



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 24 октября 2014 г. № 2116-р

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемые:

изменения, которые вносятся в распоряжение Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 г. № 2044-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, № 45, ст. 5880; 2014, № 26, ст. 3599);

паспорт инвестиционного проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей".

2. Минтрансу России, Минэкономразвития России, Минфину России, ФСТ России в рамках установленных полномочий учитывать параметры инвестиционного проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей" при установлении индексов к действующему уровню тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом общего пользования.

3. Правительственной комиссии по транспорту рассмотреть и утвердить детальный план мероприятий по реализации инвестиционного проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей", а также актуализированные целевые показатели реализации этого инвестиционного проекта, основываясь на целевых показателях реализации инвестиционного

проекта, предусмотренных приложением № 1 к паспорту инвестиционного проекта, как минимально допустимых целевых показателей и результатах технологического и ценового аудита проектной документации.

Председатель Правительства
Российской Федерации

Д.Медведев

УТВЕРЖДЕНЫ
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 24 октября 2014 г. № 2116-р

**ИЗМЕНЕНИЯ,
которые вносятся в распоряжение Правительства
Российской Федерации от 5 ноября 2013 г. № 2044-р**

Абзац пятый пункта 2 перечня самокупаемых инфраструктурных проектов, реализуемых юридическими лицами, в финансовые активы которых размещаются средства Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 г. № 2044-р, изложить в следующей редакции:

| | |
|---|---|
| "Доходность инвестирования средств Фонда национального благосостояния: | 0,01% в 2015 - 2019 годах, 2,98% начиная с 2020 года". |
|---|---|

УТВЕРЖДЕН
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 24 октября 2014 г. № 2116-р

П А С П О Р Т

инвестиционного проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей"

1. Наименование инвестиционного проекта - "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодородных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей".

2. Краткое описание инвестиционного проекта - приоритетное развитие железнодорожной инфраструктуры и увеличение пропускной и провозной способностей Транссибирской магистрали, развитие железнодорожной инфраструктуры и увеличение пропускной и провозной способностей Байкало-Амурской магистрали, развитие сортировочных, предпортовых и припортовых станций и пограничных переходов Дальнего Востока, завершение комплексных проектов по развитию участка Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань со строительством нового Кузнецовского тоннеля, завершение комплексных проектов по развитию участка Карымская - Забайкальск с электрификацией участка Борзя - Забайкальск, реконструкция и модернизация верхнего строения пути и искусственных сооружений и строительство технологического жилья.

3. Участники инвестиционного проекта:

а) юридическое лицо, реализующее инвестиционный проект, - открытое акционерное общество "Российские железные дороги";

б) акционер (учредитель) открытого акционерного общества "Российские железные дороги", владеющий пакетом акций более 5 процентов, - Российская Федерация;

в) ключевые руководители юридического лица, имеющие отношение к непосредственной реализации инвестиционного проекта:

президент - Якунин Владимир Иванович;

старший вице-президент - Краснощек Анатолий Анисимович;

старший вице-президент - Михайлов Вадим Валерьевич;

вице-президент - Тони Олег Вильямсович;

вице-президент - Целько Александр Витальевич.

4. Цель инвестиционного проекта - развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры для создания провозной способности к 2020 году в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока в размере 66 млн. тонн в год дополнительно к уровню 2012 года (вывоз каменного угля и различных руд с основных действующих и перспективных месторождений полигона в 2020 году от 113,2 млн. тонн до 124,4 млн. тонн грузов), в том числе для обеспечения пропуска грузовых поездов, перевозящих балкерные грузы в порты Дальнего Востока, с весовой нормой в размере 7100 тонн, и эксплуатации грузовых вагонов с нагрузкой 25 тонн на ось с учетом исключений, предусмотренных целевыми показателями реализации проекта, которые представлены в приложении № 1.

5. Инвестиционный проект направлен на достижение целей, определенных в рамках:

а) Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р (в части целевых показателей - протяженность линий железнодорожного транспорта общего пользования, имеющих ограничения пропускной способности, развитие пропускных способностей существующей инфраструктуры, объем перевозок, грузооборот);

б) федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1996 г. № 480 "Об утверждении федеральной целевой программы "Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года" (в части целевых показателей - строительство разъездов на Байкало-Амурской магистрали, грузооборот на полигоне Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, строительство дополнительных главных путей).

6. Оценка потенциального спроса (объема рынка) на продукцию проведена на основе работы с крупнейшими грузоотправителями в части определения перспективных объемов и корреспонденции перевозок грузов,

в том числе с использованием межотраслевого баланса, и прирост грузовой базы составляет от 55 до 66 млн. тонн грузов в год.

7. Сроки реализации инвестиционного проекта:

а) фаза строительства - 2013 - 2017 годы;

б) фаза эксплуатации - с 2018 года.

8. Объем капитальных вложений в ценах соответствующих лет - 562,4 млрд. рублей (без налога на добавленную стоимость).

Источники финансирования реализации проекта представлены в приложении № 2.

9. Объем и источники финансирования инвестиционного проекта (в прогнозных ценах, без налога на добавленную стоимость):

а) заемное финансирование - 7,3 процента общей стоимости проекта - 41,1 млрд. рублей за счет выпуска инфраструктурных облигаций открытого акционерного общества "Российские железные дороги" со сроком погашения до 2048 года;

б) собственный капитал - 46,4 процента общей стоимости проекта - 261,1 млрд. рублей;

в) средства участников инвестиционного проекта не предусмотрены;

г) бюджетные ассигнования федерального бюджета на реализацию инвестиционного проекта (19,6 процента общей стоимости проекта) - 110,2 млрд. рублей;

д) бюджетные ассигнования бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов на реализацию инвестиционного проекта отсутствуют;

е) средства Фонда национального благосостояния - 26,7 процента общей стоимости проекта - 150 млрд. рублей путем размещения в привилегированные акции открытого акционерного общества "Российские железные дороги" с ежегодной выплатой дивидендов на уровне 0,01 процента годовых от номинальной стоимости размещенных акций в 2015 - 2019 годах и на уровне 2,98 процента годовых от номинальной стоимости размещенных акций начиная с 2020 года.

Возвратность средств Фонда национального благосостояния обеспечивается за счет возможной продажи кумулятивных привилегированных акций открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (далее - привилегированные акции) и (или) за счет установления целевой инвестиционной составляющей в тарифе.

План-график выборки средств Фонда национального благосостояния (размещения привилегированных акций открытого акционерного общества

"Российские железные дороги") в 2014 году - 50 млрд. рублей, в 2015 году - 50 млрд. рублей, в 2016 году - 50 млрд. рублей.

Предварительный план-график выплаты дивидендов по привилегированным акциям открытого акционерного общества "Российские железные дороги" представлен в приложении № 3;

ж) средства пенсионных накоплений не предусмотрены;

з) средства институтов развития и государственных корпораций не предусмотрены;

и) налоговые льготы и таможенные преференции не предусмотрены.

10. Рейтинг долгосрочной кредитоспособности инициатора:

а) по классификации рейтингового агентства "Мудис Инвесторс Сервис" (Moody's Investors Service):

долгосрочный рейтинг по необеспеченным обязательствам в иностранной валюте - Baal (прогноз - рейтинг на пересмотре в сторону понижения);

долгосрочный кредитный рейтинг по обязательствам в национальной валюте - Baal (прогноз - рейтинг на пересмотре в сторону понижения);

национальная шкала (Россия) - Aaa.ru;

б) по классификации рейтингового агентства "Стандарт энд Пурс" (Standard & Poor's):

долгосрочный кредитный рейтинг по обязательствам в иностранной валюте - BВВ (прогноз негативный);

долгосрочный кредитный рейтинг по обязательствам в национальной валюте - BВВ (прогноз негативный);

национальная шкала (Россия) - ruAAA;

в) по классификации рейтингового агентства "Фитч Рейтингс" (Fitch-Ratings):

долгосрочный рейтинг по необеспеченным обязательствам в иностранной валюте - BВВ (прогноз негативный);

долгосрочный кредитный рейтинг по обязательствам в национальной валюте - BВВ (прогноз негативный);

приоритетный необеспеченный рейтинг по национальной шкале - AAA(rus) (прогноз стабильный).

11. Показатели финансовой эффективности инвестиционного проекта для частных инвесторов (с учетом всех мер государственной поддержки):

а) объем инвестиций в инвестиционный проект - 562,4 млрд. рублей (без налога на добавленную стоимость);

б) срок окупаемости инвестиционного проекта отсутствует для открытого акционерного общества "Российские железные дороги";

в) чистая приведенная стоимость инвестиционного проекта составляет минус 191,5 млрд. рублей;

г) внутренняя норма доходности инвестиционного проекта - 4 процента;

д) средневзвешенная стоимость капитала - 6,9 процента;

е) доходность на собственный капитал - 12,1 процента;

ж) доходность на заемный капитал - инфляция плюс 1 процентный пункт, доходность по средствам Фонда национального благосостояния - 0,01 процента в 2015 - 2019 годах, 2,98 процента начиная с 2020 года.

12. Бюджетная эффективность инвестиционного проекта характеризуется показателями:

объем государственной поддержки за счет средств федерального бюджета и средств Фонда национального благосостояния - 260,2 млрд. рублей;

дисконтированный срок окупаемости проекта - 20 лет;

чистая приведенная стоимость эффекта для бюджета Российской Федерации - 142,4 млрд. рублей;

внутренняя норма доходности для бюджета - 8,9 процента.

13. Анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз инвестиционного проекта:

а) сильные стороны:

открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" подготовлены графики выполнения проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ;

в 2013 году проведен публичный технологический и ценовой аудит проектов развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона, результаты которого рассмотрены на экспертных и общественных слушаниях и направлены в Правительство Российской Федерации;

наличие перспективных месторождений на полигоне реализации проекта;

наличие прогнозируемого спроса;

положительный мультипликативный эффект (экономический и социальный) для Российской Федерации в целом;

б) возможности:

вывоз дополнительных объемов грузов с основных месторождений Восточного полигона в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока;

переориентирование на Байкало-Амурскую и Транссибирскую железнодорожные магистрали логистических схем грузоотправителей и грузополучателей из стран Азии и Европы;

в) слабые стороны:

значительная капиталоемкость проекта;

зависимость грузовой базы, положенной в основу проекта, от макроэкономической ситуации в России и мире;

сложные климатические, инженерно-геологические и гидрологические условия;

г) угрозы:

при существенном увеличении торгового грузооборота между Азией и Европой строительство железнодорожного пути в обход Российской Федерации.

14. Риски реализации инвестиционного проекта:

а) риски контрактной схемы - изменение или неполный объем финансирования проекта за счет средств федерального бюджета и Фонда национального благосостояния, отсутствие возможности размещения инфраструктурных облигаций в связи с дефицитом пенсионных накоплений в расширенном инвестиционном портфеле государственной корпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" (средний риск);

б) технические риски, связанные с реализацией и последующей эксплуатацией проекта, - риски техногенных аварий (низкий риск);

в) конкурентоспособность проекта, подверженность рыночным рискам - изменение сроков реализации проекта, в том числе по причине возможного изменения макроэкономической ситуации (низкий риск);

г) правовая структура проекта (анализ распределения рисков между кредиторами и прочими участниками проекта) - проект реализуется на принципах государственно-частного партнерства, риски несет как государство, так и частный инвестор (открытое акционерное общество "Российские железные дороги") (низкий риск);

д) риски контрагента инициатора инвестиционного проекта - изменения в сроках реализации проектов по добыче полезных ископаемых, непредъявление грузоотправителями заявленных объемов грузов (средний риск);

е) риски изменения рыночной стоимости привилегированных акций открытого акционерного общества "Российские железные дороги", вызванные возможным ухудшением финансового положения компании. Ключевыми факторами ухудшения финансового положения открытого акционерного общества "Российские железные дороги" может стать реализация рисков обесценения основных средств и отражение соответствующих убытков в отчетности компании. Указанные риски связаны с явлениями стагнации в российской экономике и недостаточностью индексации тарифов на перевозки пассажиров, которая не в полной мере компенсируется государственными субсидиями, а также дальнейшим удержанием тарифов на грузовые перевозки ниже экономически обоснованного уровня (средний риск);

ж) риск несвоевременной выплаты дивидендов по привилегированным акциям, приобретенным за счет средств Фонда национального благосостояния, в связи с ухудшением финансового положения открытого акционерного общества "Российские железные дороги" и отсутствием (недостаточности) необходимого объема чистой прибыли, сформированной по итогам деятельности компании за соответствующий финансовый год (средний риск).

15. Ответственный исполнитель инвестиционного проекта - открытое акционерное общество "Российские железные дороги", расположенное в г. Москве, ул. Новая Басманная, д. 2.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к паспорту инвестиционного проекта
"Модернизация железнодорожной
инфраструктуры Байкало-Амурской
и Транссибирской железнодорожных
магистралей с развитием пропускных
и провозных способностей"

ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ
реализации инвестиционного проекта***

| Наименование участка | Длина участка, км | Наличная пропускная способность, пар поездов в сутки | | | | Провозная способность, млн. тонн/год в грузовом направлении до реализации проекта | Провозная способность, млн. тонн/год в грузовом направлении после реализации проекта* | Предельный вес грузового поезда в грузовом направлении, тонн | | Средний вес грузового поезда в грузовом направлении при объеме перевозок +66,5 млн. тонн/год | | Участковая скорость, км/ч | | |
|---|-----------------------------|--|----------------------|--------------------------|----------------------|---|---|--|--------------------------|--|--------------------------|---------------------------|--------------------------|----|
| | | до реализации проекта | | после реализации проекта | | | | до реализации проекта | после реализации проекта | до реализации проекта | после реализации проекта | до реализации проекта | после реализации проекта | |
| | | грузовых и пассажирских | в том числе грузовых | грузовых и пассажирских | в том числе грузовых | | | | | | | | | |
| 1. Транссибирская железнодорожная магистраль (Восточно-Сибирская железная дорога) | Тайшет - Слюдянка | 795,9 | 123 | 70 | 123 | 76 | 85,6 | 98,5 | 6000 | 7100 | 4991 | 5614/6009** | 39 | 43 |
| | Слюдянка - Петровский Завод | 473 | 137 | 97 | 137 | 97 | 121,6 | 125,7 | 6300 | | | | | |

| Наименование участка | | Длина участка, км | Наличная пропускная способность, пар поездов в сутки | | | | Провозная способность, млн. тонн/год в грузовом направлении до реализации проекта | Провозная способность, млн. тонн/год в грузовом направлении после реализации проекта* | Предельный вес грузового поезда в грузовом направлении, тонн | | Средний вес грузового поезда в грузовом направлении при объеме перевозок +66,5 млн. тонн/год | | Участковая скорость, км/ч | |
|---|----------------------------|-------------------|--|----------------------|--------------------------|----------------------|---|---|--|--------------------------|--|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| | | | до реализации проекта | | после реализации проекта | | | | до реализации проекта | после реализации проекта | до реализации проекта | после реализации проекта | до реализации проекта | после реализации проекта |
| | | | грузовых и пассажирских | в том числе грузовых | грузовых и пассажирских | в том числе грузовых | | | | | | | | |
| Транссибирская железнодорожная магистраль (Забайкальская железная дорога) | Петровский Завод - Чита 1 | 410,4 | 95 | 65 | 153 | 111 | 86,4 | 146 | | | | | | |
| | Чита 1 - Чернышевск | 391,8 | 103 | 66 | 123 | 81 | 85,8 | 110 | | | | | | |
| | Чернышевск - Бамовская | 686,9 | 95 | 51 | 123 | 86 | 68 | 119,8 | | | | | | |
| | Бамовская - Белогорск | 592,2 | 123 | 66 | 153 | 110 | 83,8 | 157 | | | | | | |
| Транссибирская железнодорожная магистраль (Дальневосточная железная дорога) | Белогорск - Хабаровск | 656,8 | 95 | 65 | 123 | 88 | 91 | 125,7 | | | | | | |
| | Хабаровск - Находка | 902 | 82 | 55 | 123 | 96 | 78,5 | 125,1 | | | | | | |
| 2. Байкало-Амурская железнодорожная магистраль (Восточно-Сибирская железная дорога) | Тайшет - Лена Восточная | 699,2 | 82 | 37 | 123 | 82 | 33,1 | 84,8 | 5800 | 6000 | 5258 | 5754 | 36,2 | 39,7 |
| | Лена Восточная - Киренга | 155,2 | 19 | 12 | 40 | 29 | 11,8 | 34,5 | | | | | | |
| | Киренга - Северо-Байкальск | 174,4 | 23 | 13 | 33 | 23 | 13,2 | 27,6 | | | | | | |

| Наименование участка | Длина участка, км | Наличная пропускная способность, пар поездов в сутки | | | | Провозная способность, млн. тонн/год в грузовом направлении до реализации проекта | Провозная способность, млн. тонн/год в грузовом направлении после реализации проекта* | Предельный вес грузового поезда в грузовом направлении, тонн | | Средний вес грузового поезда в грузовом направлении при объеме перевозок +66,5 млн. тонн/год | | Участковая скорость, км/ч | |
|---|-------------------------|--|----------------------|--------------------------|----------------------|---|---|--|--------------------------|--|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| | | до реализации проекта | | после реализации проекта | | | | до реализации проекта | после реализации проекта | до реализации проекта | после реализации проекта | до реализации проекта | после реализации проекта |
| | | грузовых и пассажирских | в том числе грузовых | грузовых и пассажирских | в том числе грузовых | | | | | | | | |
| Северо-Байкальск - Таксимо | 405,7 | 21 | 14 | 27 | 20 | 14,7 | 24,7 | | | | | | |
| Таксимо - Новая Чара | 250,2 | 15 | 10 | 32 | 27 | 11,2 | 33 | | | | | | |
| Новая Чара - Хани | 144,4 | 24 | 19 | 28 | 23 | 21 | 28,6 | | 7100 | | | | |
| Байкало-Амурская железнодорожная магистраль (Дальневосточная железная дорога) | Хани - Тында | 484,7 | 16 | 11 | 33 | 26 | 12,2 | 31,7 | | | | | |
| | Тында - Улак | 329,4 | 15 | 12 | 26 | 21 | 14,1 | 24,6 | 5600 | | | | |
| | Улак - Февральск | 339,2 | 16 | 13 | 23 | 19 | 15,3 | 25,6 | | | | | |
| | Февральск - Новый Ургал | 283,1 | 16 | 11 | 25 | 19 | 15 | 26,1 | | | | | |
| | Новый Ургал - Постышево | 276,3 | 16 | 12 | 23 | 20 | 13,8 | 26,7 | | | | | |
| Постышево - Комсомольск Сортировочный | 197,8 | 17 | 12 | 29 | 24 | 14,4 | 32,5 | | | | | | |

| Наименование участка | Длина участка, км | Наличная пропускная способность, пар поездов в сутки | | | | Провозная способность, млн. тонн/год в грузовом направлении до реализации проекта | Провозная способность, млн. тонн/год в грузовом направлении после реализации проекта* | Предельный вес грузового поезда в грузовом направлении, тонн | | Средний вес грузового поезда в грузовом направлении при объеме перевозок +66,5 млн. тонн/год | | Участковая скорость, км/ч | |
|---|-------------------|--|----------------------|--------------------------|----------------------|---|---|--|--------------------------|--|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| | | до реализации проекта | | после реализации проекта | | | | до реализации проекта | после реализации проекта | до реализации проекта | после реализации проекта | до реализации проекта | после реализации проекта |
| | | грузовых и пассажирских | в том числе грузовых | грузовых и пассажирских | в том числе грузовых | | | | | | | | |
| Комсомольск Сортировочный - Ванино | 441,7 | 24 | 18 | 29 | 25 | 19,3 | 37,1 | | | | | | |
| Тында - Бамовская | 178,7 | 16 | 11 | 32 | 26 | 10,9 | 34,2 | 5200 | 7100 | | | | |
| Волочаевка- Комсомольск Сортировочный | 327,1 | 28 | 23 | 28 | 23 | 20,7 | 25,1 | 4900 | 7100 | | | | |

* Повышение провозной способности на Транссибирской железнодорожной магистрали за счет оптимизации размеров пассажирского движения (сохранение на уровне, не превышающем показатели нормативного графика движения поездов 2014 - 2015 годов) для обеспечения пропуска +66,5 млн. тонн.

** Без учета контейнерных поездов.

*** Целевые показатели могут быть уточнены по результатам разработки проектной документации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к паспорту инвестиционного проекта
"Модернизация железнодорожной
инфраструктуры Байкало-Амурской
и Транссибирской железнодорожных
магистралей с развитием пропускных
и провозных способностей"

ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

**реализации проекта "Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской
и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей"**

млн. рублей, без НДС

| Наименование источника | 2013 год | 2014 год | 2015 год | 2016 год* | 2017 год* | Итого |
|---|----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|
| Всего | 35901,9 | 90631,9 | 135025,5 | 178449,7 | 122427,9 | 562436,9 |
| в том числе: | | | | | | |
| федеральный бюджет* | 4620 | - | 21484,9 | 40167,3 | 43945,5 | 110217,7 |
| средства Фонда национального благосостояния | - | 50000 | 50000 | 50000 | - | 150000 |
| средства открытого акционерного общества "Российские железные дороги" | 31281,9 | 40631,9 | 63540,6 | 88282,4 | 78482,4 | 302219,2 |

* С учетом дополнительных решений по приближению финансирования в 2018 - 2020 годах в рамках государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы".

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к паспорту инвестиционного проекта
"Модернизация железнодорожной
инфраструктуры Байкало-Амурской
и Транссибирской железнодорожных
магистралей с развитием пропускных
и провозных способностей"

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПЛАН-ГРАФИК
выплаты дивидендов по привилегированным акциям
открытого акционерного общества "Российские железные дороги"

(млн. рублей)

| Годы | Показатель | |
|----------|-----------------------------------|--|
| | дивидендная доходность, процентов | объем выплачиваемых дивидендов на привилегированные акции открытого акционерного общества "Российские железные дороги" |
| 2014 год | 0,01 | - |
| 2015 год | 0,01 | 5 |
| 2016 год | 0,01 | 10 |
| 2017 год | 0,01 | 15 |
| 2018 год | 0,01 | 15 |
| 2019 год | 0,01 | 15 |
| 2020 год | 2,98 | 4470 |
| 2021 год | 2,98 | 4470 |
| 2022 год | 2,98 | 4470 |
| 2023 год | 2,98 | 4470 |
| 2024 год | 2,98 | 4470 |
| 2025 год | 2,98 | 4470 |
| 2026 год | 2,98 | 4470 |
| 2027 год | 2,98 | 4470 |

| Годы | Показатель | |
|----------|-----------------------------------|--|
| | дивидендная доходность, процентов | объем выплачиваемых дивидендов на привилегированные акции открытого акционерного общества "Российские железные дороги" |
| 2028 год | 2,98 | 4470 |
| 2029 год | 2,98 | 4470 |
| 2030 год | 2,98 | 4470 |
| 2031 год | 2,98 | 4470 |
| 2032 год | 2,98 | 4470 |
| 2033 год | 2,98 | 4470 |
| 2034 год | 2,98 | 4470 |
| 2035 год | 2,98 | 4470 |
| 2036 год | 2,98 | 4470 |
| 2037 год | 2,98 | 4470 |
| 2038 год | 2,98 | 4470 |
| 2039 год | 2,98 | 4470 |
| 2040 год | 2,98 | 4470 |
| 2041 год | 2,98 | 4470 |
| 2042 год | 2,98 | 4470 |
| Итого | | 102870 |
