



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ ЛОКОМОТИВОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД»

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ

ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА
«МОСКОВСКИЙ ЛОКОМОТИВОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД»
ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАБОТЫ ЗА 2011 ГОД

Генеральный директор

А.К. Минин

Москва, 2012 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Раздел 1. Обращение к акционерам Председателя Совета директоров и Генерального директора Общества	3
1.1. Обращение председателя Совета директоров ОАО «Московский ЛРЗ»	3
1.2. Обращение Генерального директора	6
Раздел 2. Общие сведения, положение Общества в отрасли	10
2.1. Географическое положение	10
2.2. Историческая справка о деятельности предприятия	10
2.3. Организационная структура Общества	13
2.4. Конкурентное окружение Общества и факторы риска	13
Раздел 3. Корпоративное управление	32
3.1. Сведения о членах Совета директоров	32
3.2. Сведения о членах ревизионной комиссии Общества	36
Раздел 4. Основные производственные показатели	37
4.2. Структура и объем произведенной продукции и оказанных услуг	37
Раздел 5. Основные показатели бухгалтерской и финансовой отчетности Общества	44
5.1. Основные положения учетной политики	44
5.2. Анализ расходов на производство и реализацию продукции	53
5.3. Анализ движения денежных средств Общества за отчетный период	58
5.4. Анализ структуры бухгалтерского баланса Общества	60
7. Анализ дебиторской задолженности Общества	62
8. Анализ кредиторской задолженности Общества	63
5.8. Анализ финансового состояния Общества	64
5.9 Заключение аудитора Общества	65
Раздел 6. Распределение прибыли и дивидендная политика	66
Раздел 7. Инвестиционная деятельность	67
Раздел 8. Перспектива технического перевооружения и развития Общества	69
Раздел 9. Развитие сети связи Общества и Internet-технологий	71
Раздел 10. Кадровая и социальная политика. Социальное партнерство	72
Отчет по выполнению программы мероприятий по снижению расходов на оплату труда в 2011г.	81
Отчёт по охране труда за отчётный период	83
Раздел 11. Задачи и перспективы Общества на будущий год, решение стратегических задач	89
Приложения:	
1. Аудиторское заключение о бухгалтерской (финансовой) отчетности Общества за 2011 г.	

Раздел 1. Обращение к акционерам Председателя Совета директоров и Генерального директора Общества

1.1. Обращение председателя Совета директоров ОАО «Московский ЛРЗ».

Уважаемые акционеры!

Завершен пятый год хозяйственной деятельности открытого акционерного общества «Московский локомотиворемонтный завод».

Деятельность Совета директоров Общества в течение 2011 года осуществлялась в соответствии с утвержденным планом работы, с учетом требований и в соответствии с Положением о Совете директоров, Уставом Общества и действующим законодательством Российской Федерации.

Эффективность корпоративного управления Общества - одно из важнейших условий обеспечения его стабильности. В 2011 году акционеры и менеджмент Общества уделяли значительное внимание выработке стратегических направлений развития, повышения эффективности, и дальнейшему совершенствованию корпоративного управления.

За 2011 год Советом директоров было проведено 16 заседаний в форме очного и заочного (путем заполнения и направления опросных листов) голосования. На указанных заседаниях рассмотрено 137 вопросов. Среди прочих вопросов Совет директоров рассмотрел и утвердил ряд положений и иных внутренних документов, направленных на регламентацию деятельности Общества и определяющих стратегию его развития.

Ниже приводится перечень наиболее значимых решений Совета директоров Общества, принятых в 2011 году.

Решения об утверждении внутренних документов, отчетов, решений внесении во внутренние документы изменений и признании их утратившими силу

Утверждены:

1. Бюджет Общества на 2011 год;
2. Организационно-штатная структура Общества;
3. Инвестиционная программа Общества на 2011 год;
4. Формы годовых бюджетов, отчетов об их исполнении к годовым бюджетам ДЗО ОАО «РЖД»;
5. Годовой отчет Общества;
6. Проект стратегии развития Общества на период до 2015 г.
7. Программа по снижению себестоимости продукции Общества в части материальных затрат на 2011-2013 гг.

Решения, касающиеся образования Единоличного исполнительного органа, досрочного прекращения его полномочий, согласования кандидатур на руководящие должности Общества

Принято решение:

- О досрочном прекращении полномочий генерального директора Общества Махновского И. Л.;
- О назначении исполняющего обязанности генерального директора Общества Махновского И. Л. (Протокол №14/2011 от 29.11.2011 г.);
- О досрочном прекращении полномочий исполняющего обязанности генерального директора Общества Махновского И. Л.

Согласованы кандидатуры:

1. Савченко О.Л. на должность заместителя директора по производству;
2. Ивановой Е.А. на должность главного бухгалтера Общества;
3. Зарипова И.И. на должность заместителя генерального директора по экономике и финансам.

Избраны:

1. Андрейкин С.С. – Председателем Совета директоров Общества;
2. Сизов С.В. – заместителем председателя Совета директоров Общества;
3. Акимов М.В. – секретарем Совета директоров Общества.

Отчет о деятельности Совета директоров Общества

Советом директоров Общества приняты решения:

- о заключении договоров аренды недвижимого имущества и дополнительных соглашений к ним;
- о заключении кредитного договора (пополнение оборотных средств) и одобрении дополнительного соглашения о кредитовании счета;
- об одобрении договора подряда на ремонт тягового подвижного состава с Октябрьской железной дороги;
- об определении размера оплаты аудиторских услуг на 2011 год;

В работе Совета директоров принимали активное участие все члены Совета директоров. Команда руководителей Общества в 2011 году претерпела изменения, тем не менее, поручения и решения Совета директоров исполнялись генеральным директором и командой руководителей своевременно и в полном объеме.

В 2012 году Общество в своей деятельности будет нацелено на максимальное повышение эффективности управления, продолжит реализацию мероприятий, направленных на стабилизацию финансового положения.

Следует подчеркнуть, что 2012 год, в котором ОАО «Московский ЛРЗ» отметит пятилетний юбилей, с момента начала хозяйственной деятельности в качестве дочернего общества ОАО «РЖД» должен стать решающим периодом в плане определения его дальнейшего развития.

Председатель Совета директоров
ОАО «Московский ЛРЗ»

С.С. Андрейкин

1.2. Обращение Генерального директора.

Уважаемые акционеры!

Завершен очередной отчетный год работы Общества. Несмотря на имеющиеся объективные трудности, Общество выполнило утвержденную ОАО «РЖД» программу капитального ремонта подвижного состава и линейного оборудования.

В минувшем году главной задачей общества ставилось достижение безубыточной работы за счет наращивания объемов производства и снижения себестоимости продукции. По итогам 2011 года Общество достигло положительного финансового результата – 2,35 млн. руб.

Обществу удалось не потерять дееспособность в критической финансовой ситуации, сложившейся в первой половине года, сохранить костяк высококвалифицированных специалистов, сплотить коллектив и реализовать значительную часть мероприятий нацеленных на выход предприятия на безубыточную деятельность.

Фактическая **EBITDA** (прибыль до налога на прибыль, амортизации и процентов по кредитам) составила 95 млн. руб.

Объем производства и реализации продукции за 2011 год составил 1 857 млн. руб., что на 1,7 % выше бюджетного параметра. Увеличение объема реализации продукции к прошлому году составило 42,2 %.

Основную часть объемов производства – 95 % или 1 767 млн. руб. составила продукция для нужд ОАО «РЖД».

В количественном выражении **объем производства** для нужд ОАО «РЖД» составил 334 электросекции (в т.ч. КР-2 – 60 ед.). Рост к прошлому году составил 8,1 % или 25 электросекций.

Объем производства по ремонту колесных пар составил 1 415 штук из них 1 018 штук для нужд ОАО «РЖД» и 397 штук для сторонних потребителей.

Объем производства, работ и услуг для ДЗО ОАО «РЖД» (ОАО «Аэроэкспресс») в 2011 году составил 43,6 млн. руб.

Объем производства, работ и услуг для сторонних потребителей в 2011 году составил 46,7 млн. руб.

Обществом была продолжена реализация мероприятий по снижению производственных издержек, в том числе затрат на оплату труда. За счет улучшения использования персонала с дальнейшей оптимизацией его количества и естественного оттока численность персонала снижена на 125 человек.

Фактическая величина производительности труда в целом по заводу за 12 месяцев 2011 года, рассчитанная по выручке от реализации, составила 1 327 тыс.

руб. на 1 человека, что в 1,6 раза выше показателя 2010 года (831 тыс. руб. на 1 человека).

За счет снижения численности работающих и увеличения производительности труда решались проблемы повышения уровня заработной платы. Среднемесячная заработная плата одного работающего в 2011 году составила 31 951 рублей, что на 24% выше уровня 2010 г. Однако данный показатель существенно ниже среднесетевого уровня по холдингу ОАО «РЖД».

Инвестиции Общества в 2011 г. были направлены на:

- повышение безопасности движения отремонтированного ЭПС, за счёт более полного использования при ремонте современных средств неразрушающего контроля;
- замена вышедшего из строя оборудования, повышение качества изготавливаемых и ремонтируемых запасных частей;
- внедрение системы охранной сигнализации и видеонаблюдения.

В 2011 году по сравнению с 2010 годом несколько изменилась структура заказа со стороны ОАО «РЖД». В общем объёме ремонта ЭПС снизилась доля КР-2 с 20,9 % до 18 % в пользу убыточного для Общества КР-1. Следует отметить, что этот показатель существенно ниже уровня докризисного периода, когда количество электросекций, требующих ремонта в объёме КР-2 составляло около трети от общей программы ремонта и около половины суммы выручки за услуги по ремонту ЭПС.

Следует отметить, что Общество из года в год сталкивается с проблемой заключения договоров с железными дорогами – филиалами ОАО «РЖД». Острый дефицит оборотных средств и отсутствие авансирования выполняемых работ со стороны железных дорог в первом квартале ежегодно вынуждают Общество наращивать кредиторскую задолженность перед поставщиками материалов, в том числе структурами холдинга ОАО «РЖД». Следствием такой ситуации является увеличение непроизводительных издержек на использование овердрафта, уплата пени, штрафов и судебных издержек, связанных с несоблюдением Обществом сроков уплаты налогов, оплаты за поставленные материалы и оказанные услуги.

Так как затраты на оплату труда работников занимают значительную часть в структуре затрат Общества, в условиях отсутствия авансирования весьма вероятен риск срыва сроков выплаты заработной платы.

В этой связи устойчивая, стабильная работа Общества возможна при условии равномерного авансирования работ железными дорогами и своевременного проведения окончательного расчёта по выполненным работам.

В соответствии с утверждёнными параметрами Корпоративного заказа ОАО «РЖД», в 2012 году ожидается значительное снижение объемов производства к 2011 году в т.ч.:

- по ЭПС снижение в натуральном выражении на 96 секций или 28,7 %;
- по модернизационным работам – более чем в 3 раза.

В целях компенсации снижения поступающей выручки по Корпоративному заказу и достижения положительного финансового результата Общество проводит интенсивную работу по:

- интенсификации работы по привлечению заказов от ДЗО ОАО «РЖД» и сторонних заказчиков;
- сокращению себестоимости выпускаемой продукции реализации, в том числе за счёт реализации мероприятий, направленных на сокращение затрат на оплату труда и отчислений на социальные нужды без ущерба для устойчивой работы предприятия;
- подготовке производства под осуществление капитальных ремонтов электропоездов переменного тока;
- освоению капитальных ремонтов рельсовых автобусов.
- решению вопроса по использованию площадки Фрезер;
- выполнению инвестиционной программы Общества, что позволит повысить качество услуг по ремонту ЭПС, повысить безопасность движения поездов, сократить производственные издержки.
- экономии всех видов затрат за счет внедрения новых технологий и технического перевооружения, экономии топливно-энергетических ресурсов (электроэнергии, воды, тепла и др.);
- оптимизации складских запасов до минимально допустимого уровня;
- отказу от аренды неиспользуемых мощностей (площадка Фрезер);
- разработке новых подходов к нормированию труда;
- пересмотру норм расходов материалов;
- максимальному использованию производственных мощностей;
- предоставлению и защите в причастных Департаментах ОАО «РЖД», на ценовой комиссии ОАО «РЖД» фактических затрат, связанных с видами ремонтов ЭПС в целях индексации установленных на 2012 год цен на ремонт ЭПС.

Следует отметить что существенное снижение затрат на оплату труда производственного персонала многократно увеличивает кадровые риски. По этой причине доля затрат на оплату труда и социальных выплат в структуре затрат в среднесрочной перспективе будет возрастать.

Обществом разработан проект бюджета на 2012 г., предусматривающий выполнение Корпоративного заказа ОАО «РЖД» на ремонт 238 электросекций, освоение капитального ремонта 6 рельсовых автобусов, проведение модернизационных работ и т.д. Ожидаемый финансовый результат по итогам года запланирован в размере 3,3 млн. руб. чистой прибыли.

Первого июля 2012 года ОАО «Московский ЛРЗ» отметит свой первый юбилей – пять лет с момента начала хозяйственной деятельности в качестве дочернего общества ОАО «РЖД».

Несмотря на кризис в мировой экономике, отрицательно сказавшийся на результатах работы в 2009-2010 годах, менеджмент Общества ориентирован на реализацию утвержденных Советом директоров ОАО «Московский ЛРЗ» бюджетных параметров, сохранив квалифицированные кадры, материальную базу и, выйдя на безубыточный уровень производства, приносить прибыль акционерам.

Генеральный директор
ОАО «Московский ЛРЗ»

А.К. Минин

Раздел 2. Общие сведения, положение Общества в отрасли

2.1. Географическое положение

Завод расположен на востоке города Москвы, в районе Перово. Основным видом деятельности является капитальный ремонт и модернизация электропоездов постоянного тока.

Основным заказчиком Общества является ОАО «РЖД» - главный собственник мотор-вагонного парка. Следовательно, рынок по ремонту электроподвижного состава (ЭПС), в который входит ОАО «Московский ЛРЗ», носит ярко выраженный монополистический характер.

Территориально Общество расположено в г. Москва, в центре Московского железнодорожного узла, на который приходится свыше 30% общего объема российских пригородных пассажирских перевозок. Наличие значительного парка ЭПС, обслуживающего пассажирские перевозки в Московском регионе, является залогом стабильности Общества на рынке услуг по ремонту ЭПС на долгосрочную перспективу.

Помимо Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», Общество выпускает продукцию для других филиалов ОАО «РЖД», расположенных в европейской части РФ и Урала: Октябрьской, Северной, Северо-Кавказской, Свердловской, Куйбышевской железных дорог, а также для локомотиворемонтных и вагоноремонтных заводов ОАО «РЖД». Основными заказчиками, не входящими в холдинг ОАО «РЖД», являются частные перевозочные компании, имеющие в собственности вагонный парк, а также предприятия, потребляющие продукцию, специфическую для железнодорожного транспорта.

Общество имеет потенциальную возможность выхода на международный рынок. Ранее продукция Общества поставлялась в Болгарию, Румынию, страны Ближнего Востока. Проводились переговоры о поставке колесных пар и других запасных частей для нужд Белорусской железной дороги, однако не был решён вопрос согласования цен, которые достаточно высоки. В этом сегменте рынка Общество не в состоянии оказать конкуренцию специализированным предприятиям по ремонту грузовых вагонов.

2.2. Историческая справка о деятельности предприятия

Завод ведет свою историю с июля 1901 года – открытия Перовских вагонных мастерских. Их хозяином с 1901 по 1917 год являлся владелец Московско-Казанской железной дороги Николай Карлович фон Мекк. В первые годы в мастерских ремонтировались грузовые, а затем пассажирские вагоны.

В конце 20-х годов в мастерских произошли серьезные преобразования. В цехах появилось новое оборудование и начала применяться современная

технология ремонта. В связи с высоким, по тому времени, уровнем технической оснащенности производства и возросшим объемом ремонта пассажирских вагонов в 1930 году бывшие вагонные мастерские были переименованы в Перовский вагоноремонтный завод.

С переходом железных дорог на электрическую тягу на московском узле стало появляться больше электропоездов и появилась потребность их ремонта в заводских условиях. Первый такой ремонт был произведен в 1938 году, и с этого времени предприятие начало специализироваться на ремонте ЭПС.

В 1948 году завод освоил ремонт электровозов. В 1955 году предприятие переименовали в Перовский завод по ремонту ЭПС. В 1963 году город Перово вошел в состав г. Москвы, и с этого времени и по настоящий день предприятие носит название Московской локомотиворемонтный завод.

С 1994 года основным видом деятельности завода является ремонт ЭПС.

В связи с реформированием железнодорожной отрасли и организацией на базе МПС РФ Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» с 1 октября 2003 года «Московский ЛРЗ» стал филиалом ОАО «РЖД».

На следующем этапе реформирования, в июле 2007 года на базе имущественного комплекса «Московский ЛРЗ» - филиала ОАО «РЖД» было образовано открытое акционерное общество «Московский локомотиворемонтный завод» (ОАО «Московский ЛРЗ»), являющееся дочерним зависимым обществом ОАО «РЖД» (учреждено в соответствии с договором № 109 от 15.03.2007 г. «О создании открытого акционерного общества «Московский локомотиворемонтный завод»).

21 июля 2011 года в завод отметил знаменательное событие – 110 лет со дня основания.

Первого июля 2012 года ОАО «Московский ЛРЗ» отметит свой первый юбилей – пять лет с момента начала хозяйственной деятельности в качестве дочернего общества ОАО «РЖД».

Уставный капитал Общества составляет 946 586 тыс. рублей и состоит из обыкновенных акций в количестве 946 тыс. штук, номинальная стоимость 1 тыс. рублей за одну акцию. Регистрация выпуска акций Общества зарегистрирована приказом Регионального отделения Федеральной службы по финансовым рынкам в Центральном федеральном округе от 24.12.2007 № 2289

ОАО «Московский ЛРЗ» является 100 процентной (минус 1 акция) дочерней компанией ОАО «РЖД». Уставный капитал Общества составляет 946 586 млн. руб. (Девятьсот сорок шесть миллионов пятьсот восемьдесят шесть тысяч рублей). Государственный регистрационный номер выпуска ценных бумаг 1-01-12341-А.

По состоянию на 01.01.2011 г. акционерами Общества являются:

Наименование акционеров	Количество акций	% уставного капитала	Стоимость, тыс. руб.
ОАО «Российские железные дороги»	946 585	100	946 585
ОАО «Баминвест»	1	0	1
Итого	946 586	100	946 586

Полное наименование Общества	Открытое акционерное общество «Московский Локомотиворемонтный завод»
Адрес	111524, г. Москва, Фрезер пр., д.2
Дата создания	Июль 2007
Учредители	ОАО «РЖД»
Уставный капитал	946 586 тысяч рублей
Количество акций, вид, номинал	946 586 штук, акции (именные) обыкновенные, бездокументарные, 1 000 (одна тысяча) рублей
Участники (акционеры) Общества	ОАО «РЖД» - 100 процентов акций -1 акция, ОАО «Баминвест» - 1 акция.

В таблице 1 представлен ключевой управленческий персонал Общества.

Таблица 1.

Ключевой управленческий персонал Общества

№ п/п	Наименование должности	Направление (зона ответственности)	Ф.И.О.
1.	Генеральный директор	Оперативное управление компанией	Минин А.К.
2.	Главный бухгалтер	Бухгалтерский и налоговый учет	Иванова Е.А.
3.	Главный инженер	Инвестиции, ремонты, технический и технологический контроль, охрана труда, техника безопасности	Белкин М.Л.
4.	Заместитель Генерального директора	Экономика и финансы, ИТ	Зарипов И.И.
5.	Заместитель Генерального директора	Безопасность	Вакарчук А.Н.
6.	Заместитель Генерального директора	Качество	Ледзинский М.Ю.
7.	Заместитель Генерального директора	Производство	Савченко О.Л.

Миссия Общества: обеспечение потребностей предприятий холдинга ОАО «РЖД», иных юридических и физических лиц в услугах по ремонту железнодорожного подвижного состава и изготовлению машиностроительной продукции и запасных частей при достижении положительного финансового результата.

Основными долгосрочными целями Общества являются:

- Удовлетворение на 100 процентов потребностей предприятий холдинга ОАО «РЖД» в ремонтах электросекций.
- Оптимизация организационной структуры, создание системы ключевых показателей и мотивации персонала, разработка и внедрение единой информационной системы управления бизнес-процессами с целью

дальнейшей оптимизации количества персонала, повышения производительности труда и уровня заработной платы. Повышение уровня квалификации имеющегося персонала, а также привлечение на предприятие высококвалифицированных кадров.

- Повышение инвестиционной привлекательности за счет внедрения международных стандартов финансовой отчетности и системы управления качеством, а также повышения эффективности корпоративного управления.
- Сокращение издержек до минимально возможного уровня за счет использования передовых технологий.
- Полное отсутствие мотивированных исков к качеству производимой продукции и услуг.
- Развитие сторонних продаж, в частности по реализации колесных пар нового формирования.

2.3. Организационная структура Общества.

Организационная структура Общества представляет собой количественный и качественный состав подразделений Общества и схематически отражающий порядок их взаимодействия между собой. Порядок взаимодействий структурных подразделений между собой отображен на схеме «Организационная структура ОАО «Московский ЛРЗ»», представленной в Приложении №1.

2.4. Конкурентное окружение Общества и факторы риска

В настоящее время основными участниками российского рынка услуг по ремонту электросекций являются:

- в структуре ОАО «РЖД»:
 - ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод» (далее КрЭВРЗ);
 - ОАО «Московский локомотиворемонтный завод»;
 - локомотивные депо железных дорог;
- российские предприятия, не зависящие от ОАО «РЖД»:
 - ОАО «Октябрьский ЭВРЗ»;
 - Великолукский ЛРЗ;
 - ЗАО «Локомотив ИмЭк»;
- заводы Латвии:
 - Даугавпилсский ВСЗ;
 - ООО «Ремонтно-производственное объединение РРА».

В структуре компании ОАО «РЖД» ремонт электросекций переменного и постоянного тока осуществляет КрЭВРЗ, который составляет конкуренцию

Обществу только в сегменте услуг по ремонту электроподвижного состава постоянного тока.

Основным российским конкурентом заводов ОАО «РЖД» является ОАО «Октябрьский ЭВРЗ», который осуществляет все виды ремонта электросекций как постоянного, так и переменного тока. Остальные предприятия проводят либо отдельные виды ремонта, либо работают с конкретными моделями электропоездов. Зарубежными заводами, сотрудничающими с ОАО «РЖД», являются Даугавпилсский ВЗ, ООО «Ремонтно-производственное объединение РРА».

Следует отметить, что территориальное расположение ОАО «Московский ЛРЗ» значительно обостряет уровень конкуренции со стороны вышеперечисленных заводов, так как они в основном расположены в европейской части территории России и ближнего зарубежья (за исключением КрЭВРЗ). ОАО «Московский ЛРЗ» располагается в Центральном Федеральном округе и обслуживает преимущественно подвижной состав железных дорог, пролегающих на территории данного, а также Северо-Западного округов. Таким образом, завод обслуживает следующие железные дороги: Московскую, Октябрьскую, Калининградскую, Северную, Куйбышевскую, Свердловскую и Приволжскую.

В целом анализ сложившихся конкурентных отношений на рынке услуг по ремонту электросекций показывает, что в настоящее время ОАО «Московский ЛРЗ» имеет двух основных конкурентов, один из которых является независимым от ОАО «РЖД» российским предприятием (Октябрьский ЭВРЗ), второй, КрЭВРЗ, – дочерним предприятием ОАО «РЖД».

Остальные заводы конкурируют с ОАО «Московский ЛРЗ» в отдельных сегментах рынка:

- Великолукский ЛРЗ и Даугавпилсский ВРЗ – в сегменте ремонта вида КР-1, КР-2 поездов ЭР-2;
- ЗАО «Локомотив ИмЭк» – в сегменте ремонта КР-1 и модернизации электросекций.

ОАО «Московский ЛРЗ» в настоящий момент имеет достаточно стабильные позиции на рынке ремонта электросекций, однако в последние годы наметилась тенденция сокращения доли рынка, занимаемой Обществом.

Таблица 2.

Характеристики возможных конкурентов в сегменте капитального ремонта электропоездов в долгосрочной перспективе

Наименование	Ремонт	Характеристика
Киевский ЭВРЗ	КР-1,	Основная деятельность – капитальный ремонт

Отформатировано:
Междустр.интервал: одинарный

	КР-2, КРП	электропоездов, а также КРП с продлением срока эксплуатации на 15 лет. Разработаны и внедрены в производство новые проекты и технологии, цель которых выпуск из ремонта электропоездов повышенной комфортности. Завод – единственное предприятие Украины, выполняющее капитальный ремонт электропоездов всех типов.
ОАО «Ташкентский завод по ремонту пассажирских вагонов»	КР-1, КР-2, КРП	Специализация – ремонт пассажирских вагонов, однако осуществляется капитальный ремонт и модернизация вагонов электропоездов моделей ЭР2 и ЭР9. Имеются мощная производственная база; квалифицированные кадры, установленные деловые отношения и позитивная репутация как надежного делового партнера; наличие долгосрочных связей с поставщиками; высокое качество услуг; четкая организационная структура управления деятельностью предприятием.
АО «Рижский вагоностроительный завод»	КР-1, КР-2, КРП	Производит ремонт пассажирских вагонов, ремонт электропоездов, дизельных локомотивов, сборку вагонов трамваев. Заказчики из Латвии, России, Украины, Белоруссии. Проводится реконструкция.

Необходимо отметить, что распределение поездов носит ярко выраженный географический характер. Поезда переменного тока в основном сосредоточены на Дальнем Востоке, в Восточной Сибири и в южных регионах России. Соответственно распределяется и спрос на ремонт электросекций.

В настоящее время на сети железных дорог России функционируют 22 пригородных пассажирских компании (далее–ППК) созданные Администрациями субъектов РФ и ОАО «РЖД», еще четыре будут созданы в ближайшее время. В течение ближайших лет ОАО «РЖД» планирует наделить ППК собственным парком МВПС в качестве вклада в уставной капитал.

Ниже представлены глобальные факторы, влияющие на деятельность Общества.

Политические факторы:

- *Социальная направленность политики государства.*

В настоящее время в России наблюдаются устойчивые тенденции к усилению внимания государства к решению социальных проблем, в том числе через реализацию национальных проектов. Наряду с образованием, медициной, жилищными вопросами, для жителей нашей необъятной родины транспортный вопрос всегда будет оставаться одним из наиболее актуальных. В таких условиях можно утверждать, что электропоезда будут играть немаловажную и всевозрастающую роль, поскольку способны обеспечить массовые пассажироперевозки, ввиду экономической доступности для населения. Это

означает, что потребность в ремонте и модернизации подвижного состава будет неуклонно увеличиваться.

• *Политическая стабильность.*

Политическая власть в стране достаточно устойчива, проводимая ею политика предсказуема. В перспективе ближайших шести лет не предвидится изменений курса развития страны или значимых событий, способных в существенной степени повлиять на перераспределение политических сил. В таких условиях возможно последовательное поступательное развитие предприятия, без угроз политического характера.

• *Лояльность местной власти.*

Лояльность местных властей позволяет предприятию беспрепятственно функционировать и вести свою деятельность. История взаимоотношений завода с органами местной власти складывалась на протяжении всего существования завода, в результате чего установились достаточно комфортные деловые отношения, что делает маловероятной возможность искусственного установления административных барьеров для нормального функционирования предприятия.

Экономические факторы:

Инфляция.

Инфляция оказывает общее отрицательное воздействие на экономику, в том числе нарушает функционирование денежно-кредитной системы, поскольку капитал из производственной сферы перетекает в сферу обращения, что может оказать отрицательное влияние на предприятие при реализации инвестиционных проектов. Однако стоит заметить, что в настоящее время правительство уделяет особое внимание темпам инфляции и предпринимает шаги по её сдерживанию, поэтому можно предположить, что гиперинфляция, последствия которой могли бы стать критичными для многих российских предприятий, маловероятна в течение рассматриваемого периода.

• *Инвестиционный климат.*

В последние годы ситуация с решением задачи по привлечению инвестиций представляется очень непростой, причиной чему служат последствия всемирного финансово-экономического кризиса. Однако необходимо заметить, что ситуация в отрасли в какой-то мере стабилизировалась, что даёт основания Обществу рассчитывать на решение своих стратегических задач, требующих значительных инвестиций в среднесрочной перспективе.

Кроме того, если раньше такие инвестиции направлялись преимущественно в сектора с быстро растущей капитализацией (ритейл, недвижимость), то теперь их инвестиционная привлекательность в силу объективных причин (насыщение рынков) снизилась и вектор направления инвестиций (как государственных, так и частных) стал смещаться в сторону реального сектора экономики. А учитывая важность, востребованность и потенциальную финансовую привлекательность

железнодорожного транспорта, его социальную значимость, то инвестиционный климат для реализации стратегических целей Общества в 5-летней перспективе прогнозируется благоприятным.

- *Смещение экономической активности в регионы, деурбанизация населения. Реализация проекта «Большая Москва».*

Наблюдается тенденция по выводу промышленных предприятий и офисов компаний в регионы. Данное обстоятельство влечет за собой необходимость перевозки людей до места работы, что увеличивает нагрузку на общественный транспорт, в том числе и на электропоезда, что, несомненно, является позитивным фактором для Общества.

- *Высокая степень платежеспособности основных потребителей услуг предприятия.*

Основными заказчиками услуг являются предприятия, филиалы и ДЗО ОАО «РЖД», чье финансовое состояние стабильно, успешно преодолены последствия кризиса. Кроме того, появление транспортных компаний с высокой долей частного капитала (потенциальных клиентов завода) обусловлено потенциальной высокой рентабельностью услуг по перевозке пассажиров и грузов, что обеспечивает платежеспособность контрагентов предприятия. Желание увеличить рентабельность бизнеса приведет операторов к необходимости проводить более качественный ремонт (модернизацию) пассажирских вагонов электропоездов и поездов дальнего следования, делая их более комфортными для пассажиров и отвечающими современным требованиям по стоимости обслуживания и эксплуатации. Кроме того, модернизация вагонов до уровня повышенной комфортности или премиум-класса будет выгодна владельцам подвижного состава, поскольку позволит получить большую прибыль от их использования.

- *Развитие частных перевозчиков.*

Процесс появления частных транспортных компаний с собственным железнодорожным транспортом является положительным фактором для предприятия, поскольку все они становятся потенциальными клиентами завода. Увеличение клиентской базы, несомненно, станет для предприятия позитивным. Кроме того, наиболее вероятно, что в сфере пассажирских перевозок компании будут в первую очередь ориентированы на поезда с вагонами повышенной комфортности и премиум-вагоны (из-за более высокой маржи при осуществлении перевозок), что призвано стать для предприятия основным стратегическим направлением развития.

Необходимо отметить, что в процессе образования и развития пассажирских компаний с долей частного капитала главную роль играет холдинг ОАО «РЖД».

Ниже приведены перспективы развития московского транспортного узла с привлечением перевозчиков с основной долей частного капитала.

1. ОАО «Московская кольцевая железная дорога» – компания, созданная ОАО «РЖД» и правительством Москвы на паритетных началах для реализации Комплексного инвестиционного проекта «Реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги» (далее – Проект МКЖД) во втором полугодии планирует открыть пассажирское движение на первоочередном участке МКЖД, состоящим из 12 остановочных пунктов с размерами движения - 48 пар электропоездов в день. Согласно утвержденному Правительством Москвы плану, запуск сквозного кольцевого движения по МКЖД намечен на конец 2015 года, а отдельные участки будут вводиться в эксплуатацию по мере готовности. По московскому ж/д кольцу будут курсировать электропоезда нового поколения, средний расчетный интервал движения составит 12 минут, в часы пик – до 5 минут. С такой интенсивностью МКЖД сможет перевозить до 200 млн. пассажиров в год. Для этих целей на первом этапе планируется закупить 196 вагонов электропоездов.
2. Целый ряд проектов по организации скоростного движения между Москвой и областью в среднесрочной перспективе будут реализованы ООО «Аэроэкспресс», основным сторонним заказчиком Общества, совместно с ОАО «РЖД»:
 - а. В целях оптимизации сообщения между транспортными узлами Москвы, ее вокзалами и аэропортами ОАО «РЖД» и ООО «Аэроэкспресс», к 2016 году создадут пересадочный центр «Каланчевский» от которого электрички в аэропорты будут отправляться с интервалом в 20-30 минут. На маршрутах будет задействовано до 150 пар аэроэкспрессов в сутки.
 - б. организация движения скоростных поездов до Новопеределкино;
 - в. организация движения скоростных поездов на участке Белорусский вокзал – станция Усово;
 - г. организация движения скоростных поездов по Курскому и Киевскому радиальным направлениям, а также на участке между ними для обеспечения транспортного обслуживания присоединяемых к Москве территорий.
3. ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» планирует существенно модернизировать парк электропоездов, находящихся в её управлении.

• *Решение транспортных проблем.*

В крупных городах, в первую очередь это касается Москвы и Санкт-Петербурга, всё более остро встает вопрос с дорожной ситуацией. Увеличение автотранспорта на дорогах ведет к усугублению проблемы дорожных пробок. В

таких условиях всё большее значение начинает приобретать скоростной общественный транспорт: метро, выделенные линии общественного транспорта, скоростной трамвай, электропоезда.

Предоставление права проведения в России главного мирового спортивного события четырёхлетия - чемпионата мира по футболу в 2018 году и принятые руководством страны обязательства по модернизации транспортного комплекса, в первую очередь железнодорожного пассажирского сообщения вселяют уверенность в увеличении объёмов производства Общества в части оказания услуг по ремонту скоростного ЭПС.

• *Развитие московского транспортного узла (далее МТУ).*

Необходимость развития МТУ продиктована современными требованиями, предъявляемыми к транспортному комплексу крупнейшего мегаполиса, каким является Москва, в увязке с градостроительными решениями по развитию города, обязательным учетом развития наземных видов транспорта, включая городской, и координации развития железнодорожного транспорта Москвы и Московской области как единой технологической системы.

Значение МТУ трудно переоценить. По размерам пассажирских перевозок на его долю приходится 45% общесетевых перевозок в пригородном сообщении России. Здесь сконцентрирован и эксплуатируется основной объём ЭПС, составляющий более 90 % от объёмов производства Общества.

Одной из основных задач мэра Москвы Собянина С.С. является комплексное решение транспортных проблем. В декабре 2010 года мэром Москвы был утверждён документ «Приоритетные направления деятельности правительства Москвы по решению транспортных проблем столицы», в котором нашли отражение основные проблемы, волнующие москвичей в области транспорта и стратегические подходы к решению транспортных проблем столицы. Приоритетным направлением деятельности администрации на среднесрочную перспективу является развитие общественного транспорта, которым пользуются 80 % населения московского региона, из них около 8 %-10 % занимают перевозки в ЭПС. В рамках развития системы наземного общественного транспорта планируется использовать потенциал пригородных железнодорожных линий для организации массовых пассажирских перевозок, а также провести подготовительные мероприятия по открытию пассажирского движения на Малом кольце Московской железной дороги (далее – МК МЖД). Можно сделать вывод что в среднесрочной перспективе объём перевозок в ЭПС в московском регионе по меньшей мере удвоится, что соответственно потребует адекватного увеличения услуг по ремонту ЭПС.

Следует отметить, что в настоящее время потенциал МТУ в целях внутригородских пассажироперевозок используется не более чем на 20 %. При сопоставимости протяжённости внутригородских железнодорожных линий (около

250 км, 112 станций) и линий метрополитена (306 км, 185 станций), доля метрополитена в перевозке пассажиров среди предприятий городского пассажирского транспорта столицы составляет 56% с пассажиропотоком около 7 млн. чел. в сутки. Тогда как пассажиропоток на железнодорожных линиях не превышает 1 млн. чел. в сутки.

Основные целевые задачи Генеральной схемы развития МТУ:

- превращение пригородного движения Московского узла в пригородно-городское с максимальным использованием существующих диаметров и увеличением в перспективе их количества;
- организация на МК МЖД пассажирского движения для максимального решения задачи помощи метрополитену и городскому наземному транспорту с устройством пересадочных пунктов на эти виды транспорта;
- организация интермодального пригородно-городского движения электропоездов с аэропортами города и между ними;
- решение задачи максимальной разгрузки узла от грузовых транспортных перевозок;
- оптимизация грузовой работы в узле путем ее концентрации на меньшем количестве грузовых дворов и закрытие или перепрофилирование ряда существующих и создание грузовых логистических центров на периферии узла;
- обеспечение возрастающих объемов пассажирских перевозок с одновременным повышением их качества и ликвидация «узких мест», в первую очередь на головных участках радиальных линий.

30 августа 2011 года Правительство Москвы утвердило государственную программу «Развитие транспортной системы города Москвы» на 2012–2016 годы. В документе имеется подпрограмма «Общественный транспорт "Железнодорожный транспорт"». Цель подпрограммы: Обеспечение Москвы и Московской области грузами, предназначенными для потребления, переработки на предприятиях региона (включая строительный комплекс), вывоз продукции, а также перевозки пассажиров не только в сообщении Москва - пригород, но и между отдельными районами города, включая перевозку по Малому кольцу.

Для реализации вышеуказанной цели необходимо решить следующие задачи в части перевозки пассажиров:

- преобразовать железнодорожный транспорт Москвы из пригородного в пригородно-городской, ориентированный на перевозку пассажиров не только в сообщении Москва - пригород, но и между отдельными районами города;
- создать новые транспортные артерии пассажирского движения - Малое кольцо и новые железнодорожные диаметры, включив их в систему

скоростного городского транспорта, что даст возможность разгрузить существующий городской транспорт;

- увеличить объем пассажиров, перевозимых в пригородно-городском сообщении с 800 млн. до 1400 млн. человек в год (по данным ГУП «НИИПИ Генплана Москвы»), включая перевозки по Малому кольцу;
- повысить качество пригородно-городских перевозок за счет увеличения интенсивности движения, организации тактового движения и перевозок пассажиров экспрессами на всех радиальных направлениях, а также применения более совершенного подвижного состава.

Развитие Московского железнодорожного узла должно способствовать переходу к принципу доминирования общественного транспорта в Москве при обеспечении растущих потребностей в населения в перевозках.

Барьерами на пути использования потенциала железнодорожных линий являются:

- убыточность пригородных пассажирских компаний, обусловленная не полной компенсацией администрациями регионов проезда граждан льготных категорий (Центральной ППК и Московско-Тверской ППК) вынуждающая сокращать общее количество пар поездов в сутки;
- значительные, по сравнению с метрополитеном, интервалы движения поездов в часы «пик», технологические перерывы в движении поездов в дневное время;
- несоответствующие современному уровню обслуживания пассажиров посадочные платформы, подходы к ним;
- снижение пропускной способности вокзалов и крупных пересадочных станций из-за внедрения системы турникетов на вокзалах и станциях, изначально не приспособленных для такой системы контроля оплаты проезда. В результате оправданные мероприятия по увеличению собираемости доходов за счёт недопущения безбилетного проезда создали определённый дискомфорт для пассажиров, привели к образованию «узких мест» из-за сокращения количества входов-выходов на платформу, как следствие, увеличению временных затрат пассажиров на вход-выход и пересадку на другие виды транспорта;
- недостаточная привлекательность транспорта общего пользования в целом и железнодорожного в частности, в связи с неритмичностью движения, сверхнормативном наполнении подвижного состава в часы «пик» на ряде направлений. Наполняемость подвижного состава составляет в среднем 4,5 чел. на кв.м, что в 1,5 раза выше нормативного значения;
- высокий процент подвижного состава выработавшего свой ресурс и не отвечающего требованиям по уровню комфорта.

- *Диссонанс интересов региональных властей и пригородных пассажирских компаний.*

Региональные власти заинтересованы в развитии пропускной способности пригородных пассажирских железнодорожных перевозок, уменьшении интервалов движения поездов, снижении населённости вагонов в «часы пик».

Однако ППК в целях выхода на безубыточный уровень и достижения максимальной доходности оптимизируют издержки, в том числе за счёт сокращения пробега ЭПС и увеличения населённости вагонов. Что в свою очередь отрицательно сказывается на комфорте пассажиров и вынуждает их минимизировать свои поездки в электропоездах. Следствием этого являются следующие факторы:

- снижается общая выручка ППК;
- возрастает нагрузка на автотранспорт общего пользования и метрополитен;
- увеличивается загруженность автодорог;
- в сознании людей укрепляется негативное отношение к холдингу ОАО «РЖД» в целом, как к госструктуре, незаинтересованной в повышении качества обслуживания пассажиров;
- снижается потребность в ремонте ЭПС, это негативный фактор для Общества.

Есть и положительные для предприятия проекты. Так, ОАО «Центральная ППК» планирует произвести глобальную модернизацию подвижного состава, находящегося в её управлении. Общество ведёт работу, направленную на привлечение указанных объёмов работ.

Следует отметить что ОАО «РЖД» ведёт работы по увеличению пропускной способности ключевых радиальных направлений: Ленинградского (строительство 4-го главного пути на участке от Ленинградского вокзала до станции Крюково), Курского, Киевского, Павелецкого (строительство 4-го главного пути на участке от Павелецкого вокзала до станции Бирюлево-Пассажирская). По окончании работ на указанных направлениях ожидается существенное повышение интенсивности движения, как скоростных электропоездов повышенной комфортности, так и обычных электропоездов, что в свою очередь приведёт к увеличению потребности в ремонте ЭПС.

В целом ОАО «РЖД» намерено решить проблему убыточности пригородных пассажирских перевозок уже в 2012 г. путём консолидированных решений федеральных и региональных органов власти. К этому времени пригородные направления должны работать безубыточно и без госдотаций при одновременном повышении качества транспортных услуг, о чём заявил Президент холдинга РЖД Якунин В.И.

- *Рост экономической активности регионов. Реализация мега-проекта «Большая Москва».*

Рост активности регионов и постепенное смещение центра тяжести бизнеса из столицы влечет за собой увеличение грузоперевозок, пассажиропотока, доходов населения. Все эти факторы благоприятны для Общества, поскольку увеличивается использование железнодорожного транспорта и соответственно потребность в его ремонте.

Существенная интенсификация использования пассажирских перевозок на Московском транспортном узле обусловлена также планами присоединения к Москве новых территорий в рамках проекта «Большая Москва». Расширение границ города требует первоочередного развития Курского и Киевского радиальных направлений, а также участка между ними для обеспечения транспортного обслуживания присоединяемых территорий. ОАО «РЖД» рассматривает перспективы организации там движения скоростных поездов, конкретные проекты уже прорабатываются.

- *Конкурентная среда.*

Существует потенциальная угроза в том, что часть работ по ремонту электропоездов могут взять на себя депо, к которым приписан подвижной состав, тем самым составив конкуренцию предприятию. Однако, на сегодняшний день депо не обладают необходимыми производственными возможностями, к тому же, наиболее вероятно, что даже если депо возьмут на себя дополнительно часть функций по ремонту подвижного состава, скорее всего это будет более простой и менее технологичный ремонт КР-1, обладающий низкой рентабельностью. При этом у депо появится потребность в запасных частях и отдельных блоках для проведения ремонта, производством и сборкой которых сможет заниматься завод.

Необходимо помнить и учитывать, что на рынке существуют и другие предприятия, способные оказывать услуги по ремонту вагонов электропоездов. Наибольшее влияние на конкурентную среду в сфере ремонта и обслуживания железнодорожного транспорта могут оказывать крупные холдинги, объединяющие в себе комплекс предприятий по ремонту и производству подвижного состава, запасных частей и комплектующих. Сильными конкурентами являются такие предприятия как:

- холдинговая компания «ВагонТрейдИнвест»;
- ЗАО «ТрансМашХолдинг», в частности ОАО «Коломенский завод»;
- ООО «ВагонТехСнаб», у которого налажены партнерские отношения с несколькими вагоностроительными и вагоноремонтными заводами.

Кроме того, серьезным конкурентом является ОАО «Кировский завод», осуществляющий те же виды работ, что и ОАО «Московский ЛРЗ». Необходимо считаться с позициями конкурентов и проводить систематическую работу по созданию конкурентных преимуществ Общества, например, разрабатывая новые

решения по модернизации электропоездов, отвечающих современным требованиям. Ещё одним вариантом улучшения позиций предприятия может стать налаживание взаимовыгодного сотрудничества с холдингом, что позволит снизить уровень конкуренции по некоторым вопросам, добиться снижения производственных затрат за счет использования схем кооперации.

• *Низкая рентабельность КР1.*

Данный вид ремонта для предприятия не представляет экономической выгоды, а кроме того, бывает и убыточен. Однако на сегодняшний день отказаться от него нельзя по нескольким причинам:

- во-первых, Общество является 100 % дочерним предприятием холдинга ОАО «РЖД»;
- во-вторых, на предприятии пока нет альтернативных заказов на другие виды работ в достаточном объеме.

• *Затратный механизм формирования цены.*

Вопросы установления цен на продукцию предприятия и оказываемые услуги в значительной степени определяются условиями ОАО «РЖД», основного клиента предприятия, что обуславливает высокую степень несамостоятельности в регулировании цен. Механизм формирования цен представляет собой суммирование всех затрат предприятия на конкретные виды работ и определенного процента надбавки к ним, причем процент и те затраты, которые будут учитываться, отчасти определяет ОАО «РЖД». Данный фактор является для предприятия сдерживающим, но на сегодняшний день неизбежным. Постепенно стоит отходить от такой практики формирования цен, что возможно лишь при большей самостоятельности и диверсификации продуктовой политики.

• *Поставки материалов и комплектующих.*

На предприятии существуют договоры на поставку запасных частей и материалов для проведения ремонтов. В случае потребности в запасных частях для выполнения новых видов работ найти поставщика представляется потенциально возможным. Однако при этом следует отметить рыночную ситуацию, которая такова, что поставщики запасных частей зачастую являются монополистами, что обуславливает высокую степень зависимости от них и несет дополнительные риски.

Социальные факторы:

• *Доходы населения.*

Экономическая ситуация в стране, даже несмотря на неблагоприятные внешние факторы, позволяет надеяться на сохранение платежеспособного спроса на пассажирские перевозки. Более того, есть все основания предполагать, что пассажиры готовы платить за проезд по железной дороге больше, но при условии предоставления более комфортных условий. На сегодняшний день данная потребность пассажиров не удовлетворена. Большинство вагонов поездов (в том

числе ЭПС) устарели морально, среди них нет никакой дифференциации по параметрам комфорта, что не дает права выбора потенциальным пассажирам. Такая ситуация весьма положительна для реализации планов завода по модернизации, созданию более комфортных, в том числе премиум-класса, пассажирских вагонов. С другой стороны, сравнительно высокие доходы населения в Московской области, неизбежно приводят к удорожанию рабочей силы, увеличивая тем самым себестоимость продукции и услуг предприятия, снижая его конкурентоспособность. Выход видится в переориентации на новые продукты и услуги с более высокой добавленной стоимостью и меньшей долей низкоквалифицированного ручного труда.

• *Стоимость проезда в ЭПС.*

Объём пассажиропотока напрямую связан со стоимостью проезда и качеством предоставляемых услуг. Следует признать, что в московском регионе по критерию цена-качество пригородные железнодорожные перевозки не выглядят наиболее привлекательными для пассажиров.

Учитывая фактическое положение дел ППК уже второй год (2011 и 2012гг.) не индексируют стоимость проезда.

Для наращивания пассажиропотока ППК реализуют ряд успешных проектов в области тарифной политики. Так, в целях повышения привлекательности железнодорожных перевозок и увеличения внутригородского пассажирооборота ОАО «ЦППК» совместно с ОАО «МТ ППК» реализовали проект месячного проездного билета «Большая Москва», позволяющего осуществлять поездки по всем направлениям на расстояние до 25 км от центральных ж.д. станций (вокзалов).

В целях увеличения доходности перевозок ППК планомерно увеличивают долю перевозок в поездах повышенной комфортности.

Эти меры позволяют надеяться на существенное увеличение пассажиропотока в краткосрочной и среднесрочной перспективах, что в свою очередь приведёт к росту объёмов ремонта и модернизации ЭПС.

• *Деурбанизация населения. Увеличение плотности населения Московской области.*

В первую очередь такая тенденция проявляется в Московском регионе. Всё больше жителей Москвы предпочитают переезжать в собственные загородные дома, где условия жизни гораздо более комфортные, а стоимость недвижимости значительно меньше. Кроме того, Московская область на протяжении нескольких лет является лидером по строительству и вводу жилья. Вследствие чего растёт и численность трудоспособного населения. При этом место работы у значительной доли жителей Подмоскovie находится в пределах Москвы, соответственно появляется потребность в скоростном транспорте. С ростом автомобилизации жителей московского региона загруженность магистралей превысила пределы

пропускной способности. В этой связи ежедневные поездки на работу и обратно на личном автомобиле занимают значительное время, а напряженная ситуация на дорогах заставляет водителей находиться в состоянии постоянного стресса. Разумной альтернативой автотранспорту является более активное использование пригородных электропоездов, с чем и связаны основные надежды муниципалитетов. Система пригородного пассажирского сообщения будет развиваться как в смысле организации и интенсивности движения, так и в плане увеличения комфортности перевозок, что создает для предприятия хорошие перспективы для развития.

• *Нехватка квалифицированного производственного персонала.*

Для выполнения задач стратегического развития необходим высококвалифицированный персонал. На рынке труда Москвы наблюдается острая нехватка квалифицированных кадров, что может создать трудности при расширении производства и потребности в большем количестве работников. Кроме того, уже на сегодняшний день существуют проблемы с нехваткой и привлечением слесарей-электриков и электромонтажников высоких категорий со специфической подготовкой по работе на подвижном составе. Ведется работа по привлечению работников нужной квалификации из регионов России. Однако, в связи с тем, что уровень оплаты труда персонала Общества существенно ниже, чем на аналогичных должностях в структурных подразделениях Московской железной дороги, Московского метрополитена и иных московских предприятий (разница составляет порядка 25 – 30%), Общество функционирует в условиях перманентного оттока квалифицированного персонала.

Для нормализации ситуации руководством Общества начата реализация мер, которые позволят решить данную проблему. Для сохранения существующего кадрового потенциала Общества в конце 2010 года повышен уровень оплаты труда цеховому персоналу (руководителям цехов) в среднем на 25 %. При улучшении финансового положения Общества, работа по увеличению оплаты труда ключевым производственным рабочим.

• *Профсоюз.*

На предприятии функционирует профсоюз рабочих, тесно связанный с профсоюзом РЖД. Профсоюз оказывает благотворное влияние на коллектив Общества. В случае решения сложных вопросов, касающихся рабочего персонала, возникнет необходимость согласовывать все решения с этой организацией, поскольку решение, несогласованное с профсоюзом, реализовать будет практически невозможно. При этом стоит заметить, что профсоюз помимо большого влияния отличается сильным кадровым составом, что облегчает поиск компромиссных и конструктивных решений.

Технологические факторы:

- *Организация сервисного обслуживания.*

Мировая практика организации пригородных пассажирских перевозок предполагает наличие единого центра ответственности за санитарно-техническое состояние подвижного состава, осуществляющего полный комплекс услуг по сервисному обслуживанию ЭПС на жизненном цикле. Полный сервис включает в себя не только выполнение всех видов заводского и деповского ремонтов, но и обучение ремонтного персонала депо, организацию снабжения, работу с ремонтной и эксплуатационной документацией.

Исходя из выше сказанного, а также в целях повышения общей эффективности деятельности Общества прорабатывается вопрос о передаче на гарантийное обслуживание, с возложением ответственности за санитарно-техническое состояние подвижного состава, после проведения заводских видов ремонта и модернизации специализированной сервисной компании, наделённой полномочиями единого центра ответственности.

Деятельность сервисной компании будет сосредоточена не только на работе в депо балансодержателя ЭПС но и на мощностях самого Общества в целях выполнения функции приёмки подвижного состава в ремонт и из ремонта.

В настоящее время Обществом ведётся подготовительная работа по заключению рамочного договора с сервисной компанией, разрабатывается регламент взаимодействия, проводится анализ экономической эффективности проекта.

- *Увеличение межремонтных пробегов электропоездов.*

В связи с вводом в действие Распоряжения первого вице-президента ОАО «РЖД» В.Н. Морозова от 30.12.2010 г. № 2812р «Об утверждении «Положения о планово-предупредительном ремонте моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД» увеличились межремонтные пробеги электропоездов. В результате чего снижается общее количество капитальных ремонтов ЭПС в объёме КР-1 и КР-2 за время его эксплуатации. Для Общества это крайне негативный фактор, так как уже в 2012 году существенно снижен Корпоративный заказ ОАО «РЖД» в части капитального ремонта электропоездов.

- *Значительная степень износа подвижного состава.*

В связи с тем, что электропоезда не потеряют свою значимость в транспортной системе страны, несомненно, будет производиться их ремонт. Кроме того, подвижной состав имеет частичный «перепробег», что говорит о том, что рассматриваемый фактор является несомненным преимуществом для предприятия, поскольку потребность в ремонте становится всё более значимой и останется таковой в течение рассматриваемого периода.

- *Подвижной состав устарел морально и технологически.*

Производство нового пассажирского подвижного состава в настоящее время не соответствует потребностям страны. Для частичной ликвидации такого дефицита активно проводился ремонт вагонов, ранних годов постройки, что позволяло поддерживать их работоспособность. Однако такие вагоны не отвечают современным требованиям. Модернизация старых вагонов является перспективным направлением развития предприятия, поскольку является оптимальным решением между простым ремонтом морально и технологически устаревших вагонов и производством новых. При этом надо заметить, что для разработки новых технологических решений необходима серьезная работа конструкторского бюро. А после проработки вариантов модернизации, которые позволят достичь предъявляемых современных требований, необходимо убедить заказчика в необходимости и целесообразности проведения предложенной заводом модернизации подвижного состава, что предполагает активную работу по продвижению продукции и решений предприятия.

• *Требования по повышению безопасности.*

В современном обществе безопасности уделяется особое внимание. Новые требования по безопасности предъявляют как простые пользователи, так и государственные органы. В таких условиях значимость ремонта и модернизации электропоездов, пассажирских вагонов в заводских условиях значительно увеличивается, так как завод обладает необходимым оборудованием, все виды работ, требующие сертификации, проходят её и жестко контролируются, надежность работ и изготовление запасных частей в заводских условиях значительно выше.

• *Уровень применяемых технологий и износ оборудования.*

Применяемые технологии позволяют эффективно выполнять работы по ремонту электропоездов. Уровень износа оборудования при этом можно оценить как выше среднего, что является не основным сдерживающим фактором для дальнейшего развития предприятия.

• *Техническое перевооружение.*

В среднесрочной перспективе в целях повышения качества оказываемых услуг и скорости пассажирских перевозок, ППК и частные перевозочные компании будут использовать скоростные электропоезда нового поколения типа Аллегро (из семейства электропоездов Pendolino производства компании Alstom (разработка Fiat Ferroviaria)) и Desiro немецкого концерна Siemens AG, которые предполагается производить в России.

Указанный скоростной ЭПС будет преимущественно эксплуатироваться в московском регионе.

Кроме того, для решения транспортных проблем в Московском регионе в течение пяти лет будет введён в эксплуатацию новый вид общественного железнодорожного транспорта – скоростной трамвай.

Однозначно, что в недалёком будущем центр тяжести в развитии транспортного комплекса по обеспечению всевозрастающих пассажироперевозок будет смещаться в сторону скоростного ЭПС.

В этой связи, для укрепления позиций Общества на рынке услуг по ремонту железнодорожного пассажирского ЭПС и в целях привлечения дополнительных объёмов работ по ремонту скоростных электропоездов Обществу жизненно важно разработать и утвердить стратегическую программу технического перевооружения производственных мощностей.

• *Производственные мощности.*

Несмотря на то, что в настоящее время предприятие выполняет обширную производственную программу, следует признать, что оно не обладает достаточными мощностями для выполнения задач стратегического развития. Реализация стратегической программы потребует наращивания и модернизации производственных мощностей, в том числе – запуска в эксплуатацию производственной площадки «Фрезер». При условии использования территории «Фрезер», производственные возможности становятся достаточными для реализации стратегии развития завода и предоставления потребителю продукции и услуг необходимого уровня качества. Таким образом, производственные мощности являются ограничивающим фактором и могут обеспечить хорошую основу для развития предприятия только при условии дооснащения и модернизации производства и включения площадки «Фрезер» в технологическую цепочку.

• *Нехватка квалифицированных конструкторов.*

Имеющееся на предприятии конструкторское бюро не является сильным проектным центром, однако с учетом широкого применения покупных комплектующих может, при незначительном увеличении штатной численности, справиться с успешной реализацией стратегии развития завода. Тем не менее, следует отметить, что для работ по модернизации и созданию вагонов повышенной комфортности необходимы высококвалифицированные промышленные дизайнеры, найти которых – достаточно сложная задача, так как такие специалисты практически не готовятся современными российскими ВУЗами.

Правовые факторы:

• *Вопрос с площадкой «Фрезер». Правовой статус построек.*

Существует необходимость решения вопроса юридического статуса площадки «Фрезер» и ввода этих площадей в эксплуатацию. Кроме того, на данной площадке были построены здания, которые не прошли процедуру государственной приемки и регистрации в качестве объектов недвижимости, соответственно существует необходимость узаконивания построек для

возможности их использования, что неизбежно будет сопряжено со значительными расходами.

- *Сложный процесс взаимодействия с городскими властями по вопросам подключения к сетям электроэнергетики и теплосетям.*

Урегулирование вопроса по подключению к сетям электро- и теплоснабжения построенных зданий представляется непростой задачей, решение которой возможно только после решения вопроса по легализации построек. Даже после принятия в эксплуатацию построенных зданий, процесс подключения к сетям будет достаточно сложным, поскольку в Москве наблюдается дефицит энергоресурсов, а промышленное предприятие – довольно ресурсоемкий потребитель.

Экологические факторы:

- *Расположение предприятия в центре Москвы.*

Расположение предприятия обуславливает требование, предъявляемое к чистоте производства, что накладывает ограничения на выбор технологических решений и ассортиментную политику завода. Кроме того, расположение предприятия, помимо экологических норм, обуславливает требования к условиям труда, так как жители Москвы уделяют данному фактору особое внимание.

- *Рост внимания к экологии.*

Этот фактор проявляется во всех сферах жизнедеятельности современного мира. Меняется отношение к ресурсам, электрической и тепловой энергии, появляются тенденции к более бережному, экономному и рациональному их использованию. Электропоезда, используемые РЖД, не отвечают современным требованиям, поскольку устарели как морально, так и технически.

Ниже представлены основные риски, которые возможны в процессе осуществления деятельности Общества:

Маркетинговые риски

Ряд факторов может повлечь снижение объемов продаж, а именно: устаревшие технологии и оборудование, отсутствие спроса на ремонт подвижного состава, несвоевременная подача подвижного состава в ремонт и др. Снижение объемов продаж повлечет сокращение прибыли, ухудшение показателей эффективности деятельности Общества, кроме того, при значительном сокращении продаж инвестирование в производственный комплекс Общества становится нецелесообразным. Также в случае неконкурентоспособности Общества по ценам на оказываемые услуги возможно существенное сокращение прибыли общества.

Квалификация персонала

Важным аспектом является способность персонала Общества справиться с увеличившейся ответственностью и объемами функций по сравнению с

ответственностью и функциями, выполняемыми в процессе деятельности в качестве филиала ОАО «РЖД».

Отраслевые риски

Рынок услуг по ремонту пассажирского подвижного состава характеризуется постоянным увеличением конкуренции во всех сегментах. Хотя риск значительного уменьшения доли Общества на рынке в среднесрочной перспективе расценивается как умеренный, в будущем выход на российский рынок крупных иностранных вагоноремонтных предприятий может угрожать Обществу потерей части рынка.

Риск в связи с невозможностью продлить срок действия лицензий на определенные виды деятельности Общества можно оценить как незначительный, поскольку все необходимые требования и правила осуществления деятельности и оказания услуг Общества соблюдаются и будут соблюдаться.

Финансовые риски

Как все участники рынка Общество подвержено влиянию внешних факторов, напрямую воздействующих на финансовые результаты ее деятельности, включая:

- рыночные риски, в том числе риски изменения процентных ставок;
- риски ликвидности.

Риски, связанные с возможностью изменения валютного регулирования, в настоящее время рассматриваются как минимальные. В связи с проведением политики либерализации валютного регулирования риски, связанные с изменениями валютного законодательства, снижаются.

Увеличение темпов роста цен на материалы в условиях жесткого регулирования стоимости ремонтных работ привело к росту затрат Общества, а также стоимости заемных средств и стало причиной снижения показателей рентабельности.

Риск ликвидности отражает вероятность получения убытка из-за нехватки денежных средств в требуемые сроки и, как следствие, неспособности Общества выполнить свои обязательства. Наступление такого рискового события по факту повлекло за собой штрафы, пени, ущерб деловой репутации Общества и фактически предбанкротное состояние на данный момент.

Наиболее подвержены влиянию перечисленных финансовых рисков основные финансовые показатели Общества – прибыль и себестоимость услуг. Как видно, при фактическом появлении данных рисков происходит рост себестоимости оказанных услуг и снижение прибыли Общества, которое может и должно компенсироваться ростом цен на ремонт подвижного состава и снижением объемов привлечения заемных средств.

Раздел 3. Корпоративное управление

Корпоративное управление в открытом акционерном обществе «Московский ЛРЗ» основывается на принципах уважения прав и законных интересов его акционеров и способствует эффективной деятельности Общества, в том числе увеличению стоимости его активов, социальной поддержке работников и выводу Общества на безубыточную деятельность.

Практика корпоративного поведения обеспечивает акционерам реальную возможность осуществления своих прав, что проявляется в участии в управлении Обществом, путем принятия решений по наиболее важным вопросам.

Корпоративное поведение в Обществе обеспечивает осуществление Советом директоров стратегического управления деятельностью Общества и эффективный контроль с его стороны за деятельностью единоличного исполнительного органа – Генерального директора, а также подотчетность членов совета директоров его акционерам.

3.1. Сведения о членах Совета директоров

Внеочередным собранием акционеров 01 января 2011г. в состав избранного совета директоров вошли:

1. Андрейкин Сергей Сергеевич;
2. Васянин Дмитрий Владимирович
3. Махновский Игорь Львович
4. Самойлов Юрий Евгеньевич
5. Сизов Сергей Владимирович;

Андрейкин Сергей Сергеевич – Председатель Совета Директоров

Год рождения	1979
Гражданство	РФ
Образование	ГУ-ВШЭ, 2002 г.; специальность - экономика
Должностях, занимаемые за последние 5 лет	05.2007 и по н.в. Заместитель начальника Департамента – начальник отдела Департамента управления дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД» 04.2004-05.2007 Начальник отдела финансово-экономического планирования деятельности дочерних и зависимых обществ Департамента управления дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД» 01.2002-04.2004 Начальник отдела корпоративных событий Департамента корпоративной политики ОАО РАО "ЕЭС России" 11.2001-01.2002 Ведущий специалист отдела корпоративных событий Департамента корпоративной политики ОАО РАО «ЕЭС России» 02.2001-10.2001 Специалист первой категории отдела корпоративных событий Департамента корпоративной политики ОАО РАО «ЕЭС России»

Перечень организаций, акционером (участником) которых является кандидат	Нет
Сведения о количестве, типе и категории принадлежащих кандидату акций ДЗО	Не имеет

Махновский Игорь Львович

Год рождения	1969
Гражданство	РФ
Образование	Московский институт инженеров гражданской авиации, 1996 г.; специальность – техническая эксплуатация транспортного радиооборудования
Должностях, занимаемые за последние 5 лет	09.2010 и по н.в. Генеральный директор ОАО «Московский Локомотиворемонтный завод» 06.2010-09.2010 Временно исполняющий обязанности генерального директора ОАО «Московский Локомотиворемонтный завод» 01.2010-06.2010 Заместитель генерального директора (по производству) ОАО «Московский Локомотиворемонтный завод» 07.2007-01.2010 Начальник производственно-диспетчерского отдела «Московский Локомотиворемонтный завод» 05.2006-06.2007 Начальник производственно-диспетчерского отдела «Московский Локомотиворемонтный завод» - филиала ОАО «РЖД»
Перечень организаций, акционером (участником) которых является кандидат	Нет
Сведения о количестве, типе и категории принадлежащих кандидату акций ДЗО	Не имеет

Васянин Дмитрий Владимирович

Год рождения	1978
Гражданство	РФ
Образование	Самарский институт инженеров железнодорожного транспорта, 2000 г.; специальность – бухгалтерский учет и аудит
Должностях, занимаемые за последние 5 лет	04.2008 и по н.в. Главный специалист ЦФ 08.2006-04.2008 Главный бухгалтер РЦС-3 КБШ ж.д. 02.2005-08.2006 Главный бухгалтер МЧ-3 КБШ ж.д. 07.2003-02.2005 Начальник налогового сектора Самарского отделения КБШ ж.д.

Перечень организаций, акционером (участником) которых является кандидат	Нет
Сведения о количестве, типе и категории принадлежащих кандидату акций ДЗО	Не имеет

Самойлов Юрий Евгеньевич

Год рождения	1964
Гражданство	РФ
Образование	Днепропетровский Институт инженеров железнодорожного транспорта, 1988 г.; специальность – электрификация железнодорожного транспорта
Должностях, занимаемые за последние 5 лет	01.2010 Заместитель начальника Московской ж.д. – филиала и по н.в. ОАО «РЖД» по локомотивному и вагонному хозяйствам 08.2009-01.2010 Начальник Московской Моторвагонной Дирекции Пригородной Дирекции Московской ж.д. – филиала ОАО «РЖД» 08.2007-08.2009 Начальник Центральной Дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Московской ж.д. – филиала ОАО «РЖД» 08.2005-08.2007 Главный инженер Московско-Рязанского отделения Московской ж.д. – филиала ОАО «РЖД» 02.2004-08.2005 Начальник локомотивного депо Курск Московской ж.д.-филиала ОАО "РЖД"
Перечень организаций, акционером (участником) которых является кандидат	Нет
Сведения о количестве, типе и категории принадлежащих кандидату акций ДЗО	Не имеет

Сизов Сергей Владимирович

Год рождения	1959
Гражданство	РФ
Образование	Московский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени институт инженеров железнодорожного транспорта, 1981 г.; специальность – электрификация железнодорожного транспорта.
Должностях, занимаемые за последние 5 лет	04.2007и по н.в. Начальник Управления пригородных пассажирских перевозок ОАО «РЖД» 1 .2006-04.2007 Заместитель начальника управления пригородных пассажирских перевозок департамента пассажирский сообщений ОАО «РЖД», 08.2005-10.2006 Начальник управления локомотивного хозяйства ОАО «Новая перевозочная компания»,
Перечень организаций,	Нет

акционером (участником) которых является кандидат	
Сведения о количестве, типе и категории принадлежащих кандидату акций ДЗО	Не имеет

Годовым общим собранием акционеров 29 июня 2011г. в состав избранного совета директоров вошли:

1. Андрейкин Сергей Сергеевич;
2. Репникова Надежда Павловна;
3. Махновский Игорь Львович;
4. Самойлов Юрий Евгеньевич;
5. Сизов Сергей Владимирович.

Репникова Надежда Павловна

Год рождения	1984
Гражданство	РФ
Образование	МГУ им.М.В. Ломоносова, 2007г. – физик; МГИМО (У) МИД РФ, 2010г. – специалист в области коммерции со знанием иностранного языка
Должностях, занимаемые за последние 5 лет	2010 и по н.в. Главный специалист Департамента планирования и бюджетирования ОАО «РЖД» 2007 -2010 Заместитель начальника экономического управления ОАО « нергоМашиностроительныйАльянс» 2006-2007 Ведущий специалист планово-экономического управления ГК Базовый элемент ОАО «Моспромстрой материалы»
Перечень организаций, акционером (участником) которых является кандидат	Нет
Сведения о количестве, типе и категории принадлежащих кандидату акций ДЗО	Не имеет

Внеочередным собранием акционеров 30 ноября 2011г. в состав избранного совета директоров вошли:

1. Андрейкин Сергей Сергеевич;
2. Репникова Надежда Павловна;
3. Махновский Игорь Львович;
4. Левитин Дмитрий Давидович;
5. Сизов Сергей Владимирович.

Левитин Дмитрий Давидович

Год рождения	1960
Гражданство	РФ
Образование	Московский институт инженеров железнодорожного транспорта – электрификация железнодорожного транспорта
Должностях, занимаемые за последние 5 лет	2006 и по н.в. Начальник инвестиционной службы Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» Заместитель начальника Московской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» по экономике и финансам
Перечень организаций, акционером (участником) которых является кандидат	Нет
Сведения о количестве, типе и категории принадлежащих кандидату акций ДЗО	Не имеет

Все члены Совета директоров регулярно принимали участие в рабочих заседаниях.

За свою работу по управлению Обществом в составе Совета директоров председатель, его заместитель и члены Совета директоров получают вознаграждение в соответствии с Положением о выплате вознаграждений членам Совета директоров ОАО «Московский ЛРЗ».

3.2. Сведения о членах ревизионной комиссии Общества

В состав ревизионной комиссии Общества на годовом общем собрании акционеров 29 июня 2011г. были избраны:

- Гаврилаш Нина Ивановна;
- Степкин Дмитрий Евгеньевич;
- Хлевецкая Яна Валерьевна.

Вознаграждение за свою работу в составе ревизионной комиссии Общества ее члены также получают в соответствии с утвержденным общим собранием акционеров «Положением о выплате вознаграждений членам ревизионной комиссии».

Никто из членов Совета директоров, ревизионной комиссии, комитета по аудиту, а также генеральный директор не являются обладателями акций Общества. При этом за отчетный период никто из них в качестве физических лиц не производили каких-либо сделок с Обществом

Раздел 4. Основные производственные показатели

4.2. Структура и объем произведенной продукции и оказанных услуг

План объема ремонтов для ОАО «РЖД» за текущий год составил 359 секций. В результате корректировки корпоративного заказа производственная программа 2011 года снизилась до 334 секций. План-факт анализ выполнения объема ремонтов за 2011 г. представлен в таблице 3.

Таблица 3

Выполнение плана ремонта электросекций Обществом за 2011 г. в разрезе видов ремонта, железных дорог и в сравнении с 2010 годом, в секциях.

Вид ремонта	Дорога	Факт 2010, ед.	План по бюджету 2011, ед.	Скоррект. план 2011, ед.	Факт 2011, ед.	план-факт		2011 к 2010	
						+/-	%	+/-	%
КР-1	МСК	240,5	267,5	241	241	26,5	90,1%	0,5	100,2%
	ОКТ		28	28	28	0	100,0%	28	
	СЕВ	4				0		-4	0,0%
	СКВ		5	5	5	0	100,0%	5	
КР-1 Итого		244,5	300,5	274	274	26,5	91,2%	29,5	112,1%
КР-2	МСК	64,5	36,5	38	38	1,5	104,1%	26,5	58,9%
	ОКТ		22	22	22	0	100,0%	22	
КР-2 Итого		64,5	58,5	60	60	1,5	102,6%	-4,5	93,0%
Общий итог		309	359	334	334	-25	93,0%	25	108,1%

Таблица 4

Выполнение плана ремонта электросекций Обществом за 2011 г. в разрезе видов ремонта, типов подвижного состава и в сравнении с 2010 годом в секциях.

Вид ремонта	Тип ЭПС	Факт 2010, ед.	План 2011, ед.	Скор.план 2011, ед.	Факт 2011, ед.
КР-1	ЭР-2Р, Т	152	160,5	137,5	137,5
	ЭД-4М	39	80,5	80,5	80,5
	ЭТ-2М		28	28	28
	ЭМ-2 (К)	18	10	10	10
	ЭР-2К	27	10	8	8
	ЭД-4МК	3	5	5	5
	ЭМ-2		5	5	5
	ЭД-2Т	5,5	1,5		0
КР-1 Итого		244,5	300,5	274	274
КР-2	ЭД-4М		20	20	20

	ЭТ-2М		17	17	17
	ЭД-4		14	14	14
	ЭД-2Т	46	5,5	7	7
	ЭР-2Р	6,5	2	2	2
	ЭР-2	12			
КР-2 Итог		64,5	58,5	60	60
Общий итог		309	359	334	334

На рисунке 1 представлено изменение структуры капитальных ремонтов подвижного состава в 2011 году по сравнению с 2010 годом.

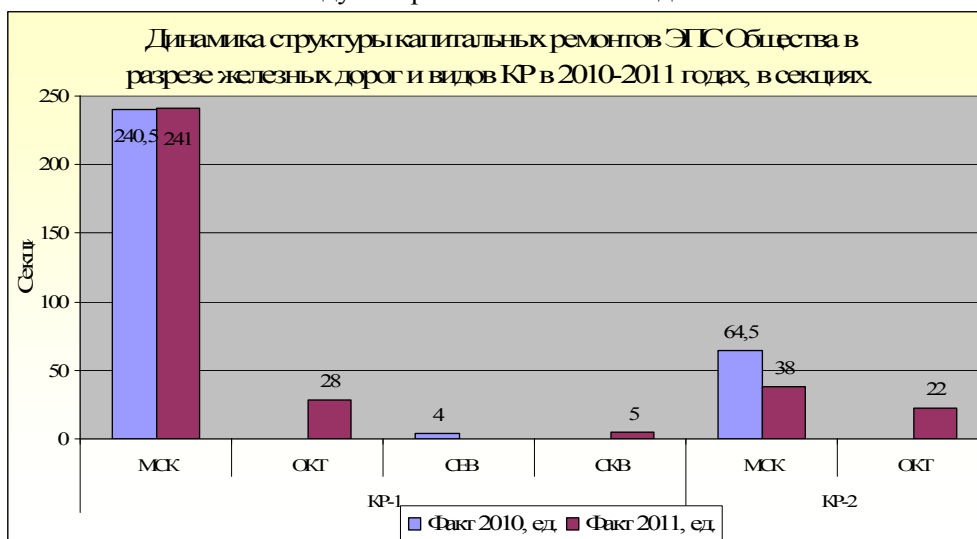


Рис. 1

На рисунке 2 представлено изменение структуры ремонтного парка электросекций в 2011 году в сравнении с 2010 годом.

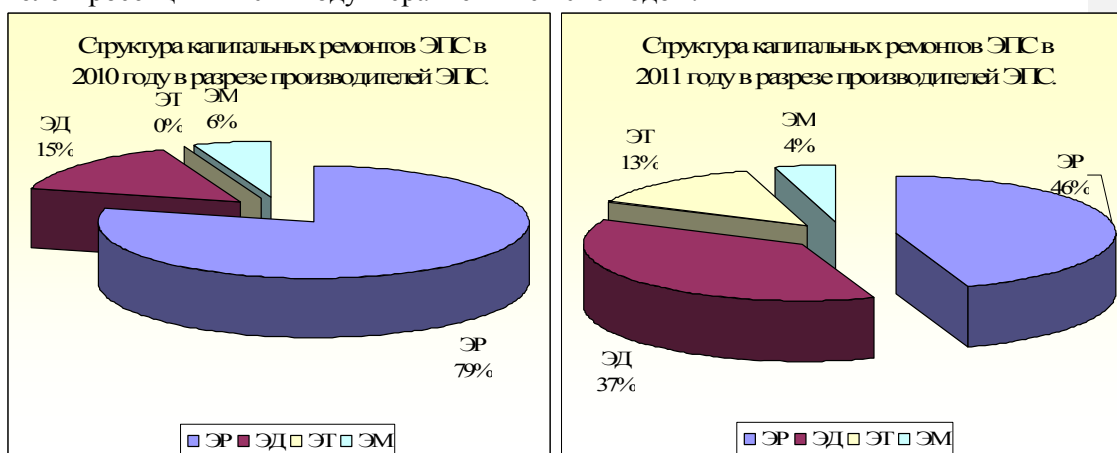


Рис. 2

Таблица 5

Структура выручки Общества за 2011 год в разрезе основной номенклатуры и направлений поставки (млн. руб., без НДС)

Наименование	Выручка			Доля в общем объеме, %	
	ОАО «РЖД»	Сторонние покупатели	Всего	ОАО «РЖД»	Сторонние покупатели
Выручка всего, в т.ч.:	1 766,9	88,3	1857,2	95	5
Ремонт электросекций	1089,3		1089,3	100	0
Ремонт линейного оборудования	127,8		127,7	100	0
Услуги по ремонту и изготовлению запчастей		46,8	46,8	0	100
Прочие услуги (модернизация)	549,9	43,6	593,5	93	7

Исходя из приведенной таблицы видно, что реализация продукции для нужд ОАО «РЖД» составляет 95 % от общей выручки. Доля сторонних покупателей складывается за счёт изготовления запчастей и прочих работ на подвижном составе (ООО «Аэроэкспресс»).

Таблица 6

Выполнение Обществом плана по модернизации в разрезе дорог и депо приписки в 2011 году (тыс. руб., без НДС)

Дорога	Депо приписки	Количество секций	Цена
МСК	Перерва	45,5	327 755
	Мотриса	1,5	52 217
	Новомоск.	4	44 204
	Лобня	47,5	27 599
	Жел-дор.	28	24 784
	Нахабино	24	20 321
	Апрелевка	35	11 873
	Раменское	23	8 303
	Куrowsкое	33,5	6 633
	Александров	18	4 401
	Ильича	12	2 207
МСК Итог		272	530 297
ОКТ	С-П-М	25	15 955
	С-П-Б	5	3 602
ОКТ Итог		30	19 557
Всего		302	549 854

В 2011 году Общество на 100 процентов выполнило плановое задание по модернизационным работам.

Ценообразование на готовую продукцию Общества осуществляется следующим образом:

- для ОАО «РЖД» - по ценам, утвержденным на Комиссии по ценам ОАО «РЖД».
- для сторонних покупателей - по рыночным ценам, с учетом нормативной нормы рентабельности.

Таблица 7

Структура выручки Общества от услуг, оказанных сторонним заказчикам
за 2011 год (тыс. руб., без НДС)

Наименование контрагента	Выручка
ООО "Промтехподшипник -Саратов"	15335,500
ООО ПО "ВАГОНМАШ"	9442,400
УП "Белжелдорснаб"	4194,807
ООО "АЭРОЭКСПРЕСС"	3837,811
ООО "ПЕМРО"	2607,150
ООО "Транспортное машиностроение"	2350,994
Ярославский ЭРЗ	1579,860
ООО "ВК-ЭНЕРГО"	1036,860
Калининградская Ж.Д. -филиал РЖД"	1005,068
ООО "ТТС-Сибтранс"	771,536
ОАО "Милорем"	728,149
ООО "Ремтрансинвест"	707,100
ООО "РегионТранс СЗ"	642,000
ООО "ТрансМашСервис"	377,416
ОАО "Московский энергомеханический Завод"	337,760
ООО "НАНОТЕХ"	334,680
ООО "Каспекс"	330,294
ЗАО "Желдорфинанс"	247,000
ГУП "Московский метрополитен "Эскалаторная служба"	143,880
ЗАО "Спецремонт"	107,600
ООО "Пассажирские Перевозки"	91,826
Люблинский литейно-механический завод	91,656
ООО "Промсоюз"	86,000
ОАО "Метровагонмаш"	70,500
ООО "Красноярский ЭВРЗ"	44,520
ООО "РП ГОРН"	43,520
ООО "ТехноПромИнвест"	42,352
ООО "РемДепо"	32,200
ЗАО "ТМД Центр"	31,680
ОАО "Станкоагрегат"	21,080
ООО "СтройМеталлГрад"	15,000
ООО "Рустехснаб"	13,520
ООО "КомплектСнаб"	10,200
ООО "Буровые гидромашины - Центр"	6,890
ООО "ТВС-механика"	1,451
ООО "МС"Стандарт"	1,350
Фадеев А.С.	0,737
ИТОГО	46 753,601

Основные производственные фонды.

В настоящее время Общество испытывает трудности в поддержании в надлежащем состоянии имеющегося оборудования. Состав основного производственного оборудования Общества характеризуется как в высокой степени изношенный. Возрастной состав основного производственного оборудования представлен в таблице 8

Таблица 8.

Возрастной состав основного производственного оборудования

Наименование оборудования	Всего, шт.	В том числе по срокам службы							
		1-5 лет	% к парку	5-10 лет	% к парку	10-20 лет	% к парку	20-ти и более	% к парку
Металлорежущее	365	21	6%	75	21%	46	13%	223	61%
Кузнечнопрессовое	87	6	7%	17	20%	16	18%	48	55%
Подъемно-транспортное (краны мостовые, кран-балки)	300	7	2%	41	14%	34	11%	218	73%
Деревообрабатывающее	36	0		0		5	14%	31	86%
Прочее	1426	388	27%	660	46%	233	16%	145	10%

Как видно из вышеприведенной таблицы основная доля оборудования относится к возрастному составу свыше 20 лет.

Недостаточное выделение финансовых средств на обновление оборудования и его капитальный ремонт привело к снижению технологических возможностей оборудования, которое выражается, прежде всего, в потерях технологического времени за счет:

- вынужденного снижения технологических режимов из-за износа базовых узлов оборудования;
- увеличения числа проходов из-за понижения технологической точности;
- увеличения простоев на плановых и неплановых ремонтах оборудования.

Эти факторы вызвали возникновение в производственной цепочке узких мест, которые повышают себестоимость производства.

В таблице 9. приведены фактические объемы производства Общества за 2010 г. в сравнении с проектными производственными мощностями.

Таблица 9.

Загрузка производственных мощностей Общества за 2010 г.

Наименование работ	Единица измерения	Производственные мощности	объем производства	% загрузки
Ремонт электропоездов	секц.	480	334	69,6
Ремонт колесных пар	шт.	4530	1440	32%

В настоящее время проектные производственные мощности ОАО «Московский ЛРЗ» по ремонту электропоездов составляют 480 секций в год. Также, производственные мощности позволяют проводить ремонт колесных пар электропоездов в количестве 4 530 единицы. Как видно из приведенной таблицы, загрузка проектных производственных мощностей по ремонту ЭПС по факту 2011 г. составила 70 %, тогда как в 2010 году этот показатель равнялся 64 %.

Достижение безубыточного уровня производства по капитальным ремонтам возможно как минимум при 75-ти % их загрузке.

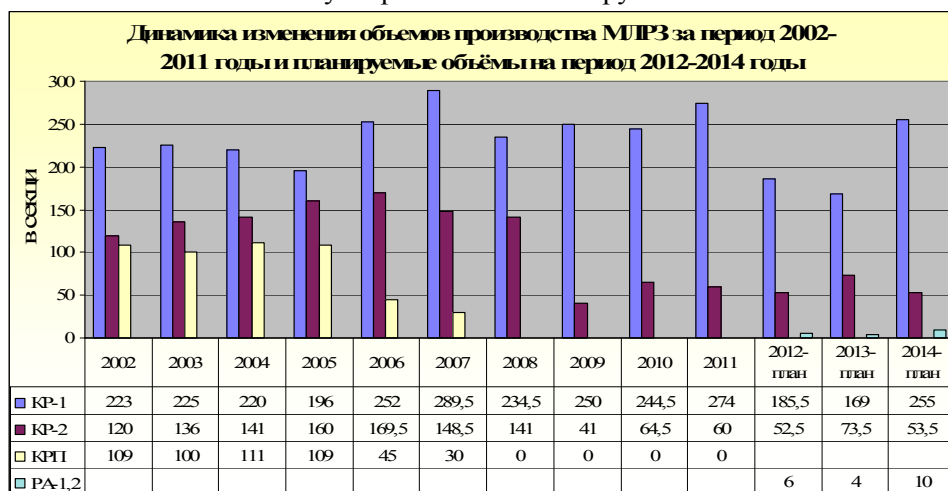


Рис. 3

Из анализа данных по динамике изменения объемов и структуры производства в 2002 – 2011 гг. (рис.3) видно, что за этот период был прекращен ремонт ЭПС в объеме КРП и существенно снизилась доля ремонтов в объеме КР2 в общей структуре производства. Что наряду с общим снижением объема ремонта отрицательно отразилось на финансово-экономическом положении Общества.

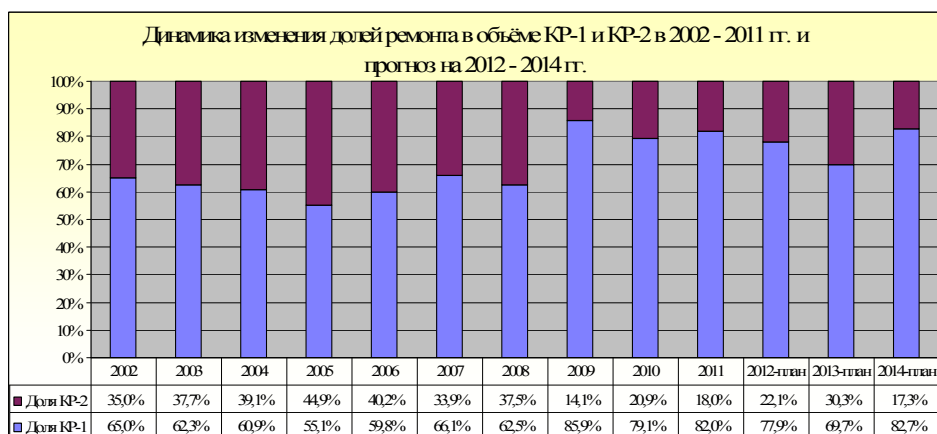


Рис.4

В посткризисный период 2009-2010 годов (рис.4) доля ремонтов в объёме КР-2 снизилась в два раза по сравнению с периодом 2002 – 2008 годов и составила менее 20 % в структуре ремонта ЭПС.

Пропорционально количественному уменьшению доли ремонтов в объёме КР-2 изменилась и структура выручки Общества от ремонтов ЭПС.

Раздел 5. Основные показатели бухгалтерской и финансовой отчетности Общества

Все расчеты, необходимые для подготовки отчета по финансово-экономической деятельности Общества за 2011 г., в рамках подготовки настоящего отчета, были выполнены на основании актуальных на дату подготовки настоящего отчета данных о структуре, деятельности и финансовых результатах Общества.

5.1. Основные положения учетной политики

Бухгалтерская отчетность Общества подготовлена на основе Учетной политики Общества, сформированной в соответствии с требованиями Федерального закона от 21.11.1996 № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» и иных нормативных правовых актов, регламентирующих порядок ведения бухгалтерского учета и составления бухгалтерской отчетности.

- Бухгалтерская отчетность Общества составлена исходя из норм действующего законодательства, а именно: Федерального закона от 21.11.1996 № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете», Положения по бухгалтерскому учету «Учетная политика организации» ПБУ 1/2008 (утверждено приказом Минфина России от 06.10.1008 № 106н), Положения по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организации» ПБУ 4/99, (утверждено приказом Минфина России от 06.07.1999 № 43н), приказа Минфина России от 02.07.10 № 66н «О формах бухгалтерской отчетности организаций», иных нормативных документов в области бухгалтерского учета, а также налогового законодательства Российской Федерации.
- Активов и обязательств в иностранных валютах Общество не имеет.
- В отчетности активы и обязательства отнесены к краткосрочным, если срок обращения их не превышает 12 месяцев со дня после отчетной даты.
- В составе основных средств отражены, здания, машины, оборудование, транспортные средства и другие соответствующие объекты со сроком службы более 12 месяцев. Объекты основных средств приняты к учету по фактическим затратам на приобретение и сооружение. В отчетности основные средства показаны по первоначальной стоимости за минусом амортизации, накопленной за все время эксплуатации. По объектам основных средств, принятым к бухгалтерскому учету, амортизация начисляется в соответствии с постановлением Правительства РФ от 01.01.2002 № 1 «О классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы».

- Материально-производственные запасы оценены в сумме фактических затрат на приобретение. Оценка материально-производственных запасов при отпуске их в производство и ином выбытии осуществлялась по средней себестоимости методом взвешенной оценки.
- Незавершенное производство оценивается по прямым и косвенным статьям затрат.
- Доходы принимаются к бухгалтерскому учету в денежном выражении в сумме, равной величине поступления денежных средств и иного имущества и величине дебиторской задолженности по договору, - методом начисления.
- Расходами по обычным видам деятельности являются расходы, связанные с оказанием услуг, выполнением работ, изготовлением и продажей продукции, приобретением и продажей товаров.
- Общество признает обязательствами задолженность, которая является следствием определенных действий или бездействий по отношению к другому лицу (кредитору) и связана с требованием передать денежные средства, имущество, выполнить работы или услуги, совершить иные действия в пользу этого лица (кредитора), возникающие в силу договора, закона или другой правовой нормы, а также обычаев делового оборота.
- Общество признает дебиторской задолженностью задолженность, которая является следствием определенных действий или бездействия другого лица (дебитора) по отношению к Обществу и связана с требованием Общества получить денежные средства, имущество, принять работы или услуги, совершить иные действия в свою пользу, возникающие в силу договора. Закона или другой правовой нормы, а также обычаев делового оборота.
- Собственный капитал Общества состоит из:
 - a) Уставного капитала
 - b) Резервного капитала
 - c) Добавочного капитала
 - d) Чистой (нераспределенной) прибыли.

Задачей Общества в текущем году являлась стабилизация финансового состояния за счёт увеличения объёмов реализации продукции и реализации Программы мероприятий, направленных на повышение финансовой устойчивости Общества. По итогам года Обществу удалось стабилизировать финансовое состояние и закончить год с положительным результатом.

Таблица 10.

Основные показатели деятельности Общества на 2011 г

В тыс. руб.

№ п/п	Показатель	факт 2010	план 2011	факт 2011	Отклонение от плана	
					млн. руб	%
1.	Доходы	1306,2	1826,0	1 857,3	31,3	102%
2.	Расходы	984,8	1493,1	1 590,7	97,6	107%
3.	Валовая прибыль	321,4	332,9	266,6	-66,4	80%
4.	Управленческие расходы	329,4	331,2	274,4	-56,8	83%
5.	Прибыль от продаж	-7,9	1,7	-7,8	-9,5	-463%
6.	Результат от прочих доходов и расходов	33,0	22,7	15,0	-7,7	66%
6.1.	Прочие доходы	84,7	47,0	136,6	89,6	291%
6.2.	Прочие расходы	51,7	24,3	121,6	97,3	500%
7.	Прибыль до налогообложения	10,9	24,0	7,2	-16,8	30%
8.	Налог на прибыль (в т.ч. отложенные налоговые активы и обязательства)	9,5	5,0	4,8	-0,2	96%
9.	Чистая прибыль	1,4	19,0	2,4	-16,6	12%
10.	EBITDA	113,2	120,7	95,2	-25,5	79%
10.1	Прибыль до налогообложения	10,9	23,7	7,2	-16,6	30%
10.2	Проценты к уплате	14,1	15,0	16,7	1,7	111%
10.3	Амортизация	88,2	82,0	71,3	-10,7	87%
11	Капитальные вложения	2,7	24,0	12,1	-11,9	50%
12	Кредитный портфель (сальдо на конец периода)	91,1	19,0	78,8	59,8	414%

Бюджет Общества был рассчитан на основании действующих цен на 2011 год и Корпоративного заказа ОАО «РЖД» на 2011 г. в количестве 359 секций.

На исполнение бюджета и поступление выручки существенное влияние оказали следующие факторы:

- Корректировка Корпоративного заказа ОАО «РЖД» на основании Распоряжения ОАО «РЖД» от 04.08.2011 г. № 1720р в сторону снижения капитальных ремонтов ЭПС до 334 электросекций;
- Индексация цен на капитальный ремонт электросекций, введенная с 1 октября 2011 года.

Суммарная выручка от реализации продукции составила 1 857 млн. руб. что выше плана на 32 млн. руб. или 1,7 %.

Снижение по выручке сложилось по следующим позициям:

- ремонт электросекций – на 91,9 млн. руб. или 7,8 %, что обусловлено корректировкой Корпоративного заказа ОАО «РЖД» в сторону снижения объемов капитальных ремонтов на 9,3 %;
- ремонт линейного оборудования - на 7 млн. руб. или на 5,3 % в связи со снижением объема капитального ремонта ЭПС и пересмотром программы ремонта.

В целом недовыполнение плана по выручке от реализации для ОАО «РЖД» составило 34,7 млн. руб. или - 2 %.

Превышение плана по выручке сложилось по следующим позициям:

- модернизационные работы - на 64 млн. руб. или 13,2 %. Увеличение обусловлено пересмотром программы ремонтов для нужд ОАО «РЖД», выполнением работ по модернизации и переоборудованию подвижного состава для ООО «Аэроэкспресс»;
- изготовление запасных частей для нужд сторонних организаций – на 66,3 млн. руб. или в 3,8 раза. В целях компенсации выпадающей выручки из-за корректировки корпоративного заказа ОАО «РЖД» Обществом была усилена работа по привлечению дополнительных объемов ремонта для нужд сторонних заказчиков.

Суммарные расходы на производство и реализацию за 2011 год составили 1 865 млн. руб. что выше плана на 40,5 млн. руб. или 2 %. В целом, рост расходов в процентном отношении соответствует росту выручки (2%).

Убыток от продаж по факту 2011 года составил 7,7 млн. руб.

Результат от прочих доходов и расходов по факту 2011 года – положительный и равен 15 млн. руб.

Прибыль до налогообложения составил 7,2 млн. руб

Чистая прибыль за 2011 год составила 2,4 млн. руб.

Фактическая **EBITDA** составила 95,2 млн. руб.,

Расходы по обычным видам деятельности составили 1590,7 млн. руб., что на 97,9 млн. руб. или 7% выше плановых.

Превышение затрат получено, в основном, по статьям расхода материалов. Что связано с увеличением производственной программы по модернизации электросекций, в том числе поезда трёхвагонной составности для инспекторских поездов руководящего состава ОАО «РЖД» и по выпуску продукции для сторонних потребителей. Изменения в производственной программе повлекли за собой соответствующие изменения в структуре расходов в сторону увеличения доли материальных затрат (на 204,9 млн. руб. или 39%., к плану) при

уменьшении затрат на заработную плату (на 51,2 млн. руб. или на 11% к плану).

Прочие материальные затраты составили 41,8 млн. руб. и включают:

• водоснабжение	16,8
• ремонт и эксплуатация оборудования	11,6
• Прочие материалы (ЦЗЛ, ОНК, инвентарь, до 40 тыс. руб. озеленение, охрана)	4,7
• ремонт и эксплуатация автотранспорта	2,3
• Спецодежда и СИЗ	2,2
• Спецпитание (молоко и сок)	1,9
• Хозяйственные материалы (канцтовары	0,9
• ремонт и эксплуатация зданий и сооружений	0,7
• Инструмент: покупка, ремонт, изготовление	0,6
• Транспортные услуги (автоуслуги, ж.д. тариф)	0,2

Затраты на работы и услуги промышленного характера, выполняемые сторонними организациями составили 90 млн. руб., что меньше плана на 29 млн. руб. или 24%. Уменьшение затрат так же связано с изменением производственной программы (снятия с плана 25 секций).

Уменьшение затрат за счет выполнения программы по снижению себестоимости прошло по энергоресурсам. По топливу (газу) на 3,1 млн. руб., или на 12%, по электроэнергии на 11,8 млн. руб. или на 27%.

Прочие производственные расходы составили 88,8 млн. руб., что больше плана на 12,6 млн. руб. или на 16% и включают:

• Уборка помещений, вывоз и утилизация отходов, дератизация и пр. промышленных помещений, Экология	14,6
• Аренда ОС	42,8
• Разработка технической документации	8,1
• Ремонт зданий и сооружений	5,6
• Услуги по ремонту оборудования и автотранспортных средств	5,1
• Охрана труда и производственная санитария (мероприятия, плакаты, пособия, инструкции, медкомиссии, аттестация рабочих мест)	2,5
• Поверка приборов. Испытания оборудования.	1,9
• Повышение квалификации, подготовка кадров, обучение производственного персонала	1,6
• Экспертиза, производство испытаний, опытов (ЦЗЛ)	1,5
• Лицензирование, сертификаты, экспертиза, инспекционные проверки	1,5
• Транспортные услуги (в т.ч. Аренда локомотива)	1,2
• Прочие	1,1
• Услуги промышленного характера прочих лиц (25, 26)	0,8
• Расходы на содержание и эксплуатацию оборудования	0,4
• социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний	0,1

Превышение прочих производственных расходов прошло за счет увеличения расходов:

- по ремонту сооружений -4,7млн. руб. ремонт железнодорожных переводов по устранению замечаний проверки органами государственного контроля (надзора) юридического лица акт № ВС-39.06.6 от 7 июня 2011 года,

- по ремонту оборудования на - 1,8 млн. руб. и автотранспортных средств - 0,103 млн. руб. (внеплановые ремонты).

- В отчетном периоде прошли разовые работы по разработке технической документации: энергетического паспорта -5 млн. руб.; документации проекта переоборудования мотрисы - 2,4 млн. руб.

Кроме того, при хроническом отсутствии оборотных средств и большой кредиторской задолженности упускается возможность совершать сделки по более выгодным ценам, что так же приводит к превышению фактических затрат над плановыми.

Амортизационные отчисления составили в сумме 71,3 млн. руб. при плане 82 млн. руб. По обычным видам деятельности прошло 45,9 млн. руб., по управленческим затратам (АУР) прошло 19,5 млн. руб.

Управленческие расходы составили 274,4 млн. руб., что на 57,1 млн. руб. (или на 17%) ниже плана. Уменьшение управленческих расходов произошло по статьям «амортизация» на 16,5 млн. руб. «затраты на оплату труда управленческого персонала» на 54,8 млн. руб., «отчисления на социальные нужды» на 29,9 млн. руб. По статье «затраты на оплату труда управленческого персонала» экономия связана с отличиями в методологии формирования плановых данных и сбора фактических данных в системе «1С УПП». По статье «отчисления на социальные нужды» экономия связана с уменьшением страхового тарифа на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний с 4.1 до 2.46% («Уведомление о размере страховых взносов на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» по приказу Филиала №38 Государственного учреждения – Московского регионального отделения Фонда социального страхования №146 от 08.06.2011. Итого по управленческим затратам отражено

▪ зарплата	123,172
▪ ЕСН	33,835
▪ налог на имущество	26,781

▪ Услуги охраны, в т. ч. пожарной , ГО и ЧС	20,613
▪ амортизация	19,468
▪ Содержание, ремонт и обслуживанию зданий, сооружений	11,007
▪ Программное обеспечение и сопровождение ПО	8,779
▪ 2.4.3. НППФ (25, 26)	5,399
▪ Аренда ОС	3,489
▪ Канц. товары, бумага, бланки, печатная продукция	3,395
▪ Услуги связи: телефон, почта, Интернет, электронная почта, содержание хостинга	2,342
▪ Вывоз ТБО, Уборка помещений	2,290
▪ Информационно-консультационные услуги, в т. ч. аудит, юридические	2,031
▪ Материалы для ремонта и эксплуатации зданий и сооружений (ОХР)	1,557
▪ Оценка имущества, лицензирование, экспертиза, страхование имущества	1,449
▪ Материалы по ремонту и обслуживанию оборудования и приборов (25. 26)	1,415
▪ 2.7.15.1. Повышение квалификации, подготовка кадров, обучение (ОХР)	1,339
▪ хозяйственные материалы	1,256
▪ 2.7.13. Командир, расходы: билеты, оплата гостин. услуг и пр. (в т. ч. служ. разъезды) (20, 25,26)	0,833
▪ 2.7.04. Медицинские осмотры (25,26)	0,818
▪ Содержание, ремонт и обслуживание оборудования и приборов (25. 26)	0,708
▪ Спецдежда, в т. ч. СИЗ, молоко, сок	0,475
▪ Прочие хозяйственные услуги административного характера:	1,936
▪ Представительские	0,174
▪ медикаменты, аптечки	0,000
▪ ТО автотранспорта, госпошлина на ТО	0,313
▪ подписка на литературу	0,076
▪ расходы по подбору персонала, в т.ч. размещение информации на сайтах	0,206
▪ изготовление пропусков на въезд	0,004
▪ ДжетКом-сервисное обслуживание офисной техники	0,060
▪ аттестация объектов информации	0,145
▪ Клининг. Столовая	0,001
▪ транспортные расходы	0,047
▪ Услуги сторонних лиц	0,912

Убыток от продаж по факту 2011 года составил 7,7 млн. руб. что ниже планового значения на 8,8 млн. руб.

Прочие расходы.

Прочие доходы составили 136,6 млн. руб., что на 191% , или на 89,6 млн. руб. больше плана в т. ч.

-доходы от аренды имущества – операционная аренда	47,4	млн. руб.
-прибыли прошлых лет	9,8	млн. руб.
-налоги, выявленные в результате сверок с ИФНС	5,2	млн. руб.
-восстановление резервов (по условным фактам ХД и сомнительных долгов)	3,5	
-восстановление стоимости МЦ	2,9	
-штрафы, пени, неустойки по хоз. Договорам	1,3	млн. руб.
-оприходование МЦ (в т.ч. лом)	5,0	
-доходы от реализации ТМЦ	3,3	млн. руб.
-прочие (в т.ч. доходы, связанные с возмещением стоимости обучения)	2,9	млн. руб.
-доходы от списания ОС	6,8	млн. руб.

По итогам 2011 года у Общества сложился перерасход прочих расходов относительно плана в пять раз. Превышение сложилось по двум основным факторам:

- различная методика планирования расходов и отражения отчетных данных по расходам на счете 91.02 в связи с внедрением системы «1С-УПП»;
- внеплановые расходы, учтенные в качестве расходов прошлых периодов.

1. Различная методика составления плана расходов и отражения фактических расходов.

Основной причиной разницы между фактическими данными и плановыми показателями является несоответствие отражения в бухгалтерском и финансовом учете предприятия нижеприведенных статей расходов в результате чего часть затрат, планируемых в составе себестоимости по факту нашла отражение в составе прочих расходов (таблица 11), что, соответственно, повлияло на прибыль от продаж:

Таблица 11.

Статья плана Бюджет затрат	Статья факта МБ	Наименование статьи расходов	Факт, млн. руб.
3.1.20.0.1.3	4.6.05.4.22	билеты до работы	16,6
3.1.20.0.1.3	4.6.05.4.22	компенсации при расторжении трудовых договоров и прочие выплаты	12,9
ИТОГО			29,5
3.1.20.0.6	4.6.05.4.15	водоснабжение	5,1
3.1.20.0.4	4.6.05.4.15	топливо, газоснабжение	
3.1.20.0.5	4.6.05.4.15	электроэнергия	
ИТОГО			5,1
ВСЕГО			34,6

2. Внеплановые расходы, учтенные в отчетном периоде в качестве расходов прошлых периодов, составляют 22,7 млн. руб.

В таблице 12 представлена расшифровка прочих расходов, счет 91.

Таблица 12.

Расшифровка прочих расходов Общества за 2011 г.

ПРОЧИЕ РАСХОДЫ 91сч.	121,62
Расходы на расчетно-кассовое обслуживание	2,02
Штрафы, пени, неустойки, в т.ч. за нарушение условий хозяйственных договоров	3,36
Расходы по коммунальным услугам для сторонних потребителей, убытки обслуживающих хозяйств	5,51
Расходы по Кол.договору в том числе	55,67
- Расходы, связанные с отчислением средств профсоюзным организациям на цели, согл. кол.договора	5,10
Возмещение расходов по ж/д билетам	16,62
- мат. помощь	9,47
- выплаты к юбилейным датам и выходу на пенсию	7,09
- компенсации при увольнении и прочие	12,89
- Выплаты неработающим пенсионерам по кол.договору	1,07
- Средства, перечисляемые в благотворительный фонд "ПОЧЕТ"	3,43
Возмещение расходов на обучение, стипендии	0,44
Средства, перечисляемые в НПФ "Благосостояние"	0,30
Выплаты работникам за счет собственных средств	1,25
медицинские услуги	0,53

% по кредитам/займам (к уплате)	16,68
Расходы связанные с выбытием, ликвидацией ОС	0,19
Расходы прошлых лет, выявленные в отчетном году	22,66
Прочие внереализационные расходы	2,22
списание материалов	2,71
Сверхлимитный сброс сточных вод	0,79
Оплата услуг соисполнителей	1,10
Расходы по реализации ТМЦ	1,59
Расходы, связанные с благотворительностью	0,40
Резерв по сомнительным долгам	4,20

5.2. Анализ расходов на производство и реализацию продукции.

Общая величина расходов на производство и реализацию продукции в 2011 году составила 1 865 млн. руб., что на 40,6 млн. руб. выше планового значения (1 824,4 млн. руб., или 102%). С другой стороны, объем производства по факту 2011 года составила 1 857,3 млн. руб., или 102% к плану производства (1 825,6 млн. руб.). Таким образом темп роста расходов соответствует темпу роста объема производства.

В таблице 13 и на рис. 5 приведены анализ выполнения Обществом плана расходам и динамика их изменения в сравнении с фактом 2010 г. в разрезе видов расходов.

Таблица 13

Структура расходов по видам (млн. руб.)

Вид расходов	План 2011	Факт 2011	Отклонение		Факт 2010	Отклонение		Изменение в структуре	
			План-факт 2011			Факт 2011-2010			
			абс.	%		абс.	%	2010	2011
Накладные	802,1	770,3	-31,8	96%	608,6	161,7	127%	46%	41%
Прямые	1 022,2	1 094,7	72,5	107%	705,6	389,1	155%	54%	59%
ВСЕГО расходов на производство и реализацию	1 824,4	1 865,0	40,7	102%	1 314,2	550,8	142%	100.0%	100.0%
Сумма реализации	1 825,6	1 857,3	31,7	102%	1 306,2				
% затрат к сумме реализации	99,9%	100,4%			100,6%				

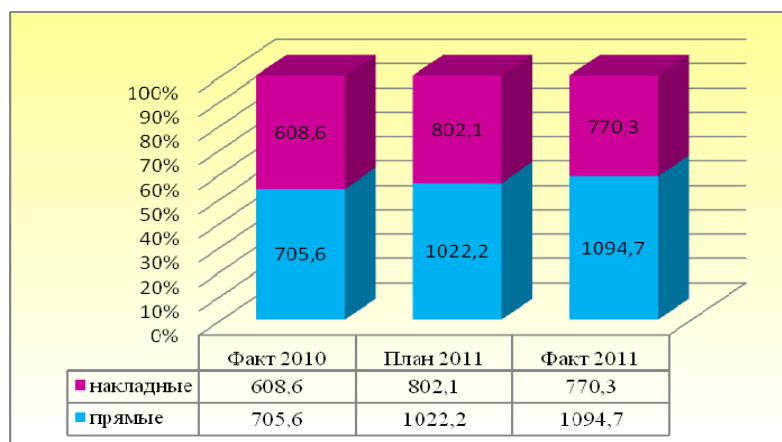


Рис.5

Доля накладных расходов в общей структуре расходов уменьшилась с 49% за 2010 год до 42% за 2011 год при плановом проценте 46%.

Таблица 14

Структура накладных расходов по видам (млн. руб.)

Вид расходов	План 2011	Факт 2011	Отклонение		Факт 2010	Отклонение		Изменение в структуре	
			План-факт 2011			Факт 2011-2010			
			абс.	%					абс.
Содержание и эксплуатация оборудования	161,9	144,3	-18	89%	131,9	12	109%	22%	19%
Общехозяйственные	423,5	418,4	-5	99%	332,6	86	126%	55%	54%
Цеховые	216,7	207,6	-9	96%	144,1	63	144%	24%	27%
Всего	802,1	770,3	-32	96%	608,6	162	127%	100%	100%

В таблице 14 и на рис. 6 представлена структура и динамика изменения накладных расходов по видам в сравнении с фактом 2010.

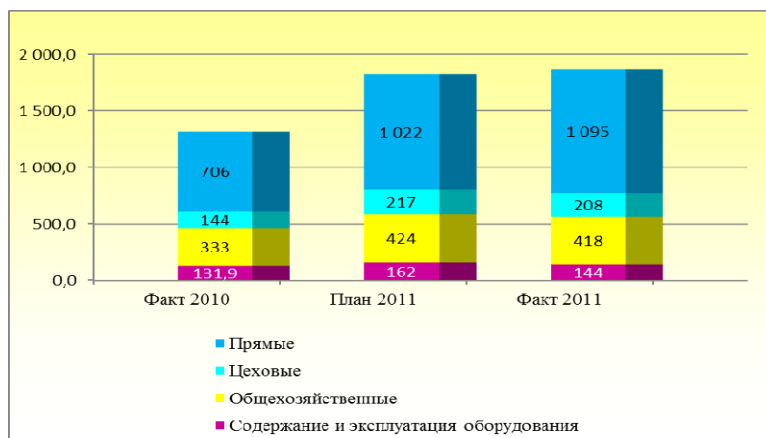


Рис 6.

В таблице 15 и на рис. 7 представлена структура затрат по элементам и динамика их изменения в сравнении с фактом 2010.

Таблица 15.

Структура расходов по элементам (млн. руб.)

Вид затрат по элементам	План 2011	Факт 2011	Отклонение		Факт 2010	Отклонение	
			План-факт 2011			Факт 2011-2010	
			абс.	%			абс.
Затраты на оплату труда	624,3	518,4	83,0%	-105,9	524,7	98,8%	-6,3
Отчисления на социальные нужды	210,5	179,6	85,3%	-30,9	116,3	154,4%	63,3
Материальные затраты	637,7	819,1	128,5%	181,4	387,1	211,6%	432,0
Прочие производственные расходы	249,3	276,7	111,0%	27,4	197,9	139,8%	78,8
Амортизационные отчисления	82,0	71,3	87,0%	-10,7	88,2	80,9%	-16,8
Себестоимость всего	1803,7	1865,1	103,4%	61,3	1314,2	141,9%	550,9

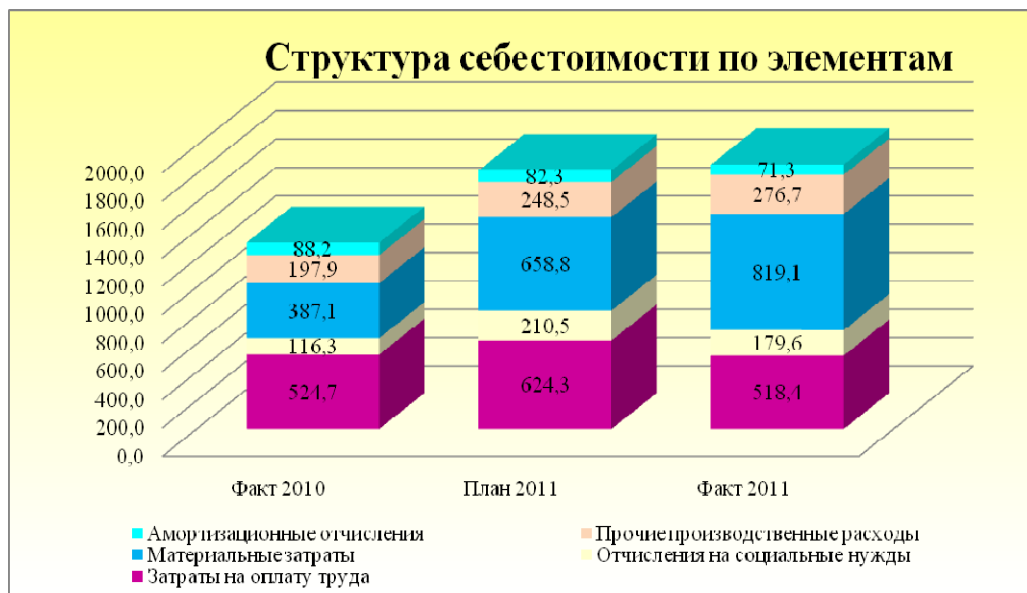


Рис. 7.

Таблица 16.

Анализ затрат Общества на ремонт оборудования и изготовление инструмента в 2010 – 2011 годах (руб. без НДС).

Наименование статьи	Факт 2010 г.	План 2011 г.	Факт 2011 г.	Факт 2011 г./ План 2011 г.	факт 2011/факт 2010 г.
Ремонт оборуд-ния и трансп. средств, в т.ч.:	27 537	36 229	38 378	2 149	10 841
Текущий ремонт обор-ния и тран-ных средств	26 460	33 068	37 185	4 117	10 725
Кап.рем.оборудования и транспортных средств	1 077	3 161	1 193	-1 968	116
Ремонти изготовление инструмента,вт.ч.:	3 609	8 777	8 348	-429	4 739
Покупной инструмент	1 202	5 236	5 304	68	4 102
Ремонт инструмента	1 187	2 410	2 507	97	1 320
Изготовление инструментов	1 220	1 131	537	-594	-683

Постоянное недофинансирование по указанным статьям расходов порождает риски:

- Увеличения затрат на приобретение и ремонт оборудования;
- Снижения производительности оборудования из-за высокого износа и увеличения времени его ремонта.

Таблица 17

Структура накладных расходов текущего периода Общества по статьям за 2011 год

Наименование статьи	План	Факт	отклонение	
	Всего	Всего	Тыс. руб.	%
Расходы на содержание и эксплуатацию оборудования				
Эксплуатация оборудования	69 399	61 697	-7 700	89%
Ремонт оборудования и трансп. средств	36 229	38 378	2 149	106%
Внутризаводские перемещения грузов	15 929	15 040	-889	94%
Амортизация оборудования и транспортных средств	25 229	21 285	-3 944	84%
Ремонт и изготовление инструмента	8 777	8 348	-429	95%
Прочие расходы	1 460	1502	42	103%
Всего расходы на содержание и эксплуатацию оборудования	157 023	146 252	-10 771	93%
Цеховые накладные расходы				
Содержание персонала цеха (кроме раб.)	71 329	73 194	1 865	103%
Содержание персонала неуправленческого характера	35 092	34 757	-335	99%
Содержание зданий, сооружений и инвентаря	63 627	59 940	-3 687	94%
Ремонт зданий, сооружений	8 810	3 632	-5 178	41%
Амортизация зданий и сооружений	33 567	30 049	-3 518	90%
Рационализация и изобретательство	361		-361	
Охрана труда	7 247	5 317	-1 930	73%
Прочие расходы	712	3 476	2 764	488%

Наименование статьи	План	Факт	отклонение	
	Всего	Всего	Тыс. руб.	%
Всего цеховые накладные расходы	220 745	210 365	-10 380	95 %
ВСЕГО общепроизводственных расходов	377 768	356 617	-21 151	94%
Общехозяйственные расходы				
Содержание работников АУП	124 593	126 644	2 051	102%
Командировочные расходы	960	833	-127	87%
Содержание пожарной и сторожевой охраны	27 363	26 572	-791	97%
Прочие административно-управленческие расходы	11 032	14 184	3 152	129%
Содержание прочего общезаводского персонала	48 302	44 910	-3 392	93%
Амортизация ОФ	23 506	19 968	-3 538	85%
Содержание и ремонт ОФ общезаводского назначения	94 173	80 814	-13 359	86%
Производство испытаний, опытов	1 238	1 416	178	114%
Охрана труда	4 562	5 632	1 070	123%
Подготовка кадров	2 670	2 971	301	111%
Прочие общехозяйственные расходы	102 889	73 287	-29 602	71%
Налоги	28 620	26 869	-1 751	94%
Всего общехозяйственные расходы	469 908	424 100	-45 808	90%
ИТОГО НАКЛАДНЫХ РАСХОДОВ	847 676	780 717	-66 959	92%

5.3. Анализ движения денежных средств Общества за отчетный период.

В таблице 18 представлен укрупненный отчет об исполнении бюджета движения денежных средств Общества за 2011 г.

Таблица 18.

Исполнение бюджета движения денежных средств Общества за 2011 г. (млн. руб.)

№ пп	Наименование показателя	план	факт	отклонение	
				млн. руб.	%
1	ОСТАТОК ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ НА НАЧАЛО ПЕРИОДА	16,4	37,6	-49,5	43,17%
2	ПОТОК ПО ТЕКУЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	87,1	2433,0	290,0	113,53%
2.1	Поступления по текущей деятельности	2143,0	2433,0	290,0	113,53%
2.1.1	поступление выручки	2143,0	2395,4	339,5	116,51%
2.2	Выплаты по текущей деятельности	2055,9	443,5	-151,8	74,50%
2.2.1	выплаты по оплате труда по прочим видам деятельности	595,3	219,3	-18,5	92,22%
2.2.2	выплаты отчислений на социальные нужды по прочим видам деятельности	237,8	1031,9	209,5	125,47%
2.2.3	выплаты поставщикам материалов по прочим видам деятельности	822,4	700,7	300,3	175,00%
2.2.4	выплаты по прочим ресурсам	400,4	-7,2	16,8	30,00%
3	ПОТОК ПО ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	-24,0	0,0	0,0	
3.1	Поступления по инвестиционной деятельности	0,0	7,2	-16,8	30,00%
3.2	Выплаты по инвестиционной деятельности	24,0	-11,3	63,7	15,07%
4	ПОТОК ПО ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	-75,0	1143,7	993,7	762,47%
4.1	Поступления по финансовой деятельности	150,0	142,5	-7,5	95,00%
4.1.1	поступления кредитов и займов	150,0	1001,2	1001,2	
4.1.5	поступление средств от др. фин.инструментов	0,0	1155,0	930,0	513,33%
4.2	Выплаты по финансовой деятельности	225,0	153,8	-71,2	68,36%
4.2.1	погашение кредитов и займов	225,0	1001,2	1001,2	
4.2.6	направлено на др. финансовые инструменты	0,0	3576,7	1283,7	155,98%
5	СВОБОДНЫЙ ДЕНЕЖНЫЙ ПОТОК	63,1	3557,6	1252,7	154,35%
6	Изменение ликвидности за период	0,0	19,1	31,0	-160,50%
7	ОСТАТОК СРЕДСТВ НА КОНЕЦ ПЕРИОДА	4,5	0,0	0,0	

Остаток денежных средств на начало периода составил 3,4 млн. руб.

Поступления по текущей деятельности составили 2 320,5 млн. руб., что выше плана на 177,5 млн. руб. или 8 %. Указанное отклонение произошло за счет изменения в производственной программе.

Платежи по текущей деятельности за 2011 г. составили 2 280,1 млн. руб. что выше плана на 224,2 млн. руб. или 11 %.

Сальдо (поток) по текущей деятельности составило 40,4 млн. руб.

Поступления по инвестиционной деятельности в 2011 году не было.

Платежи по инвестиционной деятельности составили 9,9 млн. руб., указанные платежи и в условиях острого дефицита денежных средств осуществлялись только в случае крайней необходимости.

Сальдо (поток) по инвестиционной деятельности составило -9,9 млн. руб.

Поступления по финансовой деятельности составили 1080,2 млн. руб.

Платежи по финансовой деятельности составили 1091,5 млн. руб.

В целях пополнения оборотных средств для возможности расчётов с кредиторами в 2009 году Обществом был получен кредит на сумму 90 млн. руб., срок погашения которого 01.03.2012. Для пополнения оборотных средств в феврале 2011 года был взят кредит на 60 млн. руб. с окончательным расчётом до 01.03.2012. Таким образом, в 1 квартале 2012 года должен состояться окончательный расчет по двум кредитным линиям. В целях снижения финансовой нагрузки в первом квартале 2012 года в декабре 2011 года на переговорах с ОАО «ТрансКредитБанк» была достигнута договорённость о реструктуризации расчётов по кредитам на сумму остатка общего долга на 01.12.2011 в размере 82,5 млн. руб. (утверждено Советом директоров Общества, Протокол заседания от 26.12.2011г. №16/2011). По условиям соглашения Общество в декабре 2011 года выплатило сумму в 82,5 млн. руб. в счет погашения двух кредитных линий (на 90 млн. руб. № K2600/09-0045ЛЗ/Д000 от 19.03.09 и на 60 млн. руб. № K26200/11-0036КС/Д000 от 02.02.11) и получило денежных средств в размере 82,5 млн. руб. по новой кредитной линии № K2600/11-08/32ЛВ/Д00 от 08.12.11 со сроком окончательного расчета до 31.12.12. В декабре 2011 прошел платеж в счет погашения основного долга на сумму 3,75 млн. руб. Схема возврата заемных средств представлена в таблице 19. В итоге остаток задолженности Общества по кредиту на начало 2012 года составил 78,8 млн. руб.

Таблица 19.

Схема возврата заемных средств.

Период	Кредит 90 000 тыс. руб. от 19.03.2009		Кредит 60 тыс. руб. от 02.02.2011		Кредит 82 500 тыс. руб. от 08.12.2011		Овердрафт	
	Погашение основного долга	выплата %	Погашение основного долга	выплата %	Погашение основного долга	выплата %	Сумма	выплата %
январь		1 070					63 424	
февраль		1 070					19 796	227
март	7 500	967		556			29 902	44
апрель	7 500	1 070		662			33 128	38
май	7 500	949		641			98 443	115
июнь	7 500	889		662			102 493	136
июль	7 500	777		641			119 002	121
август	7 500	708		662			129 500	220
сентябрь	7 500	624		662			130 734	171
октябрь	7 500	444		592			113 217	205
ноябрь	7 500	382		612			108 321	115
декабрь	22 500	348	60 000	846	3 750	467	53 195	9
ИТОГО	90 000	8 227	60 000	6 537	3 750	467	1 001 156	1 402

Сальдо (поток) по финансовой деятельности составил – 11,3 млн. руб.

Остаток средств на конец периода составил 22,6 млн. руб.

Чистый денежный поток Общества в 2011 году составил 30,5 млн. руб.

5.4. Анализ структуры бухгалтерского баланса Общества.

Бухгалтерский баланс Общества за 2011 год (млн. руб.).

АКТИВ	План	Факт	ПАССИВ	План	Факт
I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ		
Нематериальные активы	0,2	0,1	Уставный капитал	947,0	946,6
Основные средства	1428,0	1189,8	Переоценка внеоборотных активов	606,0	606,0
Незавершенное строительство		1,3	Резервный капитал	1,0	1,5
Доходные вложения в материальные ценности			Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	-221,0	-370,5
Финансовые вложения			ИТОГО по разделу III	1333,0	1183,6
Отложенные налоговые активы	22,0	31,3	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
ИТОГО по разделу I	1451,0	1222,5	Долгосрочные кредиты и займы		
II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ			Отложенные налоговые обязательства	7,6	7,4
Запасы, в т.ч.:	362,0	436,9	ИТОГО по разделу IV	7,6	7,4
НДС по приобретенным ценностям	3,0	3,8	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА		
Дебиторская задолженность	243,0	270,5	Заемные средства	91,0	78,8
Финансовые вложения			Кредиторская задолженность	628,0	665,6
Денежные средства	3,0	22,6	Доходы будущих периодов		
Прочие оборотные активы		1,4	Резервы предстоящих расходов	3,0	22,4
ИТОГО по разделу II	611,0	735,2	ИТОГО по разделу V	722,0	766,7
БАЛАНС	2062,0	1957,7	БАЛАНС	2062,0	1957,7

Валюта баланса на 01.01.10г. составила 1 957,7 млн. руб. Относительно начала периода произошло уменьшение валюты баланса на 104,3 млн. руб. (3%).

Структура активов баланса на 31.12.11 г.:



Рис.8.

1. Внеоборотные активы составили 1 222,5 млн. руб. или 62 % от валюты баланса, что на 7% ниже аналогичного показателя на начало периода. На основные средства приходится 97 % внеоборотных активов.

2. Оборотные активы составили 735,2 млн. руб. или 37% от валюты баланса, в том числе:

- запасы 436,9 млн. руб. или 59 % от оборотных активов. За отчётный период доля запасов в оборотных активах не изменилась.
- налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям 3 млн. руб. (снижение на 70%).
- дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты составляет 270,5 млн. руб. или 37 % от оборотных активов. Рост дебиторской задолженности за 2011 год составил 27,5 млн. руб. или 3 %.
- денежные средства на расчетных счетах и кассе на конец периода составили 22,6 млн. руб. или 3 % от оборотных активов. На начало года сумма денежных средств составляла 3,2 млн. руб. Увеличение остатка денежных средств по отношению к началу года составило 19,6 млн. руб. за счет поступления денег по новой кредитной линии.

Структура пассивов баланса на 31.12.11 г.:



Рис. 9.

1. Капитал и резервы составили 1 1183,6 млн. руб. или 61 % от валюты баланса. За отчётный период доля капитала и резервов в структуре пассивов увеличилась на 3 %.

Основная доля капитала и резервов приходится на уставный капитал, сумма которого составляет 946,6 млн. руб. (71 %) Нераспределенная прибыль с начала деятельности общества составила (минус) 370 млн. руб.

2. Сумма долгосрочных обязательств составила 7,4 млн. руб. (отложенные налоговые обязательства) или 0,4 % от валюты баланса..

3. Сумма краткосрочных обязательств составляет 766,7 млн. руб. или 39 % от процентов от суммы баланса, в том числе:

- Займы и кредиты 78,25 млн. руб. или 10 % от краткосрочных обязательств.
- Кредиторская задолженность 665,6 млн. руб. или 87 % от краткосрочных обязательств

7. Анализ дебиторской задолженности Общества

Дебиторская задолженность за 2011 год возросла на 27,4 млн. руб. и составила 270,5 млн. руб. Доля в структуре активов по сравнению с прошлым периодом увеличилась на 2% и составляет 14%. Динамика и анализ изменения дебиторской задолженности приведены ниже.

Таблица 20.

Динамика изменения дебиторской задолженности(млн. руб.)

№	Наименование	Остаток на 01.10.10	Остаток на 01.01.11	Остаток на 01.07.11	Остаток на 01.10.11	Остаток на 01.01.12
1	Покупатели и заказчики всего, в т.ч.	138,9	209,9	289,9	317,8	249,2
1,1	ОАО "РЖД" всего, в т.ч.	118,7	195,4	258,9	295,6	211,7
1,2	Московская ж.д. филиал ОАО «РЖД»	108,7	191,3	234,5	284,5	207,9
1,3	прочие заказчики	0,0	14,5	31,1	22,1	27,0
2	Поставщики и подрядчики всего	8,0	6,7	18,2	17,8	9,1
3	Дебиторская задолженность прочая	0,1	0,1	0,4	0,4	5,5
3,1	расчеты по претензиям	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
4	Расчеты с персоналом	0,1	0,1	1,9	0,7	0,0
4,1	Расчеты с персоналом по оплате труда	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4,2	Расчеты с подотчетными лицами	0,1	0,1	0,2	0,1	0,0
4,3	Прочие операции	0,0	0,0	1,7	0,6	0,0
5	Налоги и сборы	32,4	26,4	4,0	3,7	6,6
5,1	Расчеты по соцстрахованию	19,9	4,4	4,0	3,7	3,8
5,2	Расчеты с бюджетом и фондами	12,6	22,0	0,0	0,0	2,8
	ИТОГО текущая дебиторская задолженность, в т.ч.	179,4	243,2	314,4	340,4	270,5

За счет увеличения объема реализации дебиторская задолженность покупателей и заказчиков выросла на 39,3 млн. руб., в том числе от ОАО «РЖД» на 16,3 млн. руб. Дебиторская задолженность по расчетам с персоналом уменьшилась на 0,1 млн. руб. за счет расчетов с подотчетным лицам. Перевзнос средств по налогам составил 2,8 млн. руб., по сборам и фондам составил 3,8 млн. руб. всего, что на 19,8 млн. руб. меньше чем за прошлый период.

8. Анализ кредиторской задолженности Общества.

Кредиторская задолженность за 2011 год составила 665,6 млн. руб., что на 37,8 млн. руб. больше чем за прошлый период. В общей структуре пассивов доля кредиторской задолженности увеличилась на 4% с 30% до 34%. Динамика изменений кредиторской задолженности представлена ниже.

Таблица 21.

Динамика изменения кредиторской задолженности (млн. руб.)

№	Наименование	Остаток на 01.10.10	Остаток на 01.01.11	Остаток на 01.07.11	Остаток на 01.10.11	Остаток на 01.01.12
1	Покупатели и заказчики	40,1	46,4	31,2	59,1	16,1
1.1	Московская ж.д. филиал ОАО «РЖД»	0,0	24,5	17,2	29,5	0,0
1.2	Прочие кредиторы всего, в т.ч.	0,0	0,0	10,6	24,4	0,0
2	Поставщики и подрядчики всего в т.ч	491,7	497,5	592,6	733,5	539,4
2.1	Московская ж.д. филиал ОАО «РЖД»	255,2	257,3	257,3	280,5	46,2
3	Расчеты с персоналом	30,1	27,0	30,9	41,5	39,8
3.1	Задолженность перед персоналом по оплате труда	29,8	26,8	30,5	41,0	39,0
3.2	Задолженность перед подотчетными лицами по прочим операциям	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.3	Расчеты по прочим операциям	0,3	0,2	0,3	0,5	0,7
4	Прочая кредиторская задолженность всего, в том числе	10,4	8,4	7,5	5,8	8,3
4.1	расчеты по претензиям всего, в т.ч.	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0
4.2	Прочие кредиторы всего, в т.ч.	0,0	8,2	7,1	5,8	8,3
5	Кредиторская задолженность по налогам и внебюджетным фондам	60,6	48,5	48,0	53,3	61,9
5.1	Расчеты с бюджетом	34,3	26,4	29,4	32,0	46,3
5.2	Расчеты по соц.страх.	26,3	22,1	18,7	21,2	15,6
	ИТОГО кредиторская задолженность	632,9	627,8	710,4	893,2	665,6

Основная причина увеличения кредиторской задолженности – острая нехватка оборотных денежных средств. При имеющихся ценах реализации продукции для ОАО «РЖД», Общество не в состоянии полноценно функционировать с нормой рентабельности позволяющей дальнейшее развитие Общества, без привлечения банковского финансирования для выполнения обязательств по оплате за поставленные материалы. Что, в свою очередь, ведет к

дополнительному отвлечению денежных средств на обслуживание банковского долга.

К тому же имеет место неритмичные авансирование и оплата выполненных работ Общества со стороны ОАО «РЖД», приводящая к еще большему увеличению вероятности кассовых разрывов в платежном балансе и, как следствие, наращиванию кредиторской задолженности перед поставщиками и подрядчиками и ухудшению структуры оборотного капитала.

Эффективность использования активов и капитала компании:

- рентабельность использования активов на 01.01.12 г. составила 0,12 % (на 01.01.11 – 0,07 %). Положительная рентабельность использования активов означает, что на каждый рубль активов приходится 0,12 рубля прибыли. Увеличение рентабельности свидетельствует об улучшении эффективности использования активов.
- рентабельность собственного капитала на 01.01.12 г. составила 0,19 % (на 01.01.11 – 0,11 %). Положительная рентабельность собственного капитала означает, что на каждый рубль капитала приходится 0,19 рубля прибыли. Увеличение рентабельности в течение периода свидетельствует об улучшении состояния Общества.
- Коэффициент текущей ликвидности на 01.01.12 г. составил 0,96 (на 01.01.11 составлял 0, 85). Увеличение коэффициента текущей ликвидности свидетельствует об увеличении средств Общества для погашения краткосрочных обязательств.

5.8. Анализ финансового состояния Общества.

В таблице 22 представлен расчет оценки финансового состояния Общества в соответствии с Методикой оценки финансового состояния Общества утвержденной на Совете директоров.

Таблица 22.

Расчет финансовых показателей Общества за 2010 г.

Показатель	Значение	Баллы	Вес показателя	Произведение баллов и веса показателя
Коэффициент абсолютной ликвидности (K1)	0,030	2	0,25	0,5
Коэффициент срочной ликвидности (K2)	0,382	1	0,5	0,5
Коэффициент текущей ликвидности (K3)	0,959	1	0,5	0,5
Коэффициент финансовой независимости (K4)	0,605	2	0,75	1,5
Рентабельность продаж (K5)	14,35%	3	0,25	0,75
Рентабельность собственного капитала (K6)	0,19%	2	0,25	0,5
Рентабельность активов (K7)	0,12%	2	0,5	1

Динамика дебиторской задолженности (K8)	11,25%	1	0,25	0,25
Динамика кредиторской задолженности (K9)	6,03%	1	0,25	0,25
Соотношение дебиторской и кредиторской задолженности (K10)	0,406	1	0,25	0,25
Соотношение оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности (K11)	-2,940	1	0,25	0,25
Итого (сумма весов)		17	4	6,25

Таблица 23.

Исходные параметры для определения рейтинга Общества.

Группа финансовой устойчивости	Рейтинг	Критерий присвоения рейтинга
Общество с устойчивым финансовым состоянием	A1	$15 < R \leq 16$
	A2	$14 < R \leq 15$
	A3	$13 < R \leq 14$
Общество с удовлетворительным финансовым состоянием	B1	$12 < R \leq 13$
	B2	$11 < R \leq 12$
	B3	$10 < R \leq 11$
Общество с неудовлетворительным финансовым состоянием	C1	$9 < R \leq 10$
	C2	$8 < R \leq 9$
	C3	$7 < R \leq 8$
Общество с критическим финансовым состоянием	D	$R \leq 7$

Согласно Методике определения рейтинга, Обществу с баллом, равным 6,25 присваивается рейтинг D – Общество с критическим финансовым состоянием. По сравнению с фактом 2009 года рейтинг Общества не изменился.

Таким образом, в 2011 году Общество сумело остановить наблюдаемую на протяжении 2008-2009 годов тенденцию ухудшения финансового состояния и стабилизировать финансовое состояние с достижением пусть небольшого, но положительного результата деятельности.

5.9 Заключение аудитора Общества.

В соответствии с договором на оказание аудиторских услуг проводилась аудиторская проверка финансовой (бухгалтерской) отчетности ОАО «Московский локомотиворемонтный завод» за 2011 год.

Аудиторское заключение представлено в Приложении № 1.

Раздел 6. Распределение прибыли и дивидендная политика

По итогам деятельности Общества в 2011 году сформировалась прибыль в размере 2,353 млн. руб.

В таблице 24 представлена методика распределения прибыли.

Таблица 24.

Распределение прибыли Общества за отчетный период

Наименование показателя	Отчисления, тыс. руб.
Резервный фонд	117,7
Дивиденды	-
Годовое вознаграждение членам Совета директоров, ревизионной комиссии	-
Осуществление благотворительности, в т.ч. пожертвования по решению Совета директоров Общества	-
Нераспределенная прибыль	2235,4

Нераспределенная сумма прибыли по решению собрания акционеров Общества будет направлена на частичное покрытие убытка, полученного Обществом в предыдущих периодах либо на нужды инвестиционной программы Общества.

Раздел 7. Инвестиционная деятельность

Поступлений по инвестиционной деятельности за отчетный период нет.

За отчетный период согласно бухгалтерской отчетности были проведены капитальные вложения на сумму 6,1 млн. руб. без НДС.

Таблица 25

Наименование оборудования, приобретённого в 2011 году (млн. руб. без НДС)

№ п/п	Дата	Сумма	Наименование
1	07.04.2011	0,191	БК ЭВМ сервер "WIT VV" (INTEL SR 1600URHS-Server...)
2	29.04.2011	0,134	П приспособление обработки отверстия в автосцепки под валик подъемника Т421.00
3	29.04.2011	0,236	Приспособление фрезировки шипа автосцепки (с приводом) Т98.00.00.000
4	16.06.2011	0,064	Анализатор раствор.кислорода с модулем стабилизации водного потока МС-40ГМ МАРК-409/1
5	20.06.2011	1,967	Система пожарной сигнализации и системы речевого оповещения
6	28.06.2011	0,168	Аппарат автоматический "линтея капля - 20Р"
7	01.07.2011	0,921	Перевод стрелочный Р65 марка 1/6 (новый)
8	12.08.2011	1,144	Станок радиально-сверлильный 2к550 в комплекте с тисками станочными чугунными поворотными
9	23.09.2011	0,470	Швейная машина К-CHANCE 4400 с сервомотором АН21 700W
10	26.12.2011	1,208	Плоскошлифовальный станок F-Grind 1545 AN с комплектующими
ВСЕГО		6,081	

Из них 2,5 млн. руб. на выполнение инвестиционной программы.

Таблица 26

Выполнение инвестиционной программы 2011 года (млн. руб.).

Ранг	Наименование проекта	План	Приобретение	Дата принятия к учету
1	Мостовой кран Q=5т	6,00	-	-
2	Станок радиально-сверлильн. 2А554	1,2025	1,144	12.08.11.
3	Станок плоск.-шлиф F-Grind 1545 АН	1,487	1,209	26.12.11.
4	Импульсное намагничив. Устройство УНИ-2000/4000	0,25		
5	Импульсное намагничив. Устройство УМДЗ	0,24		
6	Комплект СОП для УЗД контроля РД32.144-2000	0,15		
7	Комплект эл. магнитов МЭД40/120	0,12		
8	Дефектоскоп вихрековый ВД-90	0,12		
9	Магнитометр МФ-23И	0,05		
10	Миллисесламетр ТП2-2У	0,045		
11	Металлографический микроскоп	0,600		

Ранг	Наименование проекта	План	Приобретение	Дата принятия к учету
12	Прибор «Капля»	0,230	0,168	28.06.11.
13	Прибор «ПУ-4Э» (Аспиратор)	0,085		
14	Прибор для замера твердости по методу Бринеля	0,500		
15	Прибор «Эксперт-С» (шумомер)	0,085		
16	Винтовой компрессор 34м3 Remeza BK270-8 2 ш	3,900		
17	Конденсаторные установки типа АУКРМ-0,40 общей мощностью 1751 кВт	0,800		
18	Проектирование и монтаж системы ГЛЮ на базе AR-50 произв. KUBLER Германия	4,000		
	Всего	19,865	2,521	

В незавершённом строительстве числится система периметральной охранной сигнализации и видеонаблюдения (монтажные и пусконаладочные работы) в размере 4,97 млн. руб.

Раздел 8. Перспектива технического перевооружения и развития Общества.

Учитывая сложное финансовое состояние Общества инвестиционная программа в краткосрочной перспективе направлена на поддержание существующих производственных мощностей, сокращение производственных издержек при минимальных финансовых вложениях и включает в себя следующие основные направления.

- Повышение технологических возможностей производства по новому формированию и ремонту колесных пар подвижного состава. Увеличение объемов производства за счет расширения номенклатуры
- Решение проблем связанных с промышленной безопасностью и экологией. Исключение рисков остановки производства и возникновения аварийных ситуаций.
- Повышение эффективности систем и объектов заводского хозяйства, связанных с обеспечением производственных процессов
- Снижение расходов за счёт более эффективного использования топливно-энергетических ресурсов, уменьшения затрат на ремонт и обслуживание оборудования.

Основные направления по техническому перевооружению производства и объектов заводского хозяйства

1. Цех №6. Колесное производство. Ремонт колесных пар. Новое формирование колесных пар.
2. Цех №7. Производство шестерен и зубчатых колес тяговых передач.
3. Цех №2 Реконструкция участка гальваники.
4. Объекты заводского хозяйства.

Источником для финансирования инвестиций в 2012 году являются накопленные амортизационные отчисления за предыдущие периоды и чистая прибыль Общества, полученная по итогам 2011 года. Привлечение кредитных ресурсов для финансирования инвестиционной программы не предполагается.

В таблице 27 приведен Календарный план реализации Обществом проекта «Техническое перевооружение ремонтного производства» на 2012 г.

Таблица 27.

**Календарный план реализации проекта
«Техническое перевооружение ремонтного производства»**

№ п/п	Наименование объекта	Сроки (месяц/год)		Инвестиции, млн.руб (без НДС)				
		Начало работ	Окончан ие работ	Всего по проекту	В том числе по кварталам			
					I	II	III	IV
1	Пресс кривошипный пневматический КД2126	Январь 2012	Сентябрь 2012	0,6	0,3		0,3	
2	Шахтная печь для цементации СШЦМ 8.15/9,5	Март 2012	Ноябрь 2012	3,0		1,0		2,0
3	Печь для термообработки металлов с транспортёром ПКМ 8.16.5/11,5М	Июнь 2012	Декабрь 2012	0,8		0,4		0,4
4	Закалочная установка для венцов БЗК	Март 2012	Ноябрь 2012	3,5		1,0		2,5
5	Замена компрессоров	Апрель 2012	Сентябрь 2012	8,4		4,2	4,2	
6	Оборудование цехов системой ГЛЮ	Апрель 2012	Сентябрь 2012	3,8		1,9	1,9	
7	Кран мостовой электрический, пролёт 22,5 м, г/п 5 тн.	Апрель 2012	Июнь 2012	4,9		2,4	2,4	
	Итого			25,0	0,3	10,9	8,9	4,9

Раздел 9. Развитие сети связи Общества и Internet-технологий

В 2011 году Общество продолжило работы в области информационных технологий. Наиболее важные из них:

- запуск выделенного сервера приложений «1С»,
- подключение к сети предприятия удалённых подразделений.

В 2010 году Общество совместно с подрядчиком ООО «Арт саТерра» приступило к внедрению комплексной автоматизированной системы управления предприятием на базе 1С УПП. Однако темпы и качество внедрения автоматизированной системы управления предприятием не оправдали ожидания. В связи с этим было принято решение о смене подрядчика. В 2011 году от услуг фирмы ООО «АртсаТерра» Общество отказалось, и во втором полугодии для продолжения внедрения системы «1С УПП» была приглашена фирма ОАО «1С-Рарус». Были внесены изменения в алгоритмы расчетов по итогам эксплуатации системы модуля «Бухгалтерия», «Кадры и расчет заработной платы». Разрабатывается проект конфигурации системы для подключения модулей для финансовой, бюджетной и планово-экономической служб Общества.

В 2012 году планируется ввод в эксплуатацию дополнительного выделенного сервера приложения «1С», с целью повышения производительности и надёжности системы, а также модернизация ЛВС и рабочих станций пользователей. Кроме того будет продолжена работа по обновлению персональных компьютеров.

Раздел 10. Кадровая и социальная политика. Социальное партнерство

Трудовые отношения в Общества регулируются законодательством Российской Федерации, Коллективным договором, Правилами внутреннего трудового распорядка и другими внутренними документами Общества.

Основными задачами кадровой политики Общества являются:

- планирование потребности в персонале, формирование и своевременная корректировка структуры и штата, создание резерва кадров;
- создание и поддержка системы кадровой информации;
- обеспечение эффективной системы мотивации и стимулирования труда работников;
- обеспечение программы развития персонала, профориентация и адаптация работников, планирование индивидуального продвижения, формирование эффективной команды единомышленников, профессиональная подготовка, повышение квалификации и переподготовка кадров;
- анализ соответствия кадровой политики Общества и оценки кадрового потенциала.

В интересах нормативного обеспечения кадровой работы в Обществе действуют основные нормативные документы по кадровой работе:

- Положение об управлении производственным персоналом;
- Должностные инструкции работников;
- Положение об аттестации работников;
- Положение о наставничестве;
- Положение о молодом специалисте;
- Система отчетности и предоставления данных по кадровым вопросам Общества.

Списочная численность персонала на 01.01.2012 г. составила 1 369 человек. По итогам работы за 12 месяцев 2011г. среднесписочная численность персонала была снижена к аналогичному периоду 2010 г. на 172 человека и составила 1 400 человек. Практически всё снижение списочной численности персонала произошло за счет улучшения использования персонала с дальнейшей оптимизацией его количества и естественного оттока. При этом фактическое содержание работающих оставалось ниже расчетной величины численности персонала с учетом плановой программы ремонта на 247 человек.

Это позволило выполнить задание по производительности труда на 120,3% и обеспечить её прирост к уровню прошлого года на 60,5%.

Фактическая величина производительности труда в целом по заводу за 12 месяцев 2011 г., рассчитанная по выручке от реализации, составила 1 333,6 тыс. руб. на 1 человека против 830,9 тыс. руб. на 1 человека в 2010 г.

Среднемесячная заработная плата одного работающего в 2011 году составила 31 951 рублей, что на 24 % выше уровня 2010 г. С 1 февраля 2011г., с 1 мая 2011г. и с 1 августа 2011г. была проведена индексация часовых тарифных ставок и окладов на 2,4%, 3,8% и 1,8% соответственно. При этом фонд заработной платы был использован в пределах бюджетного плана, не превысил «право» по расходованию фонда заработной платы, рассчитанного с учетом фактически выполненного объема ремонта (экономия составила 24 708 тыс. руб.), и сложился в размере 536 744 тыс. рублей. Соотношение темпов роста производительности труда и заработной платы за 12 месяцев 2011 г. выдерживается.

С целью улучшения организации и нормирования труда за 2011 год пересмотрено 127 норм времени с экономией по фонду заработной платы 1667,1 тыс. руб. За 2011 год эффект от пересмотра норм составил 17792 нормо-часов при плане 14256,6 нормо-часов что составляет 124,8%. За 2011 год выведено 78 норм из расценочных ведомостей в виду отсутствия данных видов работ, введено 19 новых норм времени на производимые работы по ремонту узлов и деталей подвижного состава.

Снижение количества доплат (около 800 тыс. руб. в месяц) позволило усилить мотивацию отдельным категориям работников без увеличения фонда заработной платы. В 2011 году введено в действие Положение о премировании работников ОАО «Московский ЛРЗ» за основные результаты хозяйственной деятельности, изменено Положение о премировании контролеров отдела технического контроля, с учетом повышения заинтересованности в улучшении качества ремонта, работников группы механика, участка опытно – экспериментального производства, составителей поездов и пожарной охраны. Также в 2011 году разработано и введено в действие Положение о премировании руководителей ОАО «Московский локомотиворемонтный завод». Всего по заводу пересмотрено 12 положений о премировании. Изменения произведены с целью наибольшей увязки качества работы конкретных категорий работников с конечными результатами их труда.

Все изменения, касающиеся организации и оплаты труда работников, направлены на упорядочение доплат, повышение мотивации персонала и произведены без увеличения фонда заработной платы в целом по заводу.

В течение 2011 года была продолжена работа по реализации обязательств Общества закреплённых Коллективным договором ОАО «Московский ЛРЗ» на 2011-2013 гг. по основным направлениям:

- в рамках договора добровольного медицинского страхования с ОАО «ЖАСО»;

- выплаты благотворительной помощи неработающим пенсионерам Общества в некоммерческую организацию «Благотворительный фонд «Почет»;

Следует подчеркнуть, что Общество ведёт в отношении своих работников чётко выраженную социально направленную политику. Даже в условиях острого дефицита денежных средств затраты на выполнение обязательств, взятых Обществом согласно Колдоговору перед работниками по итогам 2011 года составили более 80 млн. руб., что составило около 4,3 % от годовой выручки Общества. Заслуживает признания многолетняя работа совета ветеранов Общества. В 2011 году Обществу вручена Благодарность, подписанная мэром Москвы С.С. Собяниным за внимание и постоянную заботу о ветеранах, тружениках тыла, сохранение традиций и активную работу по подготовке и проведению мероприятий, посвященных 70-летию Битвы за Москву.

В таблице 28 представлен отчёт об исполнении Обществом коллективного договора в 2011 году.

Таблица 28

Отчёт об исполнении Обществом коллективного договора в 2011 году (тыс. руб.)

Статьи затрат по колдоговору	План 2011	Факт 2011
РАЗДЕЛ № 3		
Социальная ответственность работодателя		
Аттестация рабочих мест	490,0	490
Обучение без.отр.от произ.Ученич.отп.	250,0	
Оплата обуч.студентов по договору	769,8	179,2
РАЗДЕЛ № 4		
Обязательства Работодателя на основе законодательства Российской Федерации		
Выплаты за дополн.отпуск:		
вредные условия труда	2 107,0	2152,40
ненормированный рабочий день	432,0	664,80
Доп.возн.за нер.праздн. дни	500,0	848,60
Доплаты на тяж. и вр.усл. труда	2 423,8	2516,40
Оплата медицинских услуг:		
при поступлении на работу	200,0	49,00
периодические осмотры по списку	1 000,0	874,20
Возмещение командировок	240,0	
Компенсация за билеты на ж.д.трансп.		
от места жительства до работы	13 000,0	14199,40
дальнего следования-	3 400,0	2343,30
пригородные до 200 км	100,0	43,80
Обучение (переподг. и повыш.квалиф)	1 571,2	1252,50
Компенсация в связи с сокращ.штата	2 100,0	211,80
Компенс.при увольн.по усл. Контракта		

Охрана труда		
мероприятия по охране труда	4 777,0	6665,00
спецодежда и спецобувь	2 800,0	2824,30
молоко и другие равноц.прод.	3 153,0	2480,30
Отчисления профсоюзу:		
(0,5% ФЗП) провед.меропр.соц.защиты	2 875,7	2598,80
Оплата труда руков.перв.профс.орг.	1 470,5	1791,6
профсоюза предусм.п.4.2.3.	50,0	
РАЗДЕЛ № 5		
Обязательства Работодателя сверх законодательства Российской Федерации		
Функционирование объектов соц.сф.	700,0	1658,7
Спортивно -массовые мероприятия	200,0	250,0
Мероприятия посв.Дню ж д. и		
проведение юбилея завода	500,0	164,6
Един..поощ.в связи с уходом на пенсию	4 000,0	2866,80
Матер.пом.при уходе в отпуск	9 000,0	8515,30
регистр.брака (рег.брака детей).	15,0	10,1
Выплаты един.пособия при рожд.реб	105,0	96,60
Пособие по берем.и родам 89,7	494,0	57,20
Пособие по ух.за реб. до 3х лет	500,0	799,90
Матер.пом.на погр.семьям умерших	70,0	461,00
Оплата 3-х дн. в случае смерти чл.сем.	100,0	60,40
Оплата бытового топлива	40,0	18,60
Единовр.пособие при возвр. из армии	140,0	25,10
Юбил.премия при дост.возр.50л.(60) и т.д	100,0	609,40
Премия к праздн. и знамен.датам	225,0	3612,2
Медиц.помощь по дог. с "ЖАСО"	5 000,0	3064,10
Пенсионный фонд "БЛАГОСОСТОЯНИЕ"	24 364,0	6320,60
Путевки в Д/О для раб.завода	2 000,0	2422,40
Отдых и оздоровление детей	600,0	448,00
Компенс. за содерж. детей в Д/С	240,0	299,80
Приобретение Новогодних подарков	340,0	699,80
Матер.помощь по семейным обст.	205,0	249,7
Оплата ж/д разовых билетов иждивенцам		14,0
РАЗДЕЛ № 6		
Обязательства Работодателя в сфере социальных гарантий неработающим пенсионерам		
право проезда на ж.д. транспорте	100,0	174,80
Матер.пом.нер. пенс. через "Почет"	2 273,0	3425,60
Медиц.пом.нер. пенс. через "ЖАСО"	800,0	1193,20
Обеспеч. нер.пенс.бытовым топливом	25,0	88,10
Изготовл.и ремонт зубных протезов	100,0	
Матер.пом.на погреб.семье умер.пенс.	90,0	253,80
Путевки для санат.курортн.оздоровл.	100,0	26,80
Матер. помощь участникам ВОВ	231,0	301,0
ИТОГО	95 992,7	80 123,0

В дальнейшем также планируется проводить мероприятия направленные на поддержание уровня социальных гарантий работников, членов их семей, совета ветеранов и неработающих пенсионеров.

Качественный состав работников Общества.

По квалификации в целом весь персонал, включая административно-управленческий аппарат и высококвалифицированных рабочих, соответствует предъявляемым требованиям.

В Обществе работает 70 процентов мужчин и 30 процентов женщин.

По возрасту состав работников характеризуется следующими показателями: до 30 лет – 258 человек, от 30 до 40 лет – 204 человека, от 40 до 50 лет – 276 человек, более 50 лет – 631 человек, в т.ч. пенсионного возраста – 184 человека.

Структура штатного состава Общества по категориям работников представлена на рис.10, по возрасту представлена на рис. 11.

Таблица 29

Возрастной состав работников Общества на 31.12.2011 г.

Категории работников	Всего	По возрасту				
		до 30 лет	30-40 лет	40-50 лет	более 50 лет	
					Всего, в т.ч.:	пенсионного возраста
руководители	184	34	32	45	73	13
специалисты	140	46	18	21	55	21
служащие	10	4	1	-	5	4
Рабочие	1035	174	153	210	498	146
ИТОГО:	1369	258	204	276	631	184

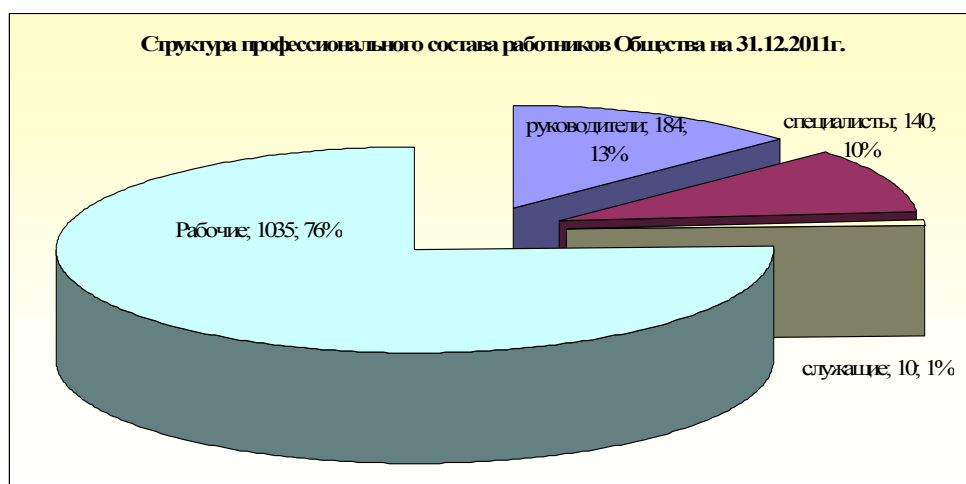


Рис. 10

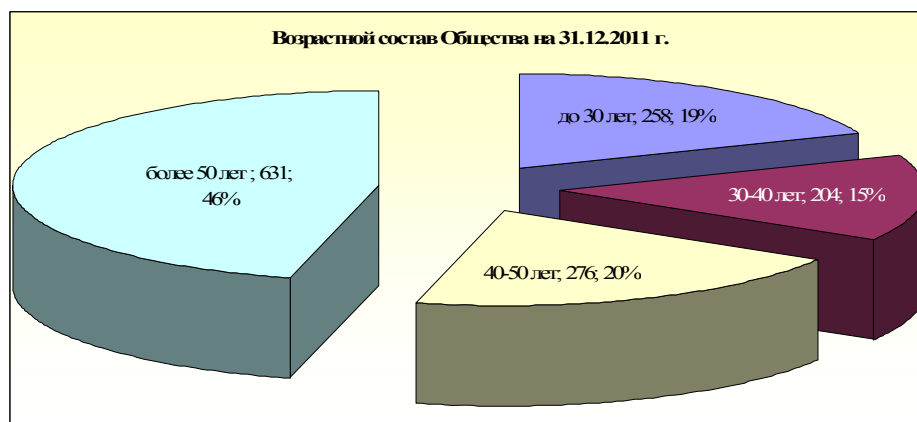


Рис.11

На рисунке 12 представлена динамика изменения возрастного состава работников Общества за 2010 – 2011 годы.

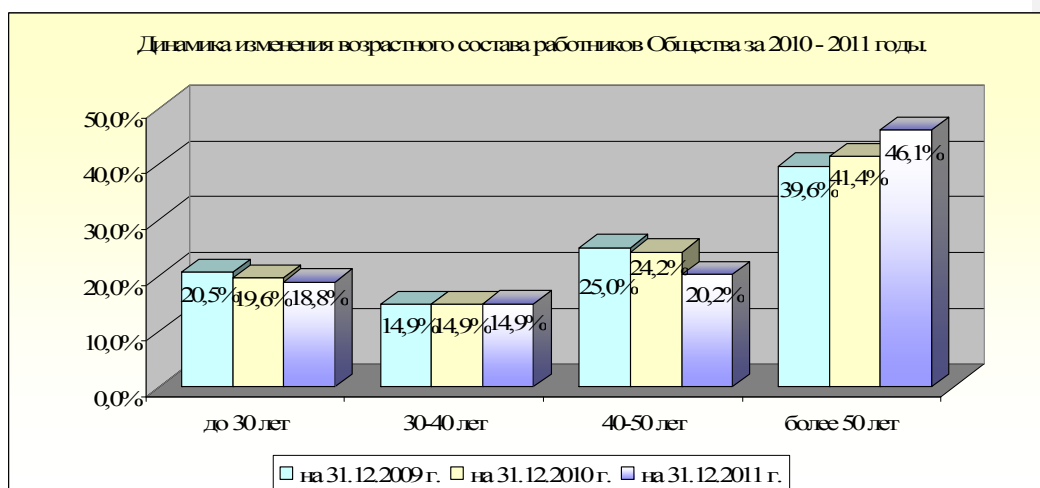


Рис.12

Анализ динамики изменения возрастного состава работников Общества за 2010 – 2011 годы свидетельствует о постепенном увеличении доли работников предпенсионного и пенсионного возраста за счёт снижения доли категории работников в возрасте до 30 лет и категории от 40-50 лет.

Профессиональный состав работников Общества:

- с высшим образованием – 276 человек;
- со средним профессиональным образованием – 192 человека.

Таблица 30

Профессиональный состав работников

Структура работников	На 31.12.2011 г.								
	Всего	Образование							
		Высшее	%	Ср. проф.	%	Нач. проф.	%	Среднее	%
Руководители	184	146	79	21	11	12	7	5	3,0
Специалисты	140	98	70	23	16	4	3	15	11,0
Служащие	10	4	40	2	20			4	40
Рабочие	1035	29	2,8	147	14,2	223	22	636	61,4
Всего:	1369	276	19,7	196	14	72	5	849	61,0

Работники, занимающие должности руководителей и специалистов Общества:

- с высшим образованием – 248 человек;
- со средним профессиональным образованием – 45 человека.

Движение кадров за 2011 год.

Принято – 297 человек, уволено – 362 человека.

Таблица 31

Причины увольнения работников Общества в 2011 году.

№ п/п	Причины увольнения	Уволено, чел.		
		Руководители, специалисты	Рабочие	Всего
1	По собственному желанию, в т.ч по причинам:	34	202	236
1.1	низкий уровень оплаты труда	21	51	72
1.2	по семейным обстоятельствам	11	94	105
1.3	неудовлетворенность профессией		43	43
1.4	отдаленное место жительства	2	14	16
2	по сокращению штата	1	4	5
3	по соглашению сторон	11		11
4	за нарушение трудовой дисциплины		31	31
5	в связи с уходом на пенсию по возрасту	12	12	24
6	в связи с уходом на инвалидность		7	7
7	в виду смерти	1	14	15
8	по переводу в другую организацию	3	17	20
9	расторжение срочного трудового договора	7	4	11
10	В Российскую Армию	1	1	2
	Всего	45	292	362

Коэффициент текучести кадров по итогам 2011 года составил 19 % (на 0,3 % ниже уровня 2010 года) что является критической величиной и в пять раз превышает естественную текучесть.

Основные причины текучести кадров и изменение её структуры за 2010 - 2011 годы представлены на рисунке 13.

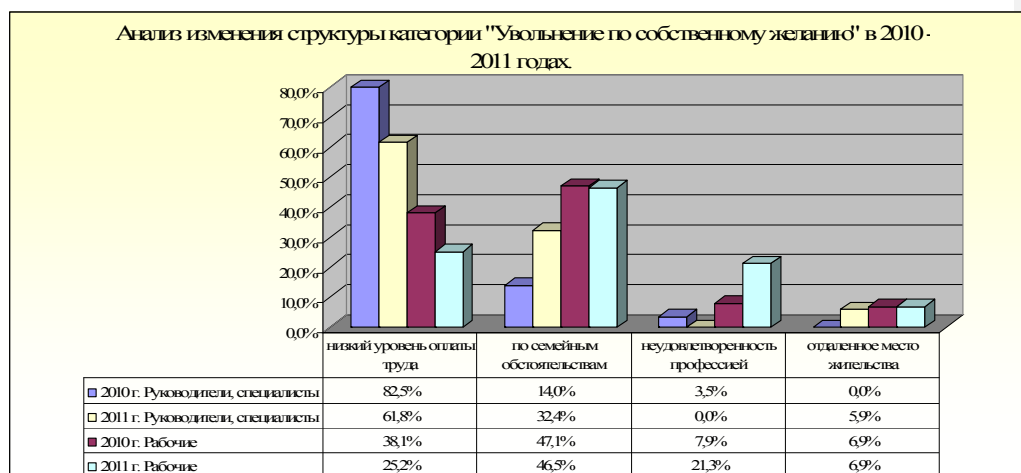


Рис. 13

На изменение структуры причин увольнения работников Общества по собственному желанию существенное влияние оказал рост в 2011 году среднемесячной заработной платы одного работающего на 24 % к уровню 2010 года. В результате доля категории «Низкий уровень заработной платы в 2011 году снизилась более чем в два раза.

Однако следует констатировать, что средний уровень заработной платы работающих значительно ниже (на 35 %) среднемесячной заработной платы одного работающего по городу Москва, составившего по итогам 2011 года 43 тыс. руб. Уровень заработной платы по ОАО «РЖД» в целом также заметно выше, чем в Обществе и по итогам 2011 года составил 35 тыс. руб. Если же сравнивать со среднемесячной заработной платой по отрасли в пределах московского региона, то на лицо ещё более существенная разница не в пользу работников Общества.

Данный факт является одной из основных причин критической величины текучести кадров Общества, порождающей в свою очередь риски экономических потерь, а также создающей организационные, кадровые, технологические, психологические трудности.

На гистограмме (Рис.14) приведена динамика изменения списочной численности работников с момента образования Общества по 1 января 2011 года.

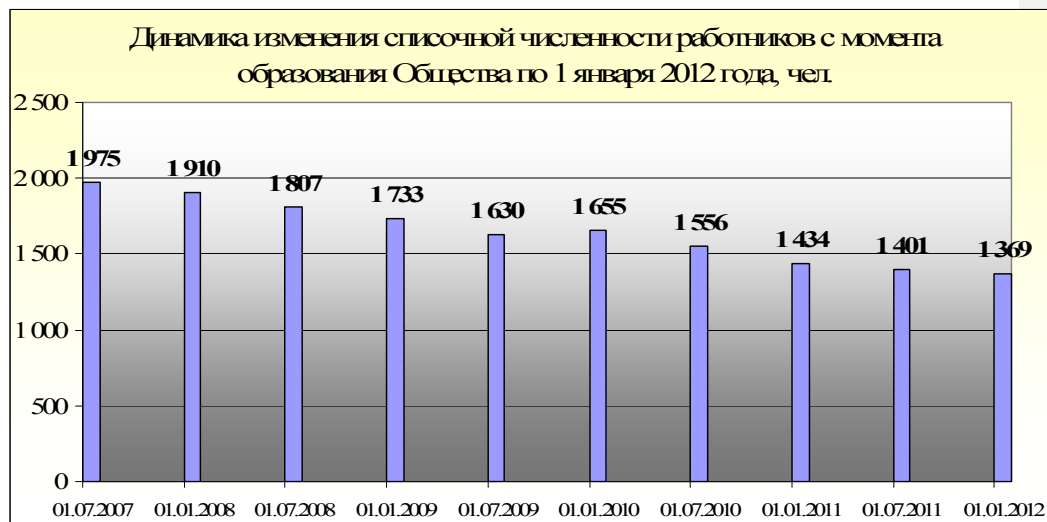


Рис. 14

На диаграмме видно, что общая списочная численность работников Общества за указанный период (4,5 года) сократилась на 30,7 %.

Всего за 2011 год повысили квалификацию из числа руководителей и специалистов 229 человек, из них руководителей 126 человек, специалистов – 103 человека.

Таблица 32.

Профессиональное обучение руководителей, специалистов, служащих Общества за 2011 год.

Наименование	Обучено всего с 01.01.2011г.		
	всего	руководителей	специалистов
Повысили квалификацию всего:	229	126	103
В институтах повышения квалификации			
На курсах повышения квалификации	214	111	103
Обучено непосредственно на предприятии	15	15	-

Обучение рабочих организовано непосредственно на заводе, а также в учебных центрах. В результате проводимой работы за 12 месяцев 2011 года при плане подготовки массовых профессий - 170 человек, фактически обучено 135 человек. Повышение квалификации рабочих при плане 80 человек, обучено 168 человек.

Таблица 33

Профессиональное обучение рабочих Общества за 2011 год

Наименование	Обучено человек
Прошли профессиональную подготовку всего:	65
Обучено вторым (смежным) профессиям	6
Переподготовлено	5
Повысили тарифный разряд	54
Из общей численности прошедших профессиональную подготовку и повышение квалификации обучено:	233
непосредственно на предприятии	135
в учебных комбинатах	98

Причинами оттока и как следствие источниками проблем Общества связанных с удержанием и привлечением высококвалифицированных кадров и молодых специалистов являются:

- низкий уровень технической оснащенности в мелкосерийном производстве;
- непривлекательный ручной труд и, как следствие, низкая зарплата;
- невозможность улучшения жилищных условий;
- отдаленность места жительства от места работы.

В целях привлечения на предприятие молодых специалистов осуществляется комплекс мер по созданию благоприятных условий для работы, создание перспектив карьерного роста.

Отчет по выполнению программы мероприятий по снижению расходов на оплату труда в 2011г.

Выполнение программы мер, направленной на оптимизацию численности персонала и затрат на оплату труда представлено в таблице 34.

Таблица 34

№п/п	Наименование мероприятия	План	Факт	Отклонение
1	Внедрение технически обоснованных норм и корректировки местных норм	1 061	1 667,1	606,1
2	Экономия фонда заработной платы за счет оптимизации количества персонала и увеличения его мотивации, направленной на наибольшую увязку работы с конечными результатами труда	21 000	23 040,5	2 040,5
	Всего:	22 061	24 707,6	2 646,6

онала и затрат на оплату труда в 2011 году, прежде всего, необходимо отметить, что за счёт разработки и осуществления программы мер, среднесписочная численность работников была снижена на 172 человека, что позволило выполнить

задание по производительности труда на 120,3% и обеспечить её прирост к соответствующему периоду прошлого года на 60,5%, фонд заработной платы был использован в пределах права по расходованию фонда заработной платы, рассчитанного с учетом фактически выполненного объема ремонта (экономия на 24,7млн. руб. Таблица 34.).

Реализация программы мер позволила:

- В части оптимизации персонала:

В 2011г. была продолжена работа по передаче вспомогательных, непрофильных функций аутсорсинговым компаниям, которые специализируются в конкретной области (работы по внешней окраске подвижного состава, уборке производственных и служебных помещений), в результате чего численность персонала была снижена на 47 человек.

С целью улучшения управляемости производством и оптимизации трудозатрат были произведены некоторые структурные изменения, включающие в себя упразднение сектора аналитики, нормирования и управления нормативно-технической документацией с передачей функций начальнику управления технической подготовки производства, преобразование организационно-штатной структуры службы безопасности (упразднение отдела ГО, ЧС и охране завода с выделением из структуры данного отдела пожарной охраны).

За счет улучшения использования персонала с дальнейшей оптимизацией его количества и естественного оттока численность персонала снижена на 125 человек.

- В части оптимизации затрат на оплату труда:

С целью улучшения организации и нормирования труда за 2011 год пересмотрено 127 норм времени с экономией по фонду заработной платы 1667,1 тыс.руб. За 2011 год эффект от пересмотра норм составил 17792 нормо-часов при плане 14256,6 нормо-часов что составляет 124,8%. За 2011 год выведено 78 норм из расценочных ведомостей в виду отсутствия данных видов работ, введено 19 новых норм времени на производимые работы по ремонту узлов и деталей подвижного состава. Снижение количества доплат (около 800 тыс. руб. в месяц) позволило усилить мотивацию отдельным категориям работников без увеличения фонда заработной платы. За 2011 год введено в действие Положение о премировании работников ОАО «Московский ЛРЗ» за основные результаты хозяйственной деятельности, изменено Положение о премировании контролеров отдела технического контроля, с учетом повышения заинтересованности в улучшении качества ремонта, работников группы механика, участка опытно – экспериментального производства, составителей поездов и пожарной охраны. Всего по заводу пересмотрено 12 положений о премировании.

Изменения произведены с целью наибольшей увязки работы конкретных категорий работников с конечными результатами труда.

Все изменения, касающиеся организации и оплаты труда работников, направлены на упорядочение доплат, повышение мотивации персонала и произведены без увеличения фонда заработной платы в целом по заводу.

В 2012г. планируется продолжить работу по оптимизации численности персонала за счет:

- Укрупнения производственных участков в цехах завода;
- приведения численности к объему выполняемой работы;
- пересмотра существующих норм времени.

Отчёт по охране труда за отчётный период.

За 2011 г. на заводе допущено пять случаев производственного травматизма. Расследование производилось в соответствии со статьями ТК РФ №227-231 и «Положением об особенностях расследования несчастных случаев на производстве в отдельных отраслях и организациях» в т.ч. один случай со смертельным исходом, один случай тяжелый. Случаи разобраны во всех подразделениях завода. Изданы приказы с мероприятиями и наказанием виновных лиц, а также был один случай естественной смерти на территории завода. В 2010 году был допущено три случая производственного травматизма.

Положение с производственным травматизмом на заводе характеризуется данными, приведенными в таблице 35:

Таблица 35.

Динамика производственного травматизма по цехам за 2011 год.

№ п/п	Наименование цехов, отделов, участков	Ср. списочная численность за 2011 г.	2011 г.				2010 г.				Снижение (-), рост (+), на уровне (=)
			К-во случаев	Потеря Дней	Кч	Кт	К-во случаев	Потеря Дней	Кч	Кт	
1.	Электровогоносборочный № 1	274	-	-	-	-	1	23	0,97	0,23	-1/-23
2.	Электроаппаратный № 2	141	1	30	0,69	30,0	-	-	-	-	+1/+30
3.	Электромашинный № 3	68	2	38	2,95	19,0	-	-	-	-	+2/+38
5.	Энергосиловой № 5	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.	Колесно-тележечный № 6	153	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.	Кузнечно-механический № 7	99	1	33	1,01	33,0	-	-	-	-	+1/+33
9.	Ремонтно-инструментальный № 9	52	1	1	1,93	1,0	-	-	-	-	+1/+1
11.	Ремонтно-комплектовочный № 12	129	-	-	-	-	2	14	1,55	7,0	-2/-14
12.	Автомобильный № 13	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13.	Железнодорожный № 14	42	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14.	Прочие	342	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого:		1396	5	102	3,58	20,4	3	37	1,9	12,3	+2/+65

Таблица 36.

Производственный травматизм по возрастному признаку.

Возраст травмированных	Возраст травмированных, всего (чел.)	
	2011 г.	2010 г.
От 25 лет до 35 лет	-	1
От 35 лет до 45 лет	1	1
От 45 лет до 55 лет	1	
От 55 лет до 60 лет	3	1

Таблица 37.

Распределение несчастных случаев по стажу работы.

№№ п/п	Стаж работы	Кол-во человек	
		2011 г.	2010 г.
1.	От 3-х до 10-ти лет	1	2
2.	Свыше 10 лет	4	1

Таблица 38.

Распределение несчастных случаев по видам происшествий

№№ п/п	Вид происшествия	Кол-во травмированных, всего (чел.)	
		2011 г.	2010 г.
1.	Воздействие движущихся предметов	1	-
2.	Воздействие электрического тока	1	-
3.	Воздействие движущихся вращающихся деталей оборудования, механизмов и инструментов	1	-
4.	Прочие	1	2
5.	Падение	1	1

Таблица 39.

Основным причины производственных травм в 2011 году.

№№ п/п	Причины несчастных случаев	Кол-во травмированных, всего (чел.)	
		2011 г.	2010 г.
1.	Нарушение технологического процесса: пострадавший, при работе на прессе, ввел руку в зону опускания ползуна прессы и подвижных частей штампа и при движении ползуна прессы пытался поправить заготовку	1	-
2.	Нарушение технологического процесса: пострадавший самовольно стал производить работы по подключению кабеля к ШПР-7А, не дождавшись выполнения технических мероприятий	1	-
3.	Невыполнение должностных обязанностей, нарушение правил внутреннего трудового распорядка (раздел 5): выполнение работы производилось за пределами, установленного для работников продолжительности рабочего времени.	1	-
4.	Прочие	1	1
5.	Прочие неосторожные действия пострадавшего	1	1
6.	Нахождение пострадавшего в состоянии алкогольного опьянения, нарушение правил внутреннего трудового распорядка для работников.	-	1

В течение года на еженедельных очных планерках до сведения всех руководителей доводится информация об обстоятельствах, причинах случаев травматизма, о выявленных случаях нарушения правил и норм охраны труда и о принятых мерах.

Одним из основных направлений по предотвращению производственного травматизма является профилактическая работа по охране труда в том числе:

- проведение инструктажей;
- обучение руководителей и специалистов по охране труда.

В 2011 году прошли вводный инструктаж по охране труда - 542 человека (в 2010 году – 530 человек).

В 2011г. прошли обучение и проверку знаний по охране труда и промышленной безопасности в специализированных лицензированных организациях 145 руководителей и 35 специалистов (в УЦ «Профессионал», УЦ «Промбезопасность», УЦ « Михремстройпроект»). На обучение по охране труда израсходовано – 211 тыс. руб.

На заводе проводится плановая работа, направленная на снижение производственного травматизма и улучшение условий и охраны труда работников. Осуществляется систематический контроль за ходом её выполнения.

За отчетный период в соответствии с графиком проведено 68 проверок состояния охраны труда в подразделениях завода. По результатам проверок издан 21 приказ. За неудовлетворительную подготовку к проведению проверки наказано лишением премии (в размере от 5 до 100 %) 39 ИТР, 9 рабочих. Премировано 10 ИТР и 2 рабочих.

Проведено 18 оперативных проверок. Издано 18 приказов, наказано 18 ИТР и 14 рабочих.

На заводе под председательством главного инженера работает комиссия по культуре производства и чистоте в цехах завода и закрепленной за цехами территории. 4 подкомиссии возглавляемые заместителями генерального директора завода еженедельно проводятся проверки чистоты и культуры производства в подразделениях завода и на закрепленной за подразделениями территории. Составляются акты проверок и мероприятия по устранению выявленных нарушений, недостатков. Ежемесячные результаты учитываются при подведении итогов межцехового соревнования.

В цехах оборудованы уголки по охране труда, информация ежемесячно обновляется. Оборудован учебно-методический класс по охране труда.

Предварительные и периодические медицинские осмотры работников, при поступлении их на работу, проводятся в соответствии с Трудовым кодексом РФ

ст.№213 и приказами Министерства здравоохранения РФ №83 МЗ РФ от 16.08.2004 г. и №90 от 14.03.96 г.

Целью предварительных медицинских осмотров при поступлении на работу является определение соответствия состояния здоровья работников поручаемой им работе, без медицинского осмотра рабочие к выполнению работ не допускаются.

Периодические медицинские осмотры проводятся путем динамического наблюдения за состоянием здоровья работников в условиях воздействия на них профессиональных вредностей, профилактики и своевременного установления начальных признаков профессиональных заболеваний, выявления общих заболеваний, препятствующих продолжению работы с вредными и опасными производственными факторами.

С 1998 года на заводе не зарегистрировано ни одного случая проф. заболевания.

Периодический медицинский осмотр в текущем году прошли 557 человек (в 2010 году – 561 чел.).

На проведение медицинских осмотров в 2011 году затрачено – 874,2 тыс. руб. (1569,5 руб. на 1 человека).

Контроль за состоянием воздушной среды, запыленности, загазованности, освещенности рабочих мест, температурного режима в цехах проводился заводской лабораторией. В результате проверок в т.г. было выявлено превышения ПДК. В таблице 13.

Таблица 40.

Отчёт о проведении проверок за состоянием воздушной среды, запыленности, загазованности, освещенности рабочих мест в 2011 году.

Цех№	Участок	Ингредиент	Превышение
2	3	4	5
Цех № 1	Отделение приготовления пакетов теплоизоляции	Пыль силикатсодержащая	в 1,3-1,8 раза
Цех №2	Травильное отделение	Щелочь	в 1,2-2 раза
	Полировальное отделение	Пыль войлочная	в 1,2-2 раза
	Участок ремонта термоконтакторов	Смывы на ртуть	в 3 пробах из 10. После проведения демеркуризации не обнаружено
	Дробеструйные камеры	Пыль кремнеземная	в 1,8-3,1 раза
	Участок окраски кожухов печей	Ксилол Толуол	в 3-6 раз, в 1,4-2 раза
	Участок окраски ящиков аппаратуры	Ксилол Стирол	в 1,2-1,4 раза в 3,3-6,6 раз
	Участок ремонта печей (2 этаж)	Ксилол	в 1,2 раза

Цех№	Участок	Ингредиент	Превышение
	Гальваническое отделение	Щелочь Оксид цинка	в 2,2-6 раз в 1,2-1,9 раз
Цех №3	Участок намотки якорных катушек	Пыль силикатосодерж. Свинец	в 12,8-22 раза в 6,8-10 раз После ремонта вытяжной вентиляции превышение пыли снизилось до 3-4,8 раз, свинец не обнаружен
	Участок восстановления деталей металлизацией	Пыль кремнеземсод.	в 1,2-1,5 раз
Цех №5	Лаборатория ХВО	Аммиак	в 2-2,5 раза
Цех № 6	Участок ремонта букс	Пыль корунда	в 6,9-12,4 раза
	Участок ремонта колесных пар	Масла минеральные	в 1,5-5,1 раза
	Сварочный участок наплавки центров и осей	Марганец	в 1,6-2 раза
	Участок ремонта гасителей колебаний	Уайтспирит	в 1,3-2 раза
Цех № 7	Пружинный участок (дробеструйная машина и торцовка пружин)	Пыль кремнеземсод. Пыль корунда	в 4,5-9,6 раз; в 10-18 раз.

По сравнению с 2010 годом процент неудовлетворительных анализов снизился на 5 % с 27 % до 22%. Количество участков с неудовлетворительными условиями труда увеличилось на 1 % (в 2010 г. - 17 участков, в 2011г. -18 участков).

Обеспечение работников завода спецодеждой, спецобувью и другими средствами индивидуальной защиты ведется в соответствии со статьей №221 Трудового Кодекса российской Федерации, приказом по заводу №140 от 13.04.10г. «О введении в действие перечня профессий, работ дающих право на бесплатное получение спецодежды, спецобуви и средств индивидуальной защиты» составленного на основании типовых норм бесплатной выдачи сертифицированных специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты утвержденных приказами Минздравсоцразвития России.

В 2011 году было приобретено спец.одежды. спец.обуви, СИЗ на сумму 2824,3 тыс.руб. (в 2010 году – на 2 802 тыс. руб.).

Стирка спецодежды производится в заводской прачечной.

Руководители подразделений, мастера участков контролируют обязательное применении всех видов СИЗ, а также их исправное состояние.

В 2010 году заводу был определен 24 класс профессионального риска, что соответствует страховому тарифу на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний в размере

4,10 процентов к начисленной оплате труда по всем основаниям (доходам) застрахованных.

В 2011 году фондом социального страхования на 40 % снизило Обществу ставку страховых взносов на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний.

Размер страхового тарифа на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний с января 2011г. составил 2,46 % к начисленной оплате труда по всем основаниям (доходам) застрахованных.

В 2011 году заключен договор на проведение аттестации рабочих мест по условиям труда с ЗАО «Евростройпроект». Аттестация проведена в цехах №№ 7,9,13,15 на 140 рабочих местах (на сумму 490,0 тыс. руб.). Аттестовано с классами условий труда 1и 2 – 107 рабочих мест, с классами условий труда 3, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 – 33 рабочих места.

По результатам аттестации будут разработаны мероприятия по улучшению и оздоровлению условий труда с указанием сроков выполнения. В результате проведенных мероприятий будут улучшены условия труда, в том числе и за счет применения средств индивидуальной защиты.

Всем работникам предоставлены льготы и компенсации за вредные и тяжелые условия труда, в соответствии с результатами аттестации рабочих мест.

На заводе рабочие получают компенсацию за работу в неблагоприятных условиях труда

Бесплатно получают по установленным нормам:

- молоко: 642 чел., в т.ч. женщин 105 чел.

- сок: 92 чел., в т.ч. женщин - 16 чел.

На молоко и сок затрачено (с НДС) – 2 480 тыс. руб. (в 2010 г. – 2 400 тыс. руб.).

Сокращенный рабочий день имеют - 13 чел., в т. ч. 10 женщин

Оплату труда в повышенном размере имеют - 195 человек, в т.ч. женщин - 62 чел.

Таблица 41.

Анализ выполнения Обществом плана расходов по охране труда в 2011 году.

№ №	Показатели	2010г. факт	2011г.		Выполн ение %
			план	факт	
1.	На мероприятия по охране труда израсходовано в т.ч:	10944,2	19181,0	19293,6	100,6
2.	Мероприятия, обеспечивающие улучшение условий труда	4431,7	7463,0	7536,1	100,9
3.	Мероприятия по снижению производственного травматизма	3710,4	8667,0	8933,2	103,1
4.	Приобретение спецодежды, спец. обуви, СИЗ	2802,1	3051,0	2824,3	92,6

Раздел 11. Задачи и перспективы Общества на будущий год, решение стратегических задач.

Основной задачей Общества в наступившем году – году 5 летнего юбилея в качестве дочернего общества ОАО «РЖД» является развитие позитивных тенденций, которых удалось добиться в прошлом году.

Финансовые показатели.

На рассмотрении Совета директоров Общества находится проект бюджета на 2012 г., предусматривающий выполнение Корпоративного заказа ОАО «РЖД» по выполнению ремонтов ЭПС и получению чистой прибыли. в размере более 3 млн. руб. Проект бюджета Общества одобрен всеми причастными департаментами ОАО «РЖД».

Плановые показатели деятельности Общества на 2012 г – 2014 годы. в сравнении с фактическими данными за 2011 год приведены в таблице 42.

Таблица 42.

Основные плановые показатели деятельности Общества на 2012 – 2014 годы в сравнении с 2011 годом.

Млн. руб., без НДС

№ п/п	Показатель	факт 2011	план 2012	план 2013	план 2014
1.	Доходы	1 857,3	1 669,1	1 648,2	1 713,7
2.	Расходы	1 590,7	1 404,9	1 344,0	1 407,7
3.	Валовая прибыль	266,6	264,2	304,2	306,0
4.	Управленческие расходы	274,4	254,2	284,5	301,2
5.	Прибыль от продаж	-7,8	10,0	19,7	4,8
6.	Результат от прочих доходов и расходов	15,0	-9,8	-17,0	-1,0
6.1.	Прочие доходы	136,6	57,5	54,5	54,5
6.2.	Прочие расходы	121,6	67,3	71,5	55,5
7.	Прибыль до налогообложения	7,2	0,2	2,7	3,8
8.	Налог на прибыль (в т.ч. отложенные налоговые активы и обязательства)	4,8	-3,1	-1,4	-1,4
9.	Чистая прибыль	2,4	3,3	4,1	5,2
10.	EBITDA	95,2	89,1	90,7	75,8
10.1	Прибыль до налогообложения	7,2	0,2	2,7	3,8
10.2	Проценты к уплате	16,7	17,4	18,0	2,0
10.3	Амортизация	71,3	71,5	70,0	70,0

Доходная часть.

Выручка от реализации продукции в 2012-2014 годах и выполнение 2011 года в разрезе видов продукции представлена в таблице 43.

Таблица 43.

Планируемая выручка Общества от реализации продукции в 2012-2014 годах и выполнение 2011 года в разрезе видов продукции.

В млн. руб., без НДС

Продукция	2011г.	2012г.	2013г.	2014г.
ЭПС постоянный ток КР-1	789	709	590	620
ЭПС постоянный ток КР-2	300	286	312	338
ЭПС (Аэроэкспресс)		88		
Модернизация ЭПС	593	171	390	310
ЭПС переменный ток КР-1			6	15
ЭПС переменный ток КР-2				10
Рельсовый автобус РА-1 (ед.)		83	60	72
Рельсовый автобус РА-2 (3 ваг.)			62	124
Ремонт колесных пар	128	110	134	137
Новые колесные пары РУ1Ш	47	64	76	85
Прочая продукция		158	18	3
ИТОГО:	1857	1669	1648	1714
В т.ч.: ОАО "РЖД"	1767	1359	1554	1626
Доля ОАО "РЖД" в общем объеме выручки	0,96	0,82	0,95	0,95
% к предыдущему периоду		89,4%	98,8%	103,9%

Основным заказчиком Общества является ОАО «РЖД», на долю которого приходится не менее 80% годового объема реализации.

Таблица 44.

План по прочим доходам Общества в 2012-2014 гг.

Прочие доходы	2012г.	2013г.	2014г.
Всего, млн. руб., без НДС	57,5	54,5	54,5
-от предоставления во временное пользование активов	52	50	52
-от реализации запасов и основных средств	3	4,5	2,5

Расходная часть.

Суммарные расходы Общества на производство и реализацию продукции в 2012-2014 гг. и ожидаемого выполнения 2011г. по заказчикам представлены в таблице 45, по видам продукции в таблице 46.

Таблица 45.

Себестоимость производства и реализации г. по заказчикам., млн. руб.

Расходы на производство и реализацию	2011г.	2012г.	2013г.	2014г.
Всего, в т.ч.:	1865,0	1659,1	1628,5	1708,9
ОАО "РЖД"	1774,3	1548,8	1554	1625,1
ДЗО ОАО "РЖД"	43,8	50,3		
Сторонние заказчики	46,9	60	74,5	83,8
Доля ОАО "РЖД"	0,95	0,93	0,95	0,95
Доля ДЗО ОАО "РЖД"	0,023	0,030		

Таблица 46.

Себестоимость производства и реализации продукции в 2012-2014 гг. и ожидаемого выполнения 2011 г. по основным видам продукции.

млн. руб.

Наименование показателя	2011	2012	2013	2014
Расходы на реализацию продукции всего	1865,0	1 659,1	1628,5	1708,9
Себестоимость продаж по видам продукции	1590,7	1404,9	1 344,0	1 407,7
ремонт электроподвижного состава	932,9	1127,7	767,7	838,6
ремонт линейного оборудования	109,4	85,7	105,9	153,4
изготовление запчастей	40,3	51,2	61,5	69,0
модернизация	508,2	140,4	305,8	242,1
Управленческие расходы	274,4	254,2	284,5	301,2

Себестоимость по элементам затрат приведена в таблице 47.

Таблица 47.

Себестоимость выпуска и реализации продукции по элементам затрат в 2012-2014 гг. и выполнение 2011 г., млн. руб.

Наименование показателя	Факт 2011 г.	План 2012 г.	Отклонение 2012 /2011 %	План 2013 г.	Отклонение 2013 /2012%	План 2014 г.	Отклонение 2014 /2013 %
Затраты на оплату труда	518,4	556,0	107,3%	629,0	113,1%	674,6	107,2%
Отчисления на социальные нужды	179,6	163,9	91,2%	179,6	109,6%	187,5	104,4%
Материальные затраты	819,1	464,5	56,7%	370,6	79,8%	401,3	108,3%
Прочие	276,7	403,1	145,7%	379,3	94,1%	375,6	99,0%
Амортизационные отчисления	71,3	71,5	100,0%	70,0	97,8%	70,0	100,0%
Себестоимость по элементам затрат	1865,0	1659,1	89,0%	1628,5	98,2%	1708,9	104,9%

Динамика роста затрат на оплату труда согласуется с показателями холдинга ОАО «РЖД». Рост затрат на оплату труда и обязательные страховые отчисления в 2012 году составит 3,1%.

Необходимо отметить что частичная индексация стоимости работ и услуг оказываемых Обществом для ОАО «РЖД» произведённая в 4 квартале 2011 года (+ 4 %) ни в коей мере не обеспечит покрытия роста затрат на оплату услуг по поставке тепло-энергоресурсов, затрат на ФОТ роста стоимости материалов и комплектующих.

Для достижения положительного финансового результата Общество продолжит реализацию мероприятий по оптимизации издержек.

В целях повышения рентабельности производства Общество проводит методичную работу по привлечению объемов ремонта и модернизации

электросекций и прочего оборудования иных собственников. На данный момент находятся в стадии согласования договоры объёмом около 1 500 млн. руб.

Финансовые риски

Несмотря на положительный финансовый результат, достигнутый по результатам деятельности Общества в 2011 году финансовое состояние Общества продолжает оставаться критическим (рейтинг D). Из-за систематического дефицита оборотных средств Общество не может своевременно гасить текущие обязательства перед поставщиками и подрядчиками, что оборачивается дополнительными финансовыми затратами.

Невозможность своевременного исполнения обязательств перед контрагентами делает вероятным риск невыплаты заработной платы в сроки, установленные Коллективным договором и законодательством РФ, что в свою очередь, влечёт уголовную ответственность руководителя предприятия.

Кредит

Для исключения рисков, связанных с исполнением обязательств перед кредиторами (в т.ч. кредиторов первой очереди) и снижения дефицита в оборотных средствах Совет директоров Общества одобрил привлечение банковского кредита в размере 75 млн. руб. Однако, учитывая финансовые показатели Общества, ОАО «ТрансКредитБанк» согласовал предоставление кредита лишь в размере 40 млн. руб. со сроком погашения до конца текущего года. Что не позволит Обществу соблюсти согласованные условия расчётов с кредиторами и произвести своевременные выплаты заработной платы и налогов. В этой связи Общество рассматривает иные варианты привлечения денежных средств в объёме 35 млн. руб.

Кадровая политика

Проведенные в 2011 году мероприятия по оптимизации численности дадут ощутимый эффект в текущем году:

Для достижения положительного финансового результата в условиях снижения объёмов производства, Общество планирует реализацию мероприятий, направленных на сокращение затрат на оплату труда и отчислений на социальные нужды без ущерба для устойчивой работы предприятия. Так в целях сохранения квалифицированных работников для дальнейшего развития Общества, снижения коэффициента текучести кадров в 2012 году на предприятии планируется введение режима неполной рабочей недели.

Основными задачами в области кадровой политики в 2012 году, так же как и в предыдущие годы, является недопущение оттока квалифицированных сотрудников. С этой целью Обществом проводится:

- планомерная работа с руководящими кадрами, с резервом на выдвижение, планирование их деловой карьеры, обучение на специальных курсах и стажировка на существующих должностях;
- переход к современным методам и формам оценки подбора и расстановки кадров их профессиональной подготовки, в т.ч. совершенствуя методическую работу при аттестации работников.

Кроме того, Обществом проводится работа, направленная на снижение рисков, связанных с недостаточной квалификацией персонала в т.ч.:

- повышение качества проверки знаний кандидатов при приеме на работу (с привлечением работников структуры заместителя генерального директора по безопасности);
- улучшение организации системы обучения;
- постоянное совершенствование системы мотивации персонала;
- создание корпоративной культуры, позволяющей переосмыслить дальнейшие цели и задачи общества, минимизирующей потери от несоблюдения кадровой безопасности – важнейшей составляющей безопасной работы общества в целом.