



**УТВЕРЖДЕН:**  
Общим собранием акционеров  
ПАО «Ленгипротранс»  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2015

Протокол №\_\_ от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2015

Председатель Собрания

\_\_\_\_\_/ \_\_\_\_\_ /

**ПРЕДВАРИТЕЛЬНО УТВЕРЖДЕН:**  
Советом директоров  
ПАО «Ленгипротранс»  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2015

Протокол №\_\_\_\_\_ от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2015

Председатель Совета директоров

\_\_\_\_\_/Крапивин А.А./

# ГОДОВОЙ ОТЧЕТ ПАО «Ленгипротранс» за 2014 год

Генеральный директор \_\_\_\_\_

**Д.В. Голубовский**



ПАО «Ленгипротранс»  
Московский пр., 143, СПб, Россия, 196105  
Тел.: +7 (812) 388-05-20  
Факс: +7 (812) 388-93-88  
e-mail: [sekr@lgt.ru](mailto:sekr@lgt.ru), [www.lgt.ru](http://www.lgt.ru)



## I. Положение общества в отрасли

**Полное фирменное наименование общества:**

*Публичное акционерное общество по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства «Ленгипротранс»*

*До 19.02.2015 – Открытое акционерное общество по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства «Ленгипротранс»*

**Номер и дата выдачи свидетельства о государственной регистрации:**

*№2427 от 16 марта 1993 года*

**Субъект Российской Федерации:**

*Санкт-Петербург*

**Место нахождения:**

*Российская Федерация, город Санкт-Петербург*

**Почтовый адрес:**

*196105, Санкт-Петербург, Московский проспект, дом 143*

**Контактные телефоны:**

*+7 (812) 388 05 20; +7 (812) 334 03 33*

**Факс:**

*+7 (812) 388 93 88, +7 (812) 333 01 12*

**Адрес интернет-сайта, электронной почты:**

[www.lgt.ru](http://www.lgt.ru), [sekr@lgt.ru](mailto:sekr@lgt.ru)

Основным видом деятельности Публичного акционерного общества по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства «Ленгипротранс» (далее – «Общество») является выполнение проектно-изыскательских работ по объектам транспортного строительства.

Основным направлением деятельности Общества и его преимуществом является выполнение полного комплекса как изыскательских, так и проектных работ – от разработки генеральных схем развития транспорта до подготовки рабочей документации для строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, в числе которых можно назвать такие, как:

- железные и автомобильные дороги;
- мосты, путепроводы, транспортные развязки, другие искусственные сооружения;
- железнодорожные узлы и станции;



- внешние железнодорожные подходы и подъездные пути промышленных предприятий, месторождений и морских портов;
- объекты электрификации железных дорог;
- системы электроснабжения, СЦБ и связи;
- системы водоснабжения, канализации и теплоснабжения.

Деятельность хозяйствующих субъектов, осуществляющих указанный вид экономической деятельности, образуют целую отрасль экономики, тем самым формируя спрос и предложение на рынке проектно-изыскательских работ (далее – «ПИР»).

Замедление, а затем и спад экономического роста, неблагоприятные изменения внешнеполитической и внешнеэкономической ситуации в прошлом году отразились на показателях работы отрасли.

Объем инвестпрограммы ОАО «РЖД» в 2014 году составил 395,6 млрд рублей, что на 18% меньше, чем в 2013 году. На 2015 год планируется выделить 415,2 млрд рублей, на 2016 год - 438,4 млрд рублей.

Нельзя не отметить, что в течение 2014 года ОАО «РЖД» инвестировали в Октябрьскую железную дорогу 59,8 млрд рублей, в том числе на развитие железнодорожной инфраструктуры направлено 29,5 млрд руб. Особое внимание в 2014 году было уделено участку Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожным подходам к портам на южном берегу Финского залива, а также участку железной дороги Санкт-Петербург – Бусловская.

В условиях объективного дефицита инвестиций в инфраструктурный комплекс железнодорожного транспорта, недостаточное развитие которого становится сдерживающим фактором для экономики страны, Правительством РФ приняты ключевые решения в области развития железнодорожного транспорта страны, а также предприняты меры по поддержке реализации крупномасштабных проектов.

Одним из основополагающих решений, определяющих вектор развития железнодорожного транспорта на долгосрочную перспективу, является начало реализации проектирования высокоскоростной магистрали Москва – Казань. Реализация проекта будет иметь очевидный мультипликативный эффект для экономики страны, так как это связано с развитием рабочих мест, и в целом с развитием экономики, подключением нашей страны к глобальным транспортным маршрутам, которые носят трансконтинентальный характер.

2014 год был отмечен 40-летним юбилеем начала строительства БАМа. И эта историческая дата была ознаменована стартом масштабной модернизации магистралей Восточного полигона, направленной на увеличение пропускной мощности Байкало-Амурской и Транссибирской железных дорог. Это первый проект, на который было согласовано выделение средств из Фонда национального благосостояния. Также полным ходом шла реконструкция Новороссийского и Краснодарского железнодорожных узлов, инфраструктуры Московского транспортного узла.



В 2014 году также произошло присоединение к России полуострова Крым, что повлекло за собой старт уникальнейшего и масштабного транспортного проекта – строительство перехода через Керченский пролив с железнодорожными подходами к нему.

Однако факт вхождения Крыма в состав России повлек за собой осложнение внешнеполитической обстановки и введение санкций со стороны западных стран. Это привело к значительному удорожанию стоимости большинства транспортных проектов, в связи с резкими скачками курсов валют.

Общество в 2014 году приняло участие в разработке следующих основных объектов:

1. Комплексная реконструкция участка Мга-Гатчина-Веймарн-Ивангород и ж. д. подходов к портам на южном берегу Финского залива;
2. Строительство путепроводной развязки на пересечении Пулковского шоссе с Дунайским проспектом;
3. Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской ж. д. на Горьковском направлении;
4. Техническое перевооружение ТП Слюдянка, ТП Невельская, ЭЧЭ Новый Уоян, ТП Киренга, ТП Тарманчукан, ТП Ядрин;
5. Строительство пассажирской технической станции Ховрино;
6. Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург-Бусловская Октябрьской ж. д. Вынос грузового движения;
7. Строительство второй очереди Фрунзенского радиуса от ст. «Международная» до ст. «Южная» (Шушары). Электродепо «Южное»;
8. Техническое перевооружение производственной базы электродепо «Невское».

В 2014 году ПАО «Ленгипротранс» подготовило проектную продукцию по 1 324 позициям в том числе: 48 позиций первой стадии проектирования, 889 позиций рабочей документации и 60 позиций авторского надзора.

#### **Объекты первой стадии проектирования 2014 г.:** **Проектная документация**

- Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива:
  - Станция Лужская - Сортировочная. Строительство отправочного парка и соединительных путей к нему (4 этап). Строительство базы восстановительного поезда. Строительство базы по напольному оборудованию сортировочной горки;
  - Станция Лужская - Сортировочная. Строительство дома отдыха локомотивных бригад.



- Комплекс наливных грузов в Морском торговом порту «Усть-Луга». Сливная железнодорожная эстакада № 4 для высоковязких нефтепродуктов с инфраструктурой.
- Строительство пассажирской технической станции Ховрино (1 этап).
- Организация производства для выполнения капитального ремонта (ревизий) скоростных электропоездов «Сапсан» на территории моторвагонного депо Санкт-Петербург-Московское Октябрьской железной дороги.
- Строительство цеха наружной мойки подвижного состава и цеха ТО-4 в Санкт-Петербург- Финляндском моторвагонном депо.
- Волховстрой - строительство вспомогательного корпуса.
- Отвод морской порт «Приморск» - «РПК – Высоцк «Лукойл – II».
- Реконструкция автодороги М-11 «Нарва» от ж.-д. станции Лигово до г. Красное Село в административных границах Санкт-Петербурга. 1-ый этап. Реконструкция Гореловского путепровода.
- Реконструкция существующих и строительство вновь создаваемых объектов транспортной инфраструктуры грузового фронта железнодорожных путей необщего пользования, расположенных на территории ЗАО «КТСП» по адресу: 4-й грузовой район морского порта «Большой порт Санкт-Петербург».
- Реконструкция железнодорожного пути необщего пользования ООО «Волховнефтехим» в связи с увеличением грузооборота до 1,8 млн. тонн.
- Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Горьковском направлении. IV главный путь Москва-Пассажирская-Курская - Железнодорожная. Станция Реутово. Перегон Кусково (искл.) - Реутово (искл.) «Контактная сеть, тяговые подстанции, электроснабжение нетяговых потребителей».
- Строительство разъезда Гвоздецкий на перегоне Мустах - Иса Дальневосточной железной дороги.
- Строительство разъезда Тангомен на перегоне Дугда - Камнега Дальневосточной железной дороги.
- Удлинение приемо-отправочных путей разъезда Хевчен Дальневосточной железной дороги.

### ***Предпроектные проработки***

- Определение оптимальной схемы внешнего транспортного обеспечения ГОК "Усинский-3" шахтного поля №3 Усинского месторождения каменного угля Республики Коми и получение технических условий, от уполномоченных на это органов, на присоединение к путям общего пользования ОАО "РЖД" для возможности разработки проектной и рабочей документации.
- Развитие подходов к ММПК "Бронка".



- Путь необщего пользования ООО "ЕвроХим терминал Усть-Луга" с примыканием к проектируемой станции Лужская-Генеральная Октябрьской ж.д.
- Модернизация железнодорожной инфраструктуры путей необщего пользования Комплекса СУГ в морском порту Усть-Луга.
- Строительство станции разгрузки вагонов на территории грузового двора ст. Мурманск.
- Реконструкция четной горловины с удлинением путей парка формирования и отправления ст. Мурманск.

### *Конкурентное окружение*

На рынке проектирования новых железнодорожных магистралей – основном рынке присутствия ПАО «Ленгипротранс» - в 2014 году наблюдались три основных тенденции:

- увеличение уровня конкуренции со стороны крупных российских строительных компаний,
- уход с рынка олимпийских подрядчиков,
- попытки входа зарубежных компаний мирового уровня на рынок транспортного проектирования РФ в сегменте высокоскоростного сообщения.

Просматривалось существенное увеличение уровня конкуренции со стороны строительных компаний ввиду распространения практики проведения конкурсных торгов на разработку рабочей документации совместно со строительством объекта инфраструктуры. Поскольку в стоимости всего комплекса ПИР разработка рабочей документации занимает большую часть (порядка 60%), постепенно возникает риск потери проектными компаниями существенного объема работ при возможности выполнения данных работ строительными организациями.

Продолжился выход строительных компаний на рынок ПИР в связи с ростом спроса на строительство объектов «под ключ», так как специалисты данных организаций обладают необходимыми знаниями норм и требований проектирования и строительства (СНиП), имеют практический опыт работы в области строительства железнодорожной инфраструктуры и зачастую прямой выход на конечного заказчика услуг. К компаниям, работающим на рынке ПИР железнодорожного строительства на протяжении последних нескольких лет, относятся ООО «УК «ТрансЮжстрой», ОАО Корпорация «Трансстрой», ООО «СтройЖелДорПроект» и др.

В то же время, после выполнения больших объемов работ, связанных с реализацией крупных инфраструктурных проектов, в частности транспортных, к зимним Олимпийским играм в Сочи в 2014 году прошла волна банкротств и ликвидаций крупных «олимпийских подрядчиков». Среди них – ООО «НПО «Мостовик», ОАО «Тоннельный отряд №44», ООО «Корпорация Инжтрансстрой» и другие. Среди причин убыточности олимпийских строек и, как следствие, ухода



«олимпийских игроков» с рынка, отмечаются недооценка стоимости работ, выполняемых в авральном режиме, и устаревшая система ценообразования.

Третьей тенденцией являлось стремление входа зарубежных компаний мирового уровня на рынок транспортного проектирования, обусловленное приближением к реализации проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань.

Зарубежные компании имеют по сравнению с российскими ряд преимуществ, таких как реальный опыт проектирования ВСМ, применение в проектах передовых технологий, высокий уровень организации управления проектами и качества выполняемых работ. К потенциальным конкурентам могут быть отнесены Siemens, Alstom, Bombardier, China Railway Engineering Corporation, DB, SYSTRA и др.

Вместе с тем, вход зарубежных компаний на российский рынок осложняется необходимостью получения соответствующих допусков к выполнению работ на территории РФ, достаточного уровня знаний норм и правил проектирования. В этой связи они прикладывают усилия по кооперации с ключевыми российскими проектными организациями.

Наибольший объем работ рынка ПИР железнодорожной инфраструктуры РФ, как и в предыдущие годы, выполняли институты, входящие в Ассоциацию «Востокгипротранс»: ПАО «Ленгипротранс», ОАО «Сибгипротранс», ОАО «Уралгипротранс», ОАО «Томгипротранс», ОАО «Дальгипротранс», ЗАО «Востсибтранспроект», а также АО «Росжелдорпроект», занимающее лидирующее положение в отрасли.

Основными конкурентными преимуществами АО «Росжелдорпроект» (часть акций компании принадлежит ОАО «РЖД») является возможность получения части работ, предусмотренных инвестиционной программой ОАО «РЖД», в качестве корпоративного заказа и наличие сети филиалов компании во всех регионах страны.

В связи со сложной экономической конъюнктурой, сложившейся в стране, и снижением темпов развития транспортной отрасли, появление новых крупных конкурирующих структур на целевом рынке Общества не предвидится. Вместе с тем, в связи со стартом реализации проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва - Казань происходит конкурентная борьба за участие в проекте ввиду проявления интереса зарубежными компаниями международного уровня к участию в тендере. Возможно также появление управляющих компаний, создаваемых для реализации конкретных проектов, которые будут выбраны генеральными проектировщиками с возможностью привлечения остальных игроков рынка для выполнения части работ.

Существование описанного конкурентного окружения ПАО «Ленгипротранс» относит к одним из возможных факторов риска, оказывающих влияние на его деятельность.

В целях минимизации воздействия указанного фактора руководство Общества производит постоянный мониторинг конъюнктуры соответствующих рынков, ведет долгосрочное сотрудничество со стратегическими партнерами, осуществляет набор на работу высококвалифицированных специалистов,



производит обучение своих работников в специализированных образовательных учреждениях, укрепляет позитивный имидж компании.

### *Участие в выставках, конференциях*

В 2014 году представители ПАО «Ленгипротранс» приняли участие в 29 отраслевых мероприятиях имиджевого и научно-практического характера, 3 из которых – зарубежные.

Руководители ПАО «Ленгипротранс» участвовали в крупнейших международных форумах, посвящённых вопросам развития транспортной инфраструктуры, внедрения инноваций, привлечения инвестиций в развитие инфраструктурных проектов. Среди них Международный форум по инновационным железным дорогам (IFIR) и Международный форум по экологическим решениям на колёсном транспорте (IFEV) (г. Сеул, Корея, 11 – 12 марта 2014 г.); Международный семинар «Презентация технологии для городского общественного транспорта на принципе магнитной левитации, реализованной в Сеуле» (г. Санкт-Петербург, 22 января 2014 г.) и некоторые другие.

Наиболее значимым имиджевым событием 2014 года для ПАО «Ленгипротранс» являлось участие в Международной выставке транспортных технологий "InnoTrans-2014" (г. Берлин, Германия, 23 – 26 сентября 2014 г.) с собственной экспозицией. В ходе выставки прошло несколько встреч на высшем уровне с настоящими и потенциальными партнёрами компании. Главные инженеры проектов ПАО «Ленгипротранс» получили возможность ознакомиться с передовыми мировыми технологами отрасли и задать профессиональные вопросы производителям/дилерам оборудования, материалов и т.п.

Специалисты производственного блока посетили ещё несколько узкопрофильных выставок для ознакомления с технологическими новинками, среди таких мероприятий: 18-я Международная выставка Aqua-Therm Moscow 2014 (г. Москва, 4 - 7 февраля 2014 г.); Международная строительная выставка «ИНТЕРСТРОЙЭКСПО» (г. Санкт-Петербург, 9 - 12 апреля 2014 г.).

Также специалисты Общества выступили с докладами на нескольких крупных тематических мероприятиях:

1. Международная конференция "Ямал Нефтегаз 2014" (г. Салехард, 5 – 6 июня 2014 г.);

2. XI международная научно-техническая конференция «Современные проблемы проектирования, строительства и эксплуатации железнодорожного пути» (г. Москва, 03 – 04 апреля 2014);

3. Pre-Road Show ВСМ "Москва – Казань" (г. Москва, 4 – 5 марта 2014 г.);

4. Конференция «Байкало-Амурская магистраль: геоэкономика железнодорожного транспорта и стратегическая роль в развитии Сибири и Дальнего Востока» (г. Москва, 09 июля 2014 г.);

5. Международная конференция "Новые технологии мостостроения: XXI век – век высоких скоростей" (г. Санкт-Петербург, 29 апреля 2014 г.);

6. Научно-практическая конференция, посвященная 40-летию БАМа (г. Санкт-Петербург, 22 апреля 2014 г.).



### *Информация о мероприятиях по ИСМ*

В апреле 2014 года состоялся ресертификационный аудит и инспекционная проверка системы менеджмента качества, проведенные Ассоциацией по сертификации «Русский Регистр».

В результате аудита были получены новые сертификаты соответствия:

- системы экологического менеджмента, соответствующего требованиям стандарта ИСО 14001:2004. Срок действия до 30.04.2017 г.;
- системы менеджмента в области профессиональной безопасности и охраны труда, соответствующей требованиям стандарта OHSAS 18001:2007. Срок действия 30.04.2017 г.;
- интегрированной системы менеджмента, включающей сертифицированные системы менеджмента на соответствие требованиям МС ИСО 9001:2008. ИСО 14001:2004, OHSAS 18001:2007. Срок действия 30.05.2017 г.

По результатам аудита и проверки было установлено, что система менеджмента Общества поддерживается в действии, результативна и соответствует критериям аудита.

Внутренние аудиты проводились в соответствии с утвержденным планом внутренних аудитов. В ходе проверок несоответствий не обнаружено.

Проводилось анкетирование заказчиков на предмет удовлетворенности. Общая оценка качества по выпущенной проектной документации – «хорошо».

Кадровая политика проводилась по направлениям:

- повышение профессиональной квалификации специалистов;
- оценка квалификации работников и ротация кадров.

В области правил безопасности и охраны труда проводилась актуализация инструкций по охране труда, отслеживались изменения в нормативно-правовой базе.

## **II. Отчет Совета директоров по приоритетным направлениям деятельности общества**

ПАО «Ленгипротранс» осуществляет выполнение проектно-изыскательских работ полного цикла и оказание инжиниринговых услуг высокого класса в сфере транспортного строительства.

Приоритетным для Общества является удовлетворение потребностей традиционных крупных корпоративных клиентов при одновременном предоставлении конкурентоспособных продуктов для других заказчиков.

Проектируя дороги, ПАО «Ленгипротранс» вносит свой вклад в благополучие и экономическое развитие нашей страны, сочетая накопленный многолетний опыт и современные эффективные технологии.

Подводя итоги прошедшего года и оценивая результаты финансово-хозяйственной деятельности ПАО «Ленгипротранс» за 2014 год, можно сказать,



что наш институт продолжает сохранять прочные позиции на профессиональном рынке и стабильное экономическое положение, в целом не характерное для большей части проектно-изыскательских организаций. Но особо хотелось бы отметить, что, несмотря на весьма неустойчивую финансовую и, в частности, инвестиционную ситуацию, сохраняющуюся в сфере транспортного строительства в течение всего года, Обществу удалось несколько увеличить основные показатели своей финансово-хозяйственной деятельности. В качестве примера можно привести такой показатель, как чистые активы, которые по итогам 2014 года составили 2 414 907 тыс. рублей.

О том, что деятельность ПАО «Ленгипротранс» в отчетном году была весьма успешной, свидетельствует и то, что институт продолжает плодотворно сотрудничать с иностранными партнерами – как заказчиками, так и исполнителями. Количество международных проектов, активное участие в которых принимает Общество, неуклонно возрастает, что лишний раз свидетельствует о той положительной репутации, которой наш институт заслуженно пользуется не только в России, но и за ее пределами.

Результаты деятельности ПАО «Ленгипротранс», осуществленной как в прошедшем году, так и ранее, за всё время его существования, в очередной раз подтверждают, что оно было и продолжает оставаться одной из крупнейших и авторитетных комплексных проектно-изыскательских организаций в отрасли строительства объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта. И это, в первую очередь, является заслугой коллектива работников, высочайший потенциал и сплоченность которых являются залогом того, что наш институт и далее будет занимать уверенное положение на рынке проектных услуг, только расширяя географию своей деятельности и укрепляя свой авторитет.

Федеральным законом «Об акционерных обществах» Совету директоров отводится наиболее важная роль в обеспечении прав акционеров, в формировании и реализации стратегии развития Общества, а также в обеспечении его успешной финансово - хозяйственной деятельности.

Вся деятельность Совета директоров в отчетном году остается прозрачной для акционеров, поскольку все протоколы заседаний Совета директоров доступны любому акционеру общества по его запросу.

Исполнение решений Совета директоров регулярно контролировалось. Неисполненных решений за отчетный период нет.

Давая оценку работы членам Совета директоров Общества, хотелось бы отметить, что все они при осуществлении своих прав и исполнении обязанностей действовали в интересах Общества, добросовестно и разумно, принимали активное участие во всех его заседаниях.

В последующие годы Совет директоров будет уделять первостепенное внимание вопросам улучшения качества корпоративного управления, повышения прибыльности компании, а так же устойчивой, надежной и конкурентоспособной политике на основных рынках сбыта продукции.

**Председатель  
Совета директоров**

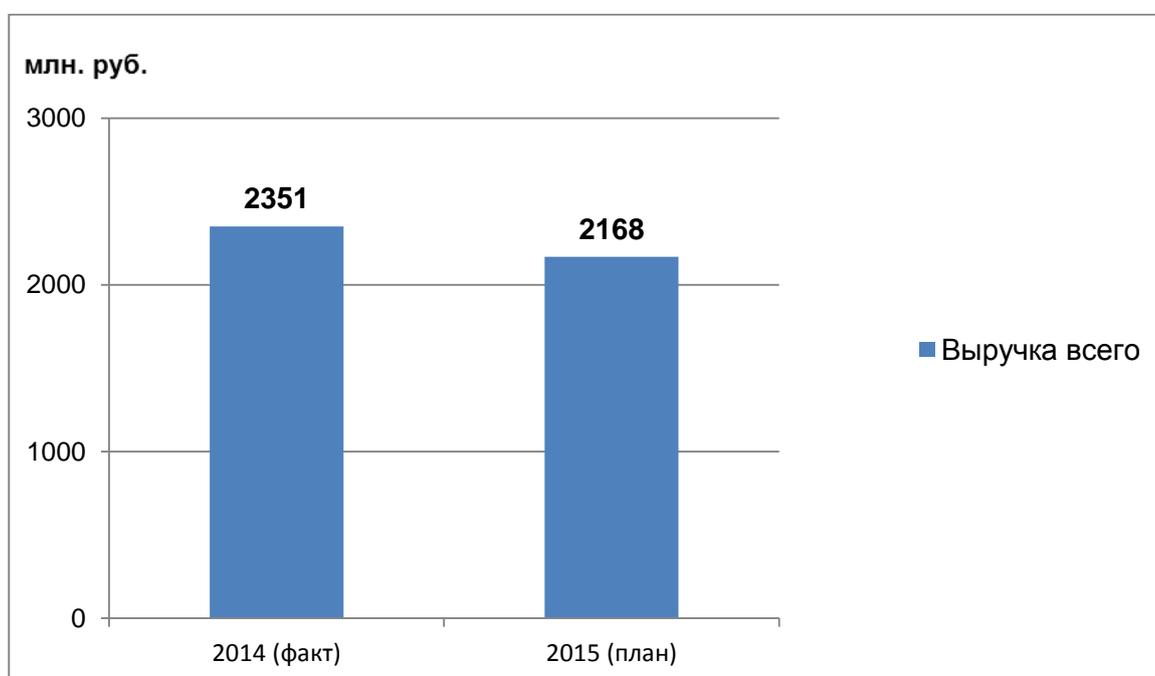
**А.А. Крапивин**

### III. Перспективы развития акционерного общества

Стратегия развития Общества направлена на увеличение доли присутствия на рынке ПИР железнодорожной инфраструктуры. При общем снижении объемов на рынке проектно-изыскательских работ, Общество планирует повышение доли реализации ПИР собственными силами при сохранении штата работников.

Общество рассматривает 2 варианта прогнозных значений объемов выручки в 2015 году в сравнении с 2014 годом.

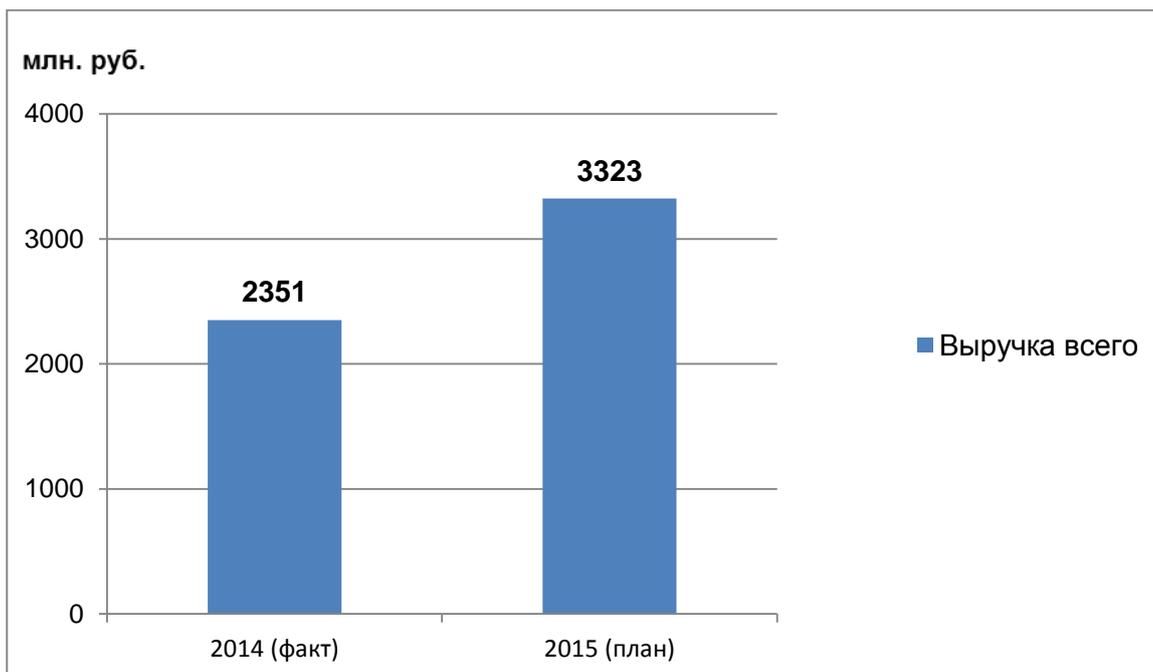
*1 вариант:*





*2 вариант:*

*В случае участия в выполнении работ по разработке проектной документации для строительства участка Москва – Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань – Екатеринбург»*



В целом предполагается укрепление позиции Общества на рынке ПИР строительства новых железнодорожных линий по сравнению с конкурирующими организациями и достижение статуса генеральной проектной организации по крупнейшим инфраструктурным проектам железнодорожного транспорта РФ.

С учетом существующей тенденции проведения конкурсных торгов на разработку рабочей документации совместно со строительством объекта инфраструктуры, перспективным направлением развития Общества остается налаживание новых и укрепление имеющихся партнерских взаимоотношений с крупными строительными организациями.

Еще одним направлением для развития является установление новых деловых связей с зарубежными компаниями и поддержание существующих с целью обмена опытом и выхода на новые рынки, что требует корректировки действующей ценовой политики Общества.

В 2015 году планируется завершить работы по следующим объектам первой стадии проектирования:



## **Проектная документация**

- Комплексная реконструкция участка Мга-Гатчина-Веймарн-Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива:
  - Станция Лужская - Сортировочная. Строительство парка прибытия и соединительных путей (5 этап);
  - Станция Лужская - Сортировочная. Строительство инфраструктуры Дирекции материально-технического обеспечения Октябрьской ж.д.
  - Строительство железнодорожных путей на участке Лужская-Сортировочная – Лужская-Восточная – Лужская-Генеральная.
  - Строительство путепровода в месте пересечения железнодорожных путей и автомобильной дороги общего пользования «Подъезд к г. Гатчина 2».
- Реконструкция станции Ховрино Октябрьской железной дороги. Инфраструктурное (путевое) развитие.
- Строительство пути необщего пользования ООО «СТС-Групп» с примыканием к станции Сосново Окт. ж.д.
- Реконструкция станции Тихорецкая Северо-Кавказской железной дороги.
- Развитие железнодорожной инфраструктуры Московской железной дороги на Горьковском направлении. IV главный путь Москва-Пассажирская-Курская - Железнодорожная. Станция Кусково. Станция Железнодорожная. Станция Карачарово. Перегон Карачарово (искл.) - Кусково (искл.). «Контактная сеть, тяговые подстанции, электроснабжение нетяговых потребителей».
- Создание сухогрузного района морского порта Тамань. Железнодорожные пути, развитие существующей железнодорожной инфраструктуры общего пользования в направлении сухогрузного района морского порта Тамань.
- Реконструкция производственной базы электродепо «Дачное» Петербургского метрополитена.
- Реконструкция станции Могоча Забайкальской железной дороги.
- Реконструкция станции Юктали Дальневосточной железной дороги.
- Строительство двухпутной вставки с примыканием к станции Санболи Дальневосточной железной дороги.
- Строительство второго пути на перегоне Юктали-Талума Дальневосточной железной дороги.
- Строительство двухпутной вставки на перегоне Тас-Юрях – Юктали Дальневосточной железной дороги.
- Техническое перевооружение тяговых подстанций Слюдянка Тараманчукан, Ядрин, Киренга, Новый Уоян, Невельская.
- Реконструкция ремонтного локомотивного депо Дальневосточное.
- Реконструкция ремонтного локомотивного депо Тында-Северная.

## **Перспективные объекты 2015 года**

- Высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва - Казань.
- Реконструкция станции Ховрино. Инфраструктурное путевое развитие.
- Балтийский терминал удобрений в Морском торговом порту Усть-Луга.
- Создание сухогрузного района морского порта Тамань.
- Реконструкция четной горловины ст. Мурманск.
- Половодовский калийный комбинат.

#### **IV. Информация об объёме каждого из энергоресурсов, использованных в отчетном году**

№	Вид энергетического ресурса	Единица измерения	2013 год		2014 год	
			Количество	Сумма (тыс. руб.)	Количество	Сумма (тыс. руб.)
1	Электрическая энергия	кВт.ч	2 831 614	7 985	2 492 059	8 994
2	Тепловая энергия	Гкал	4 432	4 488	3 794	5 323
3	Бензин автомобильный	л	143 622	3 697	173 864	4 820
4	Дизельное топливо	л	83 602	2 252	112 792	3 178
	Итого			18 422		22 315

Иные виды энергоресурсов Обществом в отчетном году не потреблялись.

#### **V. Отчет о выплате объявленных (начисленных) дивидендов по акциям акционерного общества**

На существующем этапе развития основной деятельности дивидендная политика Общества предусматривает, что вся прибыль остается в распоряжении Общества в качестве нераспределенной, однако в среднесрочной перспективе не исключено, что акционеры пересмотрят дивидендную политику.

Указанное решение было принято Общим собранием акционеров ОАО «Ленгипротранс» 23 июня 2014 года (Протокол № 29 от 26.06.2014).

#### **VI. Описание основных факторов риска, связанных с деятельностью акционерного общества**

В качестве основных факторов, влияющих на деятельность ПАО «Ленгипротранс» можно указать: отраслевые риски, страновые и региональные риски, финансовые риски, правовые риски, а также риски, связанные с деятельностью Общества.



### *Отраслевые риски*

К отраслевым рискам относятся следующие:

- введение директивных указаний в области ценообразования, что может привести к снижению стоимости проектно-изыскательских работ;
- расширение директивного управления распределением объемов проектных и изыскательских работ со стороны государства и основных заказчиков (корпоративный заказ РЖД);
- усиление конкуренции, в первую очередь, со стороны зарубежных компаний, в сегменте организации высокоскоростного сообщения в России;
- укрепление позиций строительных организаций на рынке ПИР ввиду сформировавшейся тенденции объявления конкурсов на строительство, в составе которого предусматривается разработка рабочей документации – наиболее дорогостоящей части проектных работ;
- снижение объемов транспортного строительства и, соответственно, проектирования, ввиду сокращения объемов финансирования отрасли из-за ухудшения общеэкономической ситуации в стране;
- конкуренция с более мелкими игроками при подаче ценовых предложений на выполнение работ в коммерческом сегменте и за рубежом.

Общество ведет постоянный мониторинг рынка ПИР, отслеживает отраслевые тенденции, принимает корректирующие меры, направленные на удержание и усиление позиции Общества на целевом рынке.

### *Страновые и региональные риски*

К рискам странового и регионального характера могут быть отнесены:

- изменение (ухудшение) общей политической ситуации в России и отношений с другими странами;
- экономические санкции со стороны зарубежных стран, в которых Общество осуществляет свою деятельность;
- военные конфликты, введение чрезвычайного положения, стихийные бедствия в регионах деятельности Общества;
- зависимость Общества от межправительственных политических отношений на государственном уровне при рассмотрении возможности выхода на зарубежные рынки.

В случае негативных изменений ситуации в регионах, где Общество осуществляет свою деятельность, будут проведены соответствующие мероприятия по минимизации издержек и корректировке ценовой политики, предусматривающие недопущения ухудшения положения Общества.



### *Финансовые риски*

Риск неисполнения обязательств по акциям Обществом расценивается как низкий, поскольку уровень долговой нагрузки в ближайшие годы планируется в некритичном размере относительно объема выручки, что позволяет говорить о невысокой степени зависимости от внешних источников финансирования и от колебаний уровня процентных ставок.

Критические, по мнению ПАО «Ленгипротранс», значения инфляции, которые могут повлиять на выплаты по акциям Общества – 25 – 30 % годовых. Достижение инфляцией критического уровня Общество считает маловероятным.

В случае, если критические, по мнению Общества, величины инфляции будут достигнуты в период обращения акций, в целях уменьшения указанного риска Общество предпримет меры для ускорения оборота денежных средств.

В случае достижения показателя инфляции критических значений, а также резкого изменения процентных ставок, наибольшим изменениям будут подвержены следующие показатели финансовой отчетности: прибыль, размер дебиторской и кредиторской задолженности.

### *Правовые риски*

Участие в судебных процессах, которые находятся в зависимости от изменений в судебной практике, маловероятно. Уровень и вероятность наступления правовых рисков в отношении Общества, в том числе связанных с изменениями валютного регулирования, налогового законодательства, правил таможенного контроля и пошлин, изменением судебной практики по вопросам, связанным с деятельностью, не носят специфический характер и не превышают уровни таких рисков в целом по отрасли.

В случае внесения изменений в действующий порядок и условия налогообложения, Общество намерено планировать свою финансово-хозяйственную деятельность с учетом таких изменений.

В случае изменения и/или предъявления требований по лицензированию основной деятельности, Общество примет необходимые меры для получения соответствующих лицензий и разрешений.

### *Риски, связанные с деятельностью общества*

Общество в своей основной деятельности подвержено влиянию рисков, связанных со следующими факторами:

- нестабильность и несоблюдение сроков оплаты заказчиками в установленный договором срок выполненных Обществом работ и услуг;
- необоснованная многочисленность требований надзорных органов и противоречивость нормативных документов;



- непредсказуемость сроков получения согласования при прохождении экспертиз и согласований в надзорных и экспертных органах. Колебания сроков по различным регламентам экспертиз составляют от одного до шести месяцев, что сопоставимо по длительности со сроками разработки документации, представляемой на экспертизу и согласование;
- противоречивые требования и изменения заказчиками исходных данных, поступающие в процессе выполнения работ.

Возможность возникновения рисков, свойственных исключительно ПАО «Ленгипротранс», в том числе, связанных с текущими судебными процессами, в которых участвует Общество, отсутствием возможности продлить действие лицензии на ведение определенного вида деятельности либо на использование объектов инфраструктуры, возможной ответственностью Общества по долгам третьих лиц, в том числе дочерних обществ, возможностью потери заказчиков, на оборот с которыми приходится не менее чем 10 процентов общей выручки от продажи продукции (работ, услуг), ПАО «Ленгипротранс» оценивает как маловероятную.

Осознавая наличие вышеперечисленных рисков, ПАО «Ленгипротранс» предпримет все зависящие от него усилия для минимизации потенциального влияния рисков и для снижения вероятности их реализации.

## **VII. Состав Совета директоров (наблюдательного совета) общества**

Совет директоров, в соответствии со своей компетенцией, осуществляет общее руководство деятельностью Общества. На годовом Общем собрании акционеров, состоявшемся 22 июня 2011 года (Протокол № 25 от 24.06.2011) было принято решение определить количественный состав Совета директоров Общества, который может быть избран в будущем при включении соответствующего вопроса в повестку Общего собрания акционеров - в количестве 5 человек.

Внутренним документом, определяющим порядок деятельности, созыва и проведения заседания Совета директоров, является Положение о Совете директоров ОАО «Ленгипротранс», утвержденное решением Годового общего собрания акционеров Общества (Протокол № 20 от 04.07.2008) с изменениями № 1 от 06.05.2009 и изменениями № 2 от 27.06.2013.

На Годовом Общем собрании акционеров, состоявшемся 24 июня 2013 года (Протокол № 28 от 27.06.2013), на срок до очередного Общего собрания акционеров был избран Совет директоров в следующем составе:

### **1. Крапивин Алексей Андреевич, 1985 г.р.**

Образование: высшее. Финансовая академия при Правительстве Российской Федерации.



- ООО «ОРТИГА-ГРУПП», генеральный директор.
- 2. Ушерович Борис Ефимович, 1971 г.р.**  
Образование: нет данных.  
Индивидуальный предприниматель.
  - 3. Пугачев Алексей Николаевич, 1976 г.р.**  
Образование: высшее. Московская государственная юридическая академия.  
ООО «ОРТИГА-ГРУПП», исполнительный директор.
  - 4. Ободовский Юрий Васильевич, 1970 г.р.**  
Образование: высшее. Одесское высшее артиллерийское командное ордена Ленина училище им. М.В. Фрунзе.  
АБ «ИНТЕРПРОГРЕССБАНК» (ЗАО), член совета директоров.
  - 5. Маркелов Валерий Анатольевич, 1965 г.р.**  
Образование: высшее. Ташкентское Высшее Общевоинское Командное Училище.  
АБ «ИНТЕРПРОГРЕССБАНК» (ЗАО), член совета директоров.

На Годовом Общем собрании акционеров, состоявшемся 23 июня 2014 года (Протокол № 29 от 26.06.2014), на срок до очередного Общего собрания акционеров был избран Совет директоров в следующем составе:

- 1. Крапивин Алексей Андреевич, 1985 г.р.**  
Образование: высшее. Финансовая академия при Правительстве Российской Федерации.  
ООО «ОРТИГА-ГРУПП», генеральный директор.
- 2. Ушерович Борис Ефимович, 1971 г.р.**  
Образование: нет данных.  
Индивидуальный предприниматель.
- 3. Маневич Петр Юлианович, 1958 г.р.**  
Образование: высшее. Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта.  
АО «Росжелдорпроект», советник генерального директора.
- 4. Ободовский Юрий Васильевич, 1970 г.р.**  
Образование: высшее. Одесское высшее артиллерийское командное ордена Ленина училище им. М.В. Фрунзе.  
АБ «ИНТЕРПРОГРЕССБАНК» (ЗАО), член совета директоров.
- 5. Маркелов Валерий Анатольевич, 1965 г.р.**  
Образование: высшее. Ташкентское Высшее Общевоинское Командное Училище.  
АБ «ИНТЕРПРОГРЕССБАНК» (ЗАО), член совета директоров.

В период с 01.01.2014 по 25.12.2014 члены Совета директоров Общества не являлись владельцами акций Общества и не имели доли в Уставном капитале Общества. В период с 26.12.2014 по 31.12.2014 член Совета директоров



Общества Ушерович Борис Ефимович являлся владельцем 5 021 обыкновенных акций Общества (доля – 10, 98%).

26.12.2014 Ушерович Борис Ефимович приобрел 5 021 обыкновенных акций Общества (доля – 10, 98%).

Иные сделки по приобретению или отчуждению акций Общества в течение отчетного года членами Совета директоров не совершались.

### **VIII. Состав исполнительных органов общества**

Генеральный директор осуществляет руководство текущей деятельностью Общества в соответствии с законодательством Российской Федерации, Уставом Общества, а также решениями Общего собрания акционеров и Совета директоров Общества.

К компетенции Генерального директора относятся все вопросы руководства текущей деятельностью Общества, за исключением вопросов, отнесенных к компетенции Общего собрания акционеров и Совета директоров Общества.

Генеральным директором Общества в отчетном году являлся Чернаков Владимир Михайлович 1955 года рождения. Чернаков В.М. окончил Ленинградский ордена трудового красного знамени государственный педагогический институт им. А.И. Герцена. До перехода на работу в ОАО «Ленгипротранс» 13 сентября 2012 года занимал должность консультанта по экономике ООО «Холдинговая компания Сосново».

В течение отчетного года Чернаков В.М. не являлся владельцем акций Общества и не имел доли в Уставном капитале Общества, сделок по приобретению или отчуждению акций Общества не совершал.

### **IX. Критерии определения и размер вознаграждения, выплаченного членам органов управления Общества в течение 2014 года**

Выплата вознаграждений и компенсаций членам Совета директоров осуществляется в соответствии с Положением о порядке выплаты вознаграждений и компенсаций членам органов управления и контроля, утвержденным решением Годового общего собрания акционеров Общества (Протокол № 20 от 04.07.2008). Правила, установленные Положением, применяются, если иное не установлено решениями Общих собраний акционеров Общества.

В соответствии с Положением:

- выплата вознаграждений членам Совета директоров осуществляется на основании соответствующего решения Общего собрания акционеров;
- выплата вознаграждений членам Совета директоров осуществляется за счет чистой прибыли (прибыли к распределению) Общества,



- полученной по итогам последнего завершенного финансового года (на дату принятия решения о выплате вознаграждения);
- в случае если по итогам последнего завершенного финансового года чистая прибыль (прибыль к распределению) в Обществе отсутствует, вознаграждение членам Совета директоров не выплачивается;
  - в случае если при принятии решения о выплате годового вознаграждения членам Совета директоров Общим собранием акционеров определены суммы вознаграждения, причитающиеся каждому из членов Совета директоров, Общество обязано выплатить годовое вознаграждение тем членам Совета директоров и в тех суммах, которые были определены таким решением;
  - в случае если при принятии решения о выплате годового вознаграждения членам Совета директоров Общим собранием акционеров определена только общая сумма такого вознаграждения, Общество обязано выплатить годовое вознаграждение, распределив общую сумму таким образом, чтобы сумма годового вознаграждения Председателя Совета директоров превышала на 10% сумму годового вознаграждения, причитающуюся иному члену Совета, а суммы годовых вознаграждений иных членов Совета директоров были равными;
  - в случае если при принятии решения о выплате годового вознаграждения членам Совета директоров Общим собранием акционеров не определены суммы (общая сумма) такого вознаграждения, Общество обязано выплатить членам Совета директоров вознаграждение в общей сумме, равной 7% от чистой прибыли (прибыли к распределению) Общества по итогам последнего завершенного финансового года. Общество распределяет указанную сумму таким образом, чтобы сумма годового вознаграждения Председателя Совета директоров превышала на 10% сумму годового вознаграждения, причитающуюся иному члену Совета, а суммы годовых вознаграждений иных членов Совета директоров были равными.

В 2014 году вознаграждение членам Совета директоров не выплачивалось.

## **Х. Сведения о соблюдении обществом кодекса корпоративного поведения**

Обществом официально не утвержден кодекс корпоративного поведения или иной аналогичный документ, однако ПАО «Ленгипротранс» соблюдает принципы и рекомендации Кодекса корпоративного управления, рекомендованного к применению Банком России.

ПАО «Ленгипротранс» обеспечивает акционерам все возможности по участию в управлении Обществом и ознакомлению с информацией о



деятельности Общества в соответствии с Федеральным Законом «Об акционерных обществах», Федеральным Законом «О рынке ценных бумаг» и нормативными правовыми актами федерального органа исполнительной власти по рынку ценных бумаг.

В частности, Общество осуществляет свою деятельность в области корпоративного управления в соответствии со следующими принципами:

- обеспечение акционерам реальной возможности осуществлять свои права, связанные с участием в Обществе;
- предоставление акционерам возможности участия в распределении прибыли Общества;
- регулярное и своевременное предоставление акционерам полной и достоверной информации об Обществе;
- обеспечение эффективного контроля за финансово-хозяйственной деятельностью Общества с целью защиты прав и законных интересов акционеров Общества.

Принципом построения обществом взаимоотношений с акционерами и инвесторами является разумный баланс интересов общества как хозяйствующего субъекта и как акционерного общества, заинтересованного в защите прав и законных интересов своих акционеров.

## **XI. Сведения о крупных сделках, совершенных обществом в отчетном году**

ПАО «Ленгипротранс» не совершало в 2014 году сделок, требующих одобрения в соответствии со ст. 78 Федерального Закона от 26.12.1995 № 208-ФЗ «Об акционерных обществах».

Сделки, заключаемые с главными партнерами в рамках основных видов деятельности на рынке ПИР, являются для ПАО «Ленгипротранс» ординарными, то есть совершаемыми в процессе обычной хозяйственной деятельности, в связи с чем, не требуют одобрения в порядке, установленном ст. 78 Федерального закона «Об акционерных обществах» от 26.12.1995 № 208-ФЗ. **Совершение таких сделок относится к компетенции Генерального директора.**

## **XII. Сведения о сделках с заинтересованностью, совершенных обществом в отчетном году**

В 2014 году ПАО «Ленгипротранс» совершило 1 сделку, требующую одобрения в соответствии с главой XI Федерального закона от 26.12.1995 N 208-ФЗ "Об акционерных обществах":

Соглашение о предоставлении информации.

Стороны: ОАО «Ленгипротранс» (Передающая сторона) и ОАО «Росжелдорпроект» (Принимающая сторона).



Предмет соглашения: Передающая сторона предоставляет Принимающей стороне Информацию в объеме и сроки, установленные Регламентом представления ОАО «Ленгипротранс» информации в бухгалтерскую службу и дирекцию по правовым вопросам и корпоративному управлению ОАО «Росжелдорпроект» (Приложение № 1 к Соглашению о предоставлении информации), а Принимающая сторона обязуется использовать полученную от Передающей стороны Информацию в соответствии с условиями Соглашения о предоставлении информации.

Цена сделки: Информация предоставляется безвозмездно.

Срок действия соглашения: 5 лет с момента его подписания сторонами.

Сделка одобрена Советом директоров ОАО «Ленгипротранс» (протокол № 301401/35-14-01 от 29.01.2014).

Заинтересованные лица: члены Совета директоров ОАО «Ленгипротранс» Крапивин Алексей Андреевич и Ободовский Юрий Васильевич.

### **XIII. Дополнительная информация для акционеров**

Уставный капитал Общества составляет 11 430 (Одиннадцать тысяч четыреста тридцать) рублей.

Обществом размещены обыкновенные именные акции номинальной стоимостью 0,25 (Ноль целых двадцать пять сотых) рубля каждая в количестве 45 720 (Сорок пять тысяч семьсот двадцать) штук. Привилегированных акций не имеется.

Выпуск акций Общества зарегистрирован 23.03.1993 года за № 45-1п-110, 23 июля 2009 года в связи с новым порядком присвоения номеров, утвержденным ФСФР РФ, выпуску присвоен новый государственный регистрационный номер № 1-01-01344-D.

Регистратором ПАО «Ленгипротранс» в соответствии с заключенным договором является Закрытое акционерное общество «Петербургская центральная регистрационная компания»:

Адрес регистратора: Россия, Санкт-Петербург, ул. Большая Зеленина, д. 8, корп. 2, лит. А.

Контактные телефоны регистратора: (812) 327-43-69.

Сведения о лицензии, выданной регистратору: № 10-000-1-00262 от 03.12.2002 г., выдана Федеральной службой по финансовым рынкам.