

До 2020 года для Компании установлены контрольные параметры.

#### Контрольные параметры для АО «ФПК»

ПОКАЗАТЕЛИ <sup>1</sup>	2018	2019	2020
Объем инвестиций без НДС, млрд руб.	44,9	52,9	43,4
Выручка, млрд руб.	217,4	226,3	242,0
ЕВИТДА с учетом субсидий, млрд руб.	21,8	27,7	33,4
Субсидии, млрд руб.	8,5	8,5	8,5
Уровень безопасности движения, событий на тыс. поездо-км	8,80	8,69	8,51
Темп роста производительности труда, %	105,0	105,0	105,0
Пассажирооборот, млрд пасс.-км	87,7	88,2	89,9
Чистая прибыль, млрд руб.	2,2	4,8	8,3

<sup>1</sup> Параметры на 2018–2020 годы приведены в соответствии с плановыми параметрами, утвержденными Советом директоров АО «ФПК».

## СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

### Сеть

Предусматривается фундаментальная оптимизация сети:

- в сегменте до 1500 км:
  - повышение скорости;
  - увеличение вместимости;
- в сегменте от 1500 км:
  - повышение эффективности;
  - внедрение «хабовой» структуры;
  - развитие высокоскоростных магистралей.

### Переход на инновационный подвижной состав

Запланировано полное и своевременное обновление парка с постепенным переходом на инновационный подвижной состав (примерно 35 % парка к 2025 году). За период с 2018 по 2025 год планируется обновить почти

7 тыс. вагонов – более трети существующего парка. Также предусматривается замена традиционных вагонов на двухэтажные – до 2025 года планируется закупка более 1 тыс. единиц.

### Текущее состояние парка пассажирских вагонов

Парк пассажирских вагонов АО «ФПК» по состоянию на 31 декабря 2017 г. насчитывал 19 386 вагонов. Более 10,3 тыс. вагонов имеют возраст свыше 20 лет.

Одним из основных показателей, дающих представление о техническом состоянии парка пассажирских вагонов, является средний возраст вагонов. По состоянию на 31 декабря 2017 г. средний возраст вагонов парка АО «ФПК» составлял 19,1 лет.

Кратко о Компании

**Стратегия Компании**

Бизнес-модель и активы Компании

Обзор рынка

Маркетинговая политика

Взаимодействие с органами государственной власти Российской Федерации

Управление рисками

Обслуживание пассажиров

Качество и безопасность

Анализ операционных результатов

Инвестиционная деятельность

Закупочная деятельность

Международное сотрудничество

Корпоративное управление

Устойчивое развитие

Приложения

### Средний возраст и износ подвижного состава

Типы вагонов	Характеристика	Средний возраст, лет	Средний износ, %
Люкс	Также «мягкий» (М) – купе с душем и туалетом	10,1	36,3
СВ	СВ (двухместное купе)	19,2	65,0
РИЦ	Купейный, европейского габарита	16,2	46,3
МИКСТ	Половина люкса, другой СВ	4,0	12,1
К	Купейный	18,9	67,6
КБ	Купейный с буфетом	22,6	82,3
КР	Купейный штабной	20,4	65,9
О	Плацкартный	18,3	58,9
МО	Межобластной	14,2	50,7
МОР	Межобластной с радиокупе	11,5	43,8
Б	Багажный	20,2	73,4
БП	Багажно-почтовый	34,0	100,0
РТ	Вагон-ресторан с плитой на твердом топливе (уголь)	26,5	89,0
РЖ	Вагон-ресторан с плитой на жидком топливе	27,7	94,9
РЭ	Вагон-ресторан с электроплитой	26,4	70,7
Итого		18,9	63,5

До декабря 2020 года из парка пассажирских вагонов АО «ФПК» планируется исключение по сроку службы более 5 тыс. вагонов. В связи с этим Компания существенно увеличила

запланированные ранее объемы инвестиций в обновление подвижного состава для компенсации дефицита вагонного парка.



## Цели и этапы программы обновления

Для обеспечения потребности в пассажирских перевозках дальнего следования современными вагонами, обеспечивающими повышенный комфорт и безопасность перевозки пассажиров, предусмотрена Программа создания инновационного пассажирского подвижного состава дальнего следования на период до 2025 года, основными целями которой являются:

- повышение уровня комфорта перевозки пассажиров;
- расширение спектра предоставляемых пассажирам услуг;
- омоложение парка пассажирского подвижного состава;
- внедрение инновационных разработок;
- применение современных технологий обслуживания пассажиров;
- повышение эффективности использования подвижного состава;

- расширение географии пассажирского обслуживания;
- оптимизация эксплуатационных расходов;
- внедрение принципиально новой системы технического обслуживания и ремонта для инновационного подвижного состава.

Реализация поставленных целей планируется на трех основных этапах программы:

- I этап (2017–2019 годы) – обновление технического облика приобретаемого одноэтажного подвижного состава;
- II этап (2019–2020 годы) – обновление технического облика приобретаемого двухэтажного подвижного состава;
- III этап (2020–2025 годы) – расширение типажа эксплуатируемого подвижного состава.

## Принципы обновления

Инновационный подвижной состав будет обладать более совершенным дизайном вагонов, который характеризуют:

- персональное пространство и приватность отдыха;
- просторный салон и свобода движения;
- низкопольная посадка, безбарьерность;
- выделение зон для багажа;
- высокая техническая оснащенность;
- развитие информационных технологий («Цифровая железная дорога»).

Питание мобильных устройств, бесперебойный высокоскоростной доступ к сети Интернет и к поездному мультимедийному portalу с контентом, персонализированное управление климатом в купе и экологически чистые туалетные комплексы будут являться обязательными атрибутами новых вагонов.

В оптимизацию парка подвижного состава АО «ФПК» на долгосрочную перспективу заложены следующие принципы:

- после 2020 года традиционные плацкартные и купейные вагоны не закупаются;
- плацкартные вагоны замещаются вагонами с местами для сидения на коротких маршрутах и двухэтажными купейными на длинных маршрутах;
- купейные вагоны замещаются инновационными (в том числе двухэтажными) вагонами;
- инновационные вагоны закупаются с последовательным увеличением объемов закупки по мере объективного доказательства их успешности.

Кратко о Компании

**Стратегия Компании**

Бизнес-модель и активы Компании

Обзор рынка

Маркетинговая политика

Взаимодействие с органами государственной власти Российской Федерации

Управление рисками

Обслуживание пассажиров

Качество и безопасность

Анализ операционных результатов

Инвестиционная деятельность

Закупочная деятельность

Международное сотрудничество

Корпоративное управление

Устойчивое развитие

Приложения

## Ожидаемые результаты

По итогам I и II этапов программы:

- внедрение передовых технических решений;
- новый уровень комфорта пассажирских перевозок;
- достижение баланса комфорта и пассажироместности;
- переход к малолюдным технологиям обслуживания пассажиров;
- повышение экономичности и энергоэффективности.

По итогам III этапа программы:

- использование одного и того же подвижного состава на участках с различными видами электроснабжения;
- снижение потребности в локомотивной тяге;
- снижение времени на технологические нужды на станциях смены рода тока;
- возможность пассажирского обслуживания неэлектрифицированных участков по сквозной технологии;

- возможность разделения секций поезда по разным маршрутам движения в пути следования;
- расширение географии пассажирского обслуживания при минимальных дополнительных затратах;
- следование от начальной до конечной точки маршрута без смены локомотива, без экипировки и без технического осмотра;
- высокая технологичность при проведении плановых видов обслуживания и ремонта;
- сокращение расходов на аренду локомотивов с экипажем за счет наличия в составах поездов собственных тяговых средств;
- уменьшение загрузки горловин пассажирских и пассажирских технических станций за счет исключения рейсов по подаче/уборке поездных локомотивов в/из депо;
- сокращение расходов за счет обслуживания инновационного состава в едином депо;
- исключение необходимости использования маневровых локомотивов.



## Продукт

Планируется переход на новое унифицированное высококачественное продуктовое предложение, предусматривающее:

- три типа поездов: дневной экспресс, ночной поезд, традиционный поезд;
- три класса обслуживания: эконом, комфорт, бизнес.

Старые вагоны без кондиционеров и биотуалетов до их полного выбытия планируется выделить в отдельный временный бренд «эконом-бюджет».

### ТИП ПРЕДЛОЖЕНИЯ

### КЛАСС ОБСЛУЖИВАНИЯ

## Дневной экспресс

Быстрый способ переезда в течение рабочего дня. Время в пути до 6 ч., целевые расстояния до 600 км

Бизнес



free

Комфорт



180°

Премиальное удобство и полный сервис гостиничного уровня для продуктивного использования времени в пути



140°  
160°

Комфорт и достаточный набор сервисов для удобной поездки днем без высоких затрат

## Ночной поезд

Комфортная поездка с возможностью полноценного сна. Время в пути до 12 ч., целевые расстояния до 1 200–1 500 км



180°

СВ, люкс<sup>1</sup>



140°  
160°

Купе<sup>1</sup>

## Традиционный поезд

Бюджетный способ переезда и туризм. Время в пути >12 ч., дальние расстояния

Премиальное удобство и полный сервис гостиничного уровня для полноценного сна в деловых или туристических поездках

Комфорт и достаточный набор сервисов для полноценного сна без высоких затрат в деловых или туристических поездках

Кратко о Компании

**Стратегия Компании**

Бизнес-модель и активы Компании

Обзор рынка

Маркетинговая политика

Взаимодействие с органами государственной власти Российской Федерации

Управление рисками

Обслуживание пассажиров

Качество и безопасность

Анализ операционных результатов

Инвестиционная деятельность

Закупочная деятельность

Международное сотрудничество

Корпоративное управление

Устойчивое развитие

Приложения

## Мультиmodalность

Предполагается формирование комплексных бесшовных решений при помощи агрегации автобусных и авиабилетов (по код-шерингу).

Железнодорожная сеть станет базой для формирования пассажирских мультиmodalных цепочек с участием всех видов транспорта.

## Прочие виды деятельности и смежные бизнесы

Для повышения рыночной устойчивости предусматривается диверсификация деятельности, а также развитие бизнесов, улучшающих доходность перевозок:

- сервисы для пассажиров;
- сервисы для путешествий всеми видами транспорта;
- логистические сервисы (почта, грузы) и т. д.

- 1 Выборочное применение на коротких корреспонденциях «длинного поезда». Применение второстепенно для данного типа поезда.
- 2 В ближайшей перспективе улучшенные плацкартные вагоны.
- 3 Без кондиционера и ЭЧТК.

Эконом



Бюджетный и удобный способ перемещения с возможностью доступа к дополнительным сервисам



Открытые вагоны с высокой плотностью компоновки<sup>2</sup>

Бюджетный и удобный способ перемещения с возможностью доступа к дополнительным сервисам

Эконом-бюджет (отдельный временный бренд в поездах АО «ФПК»)



Сверхбюджетный способ перемещения без сервисов



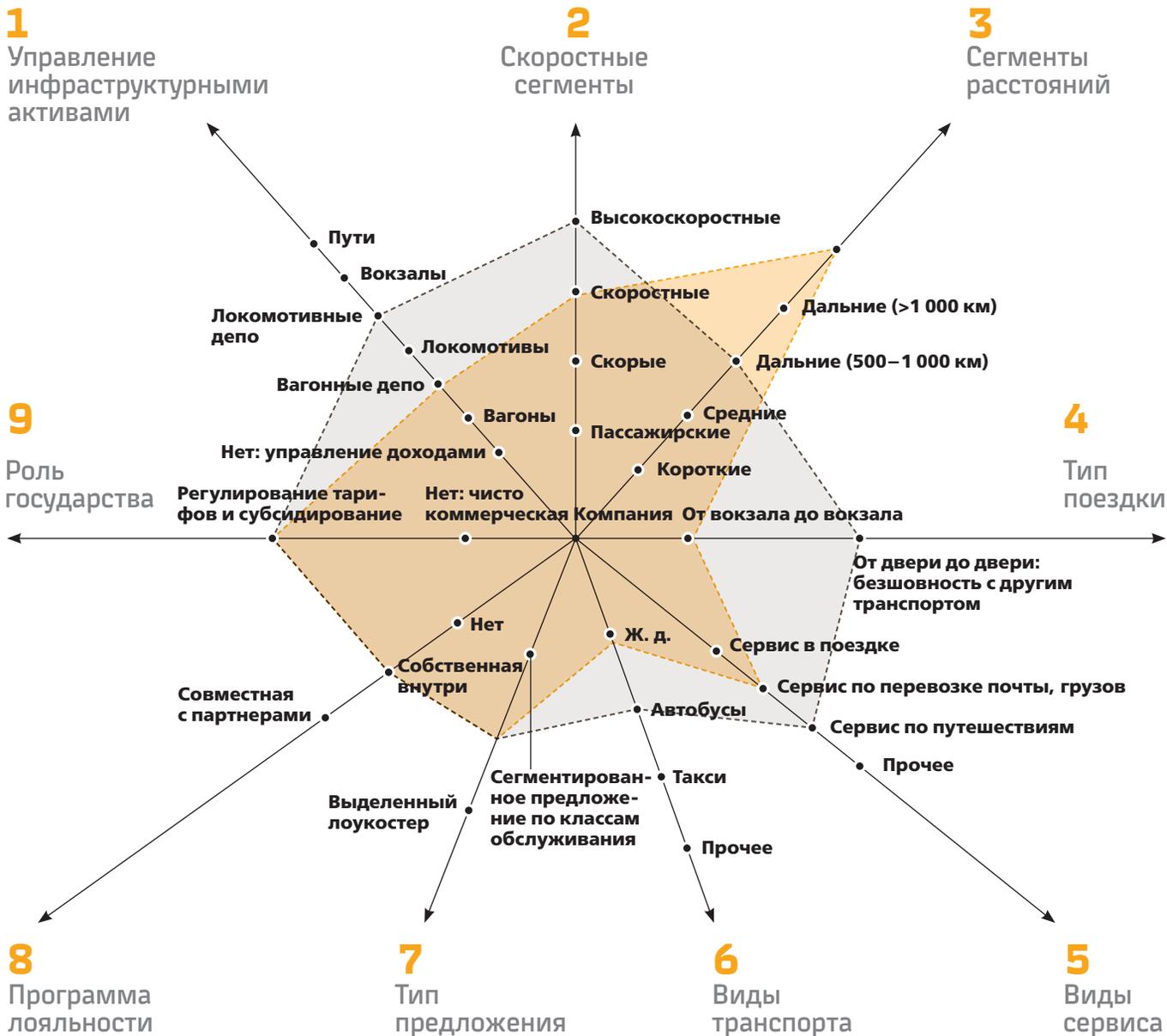
Плацкарт, не отвечающий требованиям пассажира<sup>1</sup>

Сверхбюджетный способ перемещения без сервисов с возможностью сна

### ОПИСАНИЕ ПОДХОДА:

- инвентаризация и выделение вагонов, не отвечающих требованиям пассажира, с низкой оснащённостью<sup>3</sup> в отдельный бренд внутри АО «ФПК»;
- применение в действующих поездах АО «ФПК» по сниженному тарифу за счет отсутствия сервисов.

# ЦЕЛЕВАЯ БИЗНЕС-МОДЕЛЬ<sup>1</sup>



<sup>1</sup> Проект целевой бизнес-модели, заложенный в новой Стратегии развития АО «ФПК» до 2030 года. Параметры могут быть скорректированы по итогам рассмотрения документа Советом директоров.

Кратко о Компании

**Стратегия Компании**

Бизнес-модель и активы Компании

Обзор рынка

Маркетинговая политика

Взаимодействие с органами  
государственной власти  
Российской Федерации

Управление рисками

Обслуживание пассажиров

Качество и безопасность

Анализ операционных  
результатов

Инвестиционная деятельность

Закупочная деятельность

Международное сотрудничество

Корпоративное управление

Устойчивое развитие

Приложения

## КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ НА 2018 ГОД

Ключевыми задачами АО «ФПК» на 2018 год являются:

2017

2018



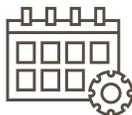
Стабилизация рыночной доли железнодорожного транспорта на рынке пассажирских перевозок

FIFA WORLD CUP  
**RUSSIA 2018**

Обеспечение качественным транспортным обслуживанием участников и гостей Чемпионата мира по футболу FIFA-2018



Реализация инициатив, предусмотренных Стратегией развития АО «ФПК» до 2030 года



Реализация мероприятий, направленных на сокращение дефицита парка подвижного состава

