

УТВЕРЖДЕН  
годовым общим собранием акционеров  
ОАО «Центральная ППК»  
Протокол от «\_\_\_».\_\_\_\_\_20 г. №

Председатель собрания

---

---

**ГОДОВОЙ ОТЧЕТ**  
открытого акционерного общества  
«Центральная пригородная пассажирская компания»  
по результатам работы за 2009 год

г. Москва

2010 г.

**СОДЕРЖАНИЕ**

1.	<b>РАЗДЕЛ 1. Обращение генерального директора ОАО «Центральная ППК»</b> к акционерам .....	3
2.	<b>РАЗДЕЛ 2. Корпоративное управление.....</b>	7
3.	<b>РАЗДЕЛ 3. Основные производственные показатели деятельности</b> ОАО «Центральная ППК».....	17
4.	<b>РАЗДЕЛ 4. Основные показатели бухгалтерской и финансовой отчетности</b> Общества за 2008 год.....	21
5.	<b>РАЗДЕЛ 5. Распределение прибыли и дивидендная политика.....</b>	30
6.	<b>РАЗДЕЛ 6. Инвестиционная деятельность.....</b>	31
7.	<b>РАЗДЕЛ 7. Перспектива технического переоснащения и развития</b> ОАО «Центральная ППК».....	32
8.	<b>РАЗДЕЛ 8. Развитие сети связи Общества и Internet-технологий.....</b>	35
9.	<b>РАЗДЕЛ 9. Кадровая и социальная политика ОАО «Центральная ППК».</b> Социальное партнерство.....	36
10.	<b>РАЗДЕЛ 10. Задачи и перспективы ОАО «Центральная ППК» на будущий год,</b> решение стратегических задач.....	42
11.	<b>РАЗДЕЛ 11. Справочная информация для акционеров.....</b>	49

## **РАЗДЕЛ 1**

### **Обращение Генерального директора ОАО «Центральная ППК»**

В современном динамично меняющемся мире становится очевидным, что компаниям для того, чтобы быть успешными в бизнесе, недостаточно просто производить какой-либо продукт. В мире глобализации, новых технологий, скорости коммуникаций для того, чтобы выигрывать в конкурентной борьбе необходимо генерировать новые творческие идеи, новые знания. Сегодняшний потребитель требователен и готов платить только за уникальные продукты, идеи, решения.

Традиционный подход к организации пассажирского комплекса железнодорожного транспорта не отвечает сложившейся ситуации и перспективным требованиям к развитию пассажирских перевозок. В этой области сложилось парадоксальное противоречие: пригородные пассажирские перевозки на железных дорогах считаются убыточными, в то время как растущие потребности населения в современных транспортных услугах остаются неудовлетворенными. Это наглядно проявляется в условиях мегаполисов и, в особенности, характерно для Большой Москвы.

В течение последних четырех лет объем транспортных услуг, оказываемых населению в Московской области, растет в среднем на 20 % в год, количество пассажиров в железнодорожном пригородном сообщении – в среднем на 9 % в год.

В связи с чем, следует отметить высокий потенциал роста рынка пассажирских перевозок в Москве

Однако вследствие перегруженности автомагистралей и линий метрополитена возможности городского уличного транспорта и метро по удовлетворению растущего спроса на пассажирские перевозки ограничены.

Все это свидетельствует о том, что работа пассажирского комплекса является одной из важнейших составляющих работы железной дороги в целом. Безопасность движения, обслуживание пассажиров на высоком уровне, своевременная доставка грузов, инновации технологических процессов - это лишь некоторые вопросы которыми управляет пассажирский комплекс.

Как правило, в пригородном сообщении доходы не покрывают расходы полностью. Только существенные изменения практики предоставления льгот для льготных категорий пассажиров в пригородном сообщении, и изменение подходов к организации пригородных перевозок позволят существенно увеличить их окупаемость.

Когда мы говорим о субсидиях на пассажирские перевозки, говорить нужно о социально значимых пассажирских перевозках. Практически везде существует субсидирование государством пассажирских перевозок, либо инфраструктуры, по которым эти пассажирские перевозки осуществляются.

Наравне с этим мировая практика свидетельствует о широкой поддержке пригородных перевозок на государственном, региональном и местном уровнях. Это касается государственных субсидий и национальных программ развития и модернизации железнодорожной сети, обновления парка подвижного состава, компенсаций нерентабельных, но социально необходимых пассажирских перевозок, налоговой и тарифной политики. В свою очередь перевозчики активно реализуют свой

потенциал в увеличении доходности перевозок, повышении их конкурентоспособности, безопасности движения, экономии топливно-энергетических ресурсов.

В связи с этим, представляет интерес структура доходов в сегменте пассажирских перевозок, осуществляемых железнодорожным транспортом в пригородном сообщении Германии. Так, перевозчики Германии от продажи проездных документов получают доходы в размере 1,0 млрд. евро в год, что составляет 12,5% всех доходов, 1,8 млрд. евро от предоставления дополнительных услуг (22,5%) и 5,2 млрд. евро (65%) субсидии железнодорожных перевозок в пригородном сообщении.

Такой подход позволяет наиболее эффективно управлять перевозками и обеспечивает равнодоступность потребителей к данному виду услуг. Заявочная система поездо - км обеспечивает стабильность расписания пассажирских перевозок, даже не смотря на их низкую населенность.

Зарубежный опыт реформирования железнодорожного транспорта предусматривает участие государства, а также муниципальных органов власти в финансировании объектов инфраструктуры этой отрасли, а также реорганизацию систем управления им. Несомненно, что этот опыт необходимо изучать, брать из него все самое наилучшее, но применять его на отечественных дорогах с учетом «конкретных условий и анализа конкретных ситуаций».

Основной задачей организации пассажирских перевозок - возможно более полное удовлетворение потребностей населения в передвижении. На долю железных дорог приходится около 40% пассажирооборота всех видов транспорта, несмотря на то, что пассажирооборот на автомобильном и воздушном транспорте непрерывно растет. При организации пассажирских перевозок необходимо не только наиболее полно удовлетворять запросы пассажиров, но и наилучшим образом использовать перевозочные средства, что позволит добиться существенного снижения себестоимости пригородных перевозок.

Основные мероприятия для решения этих задач следующие:

- сокращение времени проезда путем увеличения скоростей, сокращения количества остановок, сокращения времени посадки и высадки пассажиров.
- обеспечение наибольших удобств пассажирам на вокзалах и в поездах (минимальная затрата времени на приобретение проездных документов, обстановка, обеспечивающая отдых, быстрое получение справок, и др.).
- наилучшее использование подвижного состава, станционных и вокзальных устройств, что достигается умелым составлением графиков оборота составов, сокращением времени простоя в ремонте, сокращением времени стоянок по обороту, разработкой рационального технологического процесса работы.
- координация всех видов транспорта для наиболее рациональной перевозки пассажиров; организация смешанных перевозок.

- экономичность перевозок, снижение их себестоимости и повышение производительности труда работников, связанных с перевозками пассажиров.

Кроме того, в целях минимизации убыточности пригородных перевозок и вывода их на безубыточный уровень, недостаточно только полагаться на широкую поддержку пригородных перевозок на государственном уровне, но и необходимо активно использовать свой потенциал, направленный на повышение прибыльности пригородных перевозок за счет организации эксплуатации ускоренных поездов повышенной комфортности, а также за счет реализации непрофильных видов деятельности. Важнейшим звеном в увеличении доходов Компании является контроль проездных документов у пассажиров в составе электропоездов и связанная с этим работа кассиров-контролеров.

Основными принципами по пресечению безбилетного проезда в пригородных электропоездах наряду с максимальным охватом поездов является сопровождение пригородного электропоезда кассирами-контролерами на всем маршруте следования с проведением повторных проверок и с сопровождением сотрудниками частных охранных предприятий и ЛОВД.

Тем не менее, расставляя акценты на систематическое проведение работы по повышению доходности пригородных перевозок и оптимизации эксплуатационных расходов, необходимо не упустить вопрос совершенствования системы качества обслуживания пассажиров.

Развитие системы качества обслуживания пассажиров в пригородном сообщении заключается в применении современных технологий и разработок в области билетопечатающей техники, передового опыта в обслуживании пассажиров и организации сервисных услуг – все это позволяет поднять пригородные пассажирские перевозки на принципиально новый уровень, отвечающий современным требованиям рынка и условиям конкуренции.

Другим важным показателем системы качества обслуживания пассажиров является качество обслуживания пассажиров на вокзалах, остановочных пунктах и в пригородных электропоездах. Основным моментом в повышении и поддержании качества обслуживания пассажиров на высоком уровне является санитарно-техническое состояние пригородных электропоездов. Так благодаря отработанной системе менеджеры по контролю за содержанием подвижного состава компании, которые находятся в каждом депо, осуществляют ежедневный контроль за качеством производства ремонта и обслуживания моторвагонного подвижного состава в депо, перед выходом на линию и в пунктах оборота. В случае выявления замечаний и нарушений по санитарно-техническому состоянию электропоезд на линию не выпускается до их устранения.

Дальнейшее развитие Компании видится в превращении ее из операторской в полнокровных хозяйствующий субъект со значительным основным фондов, завершающий этап становления ОАО «Центральная ППК» должен привлечь частных инвесторов, но все же главное на сегодня как можно быстрее сделать пригородные перевозки рентабельными.



## РАЗДЕЛ 2

### Корпоративное управление.

#### 2.1. Принципы. Документы.

Эффективность корпоративного управления Общества является одним из важнейших условий обеспечения его стабильности. Определение стратегических целей деятельности Общества путем достижения указанных целей и контроля за их достижением является важным условием для его развития. Деятельность ОАО «Центральная ППК» в 2009 году показала, что корпоративное управление Общества способствует достижению баланса интересов акционеров, членов Совета директоров, исполнительных органов Общества и других заинтересованных лиц. Корпоративное управление включает системы определения целей Общества и средств их достижения, а также разработку механизмов контроля. Надлежащее корпоративное управление должно обеспечить Совету директоров и менеджменту соответствующие стимулы для достижения целей, в которых заинтересованы Общество и акционеры.

Развитие корпоративного управления положительно сказалось на реализации основных его принципов. В первую очередь, это касается обеспечения прав акционеров Общества. Так, право на информацию, являющееся гарантией реализации иных прав акционеров, обеспечивалось в ОАО «Центральная ППК» путем своевременного информирования акционеров о проведении общих собраний акционеров, предоставления всех необходимых материалов к собраниям, в том числе списков лиц, имеющих право на участие в собрании. Кроме того, акционерам после проведения собрания предоставлялись копии протоколов собраний, по запросу – выписки из реестра акционеров ОАО «Центральная ППК».

В отношении принципа контроля и оценки качества управления бизнесом в рамках корпоративного управления необходимо отметить, что изначально предусмотренное в Уставе наличие Совета директоров, а также непосредственная работа Совета директоров показала, что сложившаяся в Обществе система распределения полномочий между Советом директоров и менеджментом Общества способствует достижению баланса интересов участников корпоративных отношений.

Кодекс корпоративного поведения, одобренный на заседании Правительства Российской Федерации от 28 ноября 2001 года и рекомендованный к применению Распоряжением ФКЦБ от 4 апреля 2002 года, соблюдается Обществом в отдельной части.

Некоторые вопросы в Обществе урегулированы в соответствии с Кодексом корпоративного поведения. В данном случае, необходимо указать, следующее:

- извещение о проведении общего собрания акционеров в Обществе направляется акционерам не менее, чем за 20 дней до даты его проведения за исключением вопросов, в отношении которых законодательством предусмотрен больший срок. При этом, Общество одновременно направляет акционерам все необходимые материалы по вопросам повестки дня, что автоматически обеспечивает реализацию права акционера на ознакомление с материалами;

- в Уставе и во внутренних документах Общества не содержится требований об обязательном присутствии на общем собрании акционеров Генерального директора, членов Совета директоров, членов Ревизионной комиссии и аудитора Общества, однако как показывает практика проведения заседаний Совета директоров, Генеральный директор и отдельные сотрудники менеджмента Общества, присутствуют, практически, на всех заседаниях Совета директоров и Общих собраниях акционеров. Присутствие других лиц считается не целесообразным;
- при решении вопроса об избрании членов Совета директоров, Ревизионной комиссии, а также утверждения аудитора Общества, присутствие кандидатов не практикуется;
- внутренние документы ОАО «Центральная ППК» не регулируют процедуру регистрации участников Общего собрания акционеров по причине того, что количественный состав акционеров невелик (по состоянию на 4.02.2010г. – три акционера);
- Уставом ОАО «Центральная ППК» предусмотрена более расширенная компетенция Совета директоров Общества по сравнению с Федеральным законом «Об акционерных обществах». Так, к компетенции Совета директоров относится:

- ❖ утверждение годового бизнес-плана, бюджета Общества и отчета об итогах их выполнения;
- ❖ принятие решения о заключении сделок, предметом которых является имущество, стоимость которого составляет от 5 до 25 процентов балансовой стоимости активов Общества;
- ❖ определение условий трудового договора с Генеральным директором Общества;

Уставом Общества предусмотрен запрет на совмещение Генеральным директором Общества должностей в органах управления других организаций.

Исходя из вышеизложенного, необходимо указать, что основными задачами по улучшению качества корпоративного управления ОАО «Центральная ППК» на будущее является разработка и утверждение внутренних документов Общества, касающихся новых органов управления, приведение существующих внутренних документов Общества в соответствие с учредительными документами, организация эффективной работы Совета директоров.

## **2.2. Информация о членах органов управления и контроля Общества.**

Органами управления ОАО «Центральная ППК» является Общее собрание акционеров, Совет директоров, единоличный исполнительный орган Общества – Генеральный директор. Органом контроля является Ревизионная комиссия Общества.

### **2.2.1. Совет директоров.**

Совет директоров ОАО «Центральная ППК», как орган управления, нашел свое закрепление в учредительных документах с момента принятия Устава Общества, утвержденного Собранием уч-



редителей 1 декабря 2005 года. Количественный состав Совета директоров – восемь членов Совета директоров.

Первоначально в 2005 году Совет директоров сформировался в следующем составе:

1. 4 члена Совета директоров, выдвинутых ОАО «Российские железные дороги» (50% минус 2 акции уставного капитала):
  - **Калинин Сергей Алексеевич** — заместитель начальника Управления пригородных пассажирских перевозок ОАО «РЖД»;
  - **Молдавер Владимир Ильич** — первый заместитель начальника Московской железной дороги — филиала ОАО «РЖД»;
  - **Ребец Виктор Иванович** — заместитель начальника Московской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» по реформированию и работе с органами власти субъектов РФ;
  - **Харыбина Елена Ивановна** — заместитель начальника Московской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» по экономике и финансам.
2. 2 члена Совета директоров, выдвинутых Департаментом имущества города Москвы (25% плюс 1 акция уставного капитала):
  - **Игнатов Игорь Вячеславович** — заместитель руководителя Департамента имущества города Москвы;
  - **Кисько Александр Борисович** — заместитель руководителя Департамента транспорта и связи города Москвы — начальник отдела.
3. 2 члена Совета директоров, выдвинутых Министерством имущественных отношений Московской области (25% плюс 1 акция уставного капитала):
  - **Митусов Александр Александрович** — первый заместитель министра транспорта Правительства Московской области;
  - **Романов Вячеслав Гаврилович** — начальник Управления комплексных транспортных систем Министерства транспорта Московской области.

В ближайшем отчетном периоде наличие в Обществе независимого директора и создание в Совете директоров комитетов для предварительного рассмотрения вопросов не планируется.

18 июня 2009 года на годовом Общем собрании акционеров был избран новый состав Совета директоров, который осуществляет свою деятельность до следующего годового Общего собрания акционеров Общества. Принцип формирования Совета директоров сохранился:

4. 4 члена Совета директоров, выдвинутых ОАО «Российские железные дороги» (50% минус 2 акции уставного капитала):

- **Кузьмин Александр Иванович** — начальник Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД»;
- **Андрейкин Сергей Сергеевич** - заместитель начальника Департамента – начальник отдела Департамента управления дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД»;
- **Старостенко Владимир Иванович** — начальник Московской железной дороги — филиала ОАО «РЖД»;
- **Харыбина Елена Ивановна** - заместитель начальника Московской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» по экономике и финансам.

5. 2 члена Совета директоров, выдвинутых Департаментом имущества города Москвы (25% плюс 1 акция уставного капитала):

- **Игнатов Игорь Вячеславович** — заместитель руководителя Департамента имущества города Москвы;
- **Кисько Александр Борисович** — заместитель руководителя Департамента транспорта и связи города Москвы — начальник отдела.

6. 2 члена Совета директоров, выдвинутых Министерством имущественных отношений Московской области (25% плюс 1 акция уставного капитала):

- **Зенкова Людмила Михайловна** — заместитель министра транспорта Правительства Московской области;
- **Митусов Александр Александрович** — первый заместитель министра транспорта Правительства Московской области.

В настоящее время в ОАО «Центральная ППК» действуют:

1. Положение о выплате членам Совета директоров Общества вознаграждений и компенсаций. Основными критериями определения вознаграждения членам Совета директоров Общества являются следующие:

- ✓ размер чистой прибыли Общества, при этом, при отрицательном финансовом результате вознаграждение не выплачивается;
- ✓ сумма, направленная на выплату дивидендов;
- ✓ количество заседаний, в который принимал участие член Совета директоров;
- ✓ решение о выплате вознаграждения принимается только на Общем собрании акционеров.

2. Положение о выплате членам Ревизионной комиссии Общества вознаграждений и компенсаций. Основными критериями определения вознаграждения членам Ревизионной комиссии Общества являются следующие:

- ✓ участие в проверке финансово-хозяйственной деятельности Общества, выплата вознаграждения производится за счет прибыли текущего года;
- ✓ решение о выплате вознаграждения принимается только на Общем собрании акционеров.

3. Положение о негосударственном пенсионном обеспечении работников Общества.
4. Структура инвестиционной программы и структура бизнес-плана инвестиционного проекта.
5. Положение о комиссиях по жилищным вопросам Общества.
6. Положение о молодом специалисте Общества.
7. Положение о субсидировании работникам Общества части затрат на уплату начисленных процентов по договорам ипотечного кредита.
8. Правила предоставления работникам Общества корпоративной поддержки при приобретении (строительстве) ими жилых помещений в собственность.
9. Типовое соглашение о сотрудничестве при ипотечном кредитовании работников Общества.
10. Положение о мотивации труда лица, осуществляющего функции единоличного исполнительного органа Общества.
11. Положение о Совете директоров Общества в новой редакции.
12. Структура стратегии развития Общества.
13. Формы бюджетов, отчетов об их исполнении и структуры пояснительной записки к бюджетам.
14. Форма отчета генерального директора о результатах деятельности Общества (о выполнении бюджета, о выполнении договорной работы, о кадровой политике, о кредитной политике, о социальных программах, о страховой защите, об исполнении решений совета директоров).
15. Методика оценки финансового состояния Общества.
16. Регламент формирования и контроля исполнения бюджета.
17. Положение о благотворительной деятельности Общества.
18. Единые стандарты рекламно-информационной деятельности Общества в части распространения и размещения рекламной информации на объектах ОАО «РЖД».
19. Соглашения о сотрудничестве ОАО «РЖД» с дочерним обществом в области информатизации.
20. Регламент формирования, согласования и выполнения Обществом программы информатизации и проведения мероприятий в области информатизации.
21. Формы документов Общества в области информатизации.
22. Регламент предоставления информации Обществом в Бухгалтерскую службу и Департамент управления дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД».
23. Правила обеспечения бытовым топливом Общества.

24. Регламент учета объектов недвижимого имущества Общества в Едином реестре прав на недвижимое имущество ОАО «РЖД».
25. Регламент представления информации ОАО «Центральная ППК» в Департамент по организационно-штатным вопросам ОАО «РЖД».
26. Регламент коммуникационной деятельности ОАО «Центральная ППК».
27. Стандарт взаимодействия руководителя и сотрудников ОАО «Центральная ППК» с представителями СМИ и общественных организаций.
28. Регламент предоставления информации ОАО «Центральная ППК» в Бухгалтерскую службу и Департамент управления ДЗО ОАО «РЖД» в новой редакции.
29. Регламент взаимодействия ОАО «Центральная ППК» в области обеспечения безопасности.
30. Регламент взаимодействия ОАО «РЖД» и ОАО «Центральная ППК» по вопросам обеспечения информационной безопасности.
31. Типовые условия расчетов по договорам, заключаемым от имени ОАО «Центральная ППК» с контрагентами, плательщиком по которым является Общество.
32. План мероприятий по оптимизации дебиторской задолженности на 2009 год ОАО «Центральная ППК».

Кроме того, 25 декабря 2009 года на заседании Совета директоров принят проект Стратегии развития Общества до 2015 года.

### **2.2.2. Ревизионная комиссия.**

Порядок деятельности Ревизионной комиссии ОАО «Центральная ППК» регулируется Уставом Общества, а также Положением о ревизионной комиссии Общества.

Ревизионная комиссия Общества была избрана на годовом Общем собрании акционеров ОАО «Центральная ППК» в 2009 году в составе пяти человек:

1. Ветрик Нина Никоноровна – начальник сектора Центра «Желдорконтроль».
2. Лаврова Татьяна Владимировна - заместитель начальника Центра «Желдорконтроль» ОАО «РЖД».
3. Фадил Намир Абдель Вахаб – ведущий ревизор Сектора внутреннего аудита и контроля за использованием имущества ОАО «РЖД» Центра «Желдорконтроль».
4. Печатникова Светлана Михайловна – начальник отдела Департамента имущества города Москвы.
5. Серпкова Ольга Михайловна – заведующий отделом тарифов и мониторинга финансово-экономического управления Министерства транспорта Московской области.

### 2.2.3. Генеральный директор.

Руководство текущей деятельностью ОАО «Центральная ППК» осуществляется единоличным исполнительным органом – Генеральным директором. Компетенция и порядок деятельности Генерального директора регулируются Уставом Общества.

Генеральный директор Общества осуществляет свои полномочия в рамках своей компетенции, сформированной по остаточному принципу (то, что не отнесено к компетенции Общего собрания акционеров и Совета директоров).

В настоящее время Генеральным директором Общества является Базекин Вячеслав Дмитриевич. Избран на заседании Совета директоров 15 мая 2009 г. Базекин Вячеслав Дмитриевич - родился в 1961 году в г. Фрунзе. В 1984 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, специальность Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте. С 1981 года работает на железнодорожном транспорте. Обладая опытом организации пассажирских перевозок, занимал руководящие посты в крупнейших коммерческих перевозочных компаниях сетевого значения. С апреля 2008 года работал в пригородной службе Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

### 2.2.4. Структура акционерного капитала Общества.

Уставный капитал Общества составляет 300 000 (триста тысяч) рублей. Обществом размещены следующие акции: обыкновенные именные бездокументарные акции триста штук. Номинальная стоимость каждой акции составляет 1000 (одна тысяча) рублей. 20.09.2006г. была осуществлена государственная регистрация выпуска ценных бумаг № 2125. Все 100% акций Общества распределены между его акционерами. За прошедший 2008 г. изменений в список акционеров не вносилось.

## Список акционеров ОАО «Центральная ППК»

Таблица 3.2.4.1.

	Наименование владельца ценных бумаг	Доля в уставном капитале по состоянию на:	
		31.12.2005г.	31.12.2006г.
1.	Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), зарегистрированное на основании Постановления Правительства РФ «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» от 18.09.03г. № 585; свидетельство о регистрации юридического лица от 23.09.03г. № 007105126 серия 77; ОГРН 1037739877295.	<b>50 - 2 акции</b>	<b>50 - 2 акции</b>
2.	Департамент имущества города Москвы	<b>25 + 1 акция</b>	<b>25 + 1 акция</b>
3.	Министерство имущественных отношений Московской области	<b>25 + 1 акция</b>	<b>25 + 1 акция</b>

## Структура акционерного капитала ОАО «Центральная ППК»

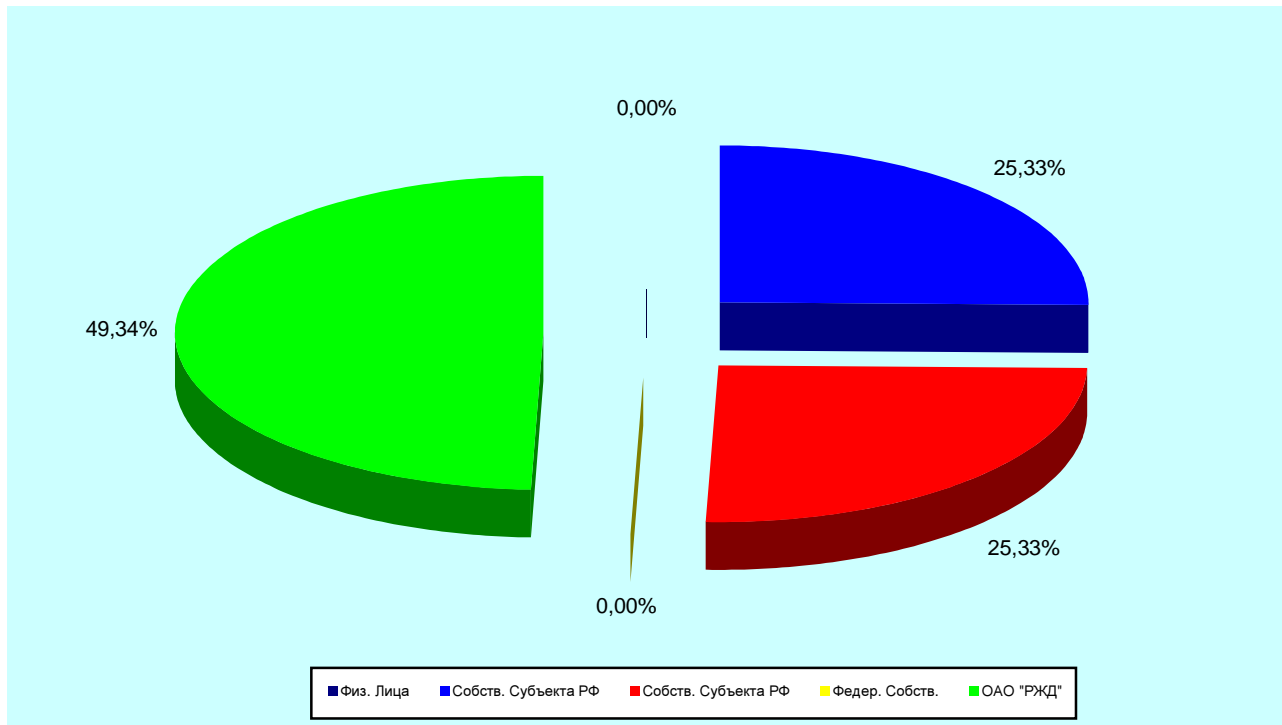


Рис. 3.2.4.1.

1. ОАО «Российские железные дороги» - 49,34% уставного капитала.
2. Собственность субъекта Российской Федерации в лице Департамента имущества города Москвы - 25,33% уставного капитала.
3. Собственность субъекта Российской Федерации в лице Министерства имущественных отношений Московской области - 25,33% уставного капитала.

### 2.3. Дочерние и зависимые Общества.

Дочерние и зависимые общества у компании отсутствуют.

### 2.4. Информация о сделках, признаваемых в соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах» крупными сделками, сделками, в совершении которых имеется заинтересованность, а также иных сделок, на совершение которых в соответствии с уставом Общества распространяется порядок ее одобрения.

2.4.1. Перечень совершенных Обществом в отчетном году сделок, признаваемых в соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах» сделками, в совершении которых имеется заинтересованность:

2.4.1.1. Договор на оказание охранных услуг между ЗАО «ЧОП «РЖД-ОХРАНА» и ОАО «Центральная ППК».

Сделка не одобрена внеочередным Общим собранием акционеров Общества на предложенных условиях:

**Заинтересованное лицо:** ОАО «РЖД»

**Стороны по договору:** ЗАО «ЧОП «РЖД-ОХРАНА» (Исполнитель) и ОАО «Центральная ППК» (Заказчик);

**Предмет договора:** «Заказчик (ОАО «Центральная ППК») поручает, а Исполнитель (ЗАО «ЧОП «РЖД-ОХРАНА») принимает на себя обязательства по оказанию услуг охраны согласно действующему законодательству, а Заказчик обязуется принять и оплатить услуги Исполнителя в порядке и условиях, определенных Договором.»

**Цена договора:** не более 19 450 000 (девятнадцать миллионов четырехсот пятидесяти тысяч) рублей в месяц.

**Срок действия договора:** до 31 декабря 2009 года.

2.4.1.2. Дополнительное соглашение к договору на оказание охранных услуг между ООО «ЧОП «РЖД-ОХРАНА» и ОАО «Центральная ППК».

Сделка не одобрена внеочередным Общим собранием акционеров Общества на предложенных условиях:

**Заинтересованное лицо:** ОАО «РЖД»

**Стороны по договору:** ООО «ЧОП «РЖД-ОХРАНА» (Исполнитель) и ОАО «Центральная ППК» (Заказчик);

**Цена договора:** не более 46 000000 (сорока шести миллионов) рублей в месяц.

**Срок действия договора:** до 31 декабря 2010 года

2.4.1.3. Договор на обслуживание организации по выплате заработной платы и других выплат между ОАО «ТрансКредитБанк» и ОАО «Центральная ППК».

Сделка одобрена решением Совета директоров Общества на следующих условиях:

**Заинтересованное лицо:** ОАО «РЖД»

**Стороны по договору:** ОАО «ТрансКредитБанк» (Банк) и ОАО «Центральная ППК» (Организация);

**Предмет договора:** Договор регулирует взаимоотношения Сторон по зачислению сотрудникам Организации сумм заработной платы и других выплат на счета сотрудников Организации, открытые в Банке, и их выплате с использованием банковских карт в порядке, предусмотренном договором

**Цена договора:** не более 2 000 000 (двух миллионов) рублей в год.

**Срок действия договора:** 2 года с даты подписания.

2.4.2. Перечень совершенных Обществом в отчетном году сделок, признаваемых в соответствии с Федеральным законом «Об акционерных обществах» крупными сделками:

- крупные сделки не проводились.

**Аффилированные лица Общества по состоянию на 31 декабря 2009 года**

№ п/п	Наименование, ФИО аффилированного лица	Основание (основания), в силу которого лицо признается аффилированным	Дата наступления основания (оснований)	Доля участия аффилированного лица в уставном капитале акционерного общества, %	Доля принадлежащих аффилированному лицу обыкновенных акций акционерного общества, %
1.	Базекин Вячеслав Дмитриевич	Единоличный исполнительный орган	31.10.2008г.	-	-
2.	Андрейкин Сергей Сергеевич	Член Совета директоров общества	23.06.2008г.	-	-
3.	Зенкова Людмила Михайловна	Член Совета директоров общества	23.06.2008г.	-	-
4.	Игнатов Игорь Вячеславович	Член Совета директоров общества	23.06.2008г.	-	-
5.	Кузьмин Александр Иванович	Член Совета директоров общества	18.06.2009г.	-	-
6.	Кисько Александр Борисович	Член Совета директоров общества	23.06.2008г.	-	-
7.	Старостенко Владимир Иванович	Член Совета директоров общества	23.06.2008г.	-	-
8.	Харыбина Елена Ивановна	Член Совета директоров общества	23.06.2008г.	-	-
9.	Митусов Александр Александрович	Член Совета директоров общества	23.06.2008 г.	-	-
10.	Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»	Наличие акций	08.12.2005г.	50 – 2 акции	50 – 2 акции
11.	Департамент имущества города Москвы	Наличие акций	08.12.2005г.	25 + 1 акция	25 + 1 акция
12.	Министерство имущественных отношений Московской области	Наличие акций	08.12.2005г.	25 + 1 акция	25 + 1 акция



## РАЗДЕЛ 3

### Основные производственные показатели деятельности ОАО «Центральная ППК»

Учитывая, что бюджет Общества на 2009 год не был утверждена Советом Директоров ОАО «Центральная ППК», анализ основных производственно-финансовых показателей общества за 2009 год будет произведен относительно проекта бюджета, представленного на утверждение Совету Директоров общества.

#### 3.2. Доходы компании

Доходы Компании за 2009 год составили 11 млрд. 699 млн.руб. при плане 11 млрд. 405 млн.руб. Таким образом, выполнение плана по доходам составило 102,6%.

Выручка от продажи проездных документов Компании за 2009 год составила 11 млрд. 644 млн. рублей, выполнение к бизнес-плану составило 102,4%, а к 2008 году –172%. Детальное выполнение плана по доходам в разрезе категорий представлено в следующей таблице:

Таблица 3.2.1.

(тыс. руб.)

		ФАКТ 2008 год	2008 год в сопостави- мых	ПЛАН 2009 год	ФАКТ 2009 год	% к плану	% к факту 2008 году	% к 2008 г. в со- пост.
<b>1.</b>	<b>Доходы, в т.ч.</b>	<b>6 773 776</b>	<b>8 473 904</b>	<b>11 370 917</b>	<b>11 644 419</b>	<b>102,4</b>	<b>171,9</b>	<b>137,4</b>
<b>1.1.</b>	<b>Перевозка пасса- жиров</b>	<b>4 408 297</b>	<b>5 398 308</b>	<b>6 837 216</b>	<b>6 907 449</b>	<b>101,0</b>	<b>156,7</b>	<b>128,0</b>
	Зеленые электро- поезда	3 603 006	4 876 358	6 051 187	6 092 658	100,7	169,1	124,9
	Аэроэкспрессы	351 517	0	0	0	0	0	0
	Кассиры- контролеры	199 299	252 983	344 523	344 847	100,1	173,0	136,3
	Работники ОАО «РЖД»	254 475	268 967	441 506	469 944	106,4	184,7	174,7
<b>1.2.</b>	<b>Компенсация льготного проезд- да</b>	<b>2 365 479</b>	<b>3 075 596</b>	<b>4 533 701</b>	<b>4 736 970</b>	<b>104,5</b>	<b>200,3</b>	<b>154,0</b>
	Федеральные льготники	982 236	1 257 588	1 999 859	2 095 846	104,8	213,4	166,7
	Региональные льготники	1 195 709	1 630 475	2 229 470	2 305 967	103,4	192,9	141,4
	Дети-сироты и де- ти без попечения родителей	2 064	2 064	0	1 481	0	71,6	71,6
	Военнослужащие силовых мини- стерств	4 069	4 069	0	6 242	0	153,4	153,4

Студенты и школь- ники	181 400	181 400	304 372	327 434	107,6	180,5	180,5
---------------------------	---------	---------	---------	---------	-------	-------	-------

### 3.3. Расходы компании

Таблица 3.3.1.

	ФАКТ 2008 год	ПЛАН	ФАКТ 2009 год	% к плану	% к 2008
<b>1. Расходы всего (тыс. руб.), в том числе:</b>	<b>7 159 884</b>	<b>11 404 381</b>	<b>11 316 647</b>	<b>99,2</b>	<b>158,1</b>
<b>1.1 Расходы по основной деятельности, в том числе:</b>	<b>7 110 351</b>	<b>11 335 547</b>	<b>11 199 798</b>	<b>98,8</b>	<b>157,5</b>
1.1.1 Затраты на оплату труда	500 216	1 047 569	937 625	89,5	187,4
1.1.2 Отчисления на социальные нужды	124 002	264 158	228 546	86,5	184,3
1.1.3 Материальные затраты	23 181	53 200	46 439	87,3	200,3
1.1.4 Прочие производственные расходы	6 455 775	9 961 395	9 971 286	100,1	154,5
1.1.5 Амортизация	7 177	9 225	15 902	172,4	221,6
<b>1.2 Прочие расходы</b>	<b>49 533</b>	<b>68 834</b>	<b>116 849</b>	<b>169,8</b>	<b>235,9</b>
2. Отправлено пассажиров, (тыс.пасс.)	256 018	316 137	314 424	99,5	122,8
3. Себестоимость перевозки 1 пассажира (руб.)	27,97	37,27	35,99	96,6	128,7

Превышение плана расходов по статье «Амортизация» обусловлено приобретением контрольно-кассовой техники МКТК и ПКТК.

Превышение плана расходов по статье «Прочие расходы» обусловлено списанием убытков прошлых лет в размере 44 млн. 294 тыс.руб. (оплата счетов за дополнительные объемы использования ПС и инфраструктуры железнодорожного транспорта за 2008 год, выявленные в ходе проведения проверки деятельности МЖД).

### 3.4 Анализ прочих доходов.

Показатель	2008 год факт	2009 год		% к бюджету	% к 2008г.
		бюджет	факт		
<b>Доходы от прочей деятельности</b>	<b>37 175,2</b>	<b>34 358,4</b>	<b>54 833,9</b>	<b>159,6</b>	<b>147,5</b>

По итогам работы за 2009 год выполнение плана по доходам от прочей деятельности составило 159,6%.

### 3.5 Производственно – финансовые показатели.

Таблица 3.5.1.

№ п/п	Показатель	12 мес. 2009г.
<b>1.</b>	<b>Количество перевезенных пассажиров:</b>	<b>314 423,8</b>
<b>2.</b>	<b>Контингент (чел.)</b>	<b>3 369</b>
<b>3.</b>	<b>Доходы, в т.ч.</b>	<b>11 699 253</b>
<b>3.1.</b>	<b>Перевозка пассажиров</b>	<b>6 907 449</b>
	Зеленые электропоезда	6 092 658
	Кассиры-контролеры	344 847
	Работники ОАО «РЖД»	469 944
<b>3.2.</b>	<b>Компенсация льготного проезда</b>	<b>4 736 970</b>
	Федеральные льготники	2 095 846
	Региональные льготники	2 305 967
	Дети-сироты и дети без попечения родителей	1 481
	Военнослужащие силовых министерств	6 242
	Студенты и школьники	327 434
<b>3.3.</b>	<b>ПВД</b>	<b>54 834</b>
<b>4.</b>	<b>Расходы, в т.ч.</b>	<b>11 316 647</b>
<b>4.1.</b>	<b>Инфраструктура</b>	<b>4 746 056</b>
<b>4.2.</b>	<b>Аренда транспортного средства с экипажем, в т.ч.</b>	<b>4 516 075</b>
4.2.1.	Электроэнергия на тягу	1 293 999
4.2.2.	Аренда транспортного средства с экипажем	3 222 076
<b>4.3.</b>	<b>Аренда недвижимого имущества с возмещением.</b>	<b>23 520</b>
	<i>Итого по договорам с ОАО «РЖД»</i>	<i>9 285 651</i>
<b>4.6.</b>	<b>ФОТ</b>	<b>937 625</b>
<b>4.7.</b>	<b>Начисления</b>	<b>228 546</b>
<b>4.8.</b>	<b>Уборка территории</b>	<b>173 180</b>
<b>4.9.</b>	<b>Уборка подвижного состава</b>	<b>83 869</b>
<b>4.10.</b>	<b>Охрана</b>	<b>311 812</b>
<b>4.11.</b>	<b>Инкассация</b>	<b>37 882</b>
<b>4.12.</b>	<b>Амортизация</b>	<b>15 902</b>
<b>4.13.</b>	<b>Материальные затраты</b>	<b>46 439</b>
<b>4.14.</b>	<b>Прочие</b>	<b>195 741</b>
	<i>Итого собственные расходы</i>	<i>2 030 996</i>
<b>5.</b>	<b>Производственная прибыль</b>	<b>382 606</b>
<b>6.</b>	<b>Рентабельность</b>	<b>3,4</b>

### 3.5 Объемные показатели.

Анализ выполнения объемных показателей представлен в следующей таблице:

№ п/п	Показатель	ед. изм.	2008	план	2009	% к плану	% к 2007г.
1	Отправлено пассажиров	тыс.чел.	256 018,1	316 136,7	314 423,8	99,5	122,8
2	Пассажирооборот	тыс. пасс-км	8 448 598,1	10 200 953	9 064 394,1	88,9	107,3
3	Вагонокilометры	тыс. ваг.-км	209 479	287 203	288 467	100,4	137,7
4	Продано билетов	тыс.шт.	68 527,7	77 769,6	134 112,2	172,4	195,7
5	Штат всего	чел.	2 148	3 428	3 369	98,3	156,8
6	Населенность вагона	чел./ваг.	40,3	35,5	31,4	88,5	77,9
7	Средняя дальность поездки	км.	33,0	32,3	28,8	89,2	87,3

Невыполнение плана по отправленным пассажирам и пассажирообороту на 0,5% и 11,1% соответственно произошло по причине отмены в 2009 году оформления абонементных билетов льготникам регионального уровня.

## **Основные показатели бухгалтерской и финансовой отчетности Общества**

### **4.1. Основные положения учетной политики Общества.**

В соответствии с п.2 Федерального закона РФ «О бухгалтерском учете», п.5 Положения по бухгалтерскому учету «Учетная политика организации» (утв. приказом Минфина РФ от 9 декабря 1998 года № 60н), Налоговым кодексом РФ, а также в соответствии с положениями и нормами, содержащимися в законодательстве о бухгалтерском учете и отчетности Советом директоров Общества утверждено Положение об учетной политике Общества на 2009 год.

В положении об учетной политике отражены основные принципы формирования бухгалтерского учета Общества:

1. Установлено, что бухгалтерский учет осуществляется бухгалтерией предприятия, возглавляемой главным бухгалтером.
2. Установлено, что бухгалтерская отчетность предприятия за отчетный период (месяц, квартал, год) составляется бухгалтерией.

Отчетным годом считать период с 1 января по 31 декабря 2009 года включительно.

3. Утверждена компьютерная технология обработки учетной информации:
  - бухгалтерия – «1С-Бухгалтерия»;
4. Утвержден рабочий план счетов и субсчетов бухгалтерского учета, применяемых на предприятии и его подразделениях.

В целях обеспечения достоверности данных бухгалтерского учета и отчетности производится инвентаризация имущества и финансовых обязательств.

5. Объектами основных средств считаются объекты со сроком полезного использования более года, стоимостью более 20 000руб, используемые в качестве средств труда для производства и реализации продукции.
6. Основные средства принимаются к бухгалтерскому учету согласно п. 8, 12 ПБУ 6/01 «Учет основных средств».
7. Для целей бухгалтерского учета единицей учета основных средств является инвентарный объект.
8. Срок полезного использования каждого объекта определяется организацией самостоятельно на дату ввода в эксплуатацию на основании классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации № 1 от 01.01.2001г.

Для тех видов основных средств, которые не указаны в амортизационных группах, срок полезного использования устанавливается самостоятельно в соответствии с техническими условиями, рекомендациями организаций-изготовителей, ожидаемым физическим износом, зависящим от режима эксплуатации.

9. Начисление амортизации производится линейным методом, исходя из полезного срока службы до полного погашения стоимости объекта или его выбытия. Амортизация начисляется с первого числа того месяца, который следует за месяцем ввода основного средства в эксплуатацию.
10. Установлено, что основные средства со сроком полезного использования более 12 месяцев, но стоимостью на дату принятия к бухгалтерскому учёту не более 20 000 рублей, учитываются как МПЗ списываются на затраты на производство по мере отпуска их в эксплуатацию.
11. Установлен порядок учета и финансирования ремонта основных средств путем отнесения затрат по ремонту на себестоимость текущего отчетного периода.
12. Погашение стоимости нематериальных активов производится путем накопления сумм амортизационных отчислений на отдельном счете (счет 05 «Амортизация нематериальных активов»).
13. Амортизационные отчисления по объектам нематериальных активов начисляются линейным способом.
14. На счет материалов приходятся канцелярские товары, книги и брошюры сроком использования менее 12 месяцев и списываются на производство по мере отпуска их в эксплуатацию.
15. Отпуск со склада материальных ценностей производится при наличии разрешения руководителя, что закреплено приказом по организации.
16. Аналитический учет материалов (количественный и стоимостной) ведется на основе использования оборотных ведомостей.
17. Отражение процесса приобретения и заготовления материально-производственных запасов осуществляется с применением счетов 10 «Материалы», 41 «Товары» с оценкой по фактической себестоимости.
18. Установлено, что в аналитическом учете, местах хранения материалов и на производстве изменяются учетные цены.
19. Установлен следующий порядок расчета доли входящего НДС, подлежащего отнесению на затраты (себестоимость) соответствующих видов продукции (работ, услуг) при выпуске продукции (выполнении работ, оказании услуг), часть из которой облагается, а часть не облагается налогом:
  - при возможности прямого учета сумм «входного» НДС, относящегося только к облагаемым операциям, эти суммы возмещаются в полном объеме в порядке статей 171 и 172 НК РФ,

- при возможности прямого учета сумм «входного» НДС, относящегося только к необлагаемым операциям, эти суммы учитываются в стоимости приобретаемых товаров (работ, услуг) в полном объеме в порядке пункта 2 статьи 170 НК РФ;
  - при невозможности прямого учета сумм «входного» НДС, поскольку они относятся как к облагаемым, так и к необлагаемым операциям, эти суммы распределяются пропорционально между налоговыми вычетами (возмещением из бюджета) и расходами, увеличивающими стоимость приобретенных товаров (работ, услуг). Указанная пропорция определяется исходя из стоимости отгруженных товаров (работ, услуг), операции которых подлежат налогообложению (освобождены от налогообложения), в общей стоимости товаров (работ, услуг), отгруженных за налоговый период;
  - дата возникновения обязанности по уплате НДС определяется по мере отгрузки товаров (работ, услуг).
20. Расходы, собранные в течение отчетного периода на счетах бухгалтерского учета 26 «Общехозяйственные расходы», подлежат списанию в конце отчетного периода в дебет счета 90 «Управленческие расходы».
  21. Расходы, произведенные в отчетном периоде, но относящиеся к следующим отчетным периодам отражаются как расходы будущих периодов. В состав расходов будущих периодов включаются следующие расходы: страхование работников, отпускные следующего месяца с отчислениями, лицензирование.
  22. Порядок списания расходов будущих периодов - равномерно.
  23. Дебиторская задолженность, по которой срок исковой давности истек, списывается на результаты хозяйственной деятельности.
  24. Проценты, дисконт по причитающимся к оплате векселям, облигациям и иным заемным обязательствам, связанным с производственной деятельностью, отражаются в составе операционных доходов или расходов.
  25. Используются единые нормы командировочных расходов для всех работников предприятия согласно действующему законодательству. В течение отчетного года нормы командировочных расходов могут быть изменены особым распоряжением руководителя предприятия.
  26. Смета представительских расходов устанавливается отдельным Приказом руководителя.
  27. Выручка для целей бухгалтерского учета определяется по методу начислений, т.е. по отгрузке продукции и перехода права собственности.
  28. Предприятие осуществляет следующие виды деятельности: перевозка пассажиров в пригородном сообщении, прочая (коммерческая) деятельность.

В положении об учетной политике отражены основные принципы формирования налогового учета Общества:

1. Доходы и расходы при исчислении налога на прибыль определяются по методу начислений.

2. Система исчисления налоговой базы при расчете налога на прибыль, которая определяется на основе порядка группировки и отражения объектов и хозяйственных операций определена только в налоговом учете организации.
3. Для целей определения налоговой базы по налогу на прибыль определено ведение раздельного учета доходов и расходов.
4. Для целей определения налоговой базы по налогу на прибыль определено ведение раздельного учета отдельных операций, в частности: целевые поступления и их использование, поступления и их использование в рамках благотворительной деятельности и другие.
5. Отнесение затрат к конкретной группе расходов, которые с равными основаниями могут быть отнесены одновременно к нескольким группам, определяется предприятием самостоятельно.
6. Для целей налогообложения прибыли установлено, что расходы, которые не могут быть непосредственно отнесены на затраты по конкретному виду деятельности, распределяются пропорционально доле соответствующего дохода в суммарном объеме всех доходов.
7. Для целей налогообложения прибыли установлено, что доходы и расходы, относящиеся к нескольким отчетным (налоговым) периодам, распределяются ежемесячно.
8. Для целей налогообложения прибыли установлен линейный метод амортизации по объектам амортизируемого имущества. Амортизация не начисляется на основные средства стоимостью менее 20 000 руб., их стоимость единовременно списывается в расходы по мере их отпуска в производство или передачи в эксплуатацию.
9. Для целей налогообложения прибыли в отношении приобретаемых объектов основных средств, бывших в употреблении, норма амортизации определяется исходя из срока полезного использования, уменьшенного на количество месяцев эксплуатации этого объекта предыдущими собственниками.
10. Для целей налогообложения прибыли при определении размера материальных расходов при списании сырья и материалов, используемых в производстве (изготовлении) товаров (выполнении работ, оказании услуг) применяется метод по средней себестоимости единицы товара.
11. Для целей налогообложения прибыли расходы на ремонт основных средств учитываются в фактических размерах.
12. Для целей налогообложения прибыли расходы на оказание услуг по гарантийному ремонту и гарантийному обслуживанию учитываются в фактических расходах без формирования резервов по гарантийному ремонту и гарантийному обслуживанию.
13. Для целей налогообложения прибыли представительские расходы включаются в состав расходов в фактических размерах, но не более 4% от расходов на оплату труда отчетного периода.
14. Для целей налогообложения прибыли при реализации покупных товаров стоимость приобретения данных товаров для уменьшения доходов от реализации определяется по методу средней себестоимости.



15. Для целей налогообложения прибыли расходы по обязательному и добровольному страхованию, по которым предусмотрена уплата страхового взноса разовым платежом, включаются в расходы в течение срока действия договора страхования ежемесячно.
16. Для целей налогообложения прибыли обоснование условий признания убытков от деятельности, связанной с использованием объектов обслуживающих производств и хозяйств, указанных в подп.32 п.1 ст.264 Налогового кодекса Российской Федерации, производит бухгалтерия Общества.
17. Для целей налогообложения прибыли убытки финансово-хозяйственной деятельности организации, понесенные в 2006,2008 году, подлежат перенесению на будущее в порядке, предусмотренном ст.283 Налогового кодекса Российской Федерации.
18. Для целей исчисления НДС установлено ведение раздельного учета операций, освобождаемых от налогообложения НДС согласно ст. 149 Налогового кодекса Российской Федерации.
19. Уплата НДС и предоставление налоговой декларации по НДС производится ежеквартально.
20. Исчисление налога на имущество осуществляется согласно действующему законодательству. Уплата налога и предоставление налоговой декларации производится ежеквартально.

### Анализ структуры баланса

Тыс. руб.

№	Наименование	01.01.08	01.01.09	01.01.10
1.	Чистые активы	-8 080	-359 446	4 753
2.	Валюта баланса в т.ч.	257 729	565 954	1 250 695
2.1.	Внеоборотные активы	19 531	71 282	56 295
2.2	Оборотные активы	238 198	494 673	1 194 400
2.3	Капитал	-8 080	-359 446	4 753
2.4	Обязательства	265 791	925 400	1 245 942

Анализ динамики валюты баланса, структуры активов и пассивов организации позволяют сделать ряд важных выводов, необходимых как для осуществления текущей финансово-хозяйственной деятельности, так и для принятия управленческих решений на перспективу.

Уставный капитал составляет 300 тыс. руб., имея значительный непокрытый убыток на начало года, общество покрыло убыток 2008г.

Чистые активы Общества как на конец 2008 года были отрицательные -359 446 тыс.руб., на конец 2009 года положительные 4 753 тыс.рублей.

По состоянию на 31.12.2009 первоначальная стоимость основных средств Общества составляла 80 643,7 тыс. рублей. За 2009 год приобретено основных средств на сумму 452,9 тыс. руб. Стоимость приобретенных в 2009 году основных средств составила 0,5% от общей стоимости ос-

новых средств. Всего начислено амортизации 25 524,0 тыс. руб., в том числе за 2009 год 15 924 тыс. рублей. Износ основных средств по состоянию на 31.12.2009 г. составлял 30,4 %. Остаточная стоимость основных средств составляет 56 119,3 тыс.руб. (4,5% в валюте баланса).

Незавершенное строительство в бухгалтерской отчетности не числится.

Дебиторская задолженность Общества в целом по состоянию на 01.01.2009 г. составляла 464 415 тыс. рублей. За 2009 год данная задолженность возросла на 677 868 тыс. руб. (на 146,3%) и составила на конец года 1 142 283 тыс. рублей. Основной рост произошел в расчетах с покупателями и заказчиками (на 368 688 тыс. руб.)

тыс. руб.

№ п/п	Наименование показателей	на 31.12.2008 года	на 31.12.2009 года	разница (+/-)
1	Покупатели и заказчики – всего:	138 329,0	507 017	+ 368 688
2	Авансы выданные	37 813,0	1 862,0	-35 951
3	Расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям и с подотчетными лицами	-	-	-
4	Прочие дебиторы	288 273,0	622 127	+ 333 854
	в т.ч.перевзнос средств по налогам, сборам и фондам	8 868,7	11 277,0	+ 2 408,3
6	Задолженность по оплате акций	-	-	-
	<b>ИТОГО</b>	<b>464 415,0</b>	<b>1 142 283</b>	<b>+ 677 868</b>

Краткосрочные финансовые вложения, учтенные в бухгалтерском балансе Общества по состоянию на 31.12.2009г., составили 76 тыс.рублей.

Наибольшую часть пассивов Общества на 31.12.2009г. составляет кредиторская задолженность в размере 1 245 942,0 тыс. руб. (99,5% в валюте баланса).

Нераспределенная прибыль составляет 4 438 тыс. руб.(0,5% в валюте баланса).

Кредиторская задолженность Общества в целом по состоянию на 01.01.2009 г. составляла 925 400 тыс. рублей. За 2009 год данная задолженность возросла на 320 542 тыс. руб. (на 34,7%) и составила на конец года 1 245 942 тыс. рублей. Основной рост задолженности произошел в расчетах с поставщиками и подрядчиками (на 276 031 тыс. руб.), с бюджетом по налогам и сборам (на 22 392,0 тыс. руб.)

Тыс.руб.

№ п/п	Наименование показателей	на 31.12.2008г.	на 31.12.2009 г.	разница (+/-)
1	Поставщики и подрядчики – всего	875 902,0	1 151 933	+ 276 031
2	Задолженность перед персоналом организации по оплате труда и перед подотчетными лицами по прочим операциям	34 824,0	47 679	+ 12 855
3	Задолженность по социальному страхованию и обеспечению	4 642,0	13 285	+ 8 643
4	Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	6 856,0	28 870	+ 22 014
5	Авансы полученные	79,0	415	+336
6	Прочие кредиторы	3097,0	3 760	+ 663
	ИТОГО	925 400,0	1 245 942	+ 320 542

#### Анализ структуры активов.

№	Наименование	01.01.08	01.01.09	01.01.10
1.	Основные средства	17 091	71 222	56 119
2.	Запасы в т.ч.	5 626	12 570	24 797
2.1	Материалы	3 664	5 785	12 802
2.2	Товары	980	1 923	3 523
2.3	Расходы будущих периодов	982	4 862	7 563

Тыс.руб.

Анализ динамики изменений основных средств и МПЗ выявил следующее: максимальный прирост за 2009г. в размере 197% имеют запасы.

Анализ динамики результатов деятельности и финансового положения компании (в том числе анализ структуры и динамики чистых активов).

Оценка финансового состояния Общества произведена с целью определения уровня риска на основе экспресс-анализа с использованием рейтинговых значений и в целях классификации по уровню риска.

Количественный анализ рисков предполагает оценку следующих групп риска и характеризующих их финансовых коэффициентов:

- ❖ риска неликвидности активов предприятия (коэффициенты ликвидности);

- ❖ риска снижения финансовой устойчивости предприятия (коэффициент соотношения собственных и заемных средств);
- ❖ риска низкой рентабельности деятельности (коэффициенты рентабельности);
- ❖ риска снижения деловой активности (динамика дебиторской задолженности, динамика кредиторской задолженности, соотношение дебиторской и кредиторской задолженности).

В качестве исходных данных в методике использована информация из бухгалтерского баланса (форма №1) и отчета о прибылях и убытках (форма №2).

По итогам работы за 2009г., Компания получила прибыль в сумме 364 199 тыс. руб. В бухгалтерском балансе и в отчете о прибылях и убытках за аналогичный период 2008г. получен убыток 350 847 тыс.руб

Исходя из методики оценки финансового состояния ДО, рекомендованной ОАО «РЖД», Общество находится в неудовлетворительном финансовом состоянии, расчет приведен ниже:

Рейтинг предприятия	показатель	бал	вес	
К1 коэффициент абсолютной ликвидности	0,02	2	0,25	0,5
к2 коэффициент срочной ликвидности	0,94	3	0,5	1,5
К3 Коэффициент текущей ликвидности	0,96	1	0,5	0,5
К4 коэффициент финансовой независимости	0,00	1	0,75	0,75
К5 Рентабельность продаж	5,51	3	0,25	0,75
К6 Рентабельность собственного капитала	-205,36	1	0,25	0,25
К7 Рентабельность активов	40,10	4	0,5	2,0
К8 Динамика дебиторской задолженности	146,96	1	0,25	0,25
К9 Динамика кредиторской задолженности	34,64	1	0,25	0,25
К10 Соотношение дебиторской и кредиторской задолженностей	0,92	2	0,25	0,5
К11 Соотношение оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности	1,01	4	0,25	1

итого				8,25
-------	--	--	--	------

Рейтинг предприятия составил 8,25 баллов (уровень C2), что свидетельствует о неудовлетворительном финансовом состоянии Общества.

Однако, необходимо отметить, что по результатам работы за 2008 год Общество находилось в критическом финансовом состоянии с балловой оценкой 5,5 (уровень D). Повышение оценки финансового состояния подтверждает положительную динамику развития и открывает перспективы дальнейшего роста.

Кредиторская задолженность составила 99,5% валюты баланса, что свидетельствует о том, что предприятие не имеет достаточно собственных и оборотных средств. Кредиторская задолженность перед ОАО РЖД по состоянию на 31.12.09 г. 1 085610 тыс.руб., что составляет 86,7% валюты баланса.

## **РАЗДЕЛ 5**

### **Распределение прибыли и дивидендная политика**

В бизнес-плане деятельности ОАО «Центральная ППК» на 2009 год распределение чистой прибыли не предусматривалось, так как планировалось, что она будет направлена на погашение убытков от вновь присоединенных направлений.

По результатам деятельности за 2009 год прибыль Компании составила 382,6 млн.руб., а рентабельность – 3,4% при плановой прибыли 0,9 млн.руб. и рентабельности - 0,01%.

## **РАЗДЕЛ 6**

### **Инвестиционная деятельность**

В бизнес-плане деятельности ОАО «Центральная ППК» на 2009 год не предусматривалась собственная инвестиционная программа. Так как, собственником всего имущества пригородного комплекса на полигоне деятельности ОАО «Центральная ППК» остается ОАО «РЖД», то и необходимые капитальные вложения для поддержания работоспособного состояния основных средств (капитальные ремонты с продлением срока эксплуатации, обновление ОС) осуществляются ОАО «Российские железные дороги», за счет отраслевой инвестиционной программы Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД». Исключением является модернизация билетопечатающей техники путем приобретения МКТК и ПКТК. Источником финансирования являются амортизационные отчисления Общества.

## **РАЗДЕЛ 7**

### **Перспектива технического переоснащения и развития ОАО «Центральная ППК»**

Основной деятельностью Общества является перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

Услуги пассажирам предоставляются на вокзалах, остановочных пунктах и в поездах.

Продажа билетов осуществляется с использованием контрольно-кассовой техники МКТК в стационарных пунктах продажи, а также непосредственно в пригородных электропоездах с использованием переносных кассовых терминалов ПКТК.

Для оформления билета применяется бланочная продукция строгой отчетности, билетная лента, бесконтактная смарт-карта.

В настоящее время большинство ККМ МКТК подключено по каналам СПД ОАО «РЖД» к серверам направлений, что позволяет в автоматическом режиме производить сбор финансовой и статистической отчетности. К 2011 году Общество планирует завершить процесс подключения ККМ МКТК к СПД ОАО «РЖД».

Кроме того, в настоящее время готовится к реализации комплекс мероприятий, направленных на оснащение ККМ ПКТК GSM-модемами для обеспечения автоматического сбора финансовой и статистической отчетности. Вместе с тем, использование GPRS-технологий позволит обеспечить контроль нахождения кассиров-контролеров на маршруте в режиме on-line.

В мае 2009 года Компания запустила в опытную эксплуатацию автоматы по продаже пригородных проездных документов на Ярославском направлении. В дальнейшем планируется установка данных аппаратов на всех пассажирообразующих остановочных пунктах. Массовое внедрение данных автоматов позволит обеспечить улучшение качества обслуживания пассажиров и повышение производительности труда работников Общества. В дальнейшем планируется реализовать проект по расширению функциональных возможностей автоматов путем предоставления за наличный и безналичный расчет услуг по оплате коммунальных платежей, мобильной связи, выдаче справочной информации и др.

В 2009 г. введена в эксплуатацию Автоматизированная система оплаты, контроля и учета проезда в пригородных поездах (АСОКУПЭ) на пл. 88 км, ст. Голутвин, пл. Северянин.

В 2010 г. будут сданы АСОКУПЭ на ст. Щелково, ст. Монино.

В целях улучшения обслуживания пригородных пассажиров, особенно в часы «пик», запланировано оборудование и открытие дополнительных «окон» пригородных касс на пл. Бутово, ст. Царицыно, ст. Коломенское, пл. 88 км, пл. Чкаловская. В связи с увеличением пассажиропотока в летний период планируется открытие билетных касс на ст. Богатицево, пл. Битца, ст. Овражки, а также на 76 км, 81 км, 83 км Ярославского направления.

В 4 квартале 2009 г. пассажирам предложены новые виды абонементных билетов: «ежедневно» сроком действия на 5, 10, 15, 20, 25 дней, «по рабочим дням» на 10, 15, 20, 25 дней, на 1, 2, 3, 4, 5, 6, 12 месяцев, «на определенные даты» на 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 дней.

Кроме того, на Ярославском направлении завершен опытный пилотный проект по оформлении абонементов на количество поездок для проезда в скорых пригородных поездах «Спутник» на участке Москва Ярославская – Пушкино, Болшево. В дальнейшем планируется внедрение абонементов на количество поездок на Казанском направлении в поездах «Спутник». Также прорабатывается возможность использования данных абонементов для проезда в «обычных» пригородных поездах.

Использование современной и модернизации билетопечатающей техники повлечет за собой реализацию комплекса мероприятий по обеспечению эффективности эксплуатации билетопечатающих машин, который включает в себя необходимость разработки и внедрения технологиче-



ской цепи по консолидации информационных ресурсов по контрольно-ревизионной деятельности на серверах направлений. В связи с чем, необходимо оборудование рабочих мест причастных специалистов Компании АРМами «Разъездной билетный кассир» с обязательным обеспечением защиты от несанкционированного доступа. Кроме того, необходимо предоставление систематического доступа ответственных сотрудников Компании информационным ресурсам, предоставляемым АСУ «АСОКУПЭ-Л», посредством оборудование рабочих мест причастных специалистов Компании АРМ «Статистика продаж» и АРМ «Статистика проходов».

Таким образом, нам необходимо как можно скорее организовать управление ресурсами и мощностями, обеспечивающими эффективность использования информационных ресурсов.

Внедрение технологической цепи по консолидации информационных ресурсов стимулирует оперативность проведения комплексного экономического анализа всех видов деятельности Компании и своевременность разработки и реализации мероприятий по эффективному использованию капитальных вложений, материальных, трудовых и финансовых ресурсов, повышению конкурентоспособности выпускаемой продукции, производительности труда, снижению издержек на производство и реализацию продукции, повышению рентабельности производства.

Кроме того, в планах Компании заложен текущий ремонт существующего оборудования и пассажирских обустройств, модернизация и обновление некоторых объектов с учетом новых функциональных требований к качеству обслуживания пассажиров, минимизации существующих расходов на содержание, оптимизации технологических процессов.

Вопросы о развитии системы оформления и оплаты проезда также рассматриваются в перспективе развития Компании, в том числе:

- расширение сферы применения безналичной формы оплаты проезда, интеграция с электронными платежными системами;
- разработка и внедрение в промышленную эксплуатацию, широкой гаммы электронных карт (комбинированная банковско-транспортная карта (оплата проезда, электронный носитель проездного документа)); унифицированная социальная карта (льготный проезд граждан, электронный носитель проездного документа); многофункциональная карта ОАО "РЖД" (социальная поддержка и работников ОАО "РЖД", электронный носитель проездного документа);
- разработка и практическое использование технологий и технических средств для создания перспективных и модернизации существующих каналов сбыта (технология использования сотовых телефонов, билетопечатающие автоматы нового поколения, новые виды контрольно-кассовой техники в стационарном и портативно-переносном исполнении);
- развитие системы автоматизированного сбора данных в пригородном сообщении на основе СПД;
- разработка и реализация мероприятий, стимулирующих миграцию потребителей на новые, более эффективные каналы продаж;

Внедрение технологической цепи по консолидации информационных ресурсов стимулирует оперативность проведения комплексного экономического анализа всех видов деятельности Компании и своевременность разработки и реализации мероприятий по эффективному использованию капитальных вложений, материальных, трудовых и финансовых ресурсов, повышению конкурентоспособности выпускаемой продукции, производительности труда, снижению издержек на производство и реализацию продукции, повышению рентабельности производства.

Ожидаемыми изменениями результатов деятельности компании, связанными с внедрением новых технологий, модернизацией и реконструкцией существующих объектов являются:

- повышение доходов компании;
- снижение эксплуатационных расходов, расходов на содержание;
- повышение производительности труда работников;
- повышение безопасности перевозок, снижение затрат на непроизводственные мероприятия.
- повышение качества предоставляемых услуг.

## РАЗДЕЛ 8

### Развитие сети связи Общества и Internet-технологий

ОАО «Центральная ППК» подключено к сети передачи данных ОАО «РЖД» (Intranet), электронной почтовой системе ОАО «РЖД». В 2009 году была произведена модернизация структурированной кабельной сети Общества, заменены устаревшие сетевые концентраторы и маршрутизаторы. Подключение к сети передачи данных ОАО «РЖД» (Intranet) с 2009 осуществляется посредством широкополосной оптической связи, вместо SHDSL. Парк вычислительной техники состоит из 4 серверов и 140 клиентских компьютеров.

Общество обеспечено железнодорожной телефонной связью. В связи с расширением зоны деятельности Компании в 2008 году и увеличением штата аппарата управления в отчетном периоде произведена модернизация АТС Общества, а также реализовано подключение к телефонным сетям ОАО «РЖД» с помощью потока E1. Для обратной связи с пассажирами организована горячая линия, а АТС интегрирована с внешней системой голосовой почты.

Для автоматизации организационной и хозяйственной деятельности Общества, бухгалтерского учета и управления персоналом применена система программ «1С: Предприятие 8.0». Использован клиент-серверный вариант работы на основе трехуровневой архитектуры под управлением сервера «1С: Предприятие 8.0» и СУБД Microsoft SQL Server. Внедрена система принятия управленческих решений КИС «АФМ-СС».

В 2009 году совместно с Московской ж. д. продолжались работы по подключению к сети передачи данных контрольно-кассовых машин, оформляющих пригородные проездные документы (ППД), что позволило существенно сократить время сбора информации с ККМ и более оперативно получать финансовую и статистическую отчетность. Для оформления ППД гражданам-получателям социальных услуг внедрена технология сетевого «стоп-листа», что позволило обеспечить оперативный контроль за реализацией пригородных проездных документов гражданам-получателям социальных услуг.

## **РАЗДЕЛ 9**

### **Кадровая и социальная политика ОАО «Центральная ППК».**

#### **Социальное партнерство.**

##### **9.1. Основные принципы и цели кадровой политики ОАО «Центральная ППК»**

*Кадровая политика Компании* - это целостная кадровая стратегия, объединяющая различные формы кадровой работы, стиль ее проведения в организации и планы по использованию рабочей силы. Кадровая политика должна увеличивать возможности Компании, реагировать на изменяющиеся требования технологии и рынка в ближайшем будущем. Повседневная реализация кадровой стратегии, а также одновременно оказание помощи руководству, при выполнении ими задач управления предприятием, лежат в оперативной области управления кадрами. Кадровая политика является составной частью всей управленческой деятельности и производственной политики организации. Она имеет целью создать сплоченную, ответственную, высокоразвитую и высокопроизводительную рабочую силу. Кадровая политика должна создавать не только благоприятные условия труда, но обеспечивать

возможность продвижения по службе и необходимую степень уверенности в завтрашнем дне. Поэтому, основной задачей кадровой политики Компании является обеспечение в повседневной кадровой работе учета интересов всех категорий работников и социальных групп трудового коллектива. Одним из важнейших направлений деятельности Отдела кадров является создание кадрового резерва и его эффективного использования.

Подбор персонала. С каждым претендентом на вакансии проводится собеседование, анкетирование, по результатам которого принимается решение о приеме на работу, а также формируется резерв кадров. ОАО «Центральная ППК» с 2006 года организовало рекламу в поездках, местных газетах крупных станций, ведется работа по привлечению молодежи из специализированных средних учебных заведений. Выборочно размещена информация о некоторых из вакансий в специализированных сайтах Интернета.

Обучение и развитие персонала. Руководство Компании особое внимание уделяет профессиональной подготовке кадров, увеличению не только количества работников, но и повышению качества их работы, культуры обслуживания пассажиров. С апреля 2008 года в ОАО «Центральная ППК» начал свою работу Центр производственного обучения. Разработаны программы повышения квалификации, аттестации и обучения работников.

Одной из важнейших задач Компании является постановка учебного процесса на новый уровень, развитие и расширение работы Центра производственного обучения, взаимодействие со сторонними образовательными учреждениями.

Управление персоналом или по-другому управление человеческими ресурсами отвечает концепциям и методам, которые необходимо использовать при работе с персоналом. Методы:

- планирование потребности в персонале,
- отбор кандидатов,
- ориентация и обучение новых работников,
- обеспечение мотивации и льгот,
- оценка исполнения,
- общение,
- обучение и развитие,
- создание у работников чувства ответственности,
- здоровье и безопасность работников.

В компании сложилась спокойная, доброжелательная, демократичная и творческая атмосфера. Управление компанией, в первую очередь, основано на авторитете руководителей всех уровней и на стремлении достичь консенсуса в спорных ситуациях. Руководители компании всех уровней открыты для общения со всеми сотрудниками. Руководство компании заинтересовано в профессиональном росте сотрудников, готово поддерживать и создавать условия для продвижения тех, кто способен брать на себя ответственность не только за результаты своей деятельности, но и за реализацию коллективных проектов, проявлять разумную инициативу и творчество.

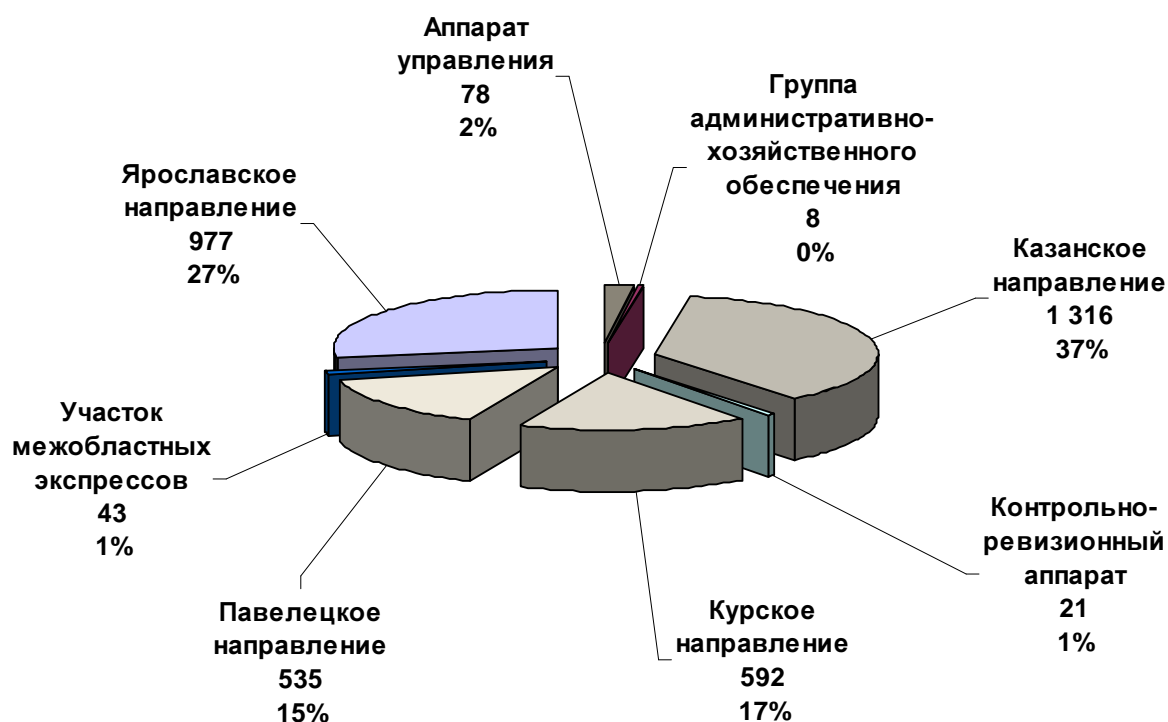
## **9.2. Статистика кадров и структура ОАО «Центральная ППК» по состоянию на 31 декабря 2009 года**

Общее количество работников – 3.570 человек;

Средняя численность работников за 2009 год – 3.657, 48 человек;

С 01 декабря 2009 года в ОАО «Центральная ППК» введена новая структура Компании, разработанная с учётом поставленных производственных и экономических задач на 2010 год, необходимым, на данном этапе, количеством штата работников для их выполнения. С начала 2010 года планируется продолжение многоступенчатой реорганизации Компании.

### Структура ОАО "Центральная ППК" по состоянию на 31 декабря 2009 года



### 9.3. Сравнительный анализ показателей 2009 года с предыдущими годами работы ОАО «Центральная ППК»

Показатели	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год
Средняя численность	254,10 чел.	1.215,01 чел.	2.685,48 чел.	3.657,48 чел.
Коэффициент текучести и средняя численность по должности <b>кассир-контролёр</b>	56,11% 90,89 чел.	58,92% 236,75 чел.	60,13% 311,01 чел.	41,55% 413,98 чел.
Коэффициент текучести и средняя численность по должности <b>билетный кассир</b>	0% 0 чел.	0% 0 чел.	9,47% 1.224,52 чел.	6,97% 1.893,08 чел.
Коэффициент текучести и средняя численность по должности <b>контролёр АПП</b>	14,91% 53,64 чел.	29,53% 458,81 чел.	30,43% 561,89 чел.	22,34% 586,34 чел.
Основные структурные изменения ОАО «Центральная ППК»	Создана ОАО «Центральная ППК», обслуживание	<b>В мае 2007 года</b> переданы Курское и Казанское на-	<b>В марте-апреле 2008 года</b> в штат ОАО «Цен-	В течение 2009 года приняты на работу 923 человека.

	<p>Павелецкого направления. В декабре 2006 года штат Компании – 303 чел.</p>	<p>правления (без руководства участков и билетных кассиров). В течение 2007 года приняты на работу 1160 человек, в т.ч. в порядке перевода из Центральной дирекции.</p>	<p>тральная ППК» переданы билетные кассиры Павелецкого, Курского и Казанского направлений.</p> <p><b>В июле 2008</b> года выведены из штата Компании кассиры-контролёры Аэроэкспресс.</p> <p><b>В октябре-декабре 2008</b> года в штат ОАО «Центральная ППК» передано Ярославское направление.</p> <p><b>В течение 2008</b> года приняты на работу 2722 человека, в т.ч. в порядке перевода из Центральной дирекции.</p>	<p>С декабря 2009 года началась реорганизация ОАО «Центральная ППК».</p>
Дисциплинарные взыскания. Замечания и выговоры.	32 взыскания	171 взыскание	424 взыскания	224 взысканий
Дисциплинарные взыскания. Увольнения.	2 работника	41 работник	84 работников	48 работников

Общий коэффициент текучести кадров в ОАО «Центральная ППК» ежегодно уменьшается. Коэффициенты текучести кадров по основным производственным должностям и количество дисциплинарных взысканий имели наивысшие значения в 2008 году, что связано с многочисленными структурными изменениями в Компании: ввод в штат должности билетный кассир, выводом должности кассиров-контролёров Аэроэкспресс и передачей Ярославского направления в ОАО «Центральная ППК», формирование штата кассиров-контролёров участка Ярославского направления.

Показатели текучести кадров в зависимости от возрастной группы работников показывают, что за период с января 2006 года по декабрь 2009 года увольнение лиц от 20 до 30 лет составляет 46%, от 31 до 40 лет – 36%, от 41 до 50 лет – 29%, старше 51 года – 24%.

#### **9.4. Основные задачи отдела кадров на 2010 год:**

- Планирование и оценка кадровых ресурсов при активном взаимодействии с Центром производственного обучения и сторонними образовательными организациями.
- Расширение функций отдела кадров: от выполнения задач по кадровому делопроизводству до расширения функций управления персоналом.

#### **9.5. Социальные льготы и гарантии работникам ОАО «Центральная ППК»**

В Компании действует коллективный договор, регулирующий социально – трудовые отношения работников. Основная цель заключения коллективного договора – повышение эффективности работы Компании, усиление социальной ответственности сторон за результаты производственно – экономической деятельности, обеспечение роста благосостояния и уровня социальной защиты работников.

Коллективный договор обеспечивает следующие льготы и социальные гарантии. В течение 2009 года согласно условиям коллективного договора:

- 9.5.1.** Своевременно выплачивалась заработная плата.
- 9.5.2.** Предоставлялся бесплатный проезд по годовому билету в пригородном сообщении до 150 километров.
- 9.5.3.** Предоставлялся бесплатный проезд раз в год для работников в поездах дальнего следования в купейном вагоне пассажирских поездов.
- 9.5.4.** Работники Компании направлялись на профессиональную подготовку и курсы повышения квалификации.
- 9.5.5.** Оказывалась помощь на погребение близких родственников.
- 9.5.6.** Предоставлялись дни с оплатой по тарифной сетке (не более трех) на погребение близких родственников, на бракосочетание (впервые).
- 9.5.7.** Выплачивались единовременные пособия за счет средств Компании, сверх установленного законодательством Российской Федерации, в связи с рождением ребёнка.
- 9.5.8.** Дети работников в летний сезон отдыхали в детских оздоровительных лагерях.
- 9.5.9.** Работникам выделялись путевки на санаторно-курортное лечение.
- 9.5.10.** Предоставлялся 1-го сентября – один день без сохранения заработной платы матерям, дети которых обучались в начальной школе.
- 9.5.11.** В сфере улучшения условий и оплаты труда проводились следующие мероприятия:
  - Индексация заработной платы.



- За выполнение производственных и экономических показателей работники получали премию.
- Работники обеспечивались форменной одеждой и спецодеждой по существующим нормам.

Стабильная работа Компании и благополучие работников взаимосвязаны, стороны заинтересованы в создании и поддержании гармоничных отношений, атмосферы взаимопонимания и доверия на основе норм корпоративной этики на всех уровнях социально-партнёрских отношений, поиске путей решений возникающих спорных вопросов путем переговоров.

## **РАЗДЕЛ 10**

### **Задачи и перспективы ОАО «Центральная ППК» на будущий год, решение стратегических задач.**

#### **10.1. Стратегия развития ОАО «Центральная ППК».**

Основной задачей ОАО «Центральная ППК» является обеспечение безубыточной деятельности и повышение качества обслуживания пассажиров. В рамках реализации поставленной задачи, ОАО «Центральная ППК» разработало план первоочередных мероприятий на 2010 год по следующим направлениям:

- ***Расширение сферы оказания транспортных услуг (развитие интегрированных перевозок, создание единой транспортной сети)***

В настоящее время продолжается устойчивый рост автомобилизации на всей территории нашей страны и, в частности, на территории Москвы и Московской области. Автомобильная загруженность улиц г. Москвы и дорог Московской области значительно выше, чем требуется для нормального обращения автомобильного транспорта. Таким образом, в автомобильном сообщении при растущем спросе населения на транспортные услуги наблюдается дефицит транспортных мощностей, выраженный в перегруженности транспортных магистралей города и области.

Кроме того, размеры перевозок, осуществляемые городским и личным автомобильным транспортом, ежегодно растут, что создает существенные проблемы на въезде в Москву и выезде из города в утренние и вечерние «часы пик». Главной проблемой являются «пробки», которые приводят к большим потерям времени. Также следует учитывать высокую степень риска попадания в аварийную ситуацию.

Для населения, совершающего ежедневные поездки в пригородном сообщении на работу и учебу, основным видом транспорта является железнодорожный из-за его высокой провозной способности, надежности и регулярности движения.

В нынешних условиях экономического состояния г. Москвы и Московской области необходимо идти таким путем совершенствования транспортной системы, чтобы добиться повышения качества предоставляемых транспортных услуг при полном удовлетворении спроса на транспортные услуги населения с минимальными издержками.

Следование по такому пути развития основывается на использовании существующих резервов пропускной и провозной способностей за счет создания более разветвленной сети взаимодействия железнодорожного и автомобильного транспорта. При растущем финансировании из бюджета социального пригородного железнодорожного транспорта и социального автомобильного транспорта взаимодействие данных видов транспорта между собой является в настоящее время особенно актуальным. Единая транспортная сеть должна быть способна осуществить весь спектр доступных транспортных связей в нашем регионе в зависимости от статуса населенного пункта и технического состояния участков сети всех видов транспорта.

ОАО «Центральная ППК» планирует совместно с исполнительными органами Москвы и Московской области разработать перспективные направления для скоординированного развития еди-

ной сети с консолидацией транспортных мощностей железнодорожного и автомобильного видов транспорта в Москве и Московской области. В частности:

- создание комплексных пересадочных пунктов с рациональной увязкой пассажиропотока, в которых взаимодействие железнодорожного и автомобильного транспорта будет осуществляться по согласованному расписанию движения;
- создание системы взаимодействия двух видов транспорта для организации оптимальных и экономически эффективных маршрутов движения до удаленных населенных пунктов Московской области;
- разработка и внедрение программы «Единый билет», в рамках которой на комплексных маршрутах будет действителен один проездной документ.

- ***Развитие перевозок ускоренными электропоездами повышенной комфортности:***

Развитие перевозок ускоренными поездами повышенной комфортности является одним из основных факторов, влияющих на повышение доходности компании.

Проведенные маркетинговые исследования выявили, готовность пассажиров оплачивать повышенный тариф за возможность ускоренного проезда с повышенным комфортом.

Учитывая перспективы развития ускоренных перевозок повышенной комфортности, необходимо отметить, что на данном этапе развития пассажирских перевозок созрела острая необходимость организации пригородных перевозок на качественно новом уровне.

Это позволит добиться увеличения доходности организации пригородных перевозок и повышения качества обслуживания пассажиров на одном из наиболее значимых участков работы ОАО «ЦППК».

На сегодняшний день скоростные пригородные поезда «Спутник» курсируют на участках Москва – Раменское, Москва – Мытищи – Болшево, Москва – Мытищи – Пушкино. Скорые пригородные поезда повышенной комфортности курсируют от Москвы до Куровской, до Серпухова, до Ожерелье. Именно за развитием скоростного пригородного сообщения видится будущее в развитии пригородного пассажирского комплекса.

В рамках реализации проекта по организации ускоренных перевозок продолжается работа по организации курсирования ускоренных электропоездов повышенной комфортности, помимо электропоездов «Ожерелье-экспресс», «Куровская-экспресс», «Серпухов-экспресс» и «Александров-экспресс», в 2009 году организовано курсирование электропоездов повышенной комфортности «Голутвин-экспресс», планируется назначении скорых пригородных поездов «Монино-Экспресс» и «Рязань-экспресс»

Кроме того, в целях удовлетворения спроса на ускоренные перевозки повышенной комфортности в 2010 году запланирована передача в эксплуатацию ОАО «Центральная ППК» межобластных экспрессов, приписки моторвагонных депо Московской железной дороги.

Развитие скоростных железнодорожных перевозок позволит обеспечить улучшение транспортных связей, создать более привлекательные условия для пассажиров, повысить комфортность и безопасность пассажирских перевозок, сократить время в пути, что позволит привлечь на железнодорожный транспорт дополнительный пассажиропоток с внутригородского и автомобильного транспорта, сократить убыточность пассажирских перевозок и негативное воздействие транспорта на экологию. Организация скоростного железнодорожного движения также обеспечит сокращение потребности в подвижном составе, поддержание и дальнейшее стимулирование научно-технического и интеллектуального потенциала страны за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня.

- ***Повышение прибыльности за счет реализации непрофильных видов деятельности:***

Значительный размер пассажиропотока, ежедневно проходящий через пригородные железнодорожные станции, позволяет развивать прочие виды деятельности и является благоприятным условием для размещения на территории станций или рядом с ними различного рода предприятий сферы обслуживания: журнальных и торговых киосков, закусочных быстрого питания, торговых предприятий и прочих организаций.

С 1 мая 2007 года на станциях и остановочных пунктах Павелецкого направления силами ОАО «Центральная ППК» организована работа пунктов общественного питания и торговых павильонов.

С 1 мая 2009 года организована торговля продуктами питания для пассажиров в межобластных экспрессах, что позволило существенно улучшить качество обслуживания пассажиров и повысить доходность Компании.

Кроме того, для организации торговой деятельности на пригородных станциях (остановочных пунктах) ведется работа по привлечению сторонних организаций, так как в этом случае ОАО «Центральная ППК» не потребуется увеличивать штатную численность персонала и контролировать деятельность большого числа малых подразделений.

Осуществляемая в настоящее время торговая деятельность в электропоездах является незаконной. Такая стихийная торговля ведет не только к недополучению доходов, но и к нарушению санитарных требований, прав покупателей. По этим причинам торговая деятельность в электропоездах должна быть организована и упорядочена.

- ***Наделение Общества основными средствами.***

В настоящее время ни одна из пригородных пассажирских компаний не наделена соответствующим имуществом, необходимым для нормального осуществления своей деятельности. В связи с этим, реализуется искусственно созданная система арендных отношений. Таким образом, потребность в наделении компании имуществом имеется.

При наделении ОАО «Центральная ППК» имуществом расходы компании, уменьшатся на сумму арендной платы. Уменьшаются расходы на сумму налога на добавленную стоимость и рентабельности переданных компаний расходов (амортизация, налог на имущество и т.д.).

ОАО «Центральная ППК» приобретает в этом случае более эффективную экономику – владеет основными фондами, заказывает услуги (ремонт подвижного состава и т.д.), планирует расходы (сегодня планирование расходов по пригородным перевозкам происходит без участия компаний, компании могут контролировать расходы только по факту, компания не принимает решений по вопросу приобрести ей новый состав или направить на капремонт и т.д.).

Важность этого вопроса, в первую очередь, заключается в том, что при снижении необоснованных расходов пригородной компаний (за счет исключения арендных платежей, амортизации и налога на имущество) высвобожденные средства будут направляться на погашение дебиторской задолженности основного кредитора – ОАО «Российские железные дороги».

- ***Организация перевозок в пригородном сообщении:***

- поддержание безубыточности перевозок, включая развитие социально-значимых перевозок по заказам субъектов Российской Федерации на основании договоров с перевозчиками, в которых определяется объем заказа на перевозки льготных групп пассажиров и пассажиров, перевозимых по регулируемым тарифам, требования к организации и качеству перевозок, уровень тарифов для потребителей, объем платежей (компенсаций) со стороны субъекта Российской Федерации перевозчику за исполнение договора;

- развитие коммерческих перевозок по свободным тарифам на конкурентном рынке транспортного обслуживания (оказание услуг перевозки подвижным составом повышенной комфортности);

- освоение новых продуктовых и географических рынков, повышение качества транспортного обслуживания и расширение ассортимента основных и дополнительных услуг, предоставляемых пригородным комплексом пассажирам и другим потребителям на вокзалах и в пути следования;

- разработка эффективной тарифной политики. Тарифы на перевозку пассажиров должны формироваться на экономически-обоснованном уровне, соответствовать платежеспособному спро-

су населения, способствовать установлению и развитию долговременных отношений с потребителями, а также стимулировать расширение ассортимента и увеличение объема потребления ими услуг, повышение доходности, привлекательности и конкурентоспособности перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении;

- повышение уровня собираемости доходов в части оплаты проезда и совершенствование объективного учета объемов выполненной работы по перевозкам в пригородном сообщении на основе развития автоматизированной системы оплаты, контроля и учета проезда в пригородном сообщении и системы автоматизированного сбора данных в пригородном сообщении на основе СПД;

- развитие подсобно-вспомогательной деятельности.

- ***Модернизации тарифной политики и развития отношений с субъектами РФ:***

Тарифы на перевозку пассажиров в пригородном сообщении несут на себе важную социальную нагрузку и оказывают огромное влияние на транспортную доступность и подвижность населения. Однако, сложившаяся практика формирования и построения тарифов привели к различного рода диспропорциям и перекосам в системе оплаты за предоставляемые услуги пригородного сообщения.

Субъекты Федерации, являясь потенциальными заказчиками пригородных перевозок, пользуясь предоставленным законодательством правом осуществления государственного регулирования тарифов на пригородные перевозки и исходя из их социальной значимости, должны стремиться к тому, чтобы основная часть расходов по пригородным перевозкам покрывалась собираемым тарифом. Необходимо проводить мероприятия по уменьшению разрыва между фактически установленным тарифом и себестоимостью перевозок.

Рассматривая возможность модернизации тарифной политики необходимо отметить, что ввиду отсутствия распределения объемных показателей статистической отчетности ЦО-22 между ОАО «Центральная ППК» и Московской железной дорогой, Общество до настоящего времени не проводило самостоятельной работы с уполномоченными органами субъектов РФ по вопросам установления тарифов на перевозку пассажиров в пригородном сообщении. Тарифы на перевозку пассажиров, действующие в зоне деятельности Компании, установлены в рамках тарифов Московской железной дороги, и согласованы установленным порядком с соответствующими субъектами РФ.

С 1 июля 2009 года обеспечено выделение объемных показателей ОАО «Центральная ППК» в статистической отчетности ЦО-22 из объемов Московской железной дорогой, что позволит Обществу, начиная с 2011 года, проводить самостоятельную работу с субъектами РФ по установлению и согласованию тарифов на экономически обоснованном уровне.

Кроме того, формирование системы государственного социального заказа на осуществление пригородных пассажирских перевозок в субъекте и заключение договора (контракта) на определенный объем перевозки и по определенным маршрутам с указанием периодичности курсирования, является собой один из важнейших моментов, позволяющих пригородной компании, осуществляющей перевозку на данном маршруте, ожидать полной компенсации расходов на организацию перевозки по заявленным в Заказе маршрутам. Социальный заказ будет основой субсидирования убытков компаний, осуществляющих пригородные пассажирские перевозки, при этом государство должно само определять объем социальных услуг для компенсации за счет бюджета.

- ***В области развития человеческих ресурсов пассажирского хозяйства в пригородном сообщении:***

- привлечение числа квалифицированных работников;
- улучшение образовательной базы для подготовки работников пригородного комплекса;
- разработка и внедрение новых стандартов найма, подбора, подготовки, расстановки и мотивации работников пригородного пассажирского комплекса;
- увеличение доли молодых работников в возрастной структуре основных специальностей пригородного комплекса.

- ***В области совершенствования управления пассажирским хозяйством в пригородном сообщении:***

- совершенствование системы управления пригородным пассажирским комплексом на основе внедрения современных методов стратегического и процессного управления, управления качеством и рисками;
- развитие информационных технологий управления пассажирскими перевозками в пригородном сообщении, разработка проекта автоматизированной системы управления, определение очередности ее создания и выполнение первоочередных работ.
- развитие структуры платежных терминалов, позволяющих производить продажу билетов на пригородные электропоезда без привлечения человеческого ресурса.

Убежден, что целенаправленная работа по реализации намеченного комплекса мероприятий способна привести пригородный пассажирский железнодорожный комплекс к устойчивому, стабильному и прибыльному существованию.

## **10.2. Эмиссионная политика Общества.**

Уставный капитал Общества составляет 300 000 (триста тысяч) рублей. Обществом размещены обыкновенные именные бездокументарные акции сто штук. Все 100% акций Общества распределены между его акционерами.

## **РАЗДЕЛ 11**

### **Справочная информация для акционеров.**

#### **11.1. Котировки ценных бумаг Общества в течение 2009 года либо за более длительный период (если есть).**

В течение 2009 года ценные бумаги ОАО «Центральная ППК» на организованных рынках ценных бумаг не обращались.

#### **11.2. Рыночная капитализация Общества.**

Рыночная капитализация ОАО «Центральная ППК» находится на низком уровне по причине того, что основным видом деятельности Общества является выполнение социального заказа госу-



дарства по перевозке пассажиров пригородным железнодорожным транспортом, который изначально является низкорентабельным.

### **11.3. Адреса, телефоны, контакты, банковские реквизиты, адрес Общества в Internet, краткая информация об аудиторе, реестродержателе и оценщике Общества.**

**Юридический адрес Общества:** 115054, г. Москва, Павелецкая пл, д.1А.

**Телефоны:** (495) 266-02-65, факс (495) 266-02-55.

**Контакты:** 1. Генеральный директор Базекин Вячеслав Дмитриевич – тел. (495) 266-02-65.  
2. Заместитель генерального директора ОАО «Центральная ППК» по экономике и финансам Островская Татьяна Анатольевна – тел. (495) 266-02-65.

**Адрес Общества в Internet:** [www.aoocppk.ru](http://www.aoocppk.ru), [www.mosprigorod.ru](http://www.mosprigorod.ru) .

**Банковские реквизиты:** основной расчетный счет р/с 40702810500000007151 в ОАО «ТрансКредитБанк» к/с 30101810600000000562 , ИНН 7705705370, КПП 770501001, ОКПО 93265553, БИК 044525562.

**Аудитор Общества:** общество с ограниченной ответственностью «Аудит М».

Основной государственный регистрационный номер (ОГРН) 1025403639140.

Дата присвоения ОГРН: 22 июля 2002 года.

Лицензия на право осуществления аудиторской деятельности № Е003139 выдана приказом Министерства Финансов РФ № 318 от 27.12.2002г., срок действия продлен до 27.12.2012 года.

В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения договорных обязательств, ООО «Аудит М» несет ответственность в соответствии с Федеральным законом от 30 декабря 2008 года № 307-ФЗ «Об аудиторской деятельности» и действующим гражданским законодательством.

Дополнительно риск профессиональной ответственности при осуществлении деятельности Аудитора застрахован ОАО «Военно-страховая компания»полис. Страховой полис № 0921037000018, страховая сумма 3 500 000 руб., в том числе при проведении обязательного аудита 3 000 000 руб.

ООО «Аудит М» является действительным членом Некоммерческого партнерства «Институт Профессиональных Аудиторов» (ИПАР) на основании решения заседания Совета НП «Инсти-

тут Профессиональных Аудиторов» от 25 октября 2002 года, протокол № 23. Свидетельство № 265 от 26 октября 2002 года.

Сертификат качества аудиторских услуг № 107, выдан на основании решения Комитета по качеству ИПАР от 9 ноября 2005 года, продлен от 18 ноября 2008 года.

В штате ООО «Аудит М» работают 13 сотрудников, имеющих опыт проведения обязательного аудита.

**Основные виды оказываемых услуг:**

- Проведение обязательной аудиторской проверки финансовой (бухгалтерской) отчетности с выдачей аудиторского заключения
- Аудиторская проверка
- Аудиторское сопровождение текущего финансового года с выдачей заключения по окончании года
- Налоговое планирование и консультирование
- Консультирование по вопросам бухгалтерского учета
- Бухгалтерское сопровождение деятельности Общества
- Составление бухгалтерской отчетности
- Экономический и финансовый анализ деятельности предприятия

**Реестродержатель Общества:** Решением Совета директоров ОАО «Центральная ППК» от 07.11.2006г. был утвержден регистратор Общества – открытое акционерное общество «Центральный Московский депозитарий» (лицензия ФКЦБ от 13.09.2002г. № 10-000-1-00255 на осуществление деятельности по ведению реестра).

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2010 г.

**Генеральный директор**

**ОАО «Центральная ППК»**

**В.Д. Базекин**

**Главный бухгалтер**

**ОАО «Центральная ППК»**

**Е.В. Тарасова**