

УТВЕРЖДЕН
годовым общим собранием акционеров
ОАО «Центральная ППК»
Протокол от «___»_____200 г. №

Председатель собрания

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ
открытого акционерного общества
«Центральная пригородная пассажирская компания»
по результатам работы за 2010 год

г. Москва

2011 г.

СОДЕРЖАНИЕ

1.	РАЗДЕЛ 1. Обращение генерального директора ОАО «Центральная ППК» к акционерам	3
2.	РАЗДЕЛ 2. Корпоративное управление	5
3.	РАЗДЕЛ 3. Основные производственные показатели деятельности ОАО «Центральная ППК»	11
4.	РАЗДЕЛ 4. Основные показатели бухгалтерской и финансовой отчетности Общества за 2010 год	15
5.	РАЗДЕЛ 5. Распределение прибыли и дивидендная политика	21
6.	РАЗДЕЛ 6. Инвестиционная деятельность	22
7.	РАЗДЕЛ 7. Перспектива технического переоснащения и развития ОАО «Центральная ППК»	22
8.	РАЗДЕЛ 8. Развитие сети связи Общества и Internet-технологий	26
9.	РАЗДЕЛ 9. Кадровая и социальная политика ОАО «Центральная ППК». Социальное партнерство	26
10.	РАЗДЕЛ 10. Задачи и перспективы ОАО «Центральная ППК» на будущий год, решение стратегических задач	30
11.	РАЗДЕЛ 11. Справочная информация для акционеров	34

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. Современный потребитель требователен и готов платить только за уникальные продукты, идеи, решения.

По данным исследования пассажиропотоков перевозка населения железнодорожным транспортом пригородного сообщения носит устойчивый характер и является одним из основных видов перевозок.

Тем не менее, за последнее время при перевозке пассажиров в пригородном сообщении появился основной конкурент - автотранспортные предприятия.

Для сохранения позиций и поднятия рейтинга пригородных железнодорожных перевозок необходимы новые подходы к организации обслуживания пассажиров.

Основными конкурентными преимуществами железнодорожного транспорта пригородного сообщения по-прежнему являются:

- Ритмичность и высокая скорость доставки;
- возможность обеспечения массовых перевозок на расстояние до 200 км в коротком интервале времени – «час пик»;
- доступность.

При этом на расстояниях до 35-60 км, в условиях мегаполисов пригодные перевозки железнодорожным транспортом являются скоростным общественным транспортом.

В настоящее время, ОАО «Центральная ППК» (далее - Общество) осуществляет более 50% объема пригородных железнодорожных перевозок Российской Федерации.

Большую дополнительную нагрузку на деятельность Общества создает неравномерность пассажирских перевозок. В пригородном сообщении имеется ярко выраженная устойчивая неравномерность по направлениям и отдельным участкам, по сезонам, месяцам, дням недели и времени суток. Наибольшие пригородные потоки обслуживаются на участках, примыкающих к крупным транспортным узлам и на узлах, расположенных в районах размещения дачных обществ и мест массового отдыха.

Изменение подходов к организации пригородных перевозок позволят обеспечить их окупаемость.

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.

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.).
- 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.

Важнейшим звеном в увеличении доходов Общества является контроль проездных документов у пассажиров, 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:

- применение современных технологий и разработок в области билетопечатающей техники;
- надлежащее санитарно-техническое состояние пригородных электропоездов и пассажирских устройств;
- организация сервисных услуг.

Большое внимание уделяется взаимодействию Общества с владельцем инфраструктуры. Качественное содержание объектов инфраструктуры, своевременный ремонт и обслуживание, вложение инвестиций позволит сократить расходы на содержание объектов и повысить доходность пригородных перевозок в связи с оптимальным использованием данных объектов.

Обществом совместно с Московской железной дорогой разработаны регламенты взаимодействия для координации действий при решении возникающих вопросов.

Поставленные перед Обществом задачи и их выполнение позволит сделать пригородные перевозки рентабельными.

РАЗДЕЛ 2

Корпоративное управление.

2.1. Принципы. Документы.

Эффективность корпоративного управления Обществом является одним из важнейших условий обеспечения его стабильности. Деятельность ОАО «Центральная ППК» в 2010 году показала, что система корпоративного управления Обществом способствует достижению баланса интересов акционеров, членов Совета директоров, исполнительных органов Общества и других заинтересованных лиц. Корпоративное управление включает систему 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, обеспечивается 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.

Некоторые вопросы в Обществе урегулированы в соответствии с Кодексом корпоративного поведения (одобренного на заседании Правительства Российской Федерации от 28 ноября 2001 года и рекомендованного к применению Распоряжением ФКЦБ от 4 апреля 2002 года). 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;
- Уставом ОАО «Центральная ППК» предусмотрена более расширенная компетенция Совета директоров Общества по сравнению с Федеральным законом «Об акционерных обществах». Так, к компетенции Совета директоров относятся:
 - ❖ 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.

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 об органах 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 ОАО «Центральная ППК».

2.2.1. Совет директоров.

4 июня 2010 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:

1. 4 члена Совета директоров, выдвинутых ОАО «Российские железные дороги» (50% минус 2 акции уставного капитала):
 - Кузьмин Александр Иванович — генеральный директор ОАО «Центральная ППК»;
 - Хромов Михаил Борисович – председатель Совета директоров ЗАО «Интегрированные транспортные системы»;
 - Старостенко Владимир Иванович — советник Президента ОАО «РЖД»;
 - Харыбина Елена Ивановна - заместитель генерального директора по экономике и финансовым расчетам ЦФТО ОАО «РЖД».
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 генерального директора ЗАО «Интегрированные транспортные системы».
3. 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.

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 2010 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. Донцова Людмила Васильевна – заместитель начальника Управления 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 ОАО «Центральная ППК».

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 ОАО «Центральная ППК» является Кузьмин Александр Иванович. Избран на заседании Совета директоров ОАО «Центральная ППК» 23 июля 2010 г. Кузьмин Александр Иванович - родился в 1960 году в Алтайском крае. В 1983 году окончил Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, специальность Эксплуатация железных дорог. С 1977 года работает на железнодорожном транспорте.

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 сентября 2010 года была осуществлена государственная регистрация выпуска ценных бумаг № 2125. Все 100% акций Общества распределены между его акционерами. За прошедший 2010 г. изменений в список акционеров не вносилось.

Список акционеров ОАО «Центральная ППК»

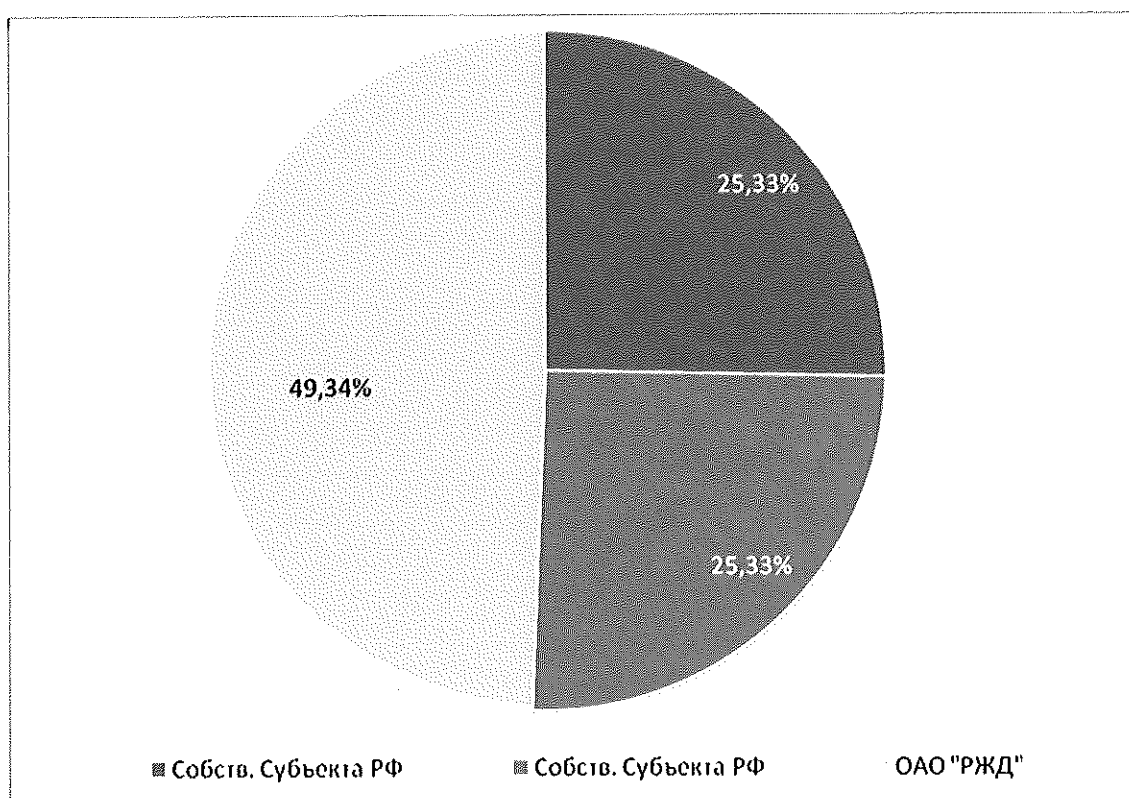
Таблица 2.2.4.1.

	Наименование владельца ценных бумаг	Доля в уставном капитале по состоянию на:	
		31.12.2005г.	31.12.2010г.

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.	50 - 2 акции	50 - 2 акции
2.	Департамент имущества города Москвы	25 + 1 акция	25 + 1 акция
3.	Министерство имущественных отношений Московской области	25 + 1 акция	25 + 1 акция

Структура акционерного капитала ОАО «Центральная ШК»

Рис. 2.2.4.1. Структура акционерного капитала Общества.



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.

Советом директоров ОАО «Центральная ППК» 27 декабря 2010 года принято решение о приобретении ОАО «Центральная ППК» доли в уставном капитале общества с ограниченной ответственностью «МПК», в размере 26 процентов.

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. Дополнительное соглашение к договору оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования № Д-628 Приг/НЮ от 25 апреля 2007 г. между ОАО «РЖД» и ОАО «Центральная ППК».

Заинтересованное лицо: ОАО «РЖД».

Сделка одобрена годовым Общим собранием акционеров Общества на следующих условиях:

Стороны соглашения: ОАО «РЖД» (Владелец инфраструктуры) и ОАО «Центральная ППК» (Перевозчик);

2.4.1.2. Дополнительное соглашение к договору аренды подвижного состава № Д-690 Приг/НЮ от 27 июня 2008 г. между ОАО «РЖД» и ОАО «Центральная ППК».

Сделка одобрена годовым Общим собранием акционеров Общества на следующих условиях:

Заинтересованное лицо: ОАО «РЖД».

Стороны соглашения: ОАО «РЖД» (Арендодатель) и ОАО «Центральная ППК» (Арендатор);

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.

РАЗДЕЛ 3

Основные производственные показатели деятельности ОАО «Центральная ПШК»

Учитывая, что бюджет Общества на 2010 год не был утвержден Советом Директоров ОАО «Центральная ПШК», анализ основных производственно-финансовых показателей общества за 2010 год будет произведен относительно проекта бюджета, представленного на утверждение Совету Директоров общества.

3.1. Доходы Общества

Доходы Общества за 2010 год составили 15,1 млрд. руб. В состав доходов включены:

- Доходы от перевозок пассажиров – 14,3 млрд. руб.
- Доходы от исполнения услуг инфраструктуры в части продажи билетов – 0,72 млрд.руб.
- Доходы от прочих видов деятельности – 0,05 млрд. руб.

Выручка Общества от продажи проездных документов за 2010 год составила 14,3 млрд. рублей, выполнение к сопоставимому 2009 году 99,4%, к проекту бюджета составила 94,9%.

Однако, анализ выручки от платной категории пассажиров показывает рост на 18,5% к сопоставимому уровню 2009 года, что превышает индексацию тарифа в 2010 году на 0,5%.

Невыполнение проекта бюджета Общества по доходам обусловлено тем, что проект бюджета предусматривал передачу Горьковского и Киевского направлений Московской железной дороги с 01.10.2010 года, а по факту передача произошла только 01.11.2010 года.

Детальное выполнение по доходам в разрезе категорий представлено в таблице 3.1.1.:

Таблица 3.1.1. (тыс. руб.)

	Показатель	ФАКТ 2009 год	2009 год со- поставимый	ПРОЕКТ БЮДЖЕТА 2010 год	ФАКТ 2010 год	% к проекту бюджета	% к факту 2009 году	% к 2009 г. в со- пост.
1.	Доходы, в т.ч.	11 644 419	14 369 359	15 055 221	14 280 024	94,9	122,6	99,4
1.1.	Перевозка пассажиров	6 437 505	7 952 723	9 745 146	9 424 266	96,7	146,4	118,5
	За полную стоимость	6 092 658	7 469 788	9 118 907	8 839 672	96,9	145,1	118,3
	Кассиры-контролеры	344 847	482 935	626 239	584 594	93,3	169,5	121,1
1.2.	Компенсация льготного проезда	4 736 970	5 927 302	4 611 804	4 298 539	93,2	90,7	72,5
	Федеральные льготники	2 095 846	2 669 385	1 620 021	1 598 279	98,7	76,3	59,9
	Региональные льготники	2 305 967	2 915 694	2 492 706	2 177 076	87,3	94,4	74,7
	Дети-сироты и дети без попечения родителей	1 481	2 858	0	3 952	0	266,8	138,3
	Военнослужащие силовых министерств	6 242	6 555	0	10 619	0	170,1	162

	Студенты и школьники	327 434	332 810	499 077	508 613	101,9	155,3	152,8
1.3.	Работники ОАО «РЖД»	469 944	489 334	698 271	557 219	79,8	118,6	113,9

3.2. Расходы Общества

Расходы Общества анализируются в несопоставимых условиях, в связи с отсутствием данных Московской железной дороги и невозможностью их применения к хозяйственной деятельности ОАО «Центральная ППК». Фактические расходы Общества за 2010 год ниже запланированных в проекте бюджета на 5,2%. Детальный анализ расходов представлен в таблице 3.2.1.

Таблица 3.2.1.

	ФАКТ 2009 год	ПРОЕКТ БЮДЖЕТА 2010 год	ФАКТ 2010 год	% к проекту бюджета	% к 2009
1. Расходы всего (тыс. руб.), в том числе:	11 316 647	15 937 853	15 111 380	94,8	134
1.1 Расходы по основной деятельности, в том числе:	11 199 798	15 779 561	14 265 491	90	127
1.1.1 Затраты на оплату труда	937 625	1 475 214	1 221 650	83	130
1.1.2 Отчисления на социальные нужды	228 546	388 823	311 324	80	136
1.1.3 Материальные затраты	46 439	91 580	50 445	55	109
1.1.4 Прочие производственные расходы	9 971 286	13 800 845	12 682 072	92	127
1.1.5 Амортизация	15 902	23 100	18 928	82	119
1.2. Прочие расходы	116 849	158 292	845 889	534	724
2. Отправлено пассажиров, (тыс.пасс.)	314 424	319 951	316 477	99	101
3. Себестоимость перевозки 1 пассажира (руб.)	35,99	49,81	47,75	96	133

Превышение плана расходов по статье «Прочие расходы» обусловлено следующими причинами:

- формирование резерва по сомнительным долгам в размере 617,1 млн. руб.
- убытки прошлых лет, выявленные в отчетном периоде по услугам использования подвижного состава и электроэнергии на тягу в размере 93,9 млн. руб.

3.3. Анализ прочих видов деятельности.

тыс. руб.

Показатель	2009 год факт	2010 год	
		факт	% к 2009г.
Доходы от прочей деятельности	54 413	51 493	94,6
Расходы по прочей деятельности	46 736	37 179	79,6
Прибыль (убыток)	7 677	14 314	186,5

Снижение доходов от прочих видов деятельности обусловлено пересмотром необходимости содержания нерентабельных торговых точек с последующей передачей данных площадей в субаренду, что привело к росту прибыли. В целом прибыль от прочих видов деятельности выросла на 6,6 млн. рублей, что на 86,5% выше уровня прошлого 2009 года.

3.4. Производственно – финансовые показатели.

Таблица 3.4.1.

№ п/п	Показатель	12 мес. 2009 г.	12 мес. 2010г.	Темп роста, %
1.	Количество перевезенных пассажиров:	314 424	316 477	100,7%
2.	Контингент (чел.)	3 369	3 813	113,2%
3.	Доходы, в т.ч.	11 699 253	15 056 252	128,7%
3.1.	Перевозка пассажиров	6 907 449	9 424 266	136,4%
	Зеленые электропоезда	6 092 568	8 839 672	145,1%
	Кассиры-контролеры	344 847	584 594	169,5%
3.2.	Компенсация льготного проезда	4 736 970	4 298 539	90,7%
	Федеральные льготники	2 095 846	1 598 279	76,3%
	Региональные льготники	2 305 967	2 177 076	94,4%
	Дети-сироты и дети без попечения родителей	1 481	3 952	266,8%
	Военнослужащие силовых министерств	6 242	10 619	170,1%
	Студенты и школьники	327 434	508 613	155,3%
3.3.	Работники ОАО «РЖД»	469 944	557 219	118,6%
3.4.	ПВД	54 834	51 493	93,9%
3.5.	Возмещение инфраструктурной составляющей	-	724 735	-
4.	Расходы, в т.ч.	11 316 647	15 111 380	133,5%
4.1.	Инфраструктура	4 746 056	5 000 304	105,4%
4.2.	Электроэнергия на тягу	1 293 999	2 063 990	159,5%
4.3.	Аренда транспортного средства с экипажем	3 222 076	4 906 243	152,3%
	Итого по договорам с ОАО «РЖД»	9 285 651	11 970 537	128,9%
4.4.	Аренда недвижимого имущества (офиса)	23 520	20 217	86,0%
4.5.	ФОТ	937 625	1 221 650	130,3%
4.6.	Начисления	228 546	311 324	136,2%
4.7.	Уборка территории	173 180	174 417	100,7%
4.8.	Уборка подвижного состава	83 869	83 487	99,5%
4.9.	Охрана	311 812	436 234	139,9%
4.10.	Расходы на аутсорсинг по контрольно-ревизионной работе	-	26 378	-

4.11.	Инкассация	37 882	52 902	139,6%
4.12.	Амортизация	15 902	18 928	119,0%
4.13.	Материальные затраты	46 439	152 466	328,3%
4.14.	Прочие	195 741	25 695	13,1%
	Итого собственные расходы	2 030 996	2 523 697	124,3%
4.15.	Создание резервов по сомнительным долгам	-	617 146	-
5.	Производственная прибыль	382 606	- 55 128	-
6.	Рентабельность	3,4	- 0,36	-

3.5. Объемные показатели.

Анализ выполнения объемных показателей представлен в следующей таблице:

№ п/п	Показатель	ед. изм.	2009	Проект бюджета	2010	% к проекту бюджета	% к 2009г.
1	Отправлено пассажиров, в т.ч.:	тыс.чел.	314 423,8	319 951	316 477	99	101
1.1.	- платные	тыс.чел.	219 606		230 147		105
2	Пассажирооборот, т.ч.:	тыс. пасс-км	9 064 394	8 742 000	7 993 724	91	88
2.1.	- платные	тыс. пасс-км	4 706 264		5 023 912		107
3	Вагонокilометры	тыс. ваг.-км	288 467	382 842	357 209	93	124
4	Продано билетов	тыс.шт.	134 112	228 757	183 946	80	137
5	Среднесписочная численность	чел.	3 369	4 261	3 813	89	113
6	Средняя дальность поездки, в т.ч.:	км.	28,83	27,32	25,26	92	88
6.1.	- платные	км.	21,43		21,83		102

Невыполнение проекта бюджета по отправленным пассажирам на 1% и пассажирообороту на 9% обусловлено в первую очередь тем, что проект бюджета предусматривал передачу Киевского и Горьковского направлений Московской железной дороги с 01.10.2010 г., при этом факт передачи был осуществлен только 01.11.2010 года. Невыполнение плана по пассажирообороту также обусловлено сокращением средней дальности поездки на 8 % (отчетность ЦО-22) по сравнению с плановыми показателями. Снижение вышеперечисленных показателей обусловлено изменением условий оформления проездных документов льготным категориям пассажиров. Отменено оформление абонементных билетов, что повлияло на формирование пассажирооборота и средней дальности поездки. Однако данные показатели по платной категории пассажиров характеризуются ростом к прошлому году.

РАЗДЕЛ 4

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 Обществом утверждено Положение об учетной политике Общества на 2010 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 2010 года включительно.

3. Утверждена компьютерная технология обработки учетной информации:
«1С-Бухгалтерия», «1С-Зарплата»
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 тыс.руб., используемые в качестве средств труда для производства и реализации продукции.
6. 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.

7. 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).
8. 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.
9. Порядок списания расходов будущих периодов - равномерно.
10. Дебиторская задолженность, по которой срок исковой давности истек, списывается на результаты хозяйственной деятельности.
11. Выручка для целей бухгалтерского учета определяется по методу начислений, т.е. по отгрузке продукции и перехода права собственности.
12. 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. Для целей налогообложения прибыли установлено, что доходы и расходы, относящиеся к нескольким отчетным (налоговым) периодам, распределяются ежемесячно.
3. Для целей налогообложения прибыли установлен линейный метод амортизации по объектам амортизируемого имущества. Амортизация не начисляется на основные средства стоимостью менее 20 тыс. руб., их стоимость одновременно списывается в расходы по мере их отпуска в производство или передачи в эксплуатацию.
4. Для целей налогообложения прибыли убытки финансово-хозяйственной деятельности организации предыдущих отчетных периодов подлежат перенесению на будущее в порядке, предусмотренном ст.283 Налогового кодекса Российской Федерации.
5. Для целей исчисления НДС установлено ведение раздельного учета операций, освобождаемых от налогообложения НДС согласно ст. 149 Налогового кодекса Российской Федерации.
6. Уплата НДС и предоставление налоговой декларации по НДС производится ежеквартально.
7. Исчисление налога на имущество осуществляется согласно действующему законодательству. Уплата налога и предоставление налоговой декларации производится ежеквартально.

4.2 Анализ структуры баланса

Тыс. руб.

№	Наименование	01.01.09	01.01.10	01.01.11
1.	Чистые активы	-359 446	4 753	- 48 594
2.	Валюта баланса в т.ч.	565 954	1 250 695	1 701 526
2.1.	Внеоборотные активы	71 282	56 295	94 721
2.2	Оборотные активы	494 673	1 194 400	1 606 805
2.3	Капитал	-359 446	4 753	- 48 594
2.4	Обязательства	925 400	1 245 942	1 750 120

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., чистые активы Общества на конец 2009 года составляли 4,8 млн. руб. За 2010 год Компанией был получен финансовый результат (убыток) в размере – 44,1 млн. руб., в связи с чем, отрицательная величина чистых активов составила 48,6 млн. руб.

По состоянию на 01.01.2010 года первоначальная стоимость основных средств Общества составляла 56,1 млн. руб. На 31.12.2010 года стоимость основных средств увеличилась за счет приобретения МКТК и ПКТК по вновь присоединенным направлениям Московской железной дороги, и составила 83,5 млн. руб.

Незавершенное строительство в бухгалтерской отчетности не числится.

Дебиторская задолженность Общества в целом по состоянию на 01.01.2010 г. составляла 1 142,3 млн. руб. За 2010 год данная задолженность возросла на 406,1 млн. руб. (на 35,6%) и составила на конец года 1 548,4 млн. руб. Основной рост произошел в расчетах с прочими дебиторами (на 527,8 млн. руб.), за счет увеличения задолженности за региональных льготников Московской области.

тыс. руб.

№ п/п	Наименование показателей	на 31.12.2009 года	на 31.12.2010 года	разница (+/-)
1	Покупатели и заказчики – всего:	507 017	383 789	- 123 228
2	Авансы выданные	1 862	3 392	+ 1 530
3	Расчеты с персоналом по оплате труда, по прочим операциям и с подотчетными лицами	-	-	-
4	Прочие дебиторы	633 404	1 161 245	+ 527 841
	в т.ч.перевзнос средств по налогам, сборам и фондам	11 277	18 284	+ 7 007
6	Задолженность по оплате акций	-	-	-
	ИТОГО	1 142 283	1 548 426	+ 406 143

Краткосрочные финансовые вложения, учтенные в бухгалтерском балансе Общества по состоянию на 31.12.2010г., составили 76 тыс. рублей.

Наибольшую часть пассивов Общества на 31.12.2010г. составляет кредиторская задолженность в размере 1 750,1 млн.руб.

Непокрытый убыток за отчетный период составил – 48,9 млн.руб.(2,9 % в валюте баланса).

Кредиторская задолженность Общества в целом по состоянию на 01.01.2010 г. составляла 1 245,9 млн. руб. За 2010 год данная задолженность возросла на 504,2 млн. руб. (на 40,5%) и составила на конец года 1 750,1 млн. руб. Основной рост задолженности произошел в расчетах с поставщиками и подрядчиками (на 435,1 млн. руб.), а также задолженность перед персоналом по оплате труда (на 34,7 млн. руб., или 58% от уровня заработной платы за месяц).

Тыс.руб.

№ п/п	Наименование показателей	на 31.12.2009 г.	на 31.12.2010 г.	разница (+/-)
1	Поставщики и подрядчики – всего	1 151 933	1 587 018	+ 435 085
2	Задолженность перед персоналом организации по оплате труда и перед подотчетными лицами по прочим операциям	47 679	82 394	+ 34 715

3	Задолженность по социальному страхованию и обеспечению	13 285	31 340	+ 18 055
4	Задолженность перед бюджетом по налогам и сборам	28 870	43 969	+ 15 099
5	Авансы полученные	415	315	- 100
6	Прочие кредиторы	3 760	5 085	+ 1 325
	ИТОГО	1 245 942	1 750 120	+ 504 178

Рост задолженности обусловлен расширением полигона деятельности Общества, и как следствие увеличение штата и объемов оказанных услуг.

Кредиторская задолженность на 31.10. 2010 года составила 1 750 120 тыс. руб. с превышением валюты баланса на 2,9% или 49 млн. руб. Задолженность перед ОАО «РЖД» составила 1 444 378 тыс. руб.

Превышение кредиторской задолженности над размером валюты баланса свидетельствует об отсутствии у Компании собственных средств, для погашения возникших обязательств. Данный факт также подтверждается отрицательными чистыми активами Общества.

4.3. Анализ структуры активов.

№	Наименование	Тыс. руб.		
		01.01.09	01.01.10	01.01.11
1.	Основные средства	71 222	56 119	83 520
2.	Запасы в т.ч.:	12 570	24 797	18 911
2.1	Материалы	5 785	12 802	5 502
2.2	Товары	1 923	3 523	2 564
2.3	Расходы будущих периодов	4 862	7 563	9 936

Анализ динамики изменений основных средств и МПЗ выявил следующее: максимальный прирост за 2010г. в размере 149% имеют основные средства, а также расходы будущих периодов – 131%. Данное превышение обуславливается расширением полигона деятельности, что привело к необходимости приобретения контрольно-кассовой техники, а также к увеличению штатной численности работников.

4.4. 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 2010г., Компания получила убыток в размере 44,1 млн. руб. За аналогичный период 2009 года прибыль Компании составляла 364,2 млн. руб., при этом в 2008 году получен убыток 350,8 млн. 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	0,91	3	0,5	1,5
К3 Коэффициент текущей ликвидности	0,92	1	0,5	0,5
К4 коэффициент финансовой независимости	-0,03	1	0,75	0,75
К5 Рентабельность продаж	6,08	3	0,25	0,75
К6 Рентабельность собственного капитала	0	1	0,25	0,25
К7 Рентабельность активов	0	1	0,5	0,5
К8 Динамика дебиторской задолженности	35,56	1	0,25	0,25
К9 Динамика кредиторской задолженности	40,47	1	0,25	0,25
К10 Соотношение дебиторской и кре-	0,88	2	0,25	0,5

диторской задолженностей				
К11Соотношение оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности	1,03	4	0,25	1
итого				6,75

Рейтинг предприятия составил 6,75 баллов (уровень D), что свидетельствует о критическом финансовом состоянии Общества. В связи с тем, что данный показатель рассчитывается в сравнении с 2009 годом (8,25 баллов), то и рейтинг предприятия в текущем году был получен значительно ниже.

Однако, необходимо отметить, что по результатам работы за 2008 год Общество находилось в критическом финансовом состоянии с балловой оценкой 5,5 (уровень D), что значительно ниже уровня 2010 года. На падение рейтинга предприятия в 2010 году повлияло поэтапное расширение зоны обслуживания на весь полигон Московского железнодорожного узла, что изменило абсолютные значения показателей из-за увеличения объемов работы, что в свою очередь повлияло на расчетные величины коэффициентов.

РАЗДЕЛ 5

Распределение прибыли и дивидендная политика

В бизнес-плане деятельности ОАО «Центральная ППК» на 2010 год распределение чистой прибыли не предусматривалось, так как планировалось.

По результатам деятельности за 2010 год убыток Компании составил 44 млн. руб. с рентабельностью -0,36%. Проект бюджета общества предусматривал получение прибыли в размере 6,5 млн. руб., с рентабельностью 0,04%.

Основной причиной получения отрицательного финансового результата Общества является перерасход по статье «7.12. прочие затраты»:

- в отчетном периоде выявлены убытки прошлых лет в размере 93,9 млн. руб.
- сформирован резерв по сомнительным долгам в размере 617,1 млн. руб. (списание дебиторской задолженности по возмещению выпадающих доходов за проезд студентов и школьников г.Москвы и Московской области, за период 2007-2010 годы)

РАЗДЕЛ 6

Инвестиционная деятельность

В связи с тем, что 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 приобретение новой билетопечатающей техники, в частности МКТК и ПКТК.

В проекте бюджета ОАО «Центральная ППК» на 2010 год была предусмотрена собственная инвестиционная программа в размере 23 млн. руб. за счет сформированных амортизационных отчислений. Программа предусматривала в большей части приобретение билетопечатающей техники по вновь присоединенным направлениям Московской железной дороги. Предусмотренная проектом бюджета Общества инвестиционная программа была полностью реализована в текущем отчетном периоде.

По факту 2010 года Компанией было приобретено билетопечатающей техники на общую сумму 49 млн. руб., при этом 19 млн. руб. за счет амортизационных отчислений и 30 млн. руб. за счет прочих источников финансирования (собственные средства Компании).

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 и билетопечатающих автоматов БПА-001 и АБП-09 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», а также запустить в опытную эксплуатацию стационарную билетную кассу нового образца.

В 2010 году Общество произвело модернизацию ККМ ПКТК, которая позволила оформлять льготные пригородные проездные документы по Социальным картам и электронным транспортным требованиям ОАО «РЖД» непосредственно в электропоездах. 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 2010 года Компания запустила в эксплуатацию автоматы по продаже пригородных проездных документов на Ярославском направлении. До конца 2010 года было установлено 507 билетопечатающих автоматов на всех пассажирообразующих остановочных пунктах. Массовое внедрение данных автоматов позволило обеспечить улучшение качества обслуживания пассажиров и повышение производительности труда работников Общества. В дальнейшем планируется реализовать проект по расширению функциональных возможностей автоматов путем оформления абонементных и льготных проездных документов, а также предоставления за наличный и безналичный расчет услуг по оплате коммунальных платежей, мобильной связи, выдаче справочной информации и др.

В 2011 г. Компания планирует расширить парк билетопечатающих автоматов.

В 2010 г. введена в эксплуатацию Автоматизированная система оплаты, контроля и учета проезда в пригородных поездах (АСОКУПЭ) на ст. Щелково, ст. Монино.

Осенью 2011 г. планируется сдача АСОКУПЭ на ст. Силикатная.

В связи с увеличением пассажиропотока в летний период планируется открытие билетных касс на о.п. Пионерская, ст. Голицыно, о.п. Жаворонки, Тушино, о.п. Белоозерская, ст. Виноградово, о.п. Тайнинская, о.п. Строитель, ст. Матвеевская, о.п. Булатниково, о.п. Калинин, о.п. Богатищево, о.п. Силикатная, о.п. Казанское, о.п. Вохна, о.п. Кабаново, о.п. Захарово, о.п. Крутое, о.п. Усад

В целях улучшения обслуживания пригородных пассажиров, особенно в часы «пик», запланировано:

1. оборудование и открытие дополнительных «окон» пригородных касс на о.п. Власово, Одинцово (3 окна), о.п. Кунцево, о.п. Беговая, Белорусский вокзал (3 окна), Дмитровская, Аникеевка, Малиновка, Миитовская, пл. 50 км, Троицкая, Румянцево, Новопетровская, Чисмена, о.п. Анциферово, пл. 73 км, Туголесие, Хотьково, Софрино, Фаб.1 мая, Фрязино тов., Детская, пл.76км.,

пл.81км., пл.83км., о.п. Ожигово, о.п. Башкино, о.п. Алабино, о.п. Дачная, о.п. Победа, о.п. Нижние Котлы, Бирюлево – Тов., Бирюлево – Пас, о.п. Коломенское (2 окна), ст. Подольск (2 окна), пл.33 км., о.п. Черное.

2. изменение режима работы пригородных касс на Рижском вокзале, Манихино1, Казанский вокзал, о.п. Радуга, о.п. пл. 63 км, о.п. Лесной городок, о.п. Коломенское (2 окна), о.п. Жилево, о.п. Шугарово, о.п. Ситенка, о.п. Белопесоцкий, о.п. Салтыковская, о.п. Никольское, о.п. Храпуново.

Кроме того, на Ярославском направлении в 2010 г. завершен опытный пилотный проект по оформлению абонементов на количество поездок для проезда в скорых пригородных поездах «Спутник» на участке Москва Ярославская – Пушкино, Болшево. В марте 2011 г. на всех направлениях планируется ввести абонементные билеты для проезда в пригородных поездах 6000-й и 7000-й нумерации на количество поездок (10, 20, 60, 90). Данный вид абонементного билета оформляется по маршрутам, пункты отправления и назначения которых оснащены турникетными комплексами.

В целях обеспечения безубыточности пригородных перевозок, исходя из принципов самокупаемости и сложившейся конъюнктуры рынка с 1 квартала 2011 г. на Ярославском и Горьковском направлениях планируется внедрение новых форм абонементных билетов «ежедневно» сроком действия 1 месяц с единой стоимостью 3 500 рублей на расстояние поездки свыше 53 км.

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 технологической цепи по консолидации информационных ресурсов по контрольно-ревизионной деятельности на серверах направлений. В связи с чем, в 2010 году Общество оборудовало рабочие места 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 конкурен-

тоспособности 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 использованияотовых 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 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». Подключение к сети передачи данных ОАО «РЖД» (Intranet) осуществляется посредством широкополосной оптической связи. Парк вычислительной техники состоит из 6 серверов и 300 клиентских компьютеров.

Общество обеспечено железнодорожной телефонной связью. В связи с расширением зоны деятельности Компании в 2010 году и увеличением штата аппарата управления в отчетном периоде между корпусами центрального офиса Компании был организован оптический канал связи, введена в эксплуатацию вторая 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.

В 2010 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 Общества - это генеральное направление кадровой работы, совокупность принципов, методов, форм, организационного механизма по выработке целей и задач, направленных на сохранение, укрепление и развитие кадрового потенциала Компании, на создание ответст-

венного и высокопроизводительного сплоченного коллектива, способного своевременно реагировать на постоянно меняющиеся требования рынка с учетом стратегии развития Общества.

С декабря 2009 года в Обществе началась и продолжается по настоящее время реорганизация структуры Компании, так как структура должна обеспечивать реализацию стратегии Общества. Организационная структура – это тот инструмент, благодаря которому руководство Компании достигает поставленные перед Обществом цели.

Обучение и развитие персонала. Руководство Общества особое внимание уделяет профессиональной подготовке кадров, увеличению не только количества работников, но и повышению качества их работы, культуры обслуживания пассажиров. Активно и плодотворно развивает свою деятельность Центр производственного обучения ОАО «Центральная ППК». В задачи Центра входит:

- повышения квалификации и аттестации работников;
- создание внутреннего кадрового резерва и его эффективного использования;
- развитие корпоративной культуры (системы общих ценностей персонала), т.е. атмосферы или морально-психологического климата в компании, направленной на осознание каждым сотрудником себя как части организации, своей причастности к достижению целей Общества и связанным с этим ростом производительности и качества;
- социально-психологический мониторинг: диагностика коллектива Компании и его отдельных подразделений, разрешение конфликтов, ведение переговоров, создание эффективных команд.

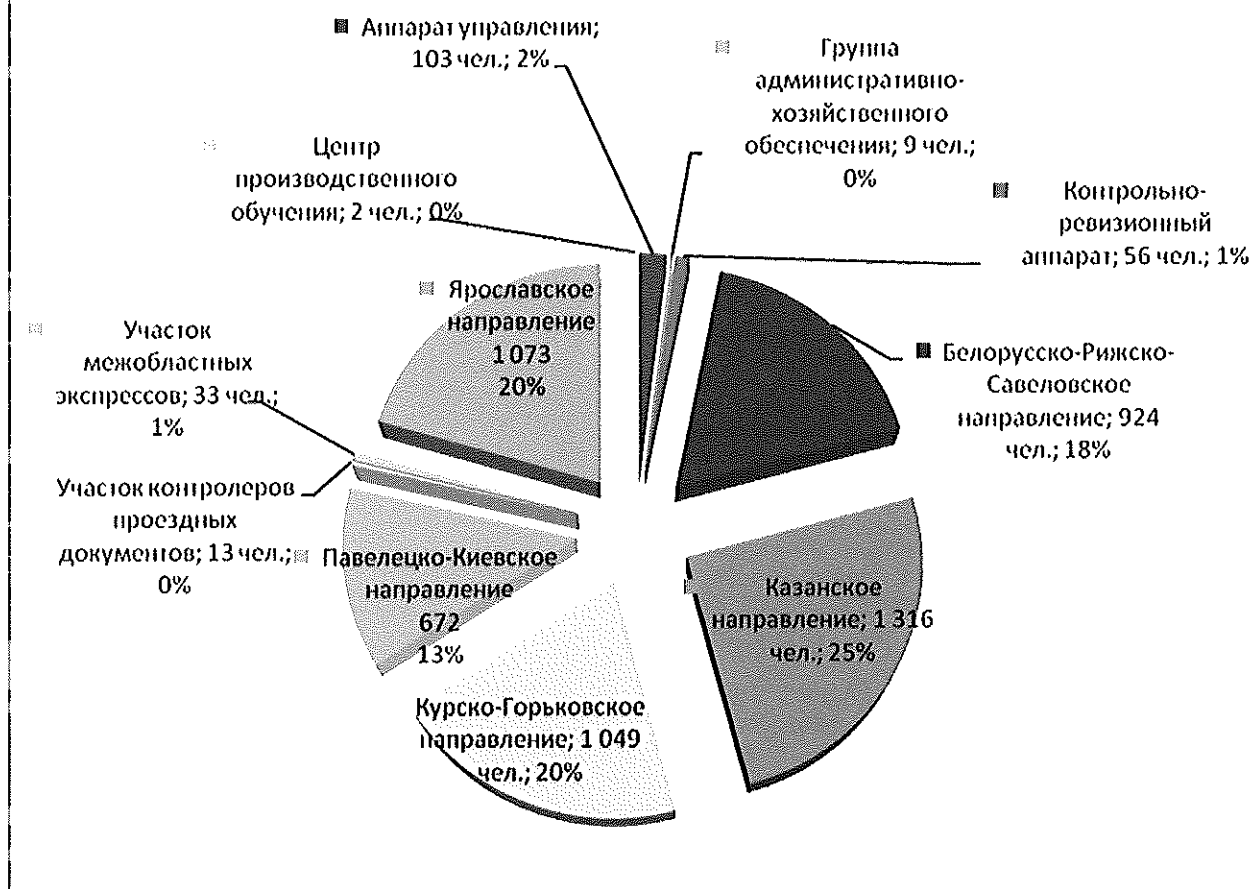
Одной из важнейших задач Общества является постановка учебного процесса на новый уровень, развитие и расширение работы Центра производственного обучения, взаимодействие со сторонними образовательными учреждениями. Для максимально эффективного выполнения Центром поставленных перед ним задач в штат Компании принят профессиональный психолог.

В течение 2010 года четырнадцать работников Общества получили дипломы о высшем образовании, девять – о среднем профессиональном.

9.2 Статистика кадров и структура ОАО «Центральная ППК» по состоянию на 31 декабря 2010 года

Общее количество работников по состоянию на 31 декабря 2010 года – 5.250 человек.

Статистика кадров ОАО "Центральная ППК" по состоянию на 31 декабря 2010 года



С 01 июля 2010 года в штат ОАО «Центральная ППК» переданы участки производства Савеловского, Рижского и Белорусского направлений. С 01 ноября 2010 года в штат ОАО «Центральная ППК» переданы участки производства Киевского и Горьковского направлений.

Средняя численность работников за 2010 год – 4785,44 чел. Коэффициент текучести кадров за 2010 год составил 14,21 %, в том числе:

- по должности кассир-контролёр – 31,39 %,
- по должности кассир билетный – 9,64 %.

Одним из самых высоких показателей текучести кадров остаются на участках кассиров-контролёров, что связано не только с недостаточным уровнем предварительного обучения работников, но и со спецификой разъездной работы кассиров-контролёров – отсутствием возможности достаточного контроля работников в течение всей рабочей смены.

Коэффициент текучести кадров организаций. Основные показатели	% текучести кадров	Средняя численность
Должность		
ОАО "Центральная ППК"	14,21	4 785,44
Буфетчик	32,56	33,79
Диктор	16,97	23,58
Инспектор	21,68	13,84
Инструктор участка	5,29	37,81
Кассир билетный	9,64	2 864,29
Кассир-контролер	31,39	646,61
Кассир-контролер электропоезда повышенной комфортности	19,69	45,70
Контролер автоматических пропускных пунктов	12,98	485,26
Мастер 2 категории	8,38	11,94
Начальник отдела	7,81	12,81
Начальник участка	9,28	32,34
Продавец	40,69	19,66
Старший кассир билетный	6,07	148,27
Технолог	16,93	29,53
Уборщик производственных и служебных помещений	22,23	67,49
Итого	14,21	4 785,44

Приняты на работу в ОАО «Центральная ППК» за 2010 год 2.367 человек, уволены - 685 человек:

Кадровые перемещения. Основные показатели	Прием на работу	Увольнение
Должность	Количество	Количество
Кассир билетный	1 565	282
Кассир билетный системы "Экспресс"		49
Кассир по сбору денежной выручки	6	
Кассир-контролер	558	203
Кассир-контролер электропоезда повышенной комфортности	8	9
Контролер автоматических пропускных пунктов		63
Контролер проездных документов	15	
Начальник участка	10	3
Старший кассир билетный	60	8
Итого	2 367	685

9.3. Социальные льготы и гарантии работникам ОАО «Центральная ППК»

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

Коллективный договор обеспечивает льготы и социальные гарантии. В течение 2010 Коллективный договор исполнялся по всем пунктам.

В сфере улучшения условий и оплаты труда проводились следующие мероприятия:

- Индексация заработной платы.
- Премирование работников за выполнение производственных и экономических показателей
- Обеспечение работников форменной одеждой и спецодеждой по существующим нормам.

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 2011 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.

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.

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

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.

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.

- **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 спросу 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, являет 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.

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 2010 года либо за более длительный период (если есть).

В течение 2010 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 государства 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: (499) 266-02-65, факс (499) 266-02-55.

Контакты: 1. Генеральный директор Кузьмин Александр Иванович – тел. (499) 266-02-65.

2. Главный бухгалтер Тарасова Елена Викторовна – тел. (499) 266-02-65 (доб. 442).

Адрес Общества в Internet: www.oaocppk.ru, 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 «Аудиторско консалтинговая фирма РАЙС АУДИТ».

ОГРН:1037789069230.

Местонахождение: 119454, город Москва, ул. Коштоянца, д.10

Реестродержатель Общества: Решением Совета директоров ОАО «Центральная ППК» от 29 октября 2010 года был утвержден регистратор Общества – закрытое акционерное общество «Регистраторское общество «СТАТУС»

Местонахождение: Россия, 109544, г. Москва, ул. Новорогожская, д. 32 стр. 1

ИНН 7707179242 / КПП 770901001

«03» 03 2011 г.

Генеральный директор
ОАО «Центральная ППК»



А.И. Кузьмин

Главный бухгалтер
ОАО «Центральная ППК»



Е.В. Тарасова