

комплексное инновационное развитие;

повышение уровня клиентоориентированности в ключевых направлениях деятельности.

Ожидаемыми результатами развития базы нормативной и технической документации являются:

исключение дублирования нормативными актами открытого акционерного общества "Российские железные дороги" актов Министерства путей сообщения СССР и Министерства путей сообщения Российской Федерации;

оптимизация расходов на содержание объектов железнодорожного транспорта;

повышение производительности труда;

внесение изменений в действующие нормы и нормативы с учетом использования инновационных материалов, технических средств и технологий в перевозочном процессе и при проведении ремонтно-путевых работ;

оптимизация расходов на проектирование и строительство объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта;

совершенствование технологий и внедрение инноваций, в том числе за счет совершенствования нормативов в рамках классификации железнодорожных линий, специализации грузовых и пассажирских ходов, внедрения новых технических средств и оборудования, совершенствования технологии перевозок, внедрения ресурсосберегающих технологий, повышения эффективности малоинтенсивных линий и оптимизации сети железных дорог.

Для достижения указанных целей необходимо внести изменения в нормативные правовые акты Министерства транспорта Российской Федерации, открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и принять нормативные правовые акты об отмене устаревших актов Министерства путей сообщения СССР и Министерства путей сообщения Российской Федерации.

---

* Реализация долгосрочной программы развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года должна быть синхронизирована с совершенствованием нормативно-правовой базы отрасли (с возможностью изменения по результатам анализа и дополнительного обсуждения с участниками рынка и согласования с федеральными органами исполнительной власти).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

МАКРОЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ

социально-экономического развития Российской Федерации[1]

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1. Индексация тарифа по грузовым перевозкам	процентов	105,4[2]	103,5	103,6	103,9	103,8	103,9	103,9	103,9
2. Индекс внутреннего валового продукта (физического объема в процентах к предыдущему году)									
базовый сценарий	процентов	101,8	101	101,9	102,5	102,9	103	103	103,2
оптимистичный сценарий	процентов	101,8	101,3	102	103,1	103,2	103,3	103,3	103,3
3. Индекс роста промышленного производства									
базовый сценарий	процентов	103	101,8	102,5	102,8	102,9	103	103,1	103,1
оптимистичный сценарий	процентов	103	102,4	102,7	103,1	103,1	103,2	103,3	103,2
4. Индекс потребительских цен (среднегодовой)	процентов	102,7	104,6	103,4	104	104	104	104	104

Наименование показателя		Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
5.	Индекс цен в промышленности (среднегодовой)	процентов	110,7	104,4	103,2	103,3	103,7	104,1	104,3	104,3
6.	Рост тарифов на электроэнергию	процентов	106,5	107,4	105,4	104,5	104,5	104	104	103,5
7.	Рост цен на топливо	процентов	124	110 - 113,9[3]	103	103	103	103	103	103
8.	RUR / $ (среднегодовой)									
	базовый сценарий		61,7	65,7	67,9	67,5	67,6	68,8	69,9	70,4
	оптимистичный сценарий		61,7	63,9	63,8	64	64,7	66,3	68	68,8
9.	RUR / € (среднегодовой)									
	базовый сценарий		72,8	77,5	82,8	83,7	84,5	86	87,4	88,8
	оптимистичный сценарий		72,8	75,4	77,8	79,4	80,9	82,9	85	86,3
10.	Численность населения (в среднем за год)	млн. человек	146,9	147	147,1	147,3	147,6	147,9	148,3	148,7
11.	Темп роста реальной заработной платы	процентов	106,9	101,4	101,9	102,5	102,8	102,7	102,9	102,8
12.	Темп роста производительности труда	процентов	101,4	101,3	101,9	102,9	103,2	102,9	103,1	103

[1] Использованы параметры прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года. При изменении параметров внешней среды потребуется корректировка параметров долгосрочной программы развития.

[2] С учетом сроков продления (введения) дополнительных целевых надбавок в 2018 году (с 30 января 2018 г.) фактическая индексация грузовых железнодорожных тарифов в среднегодовом исчислении составит в 2018 году 5,1 процента.

[3] Использованы параметры Министерства энергетики Российской Федерации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ПРОГНОЗНЫЕ ОБЪЕМЫ

погрузки и грузооборота открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по базовому сценарию*

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1. Погрузка грузов	млн. тонн	1289,2	1309,2	1338,8	1369	1400,4	1433,8	1478,7	1526
уголь	млн. тонн	375,7	388,1	400	410,8	421	431	450	470,3
кокс	млн. тонн	10,9	10,9	10,9	11	11,1	11,1	11,2	11,3
нефтяные грузы	млн. тонн	234	231,6	231,4	233,4	235,9	238,8	242,6	244,3
руды металлические	млн. тонн	137,7	140,9	143,4	146,3	149,4	152,8	156,2	160,2
черные металлы	млн. тонн	78,9	79,1	80,5	82	83,6	85,4	87,2	89,1
лесные грузы	млн. тонн	45,6	45,7	47,6	49,4	51,3	53,2	55,2	57,4
минстройматериалы	млн. тонн	192,6	196,3	202,2	207	212,3	218,5	225,7	234,8
удобрения	млн. тонн	59,7	63	65,4	67,7	69,9	72,2	74,4	76,6
хлебные грузы	млн. тонн	29,5	26,1	26,6	27	27,7	28,4	29,1	30
прочие грузы	млн. тонн	124,6	127,5	130,8	134,4	138,3	142,5	147,1	151,9

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
2. Грузооборот без учета порожнего пробега	млрд. ткм	2584,9	2656,8	2727,7	2802,2	2877	2953,8	3051	3166,4
уголь	млрд. ткм	1135,2	1194,8	1240,2	1283,6	1325,3	1366,7	1424,4	1498,4
кокс	млрд. ткм	27,5	26,6	26,7	27	27,2	27,5	27,7	28
нефтяные грузы	млрд. ткм	388,3	387,4	382,8	381,4	380,6	380,6	381,6	382
руды металлические	млрд. ткм	159,6	159,9	165,5	172,6	180,2	188,2	196,5	205,6
черные металлы	млрд. ткм	157,1	153,6	154	156,4	159,1	161,8	164,8	168
лесные грузы	млрд. ткм	83,8	83,7	85,2	86,7	88,2	89,8	91,3	92,8
минстройматериалы	млрд. ткм	204,3	210,3	213,9	216,6	219,2	221,3	224,7	228,6
удобрения	млрд. ткм	98,7	103,2	107,7	111,4	115	118,8	122,4	126
хлебные грузы	млрд. ткм	51	46,8	49,4	52,1	55,2	58,6	62,1	65,9
прочие грузы	млрд. ткм	278	289,1	300,9	312,9	325,4	339,1	353,9	369,6
грузобагаж	млрд. ткм	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5
3. Порожний пробег приватных вагонов	млрд. ткм	704,4	716,6	730,7	744,3	758,1	772,4	791,3	813,7
4. Грузооборот с учетом порожнего пробега	млрд. ткм	3289,3	3373,4	3458,4	3546,5	3635,1	3726,2	3842,3	3980

* При изменении параметров внешней среды потребуется корректировка параметров долгосрочной программы развития.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ПРОГНОЗНЫЕ ОБЪЕМЫ

погрузки и грузооборота открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по оптимистичному сценарию*

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1. Погрузка грузов	млн. тонн	1289,2	1333,8	1381,3	1430,7	1478,4	1545,2	1607,8	1677,4
уголь	млн. тонн	375,7	391,6	409,6	424,7	435,4	461,5	478,5	500
кокс	млн. тонн	10,9	10,9	10,9	11	11,1	11,1	11,2	11,3
нефтяные грузы	млн. тонн	234	235,8	238,1	241,7	246,1	251	256,4	262,3
руды металлические	млн. тонн	137,7	141,6	144,9	147,7	150,8	154,1	157,5	161
черные металлы	млн. тонн	78,9	81,6	83,3	85,8	88,5	91,4	94	96,5
лесные грузы	млн. тонн	45,6	47,4	49,4	51,5	53,8	56,2	58,7	61,4
минстройматериалы	млн. тонн	192,6	199,5	207,1	217,3	228,1	240,8	256,5	273,3
удобрения	млн. тонн	59,7	63,1	66,5	70,1	73,7	77,5	81,4	85,5
хлебные грузы	млн. тонн	29,5	30,5	31,4	32,4	33,4	34,5	35,9	37,5
прочие грузы	млн. тонн	124,6	132	139,9	148,4	157,5	167,3	177,6	188,7

4028306

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
2. Грузооборот без учета порожнего пробега	млрд. ткм	2584,9	2700,6	2825,9	2950,8	3068	3241,5	3394,1	3567,6
уголь	млрд. ткм	1135,2	1197,5	1267,8	1330	1379,3	1479	1550,8	1638,6
кокс	млрд. ткм	27,5	28	28,5	29,1	29,7	30,3	30,9	31,5
нефтяные грузы	млрд. ткм	388,3	390,3	393,3	398,4	404,8	411,7	419,7	428,3
руды металлические	млрд. ткм	159,6	168	176	183,5	191,4	199,9	208,6	217,6
черные металлы	млрд. ткм	157,1	162,1	165,3	170	175	180,2	185	189,6
лесные грузы	млрд. ткм	83,8	86,1	88,5	91,2	94	96,9	99,8	102,8
минстройматериалы	млрд. ткм	204,3	209,3	214,9	222,9	231,4	241,5	254,4	268
удобрения	млрд. ткм	98,7	104,3	110	115,8	121,9	128	134,6	141,4
хлебные грузы	млрд. ткм	51	55	59,1	63,4	68	72,7	78,4	84,9
прочие грузы	млрд. ткм	278	298,6	321,1	345,2	371,4	399,8	430,4	463,5
грузобагаж	млрд. ткм	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5
3. Порожний пробег приватных вагонов	млрд. ткм	704,4	730,2	758	785,4	810	848,7	880,3	922,5
4. Грузооборот с учетом порожнего пробега	млрд. ткм	3289,3	3430,8	3583,9	3736,2	3878,1	4090,2	4274,5	4490,1

* При изменении параметров внешней среды потребуется корректировка параметров программы.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ПРОГНОЗНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ

пассажирского комплекса до 2025 года по базовому сценарию

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1. Пассажирооборот	млрд. пассажиро-км	127,4	127,4	129,9	136	141,1	142,2	145	152,4
в дальнем следовании	млрд. пассажиро-км	95,1	95,1	96,2	101,9	106,9	108	110,7	116,7
в пригородном сообщении	млрд. пассажиро-км	32,3	32,3	33,7	34,1	34,1	34,2	34,3	35,7
2. Количество перевезенных пассажиров по инфраструктуре открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	млн. человек	1134,2	1135,4	1199,6	1218	1226,2	1230,7	1234,1	1307,4
в дальнем следовании	млн. человек	108,5	108,3	111,1	118,3	124,3	126,5	127,5	142,5
в пригородном сообщении	млн. человек	1025,7	1027,1	1088,5	1099,7	1101,9	1104,3	1106,5	1164,8

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ПРОГНОЗНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ

пассажирского комплекса до 2025 года по оптимистичному сценарию

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1. Пассажирооборот по инфраструктуре открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	млрд. пассажиро-км	127,4	127,4	130,9	137,4	142,6	143,8	146,7	155,3
в дальнем следовании	млрд. пассажиро-км	95,1	95,1	96,2	101,9	106,9	108	110,7	116,7
в пригородном сообщении	млрд. пассажиро-км	32,3	32,3	34,6	35,5	35,7	35,8	36	38,5
2. Количество перевезенных пассажиров по инфраструктуре открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	млн. человек	1134,2	1135,4	1239,8	1277,4	1287,5	1293,8	1299	1419,1
в дальнем следовании	млн. человек	108,5	108,3	111,1	118,3	124,3	126,5	127,5	142,5
в пригородном сообщении	млн. человек	1025,7	1027,1	1128,7	1159,1	1163,2	1167,3	1171,5	1276,6

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ПРОГНОЗНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

развития зарубежного бизнеса холдинга "Российские железные дороги"[1]

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2020 год	2025 год
1. Выручка от перевозок транзитных грузов (с учетом акционерного общества "Объединенная транспортно-логистическая компания ЕРА", акционерного общества "РЖД Логистика")	млрд. рублей	64,8[2]	75,3	152,7
2. Выручка от логистических видов деятельности (с учетом GEFCO SA, акционерного общества "РЖД Логистика")	млрд. рублей	378,2	437,7	565,1
3. Выручка от реализации проектов за рубежом	млрд. рублей	18,7	37,4	61,7
4. Итого	млрд. рублей	461,7	550,4	779,5

[1] Оценка представлена по данным дочерних зависимых обществ.

[2] Оценка получена с учетом доходов, полученных от публичного акционерного общества "ТрансКонтейнер".

4028306

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА

открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на период 2019 - 2025 годов по базовому сценарию

(млн. рублей (без налога на добавленную стоимость)

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
Всего	548253,9	681889,3	823626,2	744950,6	734062,1	739641,8	511561,6	435700,4	4671432,1	
в том числе:										
проекты, связанные с выполнением поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации	170735,8	275390	328078,6	209100,1	207669	152196,3	116236,2	40158,5	1328828,7	
из них:										
модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской	51203,6	76390,6	106116	-	-	-	-	-	182506,6	развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры в

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей										целях освоения к 2020 году перспективного прироста грузопотока с основных месторождений Восточного полигона в размере до 66,8 млн. тонн дополнительно к уровню 2012 года в направлении портов и пограничных переходов Дальнего Востока
комплексное развитие участка Междуреченск - Тайшет Красноярской железной дороги	5007,3	8945,6	10815,6	-	-	-	-	-	19761,2	развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры в целях освоения к 2020 году перспективного грузопотока в направлении портов Дальнего Востока на участке Междуреченск - Саянская - Уяр - Тайшет (прирост

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
										объемов перевозок грузов до 15 млн. тонн)
развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна	40954,6	49139	13355,3	-	-	-	-	-	62494,3	развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры для создания провозной способности к 2020 году на ближних и дальних подходах к портам Азово-Черноморского бассейна для обеспечения пропуска дополнительного к уровню 2015 года объема груза в размере не менее 59,6 млн. тонн
строительство железнодорожной линии Прохоровка - Журавка - Чертково - Батайск (новая железнодорожная линия на направлении Журавка - Миллерово)	2213,7	1098	-	-	-	-	-	-	1098	обеспечение необходимого уровня транспортной безопасности при перевозках в обход транзитных участков через территорию Украины

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
развитие Центрального транспортного узла	50481,2	105769,8	97603,7	84534	71288,4	57500	60000	-	476695,9	повышение пропускной и перерабатывающей способности объектов железнодорожной инфраструктуры в условиях увеличивающихся размеров пассажирского движения на участках железнодорожного узла
развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна	15050,1	22104,5	30270,5	30344,1	26351,7	19404,6	56236,2	40158,5	224870,1	развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры для создания провозной способности к 2025 году на ближних и дальних подходах к портам Северо-Западного бассейна для обеспечения пропуска прогнозируемого объема перевозок

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
										грузов через морские порты
строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали "Москва-Казань" (1-й этап: Москва - Владимир)	2216,2	5114,6	31594,4	48537	58936,8	55088,7	-	-	199271,5	улучшение транспортной связности регионов страны и создание сети скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации
усиление железнодорожной инфраструктуры на Северной и Свердловской железных дорогах для пропуска дополнительного грузопотока в рамках проекта по созданию Северного железнодорожного широтного хода	2700	5244,2	30241,1	37353,2	32396,8	-	-	-	105235,2	обеспечение пропуска 23,9 млн. тонн груза, сокращение протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей, а также развитие Арктической зоны

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
										Российской Федерации
строительство западного обхода Саратовского узла Приволжской железной дороги с усилением железнодорожного участка Липовский-Курдюм	909,1	1583,6	8082	8331,9	18695,3	20203	-	-	56895,8	создание провозной способности на подходах к Саратовскому узлу в целях обеспечения дополнительного объема грузов в размере не менее 49,2 млн. тонн и дополнительного объема грузов к 2025 году
проекты открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	377518,1	406499,3	495547,6	535850,4	526393,2	587445,5	395325,4	395541,9	3342603,3	
из них:										
проекты развития железнодорожной инфраструктуры	6318,5	15750	64493,1	155673,7	194746	300202,4	114265,9	110984,8	956115,8	
электрификация участка Ртищево - Кочетовка (специализация под грузовое движение)	760	606,7	-	-	-	-	-	-	606,7	сокращение эксплуатационных затрат за счет сокращения времени

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
										следования грузовых поездов и ускорения срока доставки грузов, а также сокращение расходов на техническое обслуживание и ремонт локомотивов, содержание локомотивных бригад и расходов по простоям поездов на станциях при смене тяги. Создание специализированной под грузовое движение линии на участке Центр - Юг. Завершение проектирования
реконструкция участка Морозовская - Волгодонская	69,4	660,1	-	-	-	-	-	-	660,1	переключение на направление Лихая - Морозовская - Куберле - Тихорецкая части транзитных грузовых потоков

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
										в размере до 25 пар поездов в сутки для разгрузки главного пассажирского направления Лихая - Ростов
развитие направления Пермь - Соликамск	255,9	653,7	3902,3	3269,4	180,4	576,9	1031,7	3784,8	13399,2	обеспечение перевозки перспективных объемов грузов на направлении Соликамск - Пермь-Сортировочная
развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода	150	1550	4714,1	3600	5700	9750	7010,3	10000	42324,4	обеспечение перевозки прогнозируемого объема грузов из Пермско-Соликамского узла. Кроме того, оптимизация перевозочного процесса железнодорожным транспортом внутри города за счет строительства нового

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
										железнодорожного обхода г. Перми (от станции Пальники через реку Кама до станции Блочная), включающего в себя сооружение железнодорожного мостового перехода через реку Каму
электрификация направления Ожерелье - Узловая - Елец (специализация под пассажирское движение)	767,6	919,6	-	-	-	-	-	-	919,6	переключение 27 пар пассажирских поездов с Казанского направления на Павелецкое направление Московской железной дороги и увеличение пропускной способности по пассажирским поездам на участке Узловая - Елец до 65 пар. Завершение проектирования

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
строительство железнодорожной линии Селихин - Ныш с переходом пролива Невельского	978,9	2521,1	-	-	-	-	-	-	2521,1	обеспечение перевозки через постоянный мостовой переход 36,9 млн. тонн грузов к 2030 году. Выполнение предпроектных работ
модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (II этап)[1]	2425,9	5175,7	22796,1	70831,7	121892,5	198654,8	106224	97200	622774,8	увеличение пропускной и провозной способности инфраструктуры выходов из Кузбасса, Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей для освоения прогнозируемого объема грузов до 2025 года, в том числе создание провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в размере 180 млн. тонн к 2024 году
увеличение пропускной способности участка Артышта - Междуреченск - Тайшет	910,8	2663,1	18057,7	24247,6	16420,2	9195,2	-	-	70583,9	

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
										и обеспечение перевозок в восточном направлении по итогам 2025 года в размере 210 млн. тонн
мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в том числе сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до 7 дней к 2024 году		1000	15022,8	53724,9	50552,8	82025,5	-	-	202326	обеспечение пропускной и провозной способности инфраструктуры, необходимой для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в том числе сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до 7 дней к 2024 году

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
обеспечение безопасности	105532,4	114021,9	118592,1	110818,2	109606,5	110841,4	114721,3	115146,1	793747,4	
обеспечение безопасности жизнедеятельности	13595,3	15756,3	16221,9	16205,1	17756,3	17300,2	18563,2	20045,8	121848,8	обеспечение транспортной, экологической и пожарной безопасности, гражданской обороны, обновление системы материально-технического снабжения, реконструкция и строительство объектов технологического и коммунального назначения, предупреждение травматизма граждан на объектах инфраструктуры, обновление объектов терминально-складского комплекса

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
обеспечение технологической устойчивости производственного процесса, в том числе:	91937,1	98265,6	102370,2	94613,1	91850,2	93541,2	96158,2	95100,3	671898,6	обеспечение технологической устойчивости производственного процесса за счет инвестиций в обновление предприятий путевого комплекса, устройств электроснабжения, автоматики и телемеханики, предприятий локомотивного и вагонного хозяйства
программа корпоративной информатизации (автоматизация перевозочного процесса)	10081,2	14186,9	12214	12314	12414	12514	12676,1	12614	88933	
единая интеллектуальная система управления и автоматизации производственных процессов на железнодорожном транспорте	500	500	500	500	500	500	500	500	3500	
обновление оборудования и устройств связи	5665,5	8030,9	8280	8203,8	8449	8598,5	8702,6	8995,7	59260,5	
снятие инфраструктурных ограничений	129903,9	136467,5	140786,3	119952	95627	93371,2	93895,7	95050	775149,7	своевременное проведение реконструкции объектов инфраструктуры для обеспечения безопасности

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
										движения поездов и снижения темпов старения основных фондов
повышение транспортной доступности для населения страны	12479,2	11401,1	9954,8	9924,7	8374,6	7962,8	8155,3	8143,3	63916,7	создание новой и снижение износа существующей пассажирской инфраструктуры, адаптация инфраструктуры для маломобильных групп пассажиров, обеспечение транспортной безопасности
обновление подвижного состава	113689,1	117930,1	145536,4	122927,5	104279,7	67175,1	54360,6	55360,1	667569,4	приобретение нового и модернизация существующего подвижного состава (грузового, моторвагонного, тягового)
прочие проекты	9595,1	10928,8	16184,9	16554,3	13759,4	7892,6	9926,6	10857,7	86104,2	
внедрение ресурсосберегающих технологий	2412	2130	2300	2500	2500	2800	3142	3147,7	18519,7	снижение энергозатратности существующих

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
на железнодорожном транспорте										технологий и издержек эксплуатации
внедрение автоматизированной системы коммерческого учета электроэнергии на вводах подстанций открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	1014	1048,8	802,7	879,6	1027,1	1133,7	1237,9	1373,2	7503	снижение эксплуатационных затрат по электроэнергии
внесение средств в уставный капитал акционерных обществ, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, проекты социального развития	6169,1	7750	13082,2	13174,7	10232,3	3958,9	5546,7	6336,8	60081,5	
Проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры, реализуемые сторонними инвесторами (без учета средств открытого акционерного	5981,8	128208,7	357730,5	699703,7	931792,9	1007430	843032	18820	3986717,7	

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
общества "Российские железные дороги")										
из них:										
строительство железной дороги Элегест - Кызыл - Курагино	-	-	-	9989	18551	42810	57080	14270	142700	обеспечение вывоза железнодорожным транспортом угля, прогнозируемого в объеме 15 млн. тонн, из Элегестского угольного месторождения в порт Ванино. Планируется реализация в рамках концессионной схемы
создание Северного железнодорожного широтного хода за счет средств концессионера	2080,8	4959,2	41560,8	41752	40094,8	-	-	-	128366,8	обеспечение пропуска 23,9 млн. тонн груза, сокращение протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
										Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей, а также развитие Арктической зоны Российской Федерации. Мероприятия реализуются в рамках концессионной схемы. В том числе планируется выделение 12,7 млрд. рублей из федерального бюджета
развитие участка Улак - Эльга	-	-	-	3185	5915	13650	18200	4550	45500	завершение строительства пути необщего пользования длиной 321 км от Эльгинского угольного месторождения до станции Улак Дальневосточной железной дороги для обеспечения вывоза продукции планируемого к

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
										строительству горно-обогатительного комбината в объеме 15 млн. тонн в год
создание железнодорожной инфраструктуры для объектов Восточного нефтехимического комплекса публичного акционерного общества "НК "Роснефть"	1043	7450	6407	-	-	-	-	-	13857	развитие железнодорожной инфраструктуры на станции Кузнецово Дальневосточной железной дороги и строительство соединительного пути от станции Кузнецово до станции Заводская в целях обеспечения сообщения с Восточном нефтехимическим комплексом "НК "Роснефть"
создание высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия", в том числе:	-	90510	224680	423520	526680	585200	619860	-	2470450	строительство грузопассажирской высокоскоростной железнодорожной магистрали в

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
строительство высокоскоростной магистрали "Москва - Казань"		87510	222760	347360	398240	304760	272620	-	1633250	целях организации транспортного коридора для перевозки грузов и пассажиров в сообщении 6 государств: Китайская Народная Республика, Республика Казахстан, Российская Федерация, Республика Беларусь, Республика Польша и Федеративная Республика Германия
строительство высокоскоростной магистрали "Казань - Екатеринбург"					36000	149120	234480	-	419600	
строительство высокоскоростной магистрали "Екатеринбург - Челябинск"		3000	1920	76160	92440	131320	97160	-	402000	
строительство высокоскоростной магистрали "Москва - Красное"							15600	-	15600	
приобретение высокоскоростных поездов для высокоскоростной магистрали "Москва - Владимир"	1938	3876	3488,4	3488,4	6976,8	9690	9302	-	36821,6	приобретение 15 высокоскоростных поездов для обеспечения перевозки пассажиров по направлению Москва - Владимир

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
строительство высокоскоростной магистрали "Москва - Тула"	-	-	-	-	13440	13860	76260	-	103560	улучшение транспортной связности регионов страны и создание сети скоростного и высокоскорост-ного железнодо-рожного сообщения в Российской Федерации
строительство скоростной магистрали "Тула - Белгород"	920	9200	17480	18400	27600	18400	-	-	91080	
строительство скоростной магистрали "Екатеринбург - Нижний Тагил"	-	-	650	3250	3900	5200	-	-	13000	
строительство скоростной магистрали "Новосибирск - Барнаул"	-	760	7600	14440	15200	22800	15200	-	76000	
строительство железнодорожной линии Селихин - Ныш с переходом пролива Невельского	-	5500	43500	100500	175700	211600	-	-	536800	обеспечение перевозки через постоянный мостовой переход 36,9 млн. тонн грузов к 2030 году

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
электрификация направления Москва - Иваново (участок Иваново - Новки - Нерехта)	-	663,5	2114,4	4979,3	6565,2	-	-	-	14322,4	развитие пропускных способностей железнодорожной инфраструктуры в целях обеспечения пропуска возрастающего пассажиропотока, а также снижения эксплуатационных расходов компании
развитие транспортных коммуникаций между центрами субъектов Российской Федерации и другими городами	-	90	7190	71260	77170	68960	40600	-	265270	
строительство линии Самара - Курумоч - Тольятти	-	-	-	60000	62000	62000	37000	-	221000	
развитие городского железнодорожного кольца в Санкт-Петербурге и пригородной зоне	-	-	6960	7680	8040	-	-	-	22680	
развитие городских железных дорог в Новосибирске и Екатеринбурге и их пригородных зонах	-	-	-	3240	6720	6960	3600	-	20520	

Наименование проекта	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2019 - 2025 годы	Ожидаемый результат
развитие железных дорог в Нижегородской агломерации	-	90	230	340	410	-	-	-	1070	
формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров	-	5200	3060	4940	14000	15260	6530	-	48990	создание опорной сети транспортно-логистических центров, обеспечивающих организацию перевозок регулярного интермодального и скоростного грузового сообщения
Всего[2]	554235,7	810098	1181356,7	1444654,2	1665855	1747071,8	1354593,6	454520,4	8658149,8	

[1] Дополнительно прорабатывается вопрос целесообразности строительства второго Северомуйского тоннеля. В рамках инвестиционной программы на 2018 год "Подготовка строительства. Проектирование будущих периодов" предусмотрено финансирование на разработку основных проектных решений по строительству второго Северомуйского тоннеля.

[2] Объем инвестиций на развитие железнодорожной инфраструктуры с учетом частных инвестиций.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 9
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА

открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на период 2019 - 2025 годов по оптимистичному сценарию

Наименование проекта	2018 год (оценка)		2019 год		2020 год		2021 год		2022 - 2025 годы		2019 - 2025 годы	
	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию
Всего	547408,4	-	791443,1	109553,8	947749,7	124123,5	933297,3	188346,8	3114044,1	693078,1	5786534,2	1115102,1
в том числе:												
проекты, связанные с выполнением поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации	168414,9	-	291690	16300	325075,8	-3002,8	221569,2	12469,1	520606	4346	1358941	30112,2
из них:												
модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием	51203,6	-	76390,6	-	106116	-	-	-	-	-	182506,6	-

Наименование проекта	2018 год (оценка)		2019 год		2020 год		2021 год		2022 - 2025 годы		2019 - 2025 годы	
	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию
пропускных и провозных способностей												
комплексное развитие участка Междуреченск - Тайшет Красноярской железной дороги	5007,3	-	8945,6	-	10815,6	-	-	-	-	-	19761,2	-
развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна	40954,6	-	49139	-	11652,5	-1702,8	13469,1	13469,1	18346	18346	92606,6	30112,3
строительство железнодорожной линии Прохоровка - Журавка - Чертково - Батайск (новая железнодорожная линия на направлении Журавка - Миллерово)	2213,7	-	1098	-	-	-	-	-	-	-	1098	-
развитие Центрального транспортного узла	50386,2	-	105769,8	-	97603,7	-	84534	-	188788,4	-	476695,9	-
развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна	15050,1	-	22104,5	-	30270,5	-	39344,1	9000	133151	-9000	224870,1	-
строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали "Москва-Казань" (1-й этап:	2067,4	-	21414,6	16300	30294,4	-1300	38537	-10000	109025,5	-5000	199271,5	-

Наименование проекта	2018 год (оценка)		2019 год		2020 год		2021 год		2022 - 2025 годы		2019 - 2025 годы	
	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию
"Железнодорожный - Владимир - Гороховец")												
усиление железнодорожной инфраструктуры на Северной и Свердловской железных дорогах для пропуска дополнительного грузопотока в рамках проекта по созданию Северного железнодорожного широтного хода	622,9	-	5244,2	-	30241,1	-	37353,2	-	32396,8	-	105235,2	-
строительство западного обхода Саратовского узла Приволжской железной дороги с усилением железнодорожного участка Липовский - Курдюм	909,1	-	1583,6	-	8082	-	8331,9	-	38898,3	-	56895,8	-
проекты открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	378993,5	-	499753,1	93253,8	622673,9	127126,4	711728,1	175877,7	2593438,1	688732,1	4427593,2	1084989,9
из них:												
проекты развития железнодорожной инфраструктуры	6295,5	-	18070,8	2320,7	91607	27114	194648,1	38974,5	799289,9	79090,8	1103615,8	147500
электрификация участка Ртищево - Кочетовка	760	-	1709	1102,3	6479,1	6479,1	12720,7	12720,7	27507,8	27507,8	48416,6	47809,9

Наименование проекта	2018 год (оценка)		2019 год		2020 год		2021 год		2022 - 2025 годы		2019 - 2025 годы	
	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию
(специализация под грузовое движение)												
реконструкция участка Морозовская - Волгодонская	69,4	-	660,1	-	-	-	-	-	-	-	660,1	-
развитие направления Пермь - Соликамск	255,9	-	653,7	-	3902,3	-	3269,4	-	5573,8	-	13399,2	-
развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода	150	-	1550	-	4714,1	-	8600	5000	27460,3	-5000	42324,4	-
электрификация направления Ожерелье - Узловая - Елец (специализация под пассажирское движение)	767,6	-	1138	218,4	8356,2	8356,2	13043,7	13043,7	24938,4	24938,4	47476,4	46556,8
модернизация Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей (II этап)[1]	2402,9	-	5175,7	-	22796,1	-	70831,7	-	523971,3	-	622774,8	-
увеличение пропускной способности участка Артышта - Междуреченск - Тайшет	910,8	-	2663,1	-	18057,7	-	24247,6	-	25615,4	-	70583,9	-
строительство железнодорожной линии Селихин - Ныш с переходом пролива Невельского	978,9	-	2521,1	-	-	-	-	-	-	-	2521,1	-

Наименование проекта	2018 год (оценка)		2019 год		2020 год		2021 год		2022 - 2025 годы		2019 - 2025 годы	
	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию
мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в 4 раза, в том числе сокращение времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до 7 дней к 2024 году	-	-	1000	1000	20914,8	20914,8	53724,9	53724,9	126686,3	126686,3	202326	202326
развитие железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга	-	-	500	500	4686,7	4686,7	5910	5910	24636,6	24636,6	35733,3	35733,3
формирование глубокого обхода Большого Московского окружного кольца (по направлению Рыбное - Узуново - Ожерелье - Узловая - Плеханово - Сухиничи - Духовская - Смоленск)	-	-	500	500	1700	1700	2300	2300	12900	12900	17400	17400
обеспечение безопасности	104799	-	145289	31267,1	169939,2	51347,1	161366,6	50548,4	647760,2	197444,9	1124354,9	330607,5
обеспечение безопасности жизнедеятельности	13526,9	-	15756,3	-	16221,9	-	16205,1	-	73665,5	-	121848,8	-

Наименование проекта	2018 год (оценка)		2019 год		2020 год		2021 год		2022 - 2025 годы		2019 - 2025 годы	
	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию
обеспечение технологической устойчивости производственного процесса	91272,1	-	129532,7	31267,1	153717,3	51347,1	145161,5	50548,4	574094,7	197444,9	1002506,1	330607,5
в том числе:												
программа корпоративной информатизации (автоматизация перевозочного процесса)	10081,2	-	16886,9	2700	17614	5400	18414	6100	79156	28937,9	132070,9	43137,9
единая интеллектуальная система управления и автоматизации производственных процессов на железнодорожном транспорте (ИСУЖТ)	500	-	500	-	500	-	500	-	2000	-	3500	-
обновление оборудования и устройств связи	5665,5	-	11530,9	3500	10412,9	2132,9	10553,8	2350	46196	11450,2	78693,6	19433,1
снятие инфраструктурных ограничений	132694,2	-	164558,2	28090,7	167118,5	26332,1	167025	47073	532620,2	154676,3	1031321,9	256172,2
повышение транспортной доступности для населения страны	12206,3	-	12901,1	1500	11966,2	2011,4	12124,8	2200	37936,1	5300	74928,1	11011,5
обновление подвижного состава	113689,1	-	131005,3	13075,3	154180,8	8644,5	147097,3	24169,8	525795,5	244620	958078,9	290509,5
прочие проекты	9309,5	-	27928,8	17000	27862,2	11677,3	29466,3	12912	50036,2	7600	135293,5	49189,3

Наименование проекта	2018 год (оценка)		2019 год		2020 год		2021 год		2022 - 2025 годы		2019 - 2025 годы	
	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию
внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте	2303,7	-	2130	-	2300	-	2500	-	11589,7	-	18519,7	-
внедрение автоматизированной системы коммерческого учета электроэнергии на вводах подстанций открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	1014	-	1048,8	-	802,7	-	879,6	-	4772	-	7503	-
внесение средств в уставный капитал акционерных обществ, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, проекты социального развития	5991,8	-	24750	17000	24759,5	11677,3	26086,7	12912	33674,6	7600	109270,8	49189,3
Проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры, реализуемые сторонними инвесторами (без учета средств открытого акционерного общества "Российские железные дороги")	5981,8	-	128208,7	-	357730,5	-	699703,7	-	2801074,9	-	3986717,7	-
из них:												

Наименование проекта	2018 год (оценка)		2019 год		2020 год		2021 год		2022 - 2025 годы		2019 - 2025 годы	
	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию
строительство железной дороги Элегест - Кызыл - Курагино	-	-	-	-	-	-	9989	-	132711	-	142700	-
создание Северного железнодорожного широтного хода за счет средств концессионера	2080,8	-	4959,2	-	41560,8	-	41752	-	40094,8	-	128366,8	-
развитие участка Улак - Эльга	-	-	-	-	-	-	3185	-	42315	-	45500	-
создание железнодорожной инфраструктуры для объектов Восточного нефтехимического комплекса (ВНХК) публичного акционерного общества "НК "Роснефть"	1043	-	7450	-	6407	-	-	-	-	-	13857	-
создание высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора "Евразия"	-	-	90510	-	224680	-	423520	-	1731740	-	2470450	-
в том числе:												
строительство высокоскоростной магистрали "Москва - Казань"	-	-	87510	-	222760	-	347360	-	975620	-	1633250	-
строительство высокоскоростной магистрали "Казань - Екатеринбург"	-	-	-	-	-	-	-	-	419600	-	419600	-

Наименование проекта	2018 год (оценка)		2019 год		2020 год		2021 год		2022 - 2025 годы		2019 - 2025 годы	
	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию
строительство высокоскоростной магистрали "Екатеринбург - Челябинск"	-	-	3000	-	1920	-	76160	-	320920	-	402000	-
строительство высокоскоростной магистрали "Москва - Красное"	-	-	-	-	-	-	-	-	15600	-	15600	-
приобретение высокоскоростных поездов для высокоскоростной магистрали "Железнодорожный - Владимир - Гороховец"	1938	-	3876	-	3488,4	-	3488,4	-	25968,8	-	36821,6	-
строительство высокоскоростной магистрали "Москва - Тула"	-	-	-	-	-	-	-	-	103560	-	103560	-
строительство скоростной магистрали "Тула - Белгород"	920	-	9200	-	17480	-	18400	-	46000	-	91080	-
строительство скоростной магистрали "Екатеринбург - Нижний Тагил"	-	-	-	-	650	-	3250	-	9100	-	13000	-
строительство скоростной магистрали "Новосибирск - Барнаул"	-	-	760	-	7600	-	14440	-	53200	-	76000	-

Наименование проекта	2018 год (оценка)		2019 год		2020 год		2021 год		2022 - 2025 годы		2019 - 2025 годы	
	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию
строительство железнодорожной линии Селихин - Ныш с переходом пролива Невельского	-	-	5500	-	43500	-	100500	-	387300	-	536800	-
электрификация направления Москва - Иваново (участок Иваново - Новки - Нерехта)	-	-	663,5	-	2114,4	-	4979,3	-	6565,2	-	14322,4	-
развитие транспортных коммуникаций между центрами субъектов Российской Федерации и другими городами	-	-	90	-	7190	-	71260	-	186730	-	265270	-
строительство линии Самара - Курумоч - Тольятти	-	-	-	-	-	-	60000	-	161000	-	221000	-
развитие городского железнодорожного кольца в Санкт-Петербурге и пригородной зоне	-	-	-	-	6960	-	7680	-	8040	-	22680	-
развитие городских железных дорог в Новосибирске и Екатеринбурге и их пригородных зонах	-	-	-	-	-	-	3240	-	17280	-	20520	-
развитие железных дорог в Нижегородской агломерации	-	-	90	-	230	-	340	-	410	-	1070	-

Наименование проекта	2018 год (оценка)		2019 год		2020 год		2021 год		2022 - 2025 годы		2019 - 2025 годы	
	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию	млн. рублей (без НДС)	изменение к базовому сценарию
формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров	-	-	5200	-	3060	-	4940	-	35790	-	48990	-
Всего[2]	553390,2	-	919651,8	109553,8	1305480,2	124123,5	1633001	188346,8	5915118,9	693078,1	9773251,9	1115102,1

[1] Дополнительно прорабатывается вопрос целесообразности строительства второго Северомуйского тоннеля. В рамках инвестиционной программы на 2018 год "Подготовка строительства. Проектирование будущих периодов" предусмотрено финансирование на разработку основных проектных решений по строительству второго Северомуйского тоннеля.
[2] Объем инвестиций на развитие железнодорожной инфраструктуры с учетом частных инвестиций.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 10
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ПЕРЕЧЕНЬ

закупаемой (потребляемой) продукции открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" и его дочерними обществами до 2025 года

Наименование закупаемой (потребляемой) продукции	Единица измерения	2018 год (оценка)	2025 год	2019 - 2025 годы
1. Топливо (включая дизельное топливо, мазут, бензин, уголь и др.)[1]	млн. тонн условного топлива	4,7	5,4	36,3
2. Черные металлы (отдельные позиции, включая рельсовый прокат)[1]	млн. тонн	1,1	1,3	8,4
3. Щебень	млн. куб. м	12,9	15,7[2]	106,5[2]
4. Электроэнергия (на тягу поездов и собственные нужды)[1]	млрд. кВт·ч	49,5	55,6	367,3
5. Тяговый подвижной состав[1]	единиц	610	500 (в среднем)	3 460
6. Грузовые вагоны (объем закупок новых грузовых вагонов акционерным обществом "Федеральная грузовая компания")	единиц	10322	10 600 (в среднем)	74184
7. Пассажирские вагоны (объем закупок акционерным обществом "Федеральная пассажирская компания")	единиц	686	600 (в среднем)	4287

[1] Без учета строительства новых линий и дополнительных главных путей.
[2] Централизованные закупки открытым акционерным обществом "Российские железные дороги".

ПРИЛОЖЕНИЕ № 11
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ОСНОВНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на период до 2025 года по базовому сценарию

Наименование финансового показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1. Выручка	млрд. рублей	1780	1874,2	1974,5	2092,1	2215,3	2344,2	2492,5	2660,8
2. Расходы	млрд. рублей	1659,3	1707,6	1779,6	1870	1971,6	2055,7	2144,5	2246,9
3. Прибыль (убыток) от продаж	млрд. рублей	120,7	166,6	194,9	222,1	243,7	288,5	348	413,9
4. Результат от прочих доходов и расходов	млрд. рублей	-67,7	-88,6	-94,3	-135,1	-156,7	-171,6	-183,5	-176,4
5. Прибыль (убыток) до налогообложения	млрд. рублей	53	78	100,7	87	87	116,9	164,5	237,5
6. Прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA)	млрд. рублей	376,5	415,5	476,4	499,4	561,6	625,2	701,2	790,8

Наименование финансового показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
7. Чистая прибыль (убыток)	млрд. рублей	15	26,9	48,6	31,7	28,3	53,1	86,6	138,6
8. Чистый долг/EBITDA	-	3,3	3,4	3,6	4,2	4,3	4,4	4,1	3,5
9. Рентабельность по EBITDA	процентов	21,2	22,2	24,1	23,9	25,3	26,7	28,1	29,7
10. Рентабельность по чистой прибыли	процентов	0,8	1,4	2,5	1,5	1,3	2,3	3,5	5,2

ПРИЛОЖЕНИЕ № 12
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ОСНОВНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на период до 2025 года по оптимистичному сценарию

Наименование финансового показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1. Выручка	млрд. рублей	1780	1910,1	2052,8	2208,8	2370,2	2559,7	2758,1	2987,1
2. Расходы	млрд. рублей	1659,3	1729,4	1818,5	1922,5	2031,7	2140,4	2241,5	2369,9
3. Прибыль (убыток) от продаж	млрд. рублей	120,7	180,7	234,3	286,3	338,5	419,3	516,6	617,2
4. Результат от прочих доходов и расходов	млрд. рублей	-67,7	-100,2	-118,3	-169,2	-197,1	-220,2	-235,5	-234,1
5. Прибыль (убыток) до налогообложения	млрд. рублей	53	80,6	116	117,1	141,5	199,1	281,1	383
6. Прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA)	млрд. рублей	377,4	429,8	515,9	563,8	657,4	758	871,7	995,9
7. Чистая прибыль (убыток)	млрд. рублей	15	31,8	59,6	57,1	77,2	124,1	184,3	259,7
8. Чистый долг/EBITDA	-	3,3	3,5	3,7	4,3	4,4	4,4	4	3,5
9. Рентабельность по EBITDA	процентов	21,2	22,5	25,1	25,5	27,7	29,6	31,6	33,3
10. Рентабельность по чистой прибыли	процентов	0,8	1,7	2,9	2,6	3,3	4,9	6,7	8,7

ПРИЛОЖЕНИЕ № 13
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ОСНОВНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

деятельности холдинга "Российские железные дороги" на период до 2025 года по базовому сценарию*

Наименование финансового показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1. Выручка	млрд. рублей	2366,4	2503,4	2623,2	2767,2	2929,7	3093,7	3298,2	3512,7
2. Расходы	млрд. рублей	2205,6	2290,1	2380,5	2487,1	2616,1	2730,6	2863	3004,5
3. Прибыль (убыток) от продаж	млрд. рублей	160,8	213,4	242,7	280,1	313,6	363,2	435,2	508,2
4. Результат от прочих доходов и расходов	млрд. рублей	-75,9	-100,1	-111,2	-148,2	-176,8	-192,3	-208	-200,4
5. Прибыль (убыток) до налогообложения	млрд. рублей	84,9	113,3	131,5	131,9	136,8	170,9	227,3	307,8
6. Прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA)	млрд. рублей	451,8	502	557,6	598,5	668,7	738,9	825,7	924,2
7. Чистая прибыль (убыток)	млрд. рублей	34,8	49,8	67	62,4	61,2	89	128,4	186,2
8. Чистый долг/EBITDA	-	2,9	3,1	3,6	3,9	4,1	4,1	3,9	3,4

Наименование финансового показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
9. Рентабельность по EBITDA	процентов	19,1	20,1	21,3	21,6	22,8	23,9	25	26,3
10. Рентабельность по чистой прибыли	процентов	1,5	2	2,6	2,3	2,1	2,9	3,9	5,3

* Приведенные данные рассчитаны в соответствии с периметром холдинга "Российские железные дороги", выбранным для формирования долгосрочной программы развития, а также с учетом плана продаж дочерних зависимых обществ на период до 2025 года и финансовых планов, подготовленных на основе российских стандартов бухгалтерского учета.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 14
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ОСНОВНЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

деятельности холдинга "Российские железные дороги" на период до 2025 года по оптимистичному сценарию*

Наименование финансового показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1. Выручка	млрд. рублей	2369,4	2516,7	2709,3	2939,7	3136,4	3376,9	3635,8	3917,3
2. Расходы	млрд. рублей	2208,1	2254	2426,1	2587,6	2720,2	2873,7	3021,4	3194,9
3. Прибыль (убыток) от продаж	млрд. рублей	161,4	262,7	283,2	352,1	416,1	503,1	614,4	722,3
4. Результат от прочих доходов и расходов	млрд. рублей	-79,3	-109,2	-133,1	-178,8	-215,9	-243,3	-262,2	-262,3
5. Прибыль (убыток) до налогообложения	млрд. рублей	82	153,5	150,1	173,3	200,2	259,8	352,2	460
6. Прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA)	млрд. рублей	450	548,2	598,2	671,3	770,9	876,8	1004,1	1135,9
7. Чистая прибыль (убыток)	млрд. рублей	31,6	93,4	80	96,8	116,8	164,3	232	311,5
8. Чистый долг/ EBITDA	-	3	3,1	3,6	4	3,9	4,2	3,8	3,4
9. Рентабельность по EBITDA	процентов	19	21,8	22,1	22,8	24,6	26	27,6	29

Наименование финансового показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
10. Рентабельность по чистой прибыли	процентов	1,3	3,7	3	3,3	3,7	4,9	6,4	8

* Приведенные данные рассчитаны в соответствии с периметром холдинга "Российские железные дороги", выбранным для формирования программы, а также с учетом плана продаж дочерних зависимых обществ на период до 2025 года и финансовых планов, подготовленных на основе российских стандартов учета.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 15
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ЦЕЛЕВЫЕ ЗНАЧЕНИЯ ПОКАЗАТЕЛЕЙ,

входящих в состав интегрального ключевого показателя эффективности инновационной деятельности

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2025 год
1. Доля закупки инновационной и высокотехнологичной продукции в общем объеме закупок (вес показателя в интегральном ключевом показателе эффективности - 20 процентов)	процентов	не менее 10	не менее 10	не менее 10	не менее 10	не менее 10
2. Доля внедрения результатов интеллектуальной деятельности, получивших правовую охрану (объекты интеллектуальной собственности) в общем количестве (вес показателя в интегральном ключевом показателе эффективности - 15 процентов)	процентов	85	85	85	86	86
3. Повышение энергоэффективности производственной деятельности (вес показателя в интегральном ключевом показателе эффективности - 35 процентов)	процентов	0,7	0,7	0,6	0,6	-*
4. Качество разработки (актуализации) программы инновационного развития/выполнение программы инновационного развития (вес показателя в интегральном ключевом показателе эффективности - 30 процентов)	процентов	90 - 100	90 - 100	90 - 100	90 - 100	90 - 100

* Значение показателя определяется приказом федерального органа исполнительной власти.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 16
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ПЕРЕЧЕНЬ

создаваемых на базе цифровых технологий сервисов

Направление цифровой трансформации	Создаваемые сервисы
1. Создание платформы управления и мониторинга грузовых перевозок	мониторинг местонахождения и состояния грузов, комплексная услуга перевозки грузов "от двери до двери", юридически значимый обмен электронными документами с участниками перевозки, сквозное использование цифровых транспортных данных
2. Создание цифровых инструментов организации мультимодальных пассажирских перевозок	мультимодальность, планирование и сопровождение "поездки от двери до двери", персонифицированные сервисы для пассажиров, электронные сервисы оплаты проезда, гибкое тарифное меню и программа лояльности
3. Создание инструментов интеллектуального управления движением, цифрового моделирования и мониторинга транспортных средств и объектов инфраструктуры	актуальные данные объектов транспортной инфраструктуры, моделирование процессов строительства, эксплуатации и ремонта с привязкой ко времени и бюджетированию, планирование перевозок с учетом технических характеристик транспортной инфраструктуры, сервисы предсказательной диагностики, прогнозирования надежности, планирования ремонтов

Направление цифровой трансформации	Создаваемые сервисы
4. Модернизация архитектуры информационных систем и ИТ-инфраструктуры на основе импортонезависимого программного обеспечения	гарантированный уровень доступности ИТ-сервисов
5. Оптимизация корпоративных систем управления, анализа и подготовки отчетности	сервисы анализа состояния открытого акционерного общества "Российские железные дороги", сервисы самообслуживания для работников открытого акционерного общества "Российские железные дороги", информационные сервисы (платные и бесплатные)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 17
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

эффективности развития информационных технологий

	Наименование целевого показателя	Единица измерения	Плановое значение
1.	Доля электронных билетов в поездах дальнего следования	процентов	70
2.	Доля услуг грузовой перевозки и сопутствующих сервисов, доступных к оформлению в электронном виде	процентов	75
3.	Доля электронных документов при взаимодействии с участниками перевозочного процесса (включая международные транзитные перевозки)	процентов	90
4.	Доля операций в бизнес-процессах обслуживания клиентов, выполняемых без участия человека	процентов	55
5.	Количество пользователей в открытом акционерном обществе "Российские железные дороги" и дочерних зависимых обществах, которые используют отечественное программное обеспечение, включенное в Единый реестр российских программ для электронных вычислительных машин и баз данных	процентов	не менее 70

ПРИЛОЖЕНИЕ № 18
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ПРОГНОЗНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ
кадровой политики в социальной сфере

	Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1.	Потребность в инженерно-техническом персонале, необходимом для реализации основных мероприятий программы (доля в списочной численности работников открытого акционерного общества "Российские железные дороги")	процентов	35,2	35,4	35,6	35,9	36,2	36,5	36,8	37,1
2.	Целевой прием молодежи в вузы железнодорожного транспорта	тыс. человек	7,4	7,3	7,4	7,3	7,3	7,1	6,9	6,9
3.	Обучение работников открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	тыс. человек	286	282,1	280,4	278,5	277,7	275,2	275	273,6

ПРИЛОЖЕНИЕ № 19
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

обеспечения экологической безопасности до 2025 года

	Наименование показателя	Плановое значение*
1.	Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников	снижение не менее чем на 18 процентов
2.	Удельный уровень выбросов парниковых газов	снижение не менее чем на 4,5 процента
3.	Использование водных ресурсов	снижение не менее чем на 20 процентов
4.	Сброс загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности	снижение не менее чем на 18 процентов
5.	Доля обезвреживания и вовлечения отходов производства и потребления во вторичный оборот в общем количестве их образования	повышение не менее чем на 2,4 процента

* К уровню 2018 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 20
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ПЕРЕЧЕНЬ

обществ, участие открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в которых планируется сохранить на период до 2025 года

	Наименование общества	Доля открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в уставном капитале обществ до 2025 года (процентов)
1.	Акционерное общество " Объединенная транспортно-логистическая компания"	99,84
2.	Акционерное общество "Объединенная транспортно-логистическая компания - Евразийский железнодорожный альянс"	33,33
3.	Акционерное общество "ОТЛК Логистика" (100 процентов - 1 акция Акционерного общества "Российские железные дороги Логистика")	99,99
4.	Акционерное общество "ОТЛК Финансы"	99,99
5.	Акционерное общество "Oy Karelian Trains Ltd"	50
6.	Акционерное общество "Акционерная компания "Железные дороги Якутии"	49,93
7.	Акционерное общество "Арена-2000"	99,94
8.	Общество с ограниченной ответственностью "Развитие ТЛЦ"	99,99

	Наименование общества	Доля открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в уставном капитале обществ до 2025 года (процентов)
9.	Акционерное общество "Вагонная ремонтная компания - 1"	99,99
10.	Акционерное общество "Вагонная ремонтная компания - 2"	99,99
11.	Акционерное общество "Вагонная ремонтная компания - 3"	99,99
12.	Акционерное общество "Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта"	99,99
13.	Акционерное общество "Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава"	99,99
14.	Акционерное общество "Издательский дом "Гудок"	99,99
15.	Акционерное общество "Желдорипотека"	50,01
16.	Акционерное общество "Железнодорожная торговая компания"	25 + 1 акция
17.	Акционерное общество "Институт экономики и развития транспорта"	99,99
18.	Акционерное общество "КРП-инвест"	99,80
19.	Акционерное общество "Компания ТрансТелеКом"	99,99
20.	Акционерное общество "Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте"	74,99
21.	Акционерное общество "РЖД-Здоровье"	25 + 1 акция
22.	Акционерное общество "РЖДстрой"	99,99
23.	Акционерное общество "Росжелдорпроект"	25 + 1 акция
24.	Акционерное общество "Скоростные магистрали"	75,10
25.	Акционерное общество "Федеральная грузовая компания"	99,99

	Наименование общества	Доля открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в уставном капитале обществ до 2025 года (процентов)
26.	Акционерное общество "Федеральная пассажирская компания"	99,99
27.	Общество с ограниченной ответственностью "Охранное предприятие "РЖД-Охрана"	99,99
28.	Закрытое акционерное общество "Южно-Кавказская Железная Дорога "	99,99
29.	Акционерное общество "Ямальская железнодорожная компания"	45
30.	GEFCO SA	от 75 до 40
31.	Акционерное общество "Алтай - Пригород"	51
32.	Акционерное общество "Башкортостанская пригородная пассажирская компания"	99,17
33.	Акционерное общество "Волго-Вятская пригородная пассажирская компания"	49,33
34.	Акционерное общество "Волгоградтранспригород"	51
35.	Акционерное общество "Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания"	74
36.	Акционерное общество "Краспригород"	51
37.	Акционерное общество "Кубань Экспресс-Пригород"	49
38.	Акционерное общество "Кузбасс-пригород"	51
39.	Акционерное общество "Омск-пригород"	51,02
40.	Акционерное общество "Пермская пригородная компания "	51
41.	Акционерное общество "Порт Усть-Луга транспортная компания "	50
42.	Акционерное общество "Содружество"	49,33
43.	Акционерное общество "Свердловская пригородная компания"	51
44.	Акционерное общество "Торговый дом РЖД"	50,13
45.	Акционерное общество "Экспресс Приморья"	51

	Наименование общества	Доля открытого акционерного общества "Российские железные дороги" в уставном капитале обществ до 2025 года (процентов)
46.	Акционерное общество "Экспресс-пригород"	51
47.	Общество с ограниченной ответственностью "Энергопромсбыт"	51
48.	Акционерное общество "Байкальская пригородная пассажирская компания"	49,99
49.	Акционерное общество "Калининградская пригородная пассажирская компания"	99
50.	Акционерное общество "Саратовская пригородная пассажирская компания"	51
51.	Акционерное общество "Северная пригородная пассажирская компания"	99
52.	Акционерное общество "Пригородная пассажирская компания "Черноземье"	50,5
53.	Открытое акционерное общество "Южно-Уральская пригородная пассажирская компания"	99
54.	Акционерное общество "Самарская пригородная пассажирская компания"	49
55.	Акционерное общество "Забайкальская пригородная пассажирская компания"	51
56.	Акционерное общество "Пассажирская компания "Сахалин"	99,99
57.	Акционерное общество "Московско-Тверская пригородная пассажирская компания"	49,99
58.	Открытое акционерное общество "Объединенные электротехнические заводы"	25 + 1 акция
59.	Акционерное общество "Северо-Западная пригородная пассажирская компания"	74

ПРИЛОЖЕНИЕ № 21
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ПЛАНОВЫЕ ЗНАЧЕНИЯ

ключевых показателей эффективности деятельности на период до 2025 года по базовому сценарию[1]

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1. Выручка открытого акционерного общества "Российские железные дороги"[2]	млрд. рублей	1780	1874,2	1974,5	2092,1	2215,3	2344,2	2492,5	2660,8
2. Прибыль до вычета расходов по уплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA) (российские стандарты бухгалтерского учета)	млрд. рублей	376,5	415,5	476,4	499,4	561,6	625,2	701,2	790,8
3. Рентабельность по EBITDA открытого акционерного общества "Российские железные дороги"[2]	процентов	21,2	22,2	24,1	23,9	25,3	26,7	28,1	29,7
4. Пассажирооборот по инфраструктуре открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	млрд. пассажиро-км	127,4	127,4	129,9	136	141,1	142,2	145	152,4

	Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
5.	Протяженность линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности[2]	тыс. км	8,2	8,3	8,5	8,7	8,7	8,9	9,2	9,4
6.	Протяженность участков железнодорожного пути со сверхнормативным пропущенным тоннажем или сроком эксплуатации	тыс. км	24,8	24,5	23,7	24,0	24,1	21,8	20,2	19,1
7.	Уровень безопасности движения[2]	отношение числа всех событий к общему поездообороту в млн. поездо-км	1,134	1,094	1,054	1,014	0,974	0,934	0,894	0,86
8.	Рост производительности труда открытого акционерного общества "Российские железные дороги"[2] (среднегодовой темп роста за 2019 - 2025 годы)	процентов	106	105	105	105	105	105	105	105
9.	Рентабельность инвестированного капитала холдинга открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по нерегулируемым видам деятельности (ROIC) (среднегодовой параметр)	процентов	10	10	10	10	10	10	10	10
10.	Интегральный ключевой показатель эффективности инновационной деятельности[2]	коэффициент	1	1	1	1	1	1	1	1

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
11. Объем закупок у предприятий малого и среднего бизнеса[3]	процентов	18	18	18	18	18	18	18	18
12. Снижение операционных расходов (затрат) (среднегодовой темп)	процентов	2	2	2	2	2	2	2	2
13. Размер дивидендов (процентов чистой прибыли)[4]	процентов	50	-	-	-	-	-	-	-
14. Приведенная работа по инфраструктуре[5] открытого акционерного общества "Российские железные дороги"[2]	млрд. приведенных тонно-км	3420,8	3504,7	3592,5	3686,7	3780,4	3872,6	3991,6	4136,8
15. Погрузка	млн. тонн	1289,2	1309,2	1338,8	1369	1400,4	1433,8	1478,7	1526
16. Объем транзитных перевозок контейнеров[2]	тыс. единиц в двадцатифутовом эквиваленте	505	615	750	914	1114	1358	1656	1880
17. Среднесуточная производительность локомотива рабочего парка в грузовом движении[2]	тыс. тонно-км брутто	2150	2165	2177	2212	2252	2300	2348	2390
18. Средняя скорость доставки грузовых отправок в груженых вагонах[2]	км в сутки	385	392	402	407	410	413	417	420
19. Выполнение расписания движения грузовых поездов[2]	процентов	74,66	74,67	74,67	74,68	74,68	74,69	74,69	74,70

Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
20. Выполнение расписания движения пассажирских поездов[2]	процентов	98,35	98,35	98,36	98,37	98,38	98,39	98,40	98,40

[1] При изменении параметров внешней среды потребуется корректировка параметров ключевых показателей эффективности программы.

[2] Показатели используются в системе долгосрочной мотивации менеджмента открытого акционерного общества "Российские железные дороги".

[3] Согласно Стратегии развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 2 июня 2016 г. № 1083-р.

[4] В 2017 году по итогам 2016 года выплачено 50 процентов дивидендов по международным стандартам финансовой отчетности, с 2019 года дивиденды выплачиваются только по привилегированным акциям (0,01 млрд. рублей в 2019 году; 4,47 млрд. рублей с 2020 года).

[5] С учетом пробега собственных вагонов в порожнем состоянии.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 22
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ПЛАНОВЫЕ ЗНАЧЕНИЯ

ключевых показателей эффективности деятельности на период до 2025 года по оптимистичному сценарию[1]

	Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
1.	Выручка открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	млрд. рублей	1780	1910,1	2052,8	2208,8	2370,2	2559,7	2758,1	2987,1
2.	Прибыль до вычета расходов по уплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA) (российские стандарты бухгалтерского учета)	млрд. рублей	377,4	429,8	515,9	563,8	657,4	758	871,7	995,9
3.	Рентабельность по EBITDA открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	процентов	21,2	22,5	25,1	25,5	27,7	29,6	31,6	33,3
4.	Пассажирооборот по инфраструктуре открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	млрд. пассажиро-км	127,4	127,4	130,9	137,4	142,6	143,8	146,7	155,3
5.	Протяженность линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности	тыс. км	8,2	8,1	8,1	8	8	8	7,9	7,9

	Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
6.	Протяженность участков железнодорожного пути со сверхнормативным пропущенным тоннажем или сроком эксплуатации	тыс. км	24,8	24,6	24,2	23,9	24,2	22,0	20	18,7
7.	Уровень безопасности движения	отношение числа всех событий к общему поездообороту в млн. поездо-км	1,134	1,06	1,01	0,96	0,91	0,86	0,82	0,75
8.	Рост производительности труда открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (среднегодовой темп роста за 2019 – 2025 годы)	процентов	106	105	105	105	105	105	105	105
9.	Рентабельность инвестированного капитала холдинга открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по нерегулируемым видам деятельности (ROIC) (среднегодовой параметр)	процентов	10	10	10	10	10	10	10	10
10.	Интегральный ключевой показатель эффективности инновационной деятельности	коэффициент	1	1	1	1	1	1	1	1
11.	Объем закупок у предприятий малого и среднего бизнеса[2]	процентов	18	18	18	18	18	18	18	18
12.	Снижение операционных расходов (затрат) (среднегодовой темп)	процентов	2	2	2	2	2	2	2	2

	Наименование показателя	Единица измерения	2018 год (оценка)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год
13.	Размер дивидендов (процентов чистой прибыли)[3]	процентов	50	-	-	-	-	-	-	-
14.	Приведенная работа по инфраструктуре[4] открытого акционерного общества "Российские железные дороги"	млрд. приведенных тонно-км	3420,8	3562,3	3718,9	3877,9	4024,9	4238,2	4425,5	4649,7
15.	Погрузка	млн. тонн	1289,2	1333,8	1381,3	1430,7	1478,4	1545,2	1607,8	1677,4
16.	Объем транзитных перевозок контейнеров	тыс. единиц в двадцатифутовом эквиваленте	505	615	750	914	1114	1358	1656	1880
17.	Среднесуточная производительность локомотива рабочего парка в грузовом движении	тыс. тонно-км брутто	2150	2160	2172	2207	2247	2295	2343	2385
18.	Средняя скорость доставки грузовых отправок в груженых вагонах	км в сутки	385	392	402	407	410	413	417	420
19.	Выполнение расписания движения грузовых поездов	процентов	74,66	74,67	74,67	74,68	74,68	74,69	74,69	74,7
20.	Выполнение расписания движения пассажирских поездов	процентов	98,35	98,35	98,36	98,37	98,38	98,39	98,4	98,4

[1] При изменении параметров внешней среды потребуется корректировка параметров долгосрочной программы развития.

[2] Согласно Стратегии развития малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 2 июня 2016 г. № 1083-р.

[3] В 2017 году по итогам 2016 года выплачено 50 процентов дивидендов по международным стандартам финансовой отчетности, с 2019 года дивиденды выплачиваются только по привилегированным акциям (0,01 млрд. рублей в 2019 году; 4,47 млрд. рублей с 2020 года).

[4] С учетом пробега собственных вагонов в порожнем состоянии.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 23
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

П Е Р Е Ч Е Н Ь

рисков изменения ключевых допущений и их влияние на основные показатели деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года по базовому сценарию

Наименование риска	Наименование показателя	Единица измерения	Базовое значение 2019 - 2025 годов	Отклонение показателей от базовых значений			
				вариант 1	вариант 2	вариант 3	вариант 4
1. Снижение среднего темпа роста грузооборота	средний темп роста грузооборота	процентов	2,8	-1	-2	-3	-4
	грузооборот	млрд. ткм	25562	-1003	-1967	-2894	-3784
	доходы от перевозок	млрд. рублей	14180	-528	-1034	-1520	-1987
	расходы по перевозкам	млрд. рублей	12485	-142	-279	-410	-536
	прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA)	млрд. рублей	4070	-385	-755	-1110	-1450
	чистая прибыль	млрд. рублей	414	-247	-483	-709	-926
	чистый долг на 31 декабря 2025 г.	млрд. рублей	2802	-370	-718	-1045	-1354
	инвестиционная программа	млрд. рублей	4671	-672	-1308	-1908	-2476
2. Снижение темпа роста средней доходной ставки	средний темп роста средней доходной ставки	процентов	3,6	-0,5	-1	-1,5	-2,0

Наименование риска	Наименование показателя	Единица измерения	Базовое значение 2019 - 2025 годов	Отклонение показателей от базовых значений			
				вариант 1	вариант 2	вариант 3	вариант 4
	доходы от перевозок	млрд. рублей	14180	-264	-523	-777	-1025
	расходы по перевозкам	млрд. рублей	12485	-	-	-	-
	прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA)	млрд. рублей	4070	-264	-523	-777	-1025
	чистая прибыль	млрд. рублей	414	-169	-335	-497	-656
	чистый долг на 31 декабря 2025 г.	млрд. рублей	2802	-255	-503	-743	-976
	инвестиционная программа	млрд. рублей	4671	-458	-904	-1 338	-1 760
3. Увеличение среднего темпа роста цен на нефтепродукты	средний темп роста цен на нефтепродукты	процентов	1,7	0,5	1	1,5	2
	доходы от перевозок	млрд. рублей	14180	-	-	-	-
	расходы по перевозкам	млрд. рублей	12485	21	41	63	85
	прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA)	млрд. рублей	4070	-21	-41	-63	-85
	чистая прибыль	млрд. рублей	414	-13	-27	-40	-54
	чистый долг на 31 декабря 2025 г.	млрд. рублей	2802	-19	-39	-60	-82
	инвестиционная программа	млрд. рублей	4671	-35	-70	-106	-145
4. Увеличение среднего темпа роста цен на электроэнергию	средний темп роста цен на электроэнергию	процентов	3	0,5	1	1,5	2
	доходы от перевозок	млрд. рублей	14180	-	-	-	-

Наименование риска	Наименование показателя	Единица измерения	Базовое значение 2019 - 2025 годов	Отклонение показателей от базовых значений			
				вариант 1	вариант 2	вариант 3	вариант 4
	расходы по перевозкам	млрд. рублей	12485	32	65	98	132
	прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA)	млрд. рублей	4070	-32	-65	-98	-132
	чистая прибыль	млрд. рублей	414	-20	-41	-63	-85
	чистый долг на 31 декабря 2025 г.	млрд. рублей	2802	-31	-63	-95	-129
	инвестиционная программа	млрд. рублей	4671	-55	-112	-170	-230
5. Рост стоимости долга	средневзвешенная процентная ставка	процентов	7,9	0,5	1	1,5	2
	расходы на проценты (без капитализации)	млрд. рублей	-984	-60	-120	-180	-240
	капитализируемые проценты	млрд. рублей	-256	-16	-31	-47	-63
	чистая прибыль	млрд. рублей	414	-46	-92	-138	-183
	чистый долг на 31 декабря 2025 г.	млрд. рублей	2802	1	1	1	2
	инвестиционная программа	млрд. рублей	4671	-66	-132	-198	-263
6. Снижение курса рубля к основным мировым валютам	курс рубля к основным валютам	процентов	-	-5	-10	-15	-20
	курсовые разницы в прибыли	млрд. рублей	-30	-13	-28	-41	-55
	курсовые разницы в добавочном капитале	млрд. рублей	-16	-15	-32	-47	-63
	чистая прибыль	млрд. рублей	414	-13	-28	-41	-55
	инвестиционная программа	млрд. рублей	4671	-7	-13	-21	-27

ПРИЛОЖЕНИЕ № 24
к долгосрочной программе развития
открытого акционерного общества
"Российские железные дороги"
до 2025 года

ПЕРЕЧЕНЬ

рисков изменения ключевых допущений и их влияние на основные показатели деятельности открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года по оптимистичному сценарию

Наименование риска	Наименование показателя	Единица измерения	Базовое значение 2019 - 2025 годов	Отклонение показателей от базовых значений			
				вариант 1	вариант 2	вариант 3	вариант 4
1. Снижение среднего темпа роста грузооборота	средний темп роста грузооборота	процентов	4,5	-1	-2	-3	-4
	грузооборот	млрд. ткм	27484	-1078	-2115	-3111	-4068
	доходы от перевозок	млрд. рублей	15377	-576	-1129	-1659	-2169
	расходы по перевозкам	млрд. рублей	12967	-148	-305	-448	-586
	прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA)	млрд. рублей	4792	-428	-824	-1211	-1583
	чистая прибыль	млрд. рублей	794	-261	-502	-737	-962
	чистый долг на 31 декабря 2025 г.	млрд. рублей	3464	-419	-796	-1161	-1504
	инвестиционная программа	млрд. рублей	5787	-738	-1407	-2055	-2667
2. Снижение темпа роста средней доходной ставки	средний темп роста средней доходной ставки	процентов	3,8	-0,5	-1	-1,5	-2,0

Наименование риска	Наименование показателя	Единица измерения	Базовое значение 2019 - 2025 годов	Отклонение показателей от базовых значений			
				вариант 1	вариант 2	вариант 3	вариант 4
	доходы от перевозок	млрд. рублей	15377	-292	-579	-860	-1135
	расходы по перевозкам	млрд. рублей	12967	-	-	-	-
	прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA)	млрд. рублей	4792	-292	-579	-860	-1135
	чистая прибыль	млрд. рублей	794	-178	-353	-524	-691
	чистый долг на 31 декабря 2025 г.	млрд. рублей	3464	-287	-565	-835	-1098
	инвестиционная программа	млрд. рублей	5787	-500	-986	-1459	-1919
3. Увеличение среднего темпа роста цен на нефтепродукты	средний темп роста цен на нефтепродукты	процентов	1,7	0,5	1	1,5	2
	доходы от перевозок	млрд. рублей	15377	-	-	-	-
	расходы по перевозкам	млрд. рублей	12967	24	48	73	98
	прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA)	млрд. рублей	4792	-24	-48	-73	-98
	чистая прибыль	млрд. рублей	794	-14	-29	-44	-60
	чистый долг на 31 декабря 2025 г.	млрд. рублей	3464	-24	-48	-73	-98
	инвестиционная программа	млрд. рублей	5787	-40	-81	-123	-166
4. Увеличение среднего темпа роста цен на электроэнергию	средний темп роста цен на электроэнергию	процентов	3	0,5	1	1,5	2
	доходы от перевозок	млрд. рублей	15377	-	-	-	-

Наименование риска	Наименование показателя	Единица измерения	Базовое значение 2019 - 2025 годов	Отклонение показателей от базовых значений			
				вариант 1	вариант 2	вариант 3	вариант 4
	расходы по перевозкам	млрд. рублей	12967	34	69	105	141
	прибыль до вычета расходов по выплате процентов, налогов, износа и начисленной амортизации (EBITDA)	млрд. рублей	4792	-34	-69	-105	-141
	чистая прибыль	млрд. рублей	794	-21	-42	-64	-86
	чистый долг на 31 декабря 2025 г.	млрд. рублей	3464	-33	-66	-102	-138
	инвестиционная программа	млрд. рублей	5787	-57	-115	-176	-238
5. Рост стоимости долга	средневзвешенная процентная ставка	процентов	8,3	0,5	1	1,5	2
	расходы на проценты (без капитализации)	млрд. рублей	-1253	-74	-147	-220	-293
	капитализируемые проценты	млрд. рублей	-274	-16	-32	-48	-64
	чистая прибыль	млрд. рублей	794	-56	-112	-168	-223
	чистый долг на 31 декабря 2025 г.	млрд. рублей	3464	3	3	3	4
	инвестиционная программа	млрд. рублей	5787	-74	-148	-224	-299
6. Снижение курса рубля к основным мировым валютам	курс рубля к основным валютам	процентов	-	-5	-10	-15	-20
	курсовые разницы в прибыли	млрд. рублей	-30	-13	-28	-41	-55
	курсовые разницы в добавочном капитале	млрд. рублей	-16	-15	-32	-47	-63
	чистая прибыль	млрд. рублей	794	-13	-28	-41	-55
	инвестиционная программа	млрд. рублей	5787	-7	-13	-21	-27

gost.e-ecolog.ru