



РЖД
СОЦИАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ / 2009





Корпоративный социальный отчет 2009

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА ОАО «РЖД» В.И. ЯКУНИНА	1/ ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О КОМПАНИИ	2/ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ КОМПАНИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ УСТОЙЧИВОГО РАЗ- ВИТИЯ. КЛЮЧЕВЫЕ РИСКИ И ВОЗМОЖ- НОСТИ В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТ- СТВЕННОСТИ	3/ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ЗАИНТЕРЕСОВАН- НЫМИ СТОРОНАМИ
5	11	29	37
ВВЕДЕНИЕ	Общая характеристика деятельности ОАО «РЖД»		Обзор заинтересованных сторон
6	12		38
Общая информация об отчете	Структура управления ОАО «РЖД»	Роль ОАО «РЖД» в обеспечении устойчивого развития	Формы взаимодействия с заинтересованными сторонами
6	13	30	45
Назначение отчета	Организационная структура холдинга «РЖД»	Стратегические задачи Компании по обеспечению устойчивого развития	
6	14	31	
Область охвата и границы отчета	Структура собственности ОАО «РЖД»	Основные направления деятельности ОАО «РЖД» в области социальной ответственности	
6	15	32	
Нормативно- методическая база подготовки отчета	Корпоративный стиль ОАО «РЖД»	Ключевые риски и возможности в области социальной ответственности	
6	15	35	
Принципы подготовки отчета и их реализация	Основные показатели, характеризующие деятельность ОАО «РЖД»		
7	16		
Оценка соответствия отчета нормативно- методическим документам в области социальной ответственности и устойчивого развития	Участие Компании в международных организациях и международная деятельность		
8	16		
Список сокращений и терминов, используемых в отчете	Программа структурной реформы на железно- дорожном транспорте		
9	22		
	Общественная оценка деятельности ОАО «РЖД»		
	28		

4/ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ**47**

Экономическая политика ОАО «РЖД» и инструменты ее реализации

48

Система управления экономической результативностью ОАО «РЖД»

48

Риски и возможности в экономическом контексте

49

Реализация экономической политики. Показатели результативности за 2009 г.

50

Основные экономические результаты деятельности Компании за 2009 год

50

Присутствие на рынках грузовых и пассажирских перевозок

53

Инвестиционная деятельность

55**5/ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ****59**

Политика ОАО «РЖД» в области охраны окружающей среды и рационального природопользования

60

Система управления природоохранной деятельностью

61

Возможности природоохранной деятельности и риски в области экологии

61

Планирование в области охраны окружающей среды и природопользования

62

Нормативно-методическая база в области охраны окружающей среды и рационального природопользования

63

Структура управления природоохранной деятельностью

63

Экологический мониторинг

64

Показатели экологической результативности

65

Используемые материалы

65

Потребление энергии

65

Водопотребление

66

Воздействие ОАО «РЖД» на водные объекты

68

Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух

70

Образование отходов

73

Затраты на охрану окружающей среды

76**6/ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ПЕРСОНАЛОМ****79**

Политика ОАО «РЖД» в области взаимодействия с персоналом

80

Система управления в области взаимодействия с персоналом

80

Ключевые риски и возможности в области взаимодействия с персоналом

80

Стратегия и программы в области взаимодействия с персоналом

83

Проведение единой корпоративной политики в области управления персоналом в ОАО «РЖД» в 2009 году

85

Характеристика кадрового состава ОАО «РЖД»

85

Развитие персонала, подготовка, переподготовка и повышение квалификации работников

86

О работе негосударственных образовательных учреждений

88

О корпоративных соревнованиях и поощрении

89

Корпоративная социальная политика

90

Коллективно-договорные отношения и взаимодействие с профсоюзами

90

Социальная отчетность и социальный аудит

90

О реализации жилищной программы ОАО «РЖД»

91

Молодежная политика ОАО «РЖД»

92

Культура и спорт

94

Корпоративная пенсионная система

94

Оплата труда и мотивация персонала

95

Здравоохранение

96

Охрана труда и безопасность на рабочем месте

98

Оценка рисков

98

Производственный травматизм

99

Планирование мероприятий по охране труда

100

Финансирование мероприятий по охране труда

101

Аттестация рабочих мест

102

Средства индивидуальной защиты

103

Обеспечение осведомленности и компетентности работников в области охраны труда

103

Политика
взаимодействия
ОАО «РЖД» с обществом
108

Система управления
ОАО «РЖД» в области
взаимодействия
с обществом
109

Риски и возможности
109

Стратегии и
программы
взаимодействия
с обществом:
региональная
политика ОАО «РЖД»
109

Участие ОАО «РЖД»
в формировании
государственной
политики в 2009 г.
111

Выполнение
Компанией
государственных
задач
111

Взаимодействие
с федеральными
органами
исполнительной
власти
112

Взаимодействие
с палатами
Федерального
Собрания
114

Взаимодействие
с региональными
органами власти
115

Взаимодействие
с бизнес-
сообществами
117

Благотворительная
деятельность
118

Информационный обмен
и коммуникации
120

Оценка соответствия
деятельности Компании
законодательно-
нормативным
требованиям
по вопросам
взаимодействия
с обществом
122

Политика ОАО «РЖД»
в области
ответственности
перед потребителями
124

Система управления
в области
ответственности
перед потребителями
124

Возможности
и риски в области
ответственности
перед потребителями
124

Стратегии
и программы
в области
ответственности
перед потребителями
125

Структура
управления в области
ответственности
перед потребителями
125

Реализация политики
в области
ответственности
перед потребителями
в 2009 году
127

Забота
о безопасности и
здоровье пассажиров
127

Управление
качеством
127

Информирование
потребителей
и маркетинговые
коммуникации
127

Инновационная
политика ОАО «РЖД»
в 2009 году
130

ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА ОАО «РЖД» В.И. ЯКУНИНА

УВАЖАЕМЫЕ ПАРТНЕРЫ, КОЛЛЕГИ, ДРУЗЬЯ!

Представляем вашему вниманию Корпоративный социальный отчет ОАО «РЖД» за 2009 год. Уже четвертый год подряд мы рассказываем о нашей работе в аспекте корпоративной социальной ответственности, приглашая к диалогу заинтересованные стороны: клиентов, общество, государство. Мы постарались сделать этот отчет максимально комплексным – деятельность Компании рассматривается в разрезе каждой из трех неперенных составляющих устойчивого развития: экономической, экологической и социальной.

2009 год стал непростым для нашей Компании, как и для всей российской экономики. Мы проделали большую работу, чтобы справиться с последствиями изрядно потрепавших нас экономических трудностей. Но я вижу в этом и позитивную сторону – мы стали еще бережнее, еще внимательнее относиться к тем ресурсам, которыми располагаем.

Не без гордости могу утверждать, что усилия, предпринятые нами в 2009 году для стабилизации положения, включая реализацию антикризисных мероприятий, эффект от которых превысил 200 млрд рублей, позволили не допустить драматического снижения уровня социальной защищенности наших работников, как это произошло во многих других компаниях. Это является результатом не только грамотных действий менеджмента, но и вовлеченности работников ОАО «РЖД» в решение наших общих вопросов, общности целей и видения перспектив.

Нам всем пришлось «затянуть пояса» – за счет этого в условиях падения спроса на перевозки удалось избежать массовых увольнений и сохранить кадровый потенциал Компании. Особое внимание мы уделили переподготовке персонала, обучению работников вторым (смежным) профессиям, повышению их квалификации. Кроме того, было принято решение о создании Корпоративного университета ОАО «РЖД», который должен обеспечить подготовку высокопрофессиональных менеджеров для нужд Компании с учетом высоких требований, предъявляемых сегодня к руководящему составу. Несмотря на непростую экономическую ситуацию, мы продолжали инвестировать в профессиональное развитие людей: на подготовку, переподготовку и повышение квалификации работников ОАО «РЖД» в 2009 году потрачено свыше 3,2 млрд руб.

В 2009 году Компанией выполнены все обязательства по Коллективному договору ОАО «РЖД» на 2008–2010 гг. На эти цели направлено порядка 83 млрд рублей. Полагаю, что это достаточно яркая иллюстрация качества нашего социального партнерства – взаимоотношений, основанных на разделении с работниками эффекта от высоких результатов работы Компании.

Мы продолжили реализацию наших уже ставших традиционными программ – поддерживали работников в решении жилищных вопросов, способствовали профессиональному и личностному развитию молодежи, проводили культурные и спортивные мероприятия. Приоритетным направлением, как и всегда, оставалась поддержка ветеранов и пенсионеров.

С утверждением Экологической стратегии ОАО «РЖД» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года это направление работы получило в 2009 году новое развитие и уже приобрело общественное признание – за Экологическую стратегию Компании вручена премия «Экологический олимп» в номинации «Транспорт». Мы многое сделали в этом отношении: с момента создания Компании (за период с 2003 по 2009 год) выбросы вредных веществ в атмосферу снизились на 40,4%, а сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты сократились на 63,3%.

Приятно отметить, что мы развиваемся в русле мировых тенденций – наши европейские коллеги считают экологическую чистоту железнодорожного транспорта одним из его ключевых конкурентных преимуществ.

Надеюсь, что информация, приведенная в Корпоративном социальном отчете ОАО «РЖД» за 2009 год, будет интересна тем, кто неравнодушен к результатам работы Компании и железнодорожного транспорта в целом.

Президент ОАО «РЖД»
В.И. Якунин

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОТЧЕТЕ

Подготовка Корпоративного социального отчета ОАО «РЖД» за 2009 год открыла четвертый годичный цикл разработки нефинансовой отчетности (отчетности в области социальной ответственности и устойчивого развития) Компании.

Настоящий Отчет подготовлен в соответствии с решением Правления ОАО «РЖД» (протокол от 23–24 декабря 2009 г.) и Распоряжением ОАО «РЖД» от 24 мая 2010 г. №1085р «О подготовке корпоративного социального отчета ОАО «РЖД» за 2009 год» с учетом основных требований Руководства по отчетности в области устойчивого развития (GRI, версия G3). Предыдущие социальные отчеты компании за 2006, 2007, 2008 гг. размещены на официальном сайте ОАО «РЖД» по адресу: http://social.rzd.ru/wps/portal/social?STRUCTURE_ID=5173

ОАО «РЖД» развивает практику взаимодействия с ведущими общественными организациями в области социальной ответственности бизнеса, и прежде всего с Российским союзом промышленников и предпринимателей. Компания поддерживает принципы Глобального договора ООН и присоединилась к Социальной хартии российского бизнеса.

Отличительными чертами подготовки Корпоративного социального отчета Компании за 2009 год по сравнению с предыдущим циклом подготовки нефинансовой отчетности являются:

- подготовка единого отчета о социальной ответственности с охватом всех существенных воздействий компании на экономическую, экологическую и социальную сферы и всех основных направлений взаимодействия с заинтересованными сторонами;
- формирование структуры и показателей отчета на основе максимально возможного охвата принципов и требований по подготовке нефинансовой отчетности компаний;
- расширение диалога с заинтересованными сторонами в ходе подготовки отчета.

В целях координации и контроля подготовки корпоративных социальных отчетов ОАО «РЖД» Распоряжением ОАО «РЖД» от 25 июня 2008 г. № 1341р была образована постоянно действующая Рабочая группа по подготовке корпоративного социального отчета (КСО) и проведению социального аудита.

НАЗНАЧЕНИЕ ОТЧЕТА

Корпоративный социальный отчет разработан для решения следующих задач.

Информирование всех заинтересованных сторон о политике, методах управления и существенных фактах деятельности Компании в области социальной ответственности.

Развитие диалога с заинтересованными сторонами для наиболее полного учета их потребностей и запросов в отношении социальной деятельности Компании.

Формирование базы для анализа руководством и специалистами Компании результатов деятельности по социальной ответственности, нерешенных проблем и возможностей и определения ближайших и перспективных целей в области экономического развития, охраны окружающей среды и рационального природопользования, взаимодействия с сотрудниками, потребителями и обществом.

ОБЛАСТЬ ОХВАТА И ГРАНИЦЫ ОТЧЕТА

В Отчете содержится информация по всем направлениям корпоративной социальной ответственности, реализуемым в ОАО «РЖД». Рассматриваются такие направления, как ответственность перед персоналом, обществом, потребителями и деловыми партнерами, ответственность за охрану окружающей среды и рационального природопользования. Проанализированы управленческие подходы, мероприятия и показатели результативности по обеспечению устойчивого экономического, экологического и социального развития Компании.

Данные Отчета относятся к деятельности центрального аппарата Компании и ее филиалов. Деятельность дочерних, зависимых и аффилированных обществ ОАО «РЖД» в Отчете не рассматривается.

НОРМАТИВНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ БАЗА ПОДГОТОВКИ ОТЧЕТА

Нормативной методической базой подготовки Отчета являются следующие документы.

Руководство по отчетности в области устойчивого развития GRI версии G3.

Глобальный договор ООН.

Стандарт верификации отчетов AA1000.

Социальная хартия российского бизнеса.

Базовые индикаторы результативности РСПП. Рекомендации по использованию в корпоративной нефинансовой отчетности.

ПРИНЦИПЫ ПОДГОТОВКИ ОТЧЕТА И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ

Отчет подготовлен в соответствии с принципами подготовки отчетности об устойчивом развитии, содержащимися в GRI. Охват принципов GRI при подготовке отчета описан в таблице 1.1.

Таблица 1.1. Охват принципов GRI в Корпоративном социальном отчете ОАО «РЖД» за 2010 год

Принцип GRI	Охват принципа в Корпоративном социальном отчете
Существенность	<p>При определении тематики Отчета были учтены существенные внешние и внутренние факторы в области социальной ответственности Компании. Каждый из разделов Отчета, включающий показатели результативности по определенному направлению социальной ответственности (разделы 4–9), содержит информацию по соответствующим этому направлению факторам, определившим существенные темы отчета, таким как:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ключевые риски и возможности; • стратегии Компании. <p>В Отчете нашли отражение вопросы и показатели, в отношении которых был высказан интерес со стороны заинтересованных сторон.</p>
Охват заинтересованных сторон	<p>Принцип охвата заинтересованных сторон реализован за счет следующих действий, выполненных в ходе подготовки Отчета.</p> <p>Идентификация и оценка заинтересованных сторон Компании. Подготовлена карта заинтересованных сторон, произведена оценка значимости конкретных заинтересованных сторон с учетом взаимного влияния Компании и заинтересованных сторон друг на друга. Определены наиболее значимые (ключевые) группы заинтересованных сторон.</p>
Контекст устойчивого развития	<p>Анализ вклада Компании в устойчивое развитие нашел следующее отражение в Отчете.</p> <p>В Отчете рассмотрена деятельность Компании по каждой из трех составляющих устойчивого развития: экономической (раздел 4), экологической (раздел 5), социальной (разделы 6–9).</p> <p>Отчет отражает не только состояние того или иного показателя экономической, экологической и социальной результативности, но и содержит информацию о действиях, предпринимаемых для улучшения показателя, системах управления по конкретным направлениям устойчивого развития.</p> <p>В отдельных разделах Отчета произведены оценки вклада Компании в устойчивое развитие регионов и отраслей, в которых осуществляется деятельность ОАО «РЖД», а также вклада Компании в устойчивое развитие государства и общества в целом.</p>
Полнота	<p>Сфера охвата. Рабочей группой была проведена работа по сбору данных в аппарате управления ОАО «РЖД» и филиалах Компании по всем существенным темам Отчета.</p> <p>Границы отчетности. См. раздел введения «Границы отчета».</p>

Принцип GRI	Охват принципа в Корпоративном социальном отчете
Сбалансированность	<p>В Отчете приведены как положительные, так и отрицательные факторы и результаты деятельности.</p> <p>Описание отрицательных факторов и результатов содержится:</p> <ul style="list-style-type: none"> • в таблицах внутренних и внешних рисков по каждому направлению результативности и в комментариях к этим таблицам; • в разделах, содержащих значения отрицательных показателей GRI, таких как объемы негативного воздействия на окружающую среду, нарушения в области безопасности движения, текучесть кадров, штрафы и иски и др.
Сопоставимость	<p>В Отчете значения показателей результативности за 2009 г. там, где это возможно, приведены в сопоставлении с данными за предыдущие периоды. Данные Отчета сопоставимы с показателями, рекомендуемыми GRI и другими нормативно-методическими документами по подготовке нефинансовой отчетности (см. раздел введения «Оценка соответствия отчета нормативно-методическим документам в области социальной ответственности и устойчивого развития»).</p>
Точность	<p>Оценочное определение количественных данных для целей Отчета не производилось.</p> <p>Качественные оценки утверждения, содержащиеся в Отчете, основаны на соответствующих количественных данных.</p> <p>При этом все стоимостные показатели в Отчете приведены в текущих ценах.</p>
Своевременность	<p>Подготовка Отчета была произведена в рамках жесткого графика. Готовность материалов Отчета во второй половине года, следующего за отчетным, объясняется масштабом деятельности Компании и существующими сроками подготовки статистической и корпоративной отчетности.</p>
Ясность	<p>Для повышения ясности Отчета и удобства при его использовании:</p> <ul style="list-style-type: none"> • введена единая структура для всех разделов, в которых содержатся данные о результативности деятельности Компании по направлениям социальной ответственности; • даны ссылки на источники подробной информации (в том числе на сайте Компании); • подготовлена таблица терминов, определений и сокращений, использованных в Отчете.
Надежность	<p>Материалы Отчета сформированы на основе данных государственной статистической отчетности и корпоративной отчетности ОАО «РЖД». Кроме того, при подготовке Отчета были использованы данные, содержащиеся на официальном сайте и корпоративных информационных системах ОАО «РЖД».</p>

ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ ОТЧЕТА НОРМАТИВНО-МЕТОДИЧЕСКИМ ДОКУМЕНТАМ В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ И УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Анализ соответствия информации Отчета, разделов и подразделов Отчета элементам отчета по GRI, индикаторам результативности РСПП и принципам Глобального договора ООН содержится в приложениях 1–3 к данному Отчету.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ И ТЕРМИНОВ, ИСПОЛЗУЕМЫХ В ОТЧЕТЕ

Руководство GRI	– руководство по отчетности в области устойчивого развития, разработанное международной организацией «Глобальная инициатива по отчетности» (Global Reporting Initiative), версия 3.0.
AA 1000 SES	AccountAbility Stakeholder Engagement Standard (стандарт взаимодействия с заинтересованными сторонами)
PricewaterhouseCoopers	– аудиторско-консалтинговая компания
Moody's, Standard&Poor's	– международное рейтинговое агентство
Fitch	– международное рейтинговое агентство
ОАО «РЖД»	– открытое акционерное общество «Российские железные дороги»
Компания	– сокращенное название ОАО «РЖД»
Заинтересованные стороны	– физические и юридические лица, которые оказывают влияние на результаты деятельности Компании или подвергаются ее влиянию
Устойчивое развитие	– развитие, обеспечивающее удовлетворение потребностей нынешнего поколения без ущерба для возможности будущих поколений удовлетворять свои собственные потребности [Международная комиссия ООН по окружающей среде и развитию. Наше общее будущее. Oxford: Oxford University Press, 1987, с. 43].
Социальная ответственность ОАО «РЖД»	– ответственность за транспортное обеспечение развития экономики страны и российского общества в сочетании с ответственностью за устойчивое развитие Компании. Социальная ответственность ОАО «РЖД»: <ul style="list-style-type: none"> • базируется на строгом соблюдении российского законодательства и нормативных актов; • включает в себя инициативную деятельность, осуществляемую сверх существующих нормативных правовых требований; • ориентирована на наиболее полный и сбалансированный учет требований заинтересованных сторон в экономической, экологической и социальной областях.
Нефинансовый риск	– результат наступления рискованного события, вытекающего из взаимодействия Компании с заинтересованными сторонами, а также действий заинтересованных сторон, которые могут отрицательно сказаться на деятельности Компании в области устойчивого развития и социальной ответственности, т. е. привести к ущербу (в том числе и финансовому), потере выгоды. Нефинансовые риски характеризуют ту неопределенность, которая связана как с отношением, поведением заинтересованных сторон, их ожиданиями, так и с влиянием деятельности Компании на заинтересованные стороны.
Благотворительная деятельность	– добровольная деятельность по безвозмездной или на льготных условиях передаче гражданам или юридическим лицам имущества, в том числе денежных средств, выполнению работ, предоставлению услуг, оказанию иной поддержки. (ст. 1. Федерального закона от 11.08.95 № 135-ФЗ «О благотворительной деятельности и благотворительных организациях»).
АО	– акционерное общество
ВВП	– валовой внутренний продукт
ВОЗ	– всемирная организация здравоохранения
ВЭК	– врачебно-экспертная комиссия
ДЗО	– дочерние и зависимые общества
ДТП	– дорожно-транспортное происшествие
ДЦФТО	– дорожные центры фирменного транспортного обслуживания
ЕЛС	– единый лицевой счет
ЕТЛ	– единая телефонная линия
ЕЭК ООН	– Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций
ЖАСО	– Железнодорожное акционерное страховое общество

ж. д.	– железная дорога
ЖЕЛДОТРАНС	– Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта
ЗАО	– закрытое акционерное общество
ЗАО «ЕРЛ»	– Закрытое акционерное общество «Евразия Рейл Логистикс»
КИ СМК	– корпоративная интегрированная система управления качеством
КНР	– Китайская Народная Республика
МГИМО	– Московский государственный институт международных отношений
МИИТ	– Московский государственный университет путей сообщения
МСЖД	– Международный союз железных дорог
«НЛМК»	– Новолипецкий металлургический комбинат
НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»	– Негосударственный пенсионный фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»
НТР	– научно-технические работы
ОАО «СПб Витебская ППК»	– Открытое акционерное общество «Санкт-Петербург Витебская пригородная пассажирская компания»
ОАО «Центральная ППК»	– Открытое акционерное общество «Центральная Пригородная Пассажирская Компания»
ООН	– Организация Объединенных Наций
ООО	– общество с ограниченной ответственностью
ОСЖД	– организация сотрудничества железных дорог
ПГК	– первая грузовая компания
ПДВ	– предельно допустимые выбросы
ПДС	– предельно допустимые сбросы
ПНООЛР	– проект нормативов образования отходов и лимитов на их размещение
Роспрофжел	– Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей
Росстат	– Федеральная служба государственной статистики
Ростехнадзор	– Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору
Роспотребнадзор	– Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека
РСПП	– Российский союз промышленников и предпринимателей
СИЗ	– средства индивидуальной защиты
СМК	– система управления качеством
СНГ	– Содружество Независимых Государств
СССР	– Союз Советских Социалистических Республик
СТО	– стандарт организации
СУОТ	– система управления охраной труда
СФТО	– система фирменного транспортного обслуживания
СЦБ	– система сигнализации, централизации и блокировки
ФПД	– Федеральная пассажирская дирекция
ЦА ФАС	– Центральный аппарат Федеральной антимонопольной службы
ЦДРВ	– Центральная дирекция по ремонту грузовых вагонов
ЦДРП	– Центральная дирекция по ремонту пути
ЦК Роспрофжела	– Центральный комитет Роспрофжела
ЦФТО	– Центр фирменного транспортного обслуживания
ЧС	– чрезвычайные ситуации
ЭЦП	– электронная цифровая подпись
IPO	– Initial Public Offering (первичное публичное предложение акций)
ISO	– International Organization for Standardization (международная организация по стандартизации)
ISO 14001	– Международный стандарт ISO 14001-2004 «Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению» (Environmental management systems - Requirements with guidance for use)
OHSAS 18001	– Occupational Health and Safety Assessment Series (Система менеджмента профессиональной безопасности и здоровья), Международный стандарт



1



**ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД»****Полное наименование Компании:**

Открытое акционерное общество
«Российские железные дороги».

Сокращенное наименование Компании:

ОАО «РЖД».

Наименование на английском языке:

Joint Stock Company «Russian Railways»
(JSCo «RZD»).

Адрес ОАО «РЖД»:

Россия, 107174, Москва,
ул. Новая Басманная, 2.

Адрес ОАО «РЖД» в Интернете:

www.rzd.ru

ОАО «РЖД» учреждено Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги». Хозяйственная деятельность Компании началась 1 октября 2003 г.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 г. № 1009 «Об утверждении перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ» ОАО «РЖД» включено в перечень открытых акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности и участие Российской Федерации в управлении которыми обеспечивает стратегические интересы, обороноспособность и безопасность государства, защиту нравственности, здоровья, прав и законных интересов граждан Российской Федерации.

Виды деятельности ОАО «РЖД»:

- грузовые перевозки;
- пассажирские перевозки в дальнем следовании;
- пассажирские перевозки в пригородном сообщении;
- эксплуатация грузового и пассажирского локомотивного парка;
- ремонт подвижного состава;
- строительство объектов инфраструктуры;
- научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы;
- оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг, связанных с предоставлением этой инфраструктуры (ее элементов);
- оказание услуг по предоставлению железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих обществу;
- выполнение работ по эксплуатации, содержанию и ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования;
- погрузочно-разгрузочная деятельность на железнодорожных путях общего и необщего пользования;
- оказание услуг по хранению грузов, в том числе находящихся под таможенным контролем, а также грузобагажа, багажа и ручной клади пассажиров;
- транспортно-экспедиционная деятельность;
- оказание услуг по проведению планового и текущего ремонта, технического обслуживания подвижного состава;
- оказание услуг связи, информационных, маркетинговых, сервисных и других услуг;
- строительство, техническое обслуживание и ремонт средств связи, включая линейные сооружения, системы и средства радиосвязи;
- техническое обслуживание и ремонт вычислительной и иной техники и используемого совместно с ней периферийного оборудования;
- поставка (продажа) электрической, тепловой энергии, оказание услуг по электроснабжению, теплоснабжению, водоснабжению и водоотведению;
- выполнение работ по предупреждению и ликвидации пожаров, других аварийных и чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте, в том числе проведение аварийно-восстановительных работ;
- информационная, рекламно-издательская и полиграфическая деятельность;
- организация и эксплуатация логистических центров, а также создание интегрированной логистической документации и ее реализация на рынке транспортных услуг;
- медицинская деятельность;
- образовательная деятельность;
- внешнеэкономическая деятельность, в том числе оказание услуг на железнодорожном транспорте общего пользования в международном сообщении, осуществление сотрудничества с иностранными

1 /

Рис. 1-1. Структура управления ОАО «РЖД»



организациями железнодорожного транспорта, сооружение объектов железнодорожного транспорта для иностранных организаций;

- содержание социальной сферы;
- прочие виды деятельности.

СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ОАО «РЖД»

Высшим органом управления ОАО «РЖД» является Общее собрание акционеров. Единственным акционером Компании является Российская Федерация, от имени которой полномочия осуществляются Правительством Российской Федерации (ст. 47 Федерального закона «Об акционерных обществах»).

Решения акционера оформляются в форме распоряжений Правительства Российской Федерации. Решения годового общего собрания акционеров в 2009 г. утверждены Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2009 г. № 894-р.

Правительство Российской Федерации единолично принимает решение и оформляет письменно численный и персональный состав совета директоров ОАО «РЖД». Состав совета директоров ОАО «РЖД» утвержден Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2009 г. № 894-р в количестве 9 человек.

Председателем совета директоров ОАО «РЖД» избран Жуков А.Д. – заместитель Председателя Правительства Российской Федерации.

Членом совета директоров является президент ОАО «РЖД» Якунин В.И.

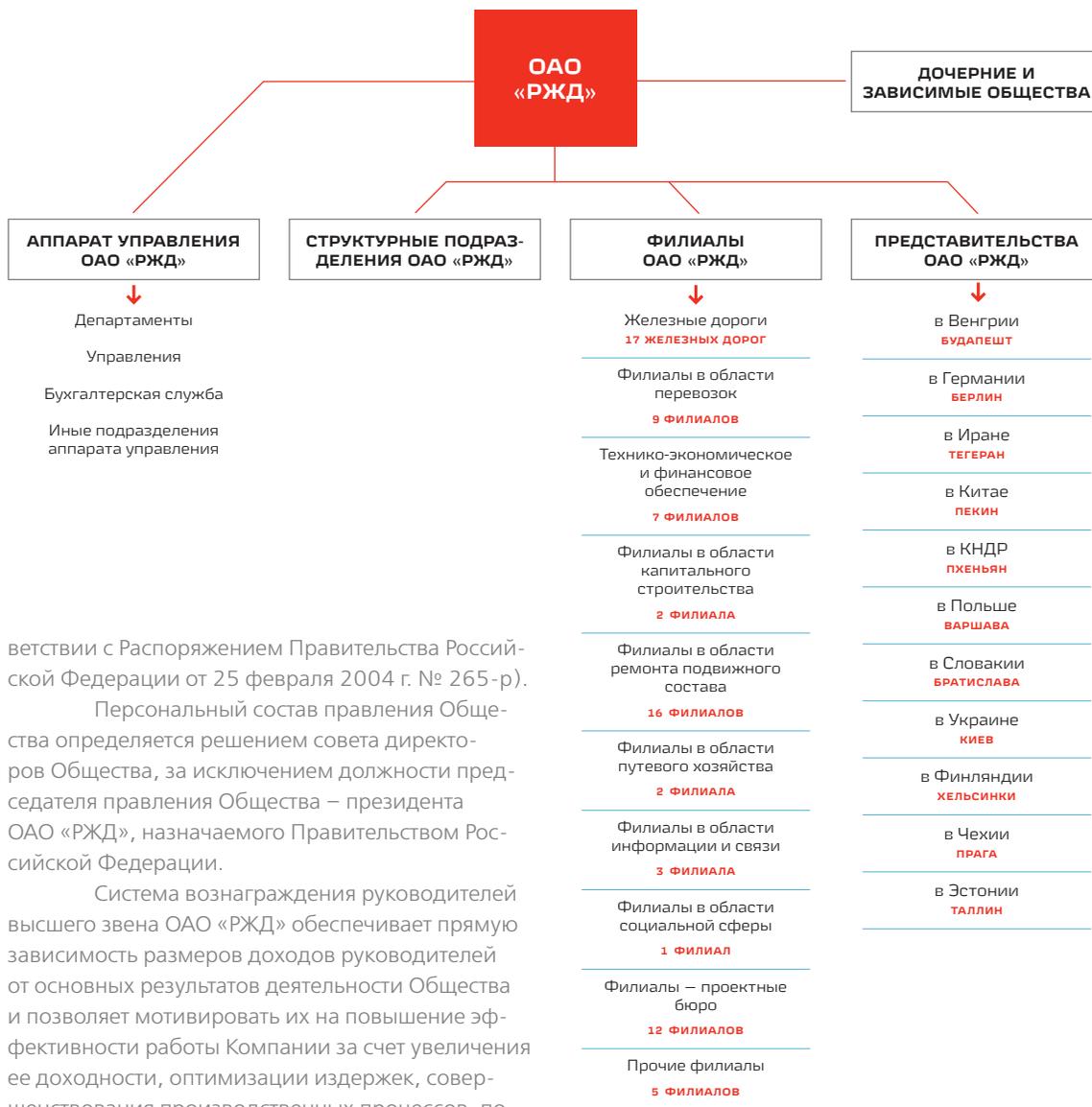
Членам совета директоров ОАО «РЖД» вознаграждение за исполнение своих обязанностей, связанных с исполнением ими функций членов совета директоров ОАО «РЖД», не выплачивается.

Президент ОАО «РЖД» реализует права и несет ответственность за достижение главных целей деятельности Общества – обеспечения потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых обществом, а также извлечения прибыли.

Президент Общества является единоличным исполнительным органом Общества.

Правление ОАО «РЖД» является коллегиальным исполнительным органом Общества. Правление Общества состоит из председателя правления Общества – президента ОАО «РЖД», первого вице-президента, старших вице-президентов и вице-президентов компании, руководителей филиалов Общества – железных дорог, руководителей подразделений аппарата управления Общества и других работников Общества (в соот-

Рис. 1-2. Организационная структура ОАО «РЖД»



ветствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р).

Персональный состав правления Общества определяется решением совета директоров Общества, за исключением должности председателя правления Общества – президента ОАО «РЖД», назначаемого Правительством Российской Федерации.

Система вознаграждения руководителей высшего звена ОАО «РЖД» обеспечивает прямую зависимость размеров доходов руководителей от основных результатов деятельности Общества и позволяет мотивировать их на повышение эффективности работы Компании за счет увеличения ее доходности, оптимизации издержек, совершенствования производственных процессов, повышения безопасности и качества перевозок.

Ревизионная комиссия создается для контроля финансово-хозяйственной деятельности компании. Состав ревизионной комиссии утвержден Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2009 г. № 894-р в количестве 7 человек. Члены ревизионной комиссии не могут одновременно занимать какие-либо должности в органах управления компании.

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА ХОЛДИНГА «РЖД»

Организационная структура Холдинга «РЖД» состоит из материнской компании ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществ и по состоянию на 31 декабря 2009 г. включала:

17 филиалов – железных дорог: Октябрьская, Калининградская, Московская, Горьковская, Северная, Северо-Кавказская, Юго-Восточная, Приволжская, Куйбышевская, Свердловская, Южно-Уральская, Западно-Сибирская, Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская, Дальневосточная и Сахалинская;

1 /

функциональные филиалы:

- 9 филиалов в области перевозок;
- 7 филиалов в области технико-экономического и финансового обеспечения;
- 2 филиала в области капитального строительства;
- 16 филиалов в области ремонта подвижного состава;
- 2 филиала в области путевого хозяйства;
- 3 филиала в области информатизации и связи;
- 1 филиал в области социальной сферы;
- 12 филиалов – проектных бюро;
- 5 прочих филиалов.

Представительства общества функционируют в 11 странах мира:

Венгерская Республика (Будапешт), Федеративная Республика Германия (Берлин), Иран (Тегеран), Китайская Народная Республика (Пекин), Корейская Народно-Демократическая Республика (Пхеньян), Республика Польша (Варшава), Словацкая Республика (Братислава), Украина (Киев), Финляндская Республика (Хельсинки), Чешская Республика (Прага), Эстонская Республика (Таллин).

Филиалы и представительства, созданные Компанией, не являются юридическими лицами и наделены имуществом, принадлежащим ОАО «РЖД».

В состав филиалов – железных дорог ОАО «РЖД» входит 59 отделений железных дорог, представительство Куйбышевской ж. д. в Республике Татарстан, выполняющее функции, схожие с функциями отделений железных дорог. Петропавловское отделение Южно-Уральской железной дороги входит в число филиалов – перевозочных компаний. Количество отделений железных дорог составляет от трех (на Приволжской, Южно-Уральской и Забайкальской ж. д.) до семи (на Московской ж. д.); в среднем – около 4–5 отделений в составе железной дороги.

СТРУКТУРА СОБСТВЕННОСТИ**ОАО «РЖД»**

Размер уставного капитала, тыс. руб.:

1 583 197 819

Количество обыкновенных акций:

1 583 197 819

Номинальная стоимость обыкновенных акций, руб.:

1000

Государственный регистрационный номер выпуска обыкновенных акций и дата государственной регистрации:

1-01-65045-D от 02.12.2003

Привилегированные акции

отсутствуют

Основные акционеры общества:

Российская Федерация

Сумма вклада Российской Федерации, тыс. руб.:

1 583 197 819

Доля Российской Федерации в уставном капитале:

100%

Доля Российской Федерации по обыкновенным акциям:

100%

КОРПОРАТИВНЫЙ СТИЛЬ**ОАО «РЖД»**

В октябре 2007 г. правление ОАО «РЖД» утвердило корпоративный (фирменный) товарный знак, логотип и корпоративные (фирменные) шрифты.

 **Российские железные дороги**

 **Russian Railways**

Новый корпоративный стиль ОАО «РЖД» – символ перемен, происходящих в компании. Сегодня в сфере интересов ОАО «РЖД» не только железнодорожные перевозки, но и логистика, туризм, строительство, телекоммуникации, медицина и многое другое. Именно поэтому новый логотип несет широкую смысловую нагрузку и не акцентируется только на железных дорогах. Ярко-красный цвет и прогрессивная графика нового фирменного знака ОАО «РЖД» демонстрируют, что Компания гото-

ва к активным действиям в современных экономических условиях. Бренд РЖД несет в себе такие ценности, как преданность традициям, внимание к клиентам, гарантированное качество услуг, надежность, скорость, инновационность, технологичность, широта интересов, активное развитие, создавая при этом привлекательный образ для международной аудитории.

ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОАО «РЖД»

ОАО «РЖД» является крупнейшей национальной транспортной компанией, создающей инфраструктурные условия для обеспечения инновационного развития экономики России, обеспечивающей транспортное единство страны, повышение глобальной конкурентоспособности транспортной системы России, качественное удовлетворение спроса государства и общества на транспортные услуги.

Масштаб деятельности ОАО «РЖД» может быть охарактеризован следующими показателями.

«Российские железные дороги» являются одной из самых крупных в мире железнодорожных компаний с колоссальными объемами грузовых и пассажирских перевозок, обладающей высокими кредитными рейтингами, квалифицированными специалистами во всех областях железнодорожного транспорта, обширной научно-технической базой, проектными и строительными мощностями, значительным опытом международного сотрудничества.

Эксплуатационная длина сети Российских железных дорог составляет 85 281 км. Российские железные дороги обеспечивают 42% грузооборота всей транспортной системы страны (а без учета трубопроводного транспорта – около 85%) и почти 38% пассажирооборота (по итогам 2009 г.).

При этом национальная сеть железных дорог занимает лидирующие позиции в мире: по эксплуатационной длине – третье (после США и Китая) и первое место в мире по протяженности электрифицированных линий; по грузообороту – третье место (после США и Китая); по пассажирообороту – четвертое место (уступая Китаю, Индии и Японии). Холдингу «РЖД» принадлежит более 20 тыс. локомотивов и 576 тыс. грузовых вагонов. Компания – один из крупнейших работодателей в стране. В ОАО «РЖД» работают порядка 1,1 млн человек.

За годы деятельности Компании существенно повысились роль и статус «Российских железных дорог» на мировом транспортном рынке.

Восстановлено участие в деятельности Международного союза железных дорог, что дает реальный импульс последовательной интеграции российской, азиатской и европейской железнодорожных систем.

Компания развивает сотрудничество по двух- и многосторонним проектам с железными дорогами Германии, Польши, Белоруссии, Казахстана, Финляндии, Китая, Монголии, Кореи и других стран.

Имеются большие перспективы и в развитии транспортного коридора «Север – Юг».

Компания осуществляет концессионное управление железными дорогами Армении.

Ведется активная работа по выходу на зарубежные рынки строительства железнодорожной инфраструктуры в странах Ближнего Востока, Азии и Латинской Америки.

Все эти проекты отвечают курсу государства на интеграцию России в мировое экономическое сообщество, способствуют эффективному использованию ее транзитного потенциала. Благодаря этому ОАО «РЖД» становится не только объектом, но и субъектом геостратегии России, влияющим на достижение как внутриэкономических, так и геоэкономических и геополитических целей государства.

УЧАСТИЕ КОМПАНИИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ И МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

В соответствии с принятой Стратегией развития ОАО «РЖД» до 2030 г. международная деятельность ОАО «РЖД» в 2009 г. была нацелена на решение стратегической задачи укрепления позиций «Российских железных дорог» на мировых рынках транспортных услуг. Эта работа проходила в непростых условиях глобального финансово-экономического кризиса и жесткой конкуренции как со стороны других видов транспорта (прежде всего судоходных компаний), так и иностранных железных дорог.

Одной из основных задач, решаемых пассажирским комплексом в международных перевозках в текущем году, стало расширение спектра направлений на международном рынке железнодорожных пассажирских перевозок. В настоящее время ОАО «Российские железные дороги» осуществляет перевозку пассажиров в 20 стран Европы и Азии – Германию, Францию, Швейцарию, Голландию, Польшу, Австрию, Словакию, Чехию,

1/

Венгрию, Румынию, Болгарию, Грецию, Италию, Хорватию, Сербию, Черногорию, Финляндию, Китай, Монголию, Северную Корею – по 59 международным маршрутам; в 8 республик СНГ – Украину, Белоруссию, Молдову, Казахстан, Киргизию, Узбекистан, Азербайджан, Таджикистан.

Объемы перевозок пассажиров в международных сообщениях за 2009 г. составили 20,1 млн человек. В том числе:

- со странами СНГ и Балтии – 19,5 млн человек;
- со странами дальнего зарубежья – 0,66 млн человек.

В 2009 г. открыты новые международные маршруты Москва–Бар (Черногория) и Санкт-Петербург – Загреб (Хорватия).

Подготовлены и реализованы все необходимые технические, технологические и нормативно-правовые решения по организации в 2010 г. скоростного пассажирского сообщения Санкт-Петербург – Хельсинки.

Необходимо отметить, что в течение 2009 г. в международные нормативные документы внесены существенные изменения в части сроков проведения расчетов за услуги, которые приведены в соответствие с общепринятой деловой практикой, т. е. в месяце, следующем за месяцем оказания услуг. Кроме того, введены нормы, обеспечивающие дифференцированный подход к начислению пеней за несвоевременную оплату в зависимости от сроков задержки платежей.

Наибольшую долю в объеме оказанных услуг, которая составляет 95%, занимают страны СНГ и Балтии. Оставшаяся доля, равная 5% объема оказанных услуг, приходится на «третьи страны».

За 2009 г. объем услуг по перевозкам пассажиров и услуг, связанных с грузовыми перевозками, оказанных ОАО «РЖД» иностранным железным дорогам, составил 552,1 млн долл.

Объем услуг по статьям расчетов пассажирского сообщения, оказанных ОАО «РЖД» иностранным железным дорогам за 2009 г. по сравнению с 2008 г., снизился на 23 % и составил 295,0 млн долл. США. Начисления в пользу иностранных железных дорог также сократились, однако только на 10%, и составили 488,6 млн долл. США.

За 2009 г. поступления в ОАО «РЖД» от иностранных железных дорог составили 256,7 млн долл. и сократились на 40% по сравнению с 2008 г.

Основной статьей расчетов по грузовым перевозкам с иностранными железными дорогами являются расчеты за пользование грузовыми вагонами. Сумма платы за пользование грузовыми вагонами ОАО «РЖД» на иностранных железных дорогах составил 213,8 млн долл. (снижение к 2008 г. – 42%), что связано с передачей грузовых вагонов инвентарного парка ОАО «РЖД» в собственность вновь организованным операторам грузовых вагонов.

Плата за пользование грузовыми вагонами принадлежности других государств на российских железных дорогах в 2009 г. составила 87,9 млн долл. (сокращение к 2008 г. – 42,5%).

Таким образом, за 2009 г. ОАО «РЖД» вышло на международные рынки, реализовало проекты, требующие весомых вложений, участия международных инвесторов, создания финансового консорциума.

В 2009 г. в рамках международной программы ОАО «РЖД» провело переговоры с зарубежными партнерами и начало реализацию ряда важнейших проектов в странах Азии, Африки и Европы.

Международная деятельности Компании, млн долл. США



В настоящее время ОАО «РЖД» фактически реализует два международных проекта в Ливии и Иране.

С апреля 2008 г. начаты работы по строительству 2-путной железнодорожной линии на участке Сирт – Бенгази в Ливии, протяженностью 554 км. Планируется построить современную скоростную линию с шириной колеи 1435 мм. Срок строительства участка – 4 года. Стоимость проекта – 2,2 млрд евро. Строительные работы начались в декабре 2008 г.

С марта 2008 г. начаты работы по электрификации 46 км главных и станционных путей железнодорожной ветки Тебриз – Азаршахр в Иране. Полная стоимость проекта – 8,85 млн евро. Срок выполнения работ – 9 месяцев (фактически реализация проекта началась в конце мая 2009 г.).

ОАО «РЖД» ведет предконтрактные работы в Словацкой Республике по следующим проектам:

- строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм Кошице (Ганиска) – Братислава – Вена;
- создание в районе Вены международного логистического терминала;
- модернизация действующей железнодорожной линии Матовце (государственная граница) – Ганиска.

Словацкой стороной одобрено разработанное ОАО «РЖД» технико-экономическое обоснование инвестиций в строительство железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм Кошице (Ганиска) – Братислава – Вена.

В 2009 г. ОАО «РЖД» проведены предконтрактные работы по следующим проектам:

- Электрификация железнодорожной линии Тегеран – Мешхед;
- Строительство новой железнодорожной линии Решт (Иран) – Астара (Иран) – Астара (Азербайджан).

Проводится комплекс мероприятий по реконструкции участка железной дороги ст. Хасан (РФ) – Раджин (КНДР) и строительства контейнерного терминала в порту Раджин.

22 августа 2009 г. подписан Указ Президента Российской Федерации Д.А. Медведева от № 965 «О передаче в доверительное управление ОАО «РЖД» находящихся в федеральной собственности акций советско-монгольского АО «УБЖД». Монгольской стороне передан вариант Концепции реализации совместного российско-монгольского проекта развития АО «УБЖД» и строительства новой железнодорожной инфраструктуры в Монголии.

Также ОАО «РЖД» подписано соглашение по развитию Улан-Баторской железной дороги (УБЖД). Проведено обоснование инвестиций в УБЖД, реализованы работы по модернизации и расширению железнодорожной инфраструктуры Монголии.

Перспективным направлением для ОАО «РЖД» является взаимодействие с железными дорогами государств – участников СНГ.

Проведены межправительственные встречи с руководством Туркменистана, в ходе беседы была выражена заинтересованность туркменской стороны в строительстве объектов железнодорожной инфраструктуры Туркменистана, включая строительство нового мостового перехода через р. Амударья.

ОАО «РЖД» ведет диалог с Узбекскими железными дорогами по развитию пропускных способностей пограничного перехода Галаба (Узбекистан) – Хайратон (Афганистан).

Проведены встречи с представителями Республики Таджикистан по экономическому сотрудничеству и дальнейшей реализации совместных проектов.

В целях укрепления позиций ОАО «РЖД» на Евроазиатском рынке транспортных услуг и инфраструктурных рынках зарубежных стран в 2009 г. Обществом продолжена реализация ряда крупных международных проектов.

В рамках вопроса по организации прямого международного железнодорожно-паромного сообщения через порты Кавказ (Российская Федерация) и Варна (Республика Болгария) 29 июня 2009 г. подписано Соглашение № 546 между ОАО «РЖД», единоличным АО «Болгарские государственные железные дороги», ООО «Аншип» об эксплуатации, пономерном учете и расчетах за пользование грузовыми вагонами и контейнерами в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении через порты Кавказ (Российская Федерация) и Варна (Республика Болгария)

1 /

Для эффективной работы железнодорожно-паромных сообщений на маршруте Усть-Луга – Балтийск – Засниц ОАО «РЖД» совместно с немецкой стороной создан Совет паромной переправы, который на своих заседаниях рассматривает вопросы текущей деятельности, а также занимается поиском грузовладельцев, заинтересованных в использовании данной транспортно-логистической схемы.

В июле 2009 г. подписанием Соглашения о пользовании грузовыми вагонами в железнодорожно-паромном сообщении между станциями Мукран и Балтийск между ОАО «РЖД» и ДБ Шенкер завершена подготовка нормативно-правовой базы железнодорожно-паромного сообщения Засниц–Балтийск.

Несмотря на снижение объемов перевозок контейнеров с автокомплектующими по сравнению с уровнем прошлого года, вызванное сокращением производства автомобилей из-за мирового финансового кризиса, была успешно продолжена реализация проекта поставки автокомплектующих из Чехии.

ОАО «РЖД» придает огромную важность развитию и укреплению двухсторонних и многосторонних отношений со своими ближайшими соседями.

Активное сотрудничество с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами осуществлялось в рамках Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств.

Особое внимание было уделено созданию эффективного механизма сотрудничества по вопросам реформирования с железными дорогами СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии. Участники заседания утвердили Положение о Комиссии по вопросам реформирования и структурных преобразований при Совете, созданной по инициативе российской стороны.

27–28 октября 2009 г. в г. Ташкенте (Республика Узбекистан) прошло 51-е заседание Совета, в рамках которого проведено совещание руководителей железных дорог России и Центральной Азии (Казахстана, Киргизстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана). По итогам совещания подписан Протокол, в соответствии с которым Стороны согласились продолжить в 2010 г. реализацию Программы совместных действий железных дорог России и стран Центральной Азии по реализации Заявления об общих подходах к стратегии развития железных дорог в международном сообщении.

Совместно с представителями администрации железных дорог Украины («Укрзалізниця») проводится работа по созданию конкурентоспособного транспортного продукта в области организации транзитных контейнерных перевозок в составе контейнерных поездов в сообщении Китай–Европа–Китай. В целях привлечения дополнительных объемов грузов из Китая в Европу и обеспечения конкурентоспособности по сравнению с альтернативными маршрутами доставки на отдельных направлениях для контейнерных поездов устанавливаются специальные тарифные условия.

На основе концессионного договора с 1 июня 2008 г. осуществляется работа дочерней компании ОАО «РЖД» по управлению железными дорогами Республики Армения – ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» со 100%-м капиталом ОАО «РЖД». В соответствии с условиями договора продолжилось осуществление масштабной инвестиционной программы.

ОАО «РЖД» прорабатывает вопросы развития сотрудничества с Республикой Абхазия в области железнодорожного транспорта, в том числе восстановления инфраструктуры Абхазской железной дороги для перевозок грузов и пассажиров, использования нерудных материалов Абхазии для строительства олимпийских объектов в г. Сочи.

Также получило развитие двустороннее сотрудничество с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Китая, КНДР, Монголии, Германии, Испании, Италии, Финляндии, Франции, Южной Кореи и Японии. В 2009 г. ОАО «РЖД» был подписан целый ряд важных международных договоров, соглашений и меморандумов, затрагивающих весь спектр деятельности железных дорог.

21 мая 2009 г. в рамках визита в Республику Казахстан Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина между ОАО «РЖД» и Национальной компанией «Казахстан Темир Жолы» (НК «КТЖ») в присутствии глав правительств двух стран подписаны Меморандум о сотрудничестве при формировании тарифных условий на грузовые железнодорожные перевозки и Соглашение о совместной деятельности в области терминальной обработки грузов.

28 мая 2009 г. в Сочи на Международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое Партнерство 1520» между ОАО «РЖД» и НК «КТЖ» подписано Соглашение о сотрудничестве в области гармонизации и унификации нормативной и технической документации, устанавливающей требования к эксплуатации технических средств железнодорожного транспорта.

В 2009 г. ОАО «РЖД» проводило активную линию на продвижение интересов Общества и преодоление кризиса деятельности МСЖД.

В рамках проходивших заседаний во втором квартале 2009 г. состоялись концептуальные переговоры президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина с генеральным директором МСЖД г-ном Ж.П. Лубину, в ходе которых были обсуждены основные направления сотрудничества ОАО «РЖД» с МСЖД:

- введение русского языка в качестве рабочего языка МСЖД на заседаниях Генеральной Ассамблеи (ГА), Исполнительного совета (ИС), Европейской Региональной Ассамблеи (ЕРА);
- организация стажировки молодых специалистов в штаб-квартире МСЖД на краткосрочной и среднесрочной основе;
- внесение изменений и дополнений в новый Устав МСЖД и в проект Устава ЕРА, касающихся мультирегионального членства ОАО «РЖД» (количество голосов), европейского законодательства (директивы ЕС);
- поиск новых совместных проектов, в том числе по вопросам международных грузовых транспортных коридоров, технических стандартов, безопасности (экологической, экономической, антитеррористической).

15 мая в Санкт-Петербурге состоялось очередное заседание Азиатской региональной ассамблеи (АРА) МСЖД, в рамках которого были рассмотрены и приняты решения по важнейшим направлениям деятельности МСЖД в Азии в 2010 г.

В течение года проведен ряд многосторонних и двусторонних переговоров с представителями МСЖД, в том числе по участию ОАО «РЖД» в подготовке Глобальной железнодорожной грузовой конференции, проекту МСЖД «Коммерческий осмотр поезда». 27–28 октября в г. Сочи в ходе семинара по использованию вагонов в международном сообщении утвержден концептуальный документ по сотрудничеству ОАО «РЖД» с МСЖД.

Являясь активным членом Конференции генеральных директоров Организации сотрудничества железных дорог (КГД ОСЖД), ОАО «РЖД» представлено во всех рабочих органах ОСЖД.

Основным мероприятием 2009 г. стало проведение в Москве XXIV заседания КГД ОСЖД, в котором приняли участие руководители железных дорог 23 стран – членов ОСЖД, а также ассоциированные члены ОСЖД, наблюдатели и представители присоединенных предприятий.

Результатом Конференции стало принятие важнейших решений в области сотрудничества и взаимодействия иностранных железных дорог, регламентирующих технические и эксплуатационные вопросы, международное грузовое и пассажирское железнодорожное сообщение, комбинированные перевозки, финансово-экономические взаимоотношения, международные тарифы (МПТ, ЕТТ, МТТ). Новое развитие получила работа по совершенствованию Правил пользования вагонами: отдельно грузовыми и пассажирскими (ППВ и ПГВ). Было принято решение о создании системы нормативных документов ОСЖД, которая будет построена исходя из проводимых ревизий, прежде всего по СМГС, СМПС, ППВ и ПГВ.

Реализуя приоритеты Общества в части облегчения пересечения границ в течение 2009 г. при ведущей роли специалистов ОАО «РЖД» продолжалась работа по совершенствованию Руководства по унифицированной накладной ЦИМ/СМГС. Благодаря открытию практически всех маршрутов на российских железных дорогах при применении унифицированной накладной ЦИМ/СМГС опытные перевозки стали регулярными по многим международным транспортным коридорам.

1 /

Проведена большая работа по присоединению к проекту ЦИМ/СМГС важнейших партнеров Казахстана, Китая и Монголии, а также подготовлена программа действий по организации экспериментальных перевозок по трансконтинентальным маршрутам (ТрансСиб) между Европой и Азией (Китаем), а также транзитом через Монголию с использованием накладной ЦИМ/СМГС.

Одним из приоритетов международной деятельности ОАО «РЖД» является активная интеграция в общеевропейскую и азиатскую транспортные системы.

Общество участвует на постоянной основе в деятельности Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН и его рабочих групп по тенденциям и экономике транспорта, по железнодорожному транспорту, по перевозке опасных грузов, по интермодальным перевозкам и перевозкам скоропортящихся грузов.

В 2009 г. представители ОАО «РЖД» принимали участие в работе координационного комитета по Генеральному плану проекта ЕЭК ООН Трансевропейской железнодорожной сети (ТЕЖ), целью которого является согласованное развитие инфраструктуры железных дорог стран региона ЕЭК, включая Россию.

ОАО «РЖД» также участвует в деятельности рабочих органов Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН). В июне 2009 г. вступило в силу межправительственное соглашение о сети Транс-азиатских железных дорог (ТАЖД), которое было подготовлено при непосредственном участии экспертов ОАО «РЖД».

14–18 декабря 2009 г. в г. Бангкоке (Таиланд) была организационно оформлена Рабочая группа ЭСКАТО по соглашению о ТАЖД, задачей которой станет координация развития железнодорожной инфраструктуры на национальных участках сети ТАЖД.

Важными являются и отношения со структурами Европейского союза (ЕС). В июле 2009 г. состоялись консультации делегации ОАО «РЖД» с Генеральным директором по транспорту и энергетике ЕС. По результатам встречи подготовлены и направлены в ЕС материалы, отражающие позицию ОАО «РЖД» по вопросу развития евроазиатских транспортных коридоров и развития транспорта на пространстве ЕС. В октябре 2009 г. делегация ОАО «РЖД» приняла участие в конференции ЕС в Италии по вопросам транспортных коридоров и сотрудничества в области транспорта.

В течение 2009 г. проводилась работа по подготовке позиции и участия представителей ОАО «РЖД» в мероприятиях Круглого стола промышленников Россия – ЕС (подгруппа по транспорту и интермодальным перевозкам в Роттердаме, сентябрь 2009 г.), согласование позиций к годовому совещанию в г. Стокгольме (Швеция) в ноябре 2009 г.

Делегация ОАО «РЖД» приняла участие в работе подготовительной конференции к 18-му экономико-экологическому форуму ОБСЕ (Экономфорум 2010) на тему: «Продвижение надлежащего управления в пунктах пересечения границ, повышение безопасности наземного транспорта и облегчение международного автомобильного и железнодорожного сообщения в регионе ОБСЕ», состоявшейся в октябре 2009 г. в г. Астана (Казахстан). Основной темой конференции стала разработка мер по облегчению пересечения границ, включая упрощение таможенных процедур, гармонизацию транспортных стратегий стран – участников ОБСЕ, обеспечение безопасности на транспорте, повышение эффективности использования международных транспортных коридоров (МТК).

ПРОГРАММА СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Реформирование железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384.

В соответствии с Программой основными целями структурной реформы на железнодорожном транспорте являются:

- повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, безопасности и качества оказываемых услуг;
- формирование единой эффективной транспортной системы страны;
- снижение совокупных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- удовлетворение растущего спроса на перевозки.

Достижение поставленных целей обеспечивается на основе следующих задач и принципов:

- разделения функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте с одновременным выделением из монополярной структуры конкурентных видов деятельности;
- сохранения единой государственной сетевой производственной инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления;
- поэтапное прекращение перекрестного субсидирования пассажирских за счет грузовых, внутрироссийских и экспортно-импортных перевозок;
- совершенствования тарифной политики;
- формирования рынка услуг железнодорожных перевозок;
- дальнейшего развития конкуренции в сфере перевозок грузов, ремонта подвижного состава, перевозок и обслуживания пассажиров;
- недопустимости слияния предприятий, действующих в потенциально конкурентной среде, с предприятиями естественно-монополярного сектора;

- обеспечения гарантированного недискриминационного доступа к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых грузовых и пассажирских компаний-операторов и пользователей подвижного состава;
- выделения из сферы деятельности федеральных железных дорог объектов социально-бытового и другого назначения (кроме специализированных) для снижения непроизводственных издержек;
- обеспечения финансовой прозрачности всех видов хозяйственной деятельности отрасли, в том числе на основе введения отдельного финансового учета;
- осуществления мер, обеспечивающих повышение инвестиционной привлекательности системы железнодорожного транспорта;
- повышения материальной заинтересованности работников железнодорожного транспорта и обеспечение им социальных гарантий.

Принципиальным условием успешного проведения структурной реформы является поэтапность реформирования системы железнодорожного транспорта. В соответствии с Программой структурная реформа осуществляется в 3 этапа:

- первый – 2001–2002;
- второй – 2003–2005;
- третий – 2006–2010.

На первом этапе структурной реформы сформированы законодательные основы и проведены организационные мероприятия, необходимые для разделения функций государственного регулирования и хозяйственного управления на железнодорожном транспорте.

Основополагающим результатом первого этапа стало разделение функций государственного регулирования управления хозяйственной деятельностью на федеральном железнодорожном транспорте, что послужило основой создания ОАО «РЖД». Доля принадлежащих Российской Федерации акций в общем количестве акций ОАО «РЖД» составляет 100%. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляются Правительством Российской Федерации. Федеральным законом «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» установлен запрет на продажу и иные способы отчуждения акций ОАО «РЖД», а также ограничение хозяйственного оборота имущества инфраструктуры железнодо-

1 /

рожного транспорта. В составе общества образованы 17 территориальных филиалов – железных дорог, функциональные филиалы (заводы, проектно-конструкторские, строительные подразделения и т. д.) и представительства общества за рубежом: всего 166 обособленных структурных подразделений.

Для начала работы ОАО «РЖД» были зарегистрированы права собственности на 420 тыс. объектов имущества 987 государственных унитарных предприятий, что обеспечило возможность приступить к построению системы корпоративного управления, перейти на новые принципы менеджмента и организации бизнеса. При этом параллельно ОАО «РЖД» были существенно увеличены объемы перевозок, обеспечена высокая динамика производственно-экономических показателей и темпы развития.

В результате реализации первого этапа Программы структурной реформы разработаны и приняты федеральные законы «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «О естественных монополиях», введен в действие Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», приняты нормативные акты, обеспечивающие недискриминационный доступ к услугам инфраструктуры.

Второй этап Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте связан с выделением конкурентных видов деятельности, которые могут осуществляться иными хозяйственными организациями.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2003 г. № 283 утвержден План мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2003–2005 годы.

Разработана и утверждена советом директоров ОАО «РЖД» Концепция корпоративного строительства ОАО «РЖД», предусматривающая цели, приоритеты и направления деятельности ОАО «РЖД» по организации и реорганизации бизнес-процессов и подсистем корпоративного управления в условиях становления компании и проводимой структурной реформы.

Важным результатом второго этапа стало создание дочерних обществ ОАО «РЖД» в перевозочной деятельности – «Трансконтейнер», «Рефсервис», «Русская Тройка», первых пригородных пассажирских компаний, а также в других сферах – «Элтеза», «Ремпутьмаш», «Росжелдорстрой» и «Росжелдорпроект». Это способствовало развитию конкуренции в сфере оперирования подвижным составом. В течение 2004–2005 гг. советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 27 дочерних и зависимых обществ.

Создание законодательной базы для недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре, принятие нового универсального прейскуранта на грузовые перевозки, стимулирующего повышение уровня конкуренции в сфере оперирования грузовым составом привели к тому, что к концу второго этапа независимые компании-операторы подвижного состава владели примерно 1/3 всего вагонного парка, ими перевозилось порядка 1/4 всех грузов, а в секторе оперирования цистернами для перевозок нефтяных грузов соответствующий показатель превысил 50%.

В целях обеспечения финансовой прозрачности всех видов хозяйственной деятельности и завершения разделения бухгалтерского учета по видам деятельности в декабре 2004 г. принято соответствующее постановление Правительства Российской Федерации. Начиная с годовой отчетности за 2004 г. ОАО «РЖД» предоставляет информацию о доходах, расходах и результатах финансово-хозяйственной деятельности по отдельным видам деятельности.

Итоги первых двух этапов структурной реформы железнодорожного транспорта одобрены Правительством Российской Федерации, участниками рынка перевозок и зарубежными экспертами.

С 2006 г. реализуется третий этап реформы, основной задачей которого является создание условий для привлечения значительного объема инвестиционных ресурсов в реновацию и развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования как основы дальнейшего развития российской экономики.

В соответствии с Программой структурной реформы на этот период определены следующие задачи.

Переход большей части (более 60 процентов) парка грузовых вагонов в частную собственность.

Развитие частной собственности на магистральные локомотивы.

Развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок.

Продажа акций акционерных обществ, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание в сфере железнодорожного транспорта, частным собственникам.

Развитие конкуренции в неосновных видах деятельности, не связанных с перевозками, направленное на повышение эффективности деятельности и качества услуг, и полное их открытие для доступа частного капитала.

Проведение оценки целесообразности полного организационного отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности.

В то же время развитие макроэкономической ситуации в стране привело к необходимости внесения уточнений в цели третьего этапа реформы, обозначив их как переход к инвестиционной фазе развития, привлечение крупных инвестиций в Компанию и железнодорожную отрасль в целом. Именно поэтому были обозначены дополнительные задачи для ОАО «РЖД» на 2006–2010 г.

- Привлечение инвестиций, повышение капитализации Компании, в том числе за счет эффективного вывода акций дочерних компаний на рынок и формирования на этой основе дополнительных источников инвестиций для развития федеральной железнодорожной инфраструктуры.

- Повышение глобальной конкурентоспособности ОАО «РЖД» для укрепления позиций на российском и международном транспортных рынках.
- Улучшение качества транспортного обслуживания и повышение эффективности финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД».

Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 августа 2006 г. № 1094р утвержден План мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2006–2010 годы.

В соответствии с Планом в целях реализации дополнительных задач реформирования разработана и в мае 2007 г. одобрена Правительственной комиссией по вопросам развития промышленности, технологий и транспорта Российской Федерации Целевая модель рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы.

В соответствии с моделью рынка до завершения третьего этапа реформы ОАО «РЖД» останется единственным перевозчиком грузов и пассажиров в дальнем следовании железнодорожным транспортом общего пользования, продолжится создание локальных перевозчиков в пригородном сообщении. При этом в течение третьего этапа предполагалось оценить возможность и целесообразность отделения перевозок от деятельности по предоставлению услуг инфраструктуры. Согласно модели локомотивная тяга является неотделимым технологическим элементом перевозочного процесса и осуществляется перевозчиком.

Значимым элементом формирования целевой модели рынка являются мероприятия, направленные на развитие конкуренции в сфере оперирования грузовыми вагонами. Советом директоров ОАО «РЖД» в июне 2007 г. принято решение о создании «Первой грузовой компании» (ОАО «ПГК»), в уставный капитал которой внесены более 200 тыс. вагонов.

На рынке железнодорожных транспортных услуг продолжено развитие конкуренции в сферах грузовых и пассажирских перевозок, логистических услуг, ремонта подвижного состава и в других сегментах рынка.

1 /

Принципиальное значение для реализации реформы имеет реформирование пассажирского комплекса. Правительством Российской Федерации приняты важнейшие для российских железных дорог решения по компенсации упущенных доходов перевозчиков, выполняющих пассажирские перевозки в дальнем следовании по регулируемым тарифам. Начиная с 2007 г., в федеральном бюджете запланированы средства на компенсацию выпадающих доходов.

Реформирование пассажирского комплекса дальнего следования направлено на решение трех основных государственных задач:

1. обеспечение ценовой и географической доступности перевозок по всей сети железных дорог;
2. обеспечение финансовой устойчивости и операционной эффективности пассажирского комплекса дальнего следования;
3. обеспечение безопасности, качества и технического развития железнодорожных перевозок.

На основе проведенной оценки альтернативных вариантов реформирования с точки зрения эффективности и уровня риска правлением ОАО «РЖД» сделан вывод о целесообразности создания Федеральной пассажирской компании по перевозкам пассажиров в дальнем следовании (ФПК) в качестве дочернего общества ОАО «РЖД».

В апреле 2008 г. правлением ОАО «РЖД» одобрена Программа развития пригородного пассажирского комплекса ОАО «РЖД» до 2015 года, цель которой – установление ключевых стратегических целей и основных направлений развития пассажирского комплекса пригородного сообщения ОАО «РЖД», определение объемов и источников инвестиций на среднесрочную перспективу.

Указанной Программой предусмотрены коренные преобразования системы управления пригородным пассажирским комплексом для обеспечения безопасности, устойчивости, эффективности производственной деятельности и повышения качества предоставления услуг. Новая модель системы управления предполагает образование субхолдинга по отношению к ОАО «РЖД» как холдингу, занимающемуся пассажирскими перевозками в пригородном сообщении.

Советом директоров ОАО «РЖД» 3 марта 2006 г. было принято решение о создании специализированного филиала по обеспечению работы железнодорожных вокзалов – Дирекции железнодорожных вокзалов (далее – ДЖВ). С 1 апреля 2007 г. ДЖВ начала свою работу, объединив 16 региональных дирекций железнодорожных вокзалов. В ведение ДЖВ переданы 323 железнодорожных вокзала, или 6% от общего количества вокзалов российской сети железных дорог, которые обслуживают 82% пассажиров по отправлению в дальнем следовании.

27 августа 2008 г. правлением ОАО «РЖД» одобрена Концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов до 2015 года. В основу Концепции положены такие принципы развития железнодорожных вокзалов, как клиентоориентированность, комплексность развития совместно с прилегающей территорией, сбалансированность и уникальность, принцип эффективности.

В целях привлечения инвестиций в отрасль началась реализация акций дочерних обществ ОАО «РЖД». В январе 2008 г. состоялась продажа 15%-го пакета акций ОАО «Трансконтейнер» стратегическим инвесторам: Европейскому банку реконструкции и развития, Moore Capital Management, GLG Emerging Markets Fund и Troika Dialog Investments Limited. При номинальной стоимости 2 млрд рублей акции были проданы на сумму более 7,8 млрд рублей, исходя из общей капитализации компании в 52 млрд рублей.

В 2008 г. состоялось важнейшее для развития железнодорожного транспорта событие: Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

Целью Стратегии является формирование условий для устойчивого социально-экономического развития России, повышения мобильности населения и оптимизации товародвижения, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны, снижения совокупных транспортных издержек экономики, повышения конкурентоспособности национальной экономики и обеспечения лидирующих позиций России на основе опережающего и инновационного развития железнодорожного транспорта, гармонично увязанного с развитием других отраслей экономики, видов транспорта и регионов страны.

Стратегия закладывает основу структурных преобразований в отрасли за пределами 2010 г.

Позитивный ход структурной реформы на железнодорожном транспорте России подтверждается оценкой экспертов Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), которые отметили «впечатляющий прогресс реформ на железнодорожном транспорте в Российской Федерации». По мнению экспертов, «... в России предприняты все необходимые меры для того, чтобы избежать экономических потрясений в данной ключевой отрасли экономики, которая, кроме того, является крупнейшим налогоплательщиком в Российской Федерации». Отмечено, что ОАО «РЖД» является сегодня моделью успешного проведения реформирования отрасли, адекватной российским условиям и соответствующей наилучшим примерам международного опыта.

В ходе структурных преобразований обеспечивается повышение эффективности работы железнодорожного транспорта за счет развития конкуренции, повышения финансовой прозрачности и привлечения инвестиций.

О результатах реформирования железнодорожного транспорта в 2009 году

В соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте в 2009 г. продолжена реализация ее третьего, заключительного этапа. В целях развития конкуренции на железнодорожном транспорте с 2006 до конца 2009 г. создано 40 дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», в том числе в сферах оперирования грузовыми вагонами, пассажирских перевозок, ремонта подвижного состава, промышленного производства, проектно-изыскательских работ, логистики и научной деятельности.

В сфере пассажирских перевозок в дальнейшем следовании в соответствии с решением совета директоров ОАО «РЖД» от 25 ноября 2009 г. создано дочернее ОАО «Федеральная пассажирская компания». Создание этого общества является одним из наиболее масштабных и сложных мероприятий структурного реформирования, в результате которого формируется имущественный комплекс стоимостью 136 млрд руб., персонал компании составит практически 100 тыс. человек. Уставный капитал ОАО «Федеральная пассажирская компания» составляет 137 млрд руб. Доля ОАО «РЖД» в уставном капитале: 100% – 1 акция. Основными видами бизнеса общества являются:

перевозка пассажиров во внутригосударственном сообщении в регулируемом и дерегулируемом сегментах; перевозка пассажиров и багажа в международном сообщении; перевозка багажа и грузобагажа; оказание дополнительных сервисных услуг в поездах; ремонт и обслуживание подвижного состава клиентов; прочие виды бизнеса. Государственная регистрация ФПК произведена 10 декабря 2009 г.

Важнейшим аспектом повышения качества и эффективности реформирования пассажирских перевозок является формирование четкой и сбалансированной системы правовых и экономических взаимоотношений между заказчиком социально значимых перевозок и исполнителем.

По итогам 2009 г. на рынке работали 4 частные компании-перевозчики: ЗАО ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс», ООО «Арсенал», ЗАО «ТрансКлассСервис». В дальнейшем за счет развития института региональных франшиз будут создаваться условия и стимулы для поэтапного привлечения средств частных инвесторов в пассажирский комплекс для создания конкурентного давления на ФПК и пригородные пассажирские компании, а также притока новых управленческих и производственных технологий.

Серьезные изменения проведены в организации пригородных перевозок. С начала реализации Программы структурной реформы создано 19 ППК (в том числе 7 в 2009 г.), функционирующих в 35 субъектах Российской Федерации.

В сфере грузовых перевозок в мае 2009 г. правлением ОАО «РЖД» одобрена Концепция реформирования железнодорожного транспорта в сфере оперирования грузовыми вагонами и создания Второй грузовой компании. Это стало отправной точкой заключительного этапа формирования конкурентного рынка грузовых вагонов.

В прошлом году обеспечено начало хозяйственной деятельности ОАО «Желдорремаш» и ОАО «Ишимский механический завод» в сферах ремонта тягового подвижного состава и производства запасных частей для ремонта локомотивов, принято решение о создании дочернего ОАО «РЖД-Здоровье», предоставляющего услуги по санаторно-курортному обслуживанию.

1 /

В 2009 г. завершено создание и с апреля обеспечено начало перевозочной деятельности компании с ограниченной ответственностью «Блэк Си Феррис Лимитед», осуществляющей железнодорожно-паромные перевозки по маршруту порт Кавказ – порт Поти, благодаря чему обеспечено надежное железнодорожное сообщение с Арменией.

На паритетной основе с монгольской стороны создано КОО «Развитие инфраструктуры» для реализации проектов строительства новых железнодорожных линий на территории Монгольской Республики.

В целях привлечения инвестиций в обновление основных фондов железнодорожного транспорта реализована продажа акций ДЗО: в 2009 г. продано 50% – 1 акция ОАО «Росжелдорпроект» за 1,7 млрд руб.

В декабре прошлого года совет директоров ОАО «РЖД» одобрил план продажи акций дочерних обществ, созданных в процессе реформирования отрасли, на 2010–2012 гг. В соответствии с этим планом Компания планирует получить более 92 млрд руб. доходов и направить их на финансирование инвестиционной программы.

В результате реализации структурной реформы активно развивается конкуренция на рынке ремонта подвижного состава. За последние шесть лет доля частных собственников на рынке ремонта грузовых вагонов увеличилась с 1% до 18%. Существенным вкладом в развитие частного бизнеса в этом сегменте стала продажа на инвестиционных условиях 17 вагоноремонтных депо ОАО «РЖД» (в том числе двух в 2009 г.) за общую сумму 3,3 млрд руб.

Сформирована конкурентная среда и привлечены частные инвестиции в обновление и развитие основных фондов железнодорожного транспорта. За время реформы парк грузовых вагонов независимых собственников увеличен в два раза и превысил 420 тыс. единиц. По минимальным оценкам, частным бизнесом вложено более 300 млрд руб. в закупку новых вагонов.

В целях системного решения стоящих перед железнодорожной отраслью проблем и выработки дальнейших векторов реформирования ОАО «РЖД» совместно с консалтинговой компанией McKinsey в 2009 г. разработан проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года. В соответствии с Целевой моделью основными регуляторными решениями в области грузовых перевозок грузов являются:

- сохранение ОАО «РЖД» в качестве общесетевого публичного перевозчика грузов (на всей принадлежащей ОАО «РЖД» инфраструктуре общего пользования);
- сохранение принадлежащего ОАО «РЖД» локомотивного парка в качестве единого интегрированного парка ОАО «РЖД» как общесетевого национального перевозчика, включая грузовое магистральное движение и маневровые работы;
- завершение в 2010 г. формирования конкурентного рынка грузовых вагонов и создание ОАО «Вторая грузовая компания» – дочернего общества ОАО «РЖД» на основе более 150 тыс. вагонов парка ОАО «РЖД»;
- создание организационно-правовых условий формирования института локальных грузовых перевозчиков с развитием конкуренции в сфере грузовых перевозок по двум моделям: «на маршруте» и «за маршрут»;
- реформирование тарифной системы на железнодорожном транспорте;
- гарантированное обеспечение финансирования содержания и модернизации инфраструктуры на основе сформированной и утвержденной на законодательном уровне модели «сетевого контракта».

В результате реализации Целевой модели будут созданы условия для обеспечения динамичного развития экономики страны, повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и инвестиционной привлекательности отрасли.

ОБЩЕСТВЕННАЯ ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД»

Общественное мнение является одним из критериев оценки эффективности деятельности Компании и оказывает существенное влияние на развитие корпоративного управления.

В 2009 г. Компания получила ряд наград как признание успехов в профессиональной деятельности и социальной ответственности бизнеса:

- ОАО «РЖД» вручили премию «Экологический олимп» в номинации «Транспорт» за принятую компанией «Экологическую стратегию до 2015 года». Премия учреждена Институтом экологии города и журналом «Территория и планирование» в 2003 году. Премия вручается за успешную экологизацию реального сектора экономики Российской Федерации;
- Годовой отчет ОАО «Российские железные дороги» по итогам деятельности компании в 2008 году был признан победителем в ряде федеральных конкурсов годовых отчетов. Жюри XII Ежегодного федерального конкурса годовых отчетов и сайтов, организованного журналом «Рынок ценных бумаг» и Фондовой биржей «ММВБ», признало в 2009 г. отчет ОАО «РЖД» лучшим в транспортной отрасли. По итогам конкурса годовых отчетов, организованного Фондовой биржей РТС, в номинации «Лучший отчет государственной компании» лидером стали «Российские железные дороги». Всего в конкурсе участвовали 125 российских и зарубежных компаний, представлявших практически все сектора экономики. Также ОАО «РЖД» стало призером «Конкурса годовых отчетов 2008», проведенным рейтинговым агентством «Эксперт РА».

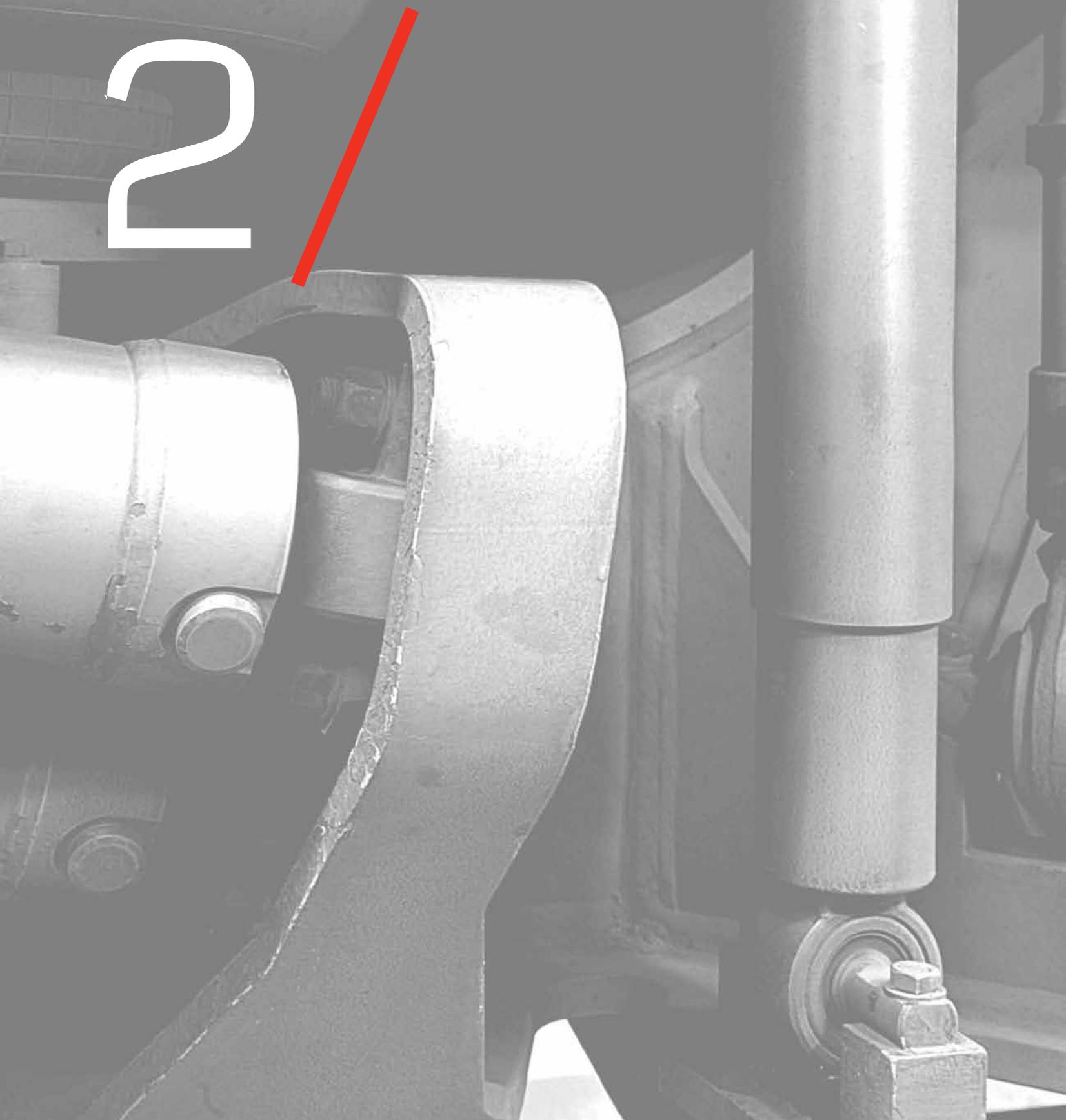
СТРАТЕГИЧЕСКИЕ
ЗАДАЧИ КОМПАНИИ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ.
КЛЮЧЕВЫЕ РИСКИ
И ВОЗМОЖНОСТИ
В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОЙ
ОТВЕТСТВЕННОСТИ

КОРПОРАТИВНЫЙ СОЦИАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ
2009

029



2



РОЛЬ ОАО «РЖД» В ОБЕСПЕЧЕНИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Масштаб и характер деятельности Компании оказывает существенное влияние на устойчивое развитие страны.

Железнодорожный транспорт является инфраструктурной основой социально-экономического роста России. От состояния и качества работы российских железных дорог зависят не только перспективы дальнейшего роста отечественной экономики, но и способность государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, сохранение единого социально-экономического пространства, обеспечение равных условий для реализации конституционных прав и свобод граждан (включая право на свободу передвижения) на всей территории страны.

Операционная деятельность компании затрагивает интересы регионов, а также миллионов людей как с социально-экономической, так и с экологической точки зрения.

Эффективно функционирующий железнодорожный транспорт является одним из существенных элементов взаимодействия отечественных экспортеров и импортеров продукции с их зарубежными партнерами, влияющим на конкурентоспособность отечественных производителей на международных рынках.

Помимо этого Железнодорожный транспорт – важнейший инструмент государственной политики в социально значимых грузовых перевозках (угля, минеральных удобрений, завоза грузов на Дальний Восток), перевозках пассажиров в дальнем и пригородном сообщении, а также в обеспечении оборонных и мобилизационных функций.

Социальные функции, выполняемые железнодорожным транспортом:

- реализация конституционных прав населения по беспрепятственному передвижению по территории страны;
- обеспечение для граждан и организаций равных возможностей в перевозках;
- увеличение занятости населения страны в связи с развитием железнодорожного транспорта и смежных отраслей промышленности;
- создание условий для социально-экономического развития регионов;
- обеспечение социально значимых пассажирских перевозок за счет общего финансового результата деятельности.

Железнодорожный транспорт является одним из наиболее экологически чистых видов транспорта, что не снимает с Компании ответственности за охрану окружающей среды и рациональное природопользование. С этой целью в филиалах Компании внедряются современные системы экологического менеджмента, энерго- и ресурсосберегающих технологий, осуществляются мониторинг и контроль за состоянием окружающей среды.

Протяженность железнодорожного пути, наличие значительного локомотивного и вагонного парка, объектов производственной инфраструктуры, распределенных по территории страны, требует от Компании значительных мер и соответствующих затрат на поддержание требуемого эксплуатационного состояния железнодорожного полотна, обеспечения безопасности перевозок грузов и пассажиров, охраны труда персонала Компании, соблюдения требований экологической и промышленной безопасности.

Значимость и глубина воздействия на состояние отечественной экономики, российского общества, окружающей среды накладывают на компанию существенные обязательства в части социальной ответственности и устойчивого развития, от выполнения которых во многом зависит благополучие значительной части российского общества.

Компания понимает, что:

- для успешного развития бизнеса необходимо построить взаимовыгодное сотрудничество с регионами деятельности компании в лице местных и региональных администраций, населения, общественных организаций, а также с отраслевыми профсоюзами. Для этого необходимо учитывать их интересы и требования;
- для повышения инвестиционной привлекательности необходимо укрепление ее репутации и имиджа как социально ответственной Компании;
- наличие нерешенных социальных проблем в стране и регионах (проблемы занятости, подготовки кадров, образования и культуры, неразвитость социальной инфраструктуры и пр.) требуют участия крупного бизнеса (совместно с государством) в решении насущных социальных проблем.

Эти обязательства реализуются как в текущей, так и в стратегической деятельности Компании.



СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ КОМПАНИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации (утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р) определены стратегические цели и задачи его развития до 2030 г.

Ожидаемые результаты реализации Стратегии-2030 в части устойчивого развития приведены в таблице 2-1.

Эти задачи Компания выполняет, руководствуясь принципами устойчивого развития территорий, населения, эффективного и безопасного использования ресурсов государства (см. рис. 2-1).

Таблица 2-1. Ожидаемые результаты реализации Стратегии-2030

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ	<p>Реализация Стратегии позволит организовать транспортное обеспечение 24 перспективных месторождений полезных ископаемых и 11 промышленных зон, для чего предполагается построить почти 21 тыс. км новых железнодорожных линий и электрифицировать около 7,5 тыс. км путей.</p> <p>Четыре субъекта Российской Федерации (Республика Алтай, Республика Тыва, Магаданская область и Ненецкий автономный округ) получают надежные транспортные связи.</p> <p>Протяженность линий, обеспечивающих движение высокоскоростных пассажирских поездов со скоростью до 350 км/ч, к 2030 г. составит 1,5 тыс. км.</p> <p>Объем инвестиций в развитие железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 г. составит более 13 трлн руб. (в ценах 2007 г.).</p> <p>Снижение транспортоемкости ВВП (железнодорожный транспорт) – в 1,8 раза к уровню 2007 г.</p> <p>Грузооборот возрастет почти на 58%, а пассажирооборот – на 33% к уровню 2007 г.</p> <p>Для освоения растущих объемов перевозок будет закуплено: свыше 23 тыс. локомотивов, почти миллион грузовых вагонов, около 23 тыс. пассажирских вагонов, свыше 24 тыс. вагонов пригородных поездов.</p>
ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ	<p>Сокращение более чем в 3 раза объемов вредных выбросов и недостаточно очищенных сточных вод.</p> <p>Исключение сброса сточных вод без очистки.</p> <p>Сокращение энергоемкости перевозок (расход электроэнергии – на 14,4%, топлива – на 9,1%).</p>
СОЦИАЛЬНАЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ	<p>Обеспечение развития кадрового потенциала и мотивации персонала.</p> <p>Повышение производительности труда работников железнодорожного транспорта общего пользования и, как следствие, обеспечение адекватного уровня оплаты труда работников Компании, который должен в 2030 г. достигнуть 170% от общероссийского уровня заработной платы.</p> <p>Повышение безопасности и экономичности железнодорожного транспорта.</p> <p>Обеспечение безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры, снижение рисков незаконного противоправного вмешательства в функционирование этих объектов (риск совершения актов противоправного вмешательства снизится на 16–17%, охват системой мониторинга состояния защищенности критически важных и потенциально опасных объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта составит 100%).</p> <p>Обеспечение безаварийного движения за счет применения современных технических средств, научно-технических разработок и инновационных решений.</p>

Рис. 2-1. Задачи Стратегии-2030 в социальной сфере и в сфере экологии



ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Компания прилагает усилия к строгому и неукоснительному соблюдению российских и международных (в части применимости к деятельности Компании) законодательных и нормативных требований во всех сферах своей деятельности. Компания стремится найти эффективный баланс между тремя составляющими устойчивого развития: экономикой, экологией и социальной сферой.

Корпоративная социальная ответственность как основополагающий принцип корпоративного управления ОАО «РЖД» играет важнейшую роль на всех этапах подготовки и принятия управленческих решений, является важным фактором динамичного развития Компании (см. таблицу 2-2).

В Компании сформирована развитая корпоративная база в области социальной ответственности. Ее элементы – это социальная поддержка персонала, развитие кадрового потенциала и мотивации персонала, система здравоохранения и охраны труда, негосударственное пенсионное обеспечение и забота о ветеранах, жилищная политика, развитие физической культуры и спорта, благотворительная и спонсорская деятельность, молодежная политика, взаимодействие с профсоюзными организациями.

Действующая корпоративная нормативная база и практика социальной ответственности включает бесплатное медицинское обслуживание, непрерывную систему подготовки и переподготовки кадров, негосударственное пенсионное обеспечение, выплаты уходящим на пенсию, бесплатный проезд железнодорожным транспортом, особые условия при оформлении ипотеки и пр.



Таблица 2-2. Основные направления корпоративной социальной ответственности Компании

Составляющая устойчивого развития	Вид результативности	Существующее направление корпоративной социальной ответственности РЖД	
Экономика	Экономическая результативность	Развитие бизнеса Компании в соответствии со стратегическими направлениями развития железнодорожного транспорта Взаимодействие с международными организациями в области международных перевозок и технологического оснащения отрасли Реализация инвестиционных проектов по строительству и реконструкции железнодорожных магистралей, развитию пассажирских и грузовых перевозок, обновлению локомотивного и вагонного парка	
	Присутствие на рынках	Привлечение к участию в деятельности Компании региональных поставщиков и подрядчиков, местных менеджеров.	
	Инвестиционная деятельность	Инвестиции в развитие социальной инфраструктуры в регионах и природоохранную деятельность	
Экология	Экологическая результативность	Разработка и выполнение планов природоохранных мероприятий Внедрение систем экологического менеджмента на предприятиях ОАО «РЖД» Повышение квалификации сотрудников в области охраны окружающей среды и использования природных ресурсов Организация экологического мониторинга Оценка соответствия требованиям	
		Ресурсосбережение	Внедрение ресурсосберегающих технологий Осуществление ресурсосберегающих мероприятий Использование отходов в качестве сырья Осуществление мероприятий по снижению энергопотребления и повышению энергоэффективности. Внедрение энергоэффективных технологий. Внедрение мероприятий по снижению потребления воды (оборотная система водоснабжения, предотвращение аварийных потерь воды)
			Биоразнообразие
	Выбросы, сбросы и отходы		
	Продукция и услуги	—	

Составляющая устойчивого развития	Вид результативности	Существующее направление корпоративной социальной ответственности РЖД
Социальная сфера (социальная результативность)	Взаимодействие с персоналом	Выполнение Коллективного договора Реализация корпоративной системы оплаты труда, социальная поддержка Развитие и мотивация персонала Негосударственное пенсионное обеспечение и забота о ветеранах Охрана здоровья персонала и членов его семей Охрана труда Обеспечение жильем Поддержка развития физкультуры и спорта Молодежная политика Обеспечение равных возможностей в занятии должностей, в оплате труда мужчин и женщин Взаимодействие с профсоюзами
	Соблюдение прав человека	Выполнение принципов Глобального договора ООН и Хартии российского бизнеса
	Взаимодействие с обществом	Разработка программ (планов) взаимодействия Участие в подготовке кадров в регионах деятельности Компании Работа с обращениями и жалобами заинтересованных сторон Благотворительная деятельность Осуществление социально значимых перевозок пассажиров по регулируемым государством тарифам Взаимодействие с общественными (неправительственными) организациями Взаимодействие со СМИ, коммуникационная политика Публикация открытой отчетности Учет мнений заинтересованных сторон
	Предупреждение коррупции	Антикоррупционные меры при осуществлении закупочной деятельности
	Участие в формировании государственной политики	Участие в выработке государственной политики в отношении развития транспортной системы страны Участие в деятельности общественных (неправительственных) организаций, международных организаций
	Соответствие требованиям	Обеспечение выполнения требований российского законодательства, а также принятых Компанией международных требований и стандартов
	Ответственность за продукцию и услуги	Обеспечение здоровья и безопасности пассажиров на вокзалах и поездах Обеспечение сохранности грузов и безопасности перевозок Информирование потребителей продукции и услуг в отношении существующих правил пользования ж/д транспортом Рекламная деятельность по продвижению продукции и услуг Организация предварительной продажи билетов Соблюдение требований в отношении ответственности за организацию перевозок пассажиров и грузов

2 /

На сегодняшний день российские железные дороги поддерживают свыше 1,4 тыс. объектов социальной инфраструктуры по всей стране.

Компания со дня ее основания уделяет серьезное внимание вопросам социальной ответственности перед персоналом, обществом, потребителями и другими заинтересованными сторонами. Дополнительный импульс к действиям в этом направлении придало присоединение ОАО «РЖД» к Глобальному договору ООН, вступление в члены РСПП и присоединение к Социальной хартии российского бизнеса, принятой Российским союзом промышленников и предпринимателей (РСПП). Указанные документы являются основой для планирования и реализации социальной ответственности в Компании (подробнее см. разделы 6–9).

КЛЮЧЕВЫЕ РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Устойчивое развитие Компании и успех реализации ее корпоративной социальной ответственности зависят от способности Компании управлять нефинансовыми рисками.

Нефинансовые риски Компании – результат наступления рискованного события, вытекающего из взаимодействия Компании с заинтересованными сторонами, а также действий заинтересованных сторон, которые могут отрицательно сказаться на деятельности Компании в области устойчивого развития и корпоративной социальной ответственности, т. е. привести к ущербу (в том числе и финансовому), потере выгоды.

Нефинансовые риски характеризуются неопределенностью, которая связана как с отношением, поведением заинтересованных сторон, их ожиданиями, так и с влиянием деятельности Компании на заинтересованные стороны.

К нефинансовым рискам ОАО «РЖД» относятся риски политические, правовые, природно-климатические и техногенные, риски экономические, социальные, экологические, риски, связанные с потребителями, и репутационные (см. рис. 2-2).

Задачи ОАО «РЖД» по управлению рисками – своевременное выявление, предупреждение, контроль и минимизация негативных последствий рисков в различных сферах деятельности Компании, возникающих (или которые могут возникнуть) при взаимодействии с заинтересованными сторонами. В целях управления рисками Компания учитывает как возможные неблагоприятные события (угрозы), так и благоприятные события (возможности). Управляя риском, Компания тем самым определяет для себя новые перспективы развития в области социальной ответственности.

Для управления рисками Компания разработала ряд регламентирующих документов, направленных на обеспечение выполнения требований законодательства и своих обязательств (Коллективный договор ОАО «РЖД», Кодекс деловой этики ОАО «РЖД», Функциональная стратегия управления рисками в ОАО «РЖД», Функциональная стратегия управления финансами ОАО «РЖД», Об основных принципах корпоративного управления, которым следует ОАО «РЖД» в своей деятельности, планах по совершенствованию практики корпоративного управления, Типовая структура бизнес-плана инвестиционного проекта дочернего и зависимого общества ОАО «РЖД», Экологическая политика ОАО «РЖД», Экологическая стратегия ОАО «РЖД» и др.).

Возможности и потенциал Компании по обеспечению устойчивого развития и управлению нефинансовыми рисками характеризуются наличием:

- в Компании квалифицированного персонала и развитой системы менеджмента (в экономике, экологии и социальной сфере);
- активной кадровой политики, направленной на обеспечение престижа професий железнодорожного транспорта путем повышения конкурентоспособности заработной платы по сравнению с другими отраслями экономики и формирование мотивационных механизмов для закрепления высокопрофессиональных кадров;
- мощной материально-технической базы;
- государственной поддержки развития Компании;
- эффективных оборудования и технологий, в том числе природоохранного назначения;
- стимулирования новых научных разработок, направленных на снижение воздействия на окружающую среду;

Рис. 2-2. Нефинансовые риски ОАО «РЖД»



- у Компании и ее работников опыта в области устойчивого развития и корпоративной социальной ответственности;
- а также участием Компании в работе государственных органов, определяющих политику в области развития железнодорожного транспорта, в разработке законодательных и нормативных актов.

Основной механизм управления рисками – распределение рисков по группам заинтересованных сторон, анализ их интересов, разработка мер по согласованию их интересов и интересов Компании и построение, прежде всего, взаимовыгодного взаимодействия с теми из них, которые существенно влияют на значимость риска для Компании.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ

КОРПОРАТИВНЫЙ СОЦИАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ
2009

037



3



В деловой практике развитых стран мира базовым условием устойчивого развития является эффективное взаимодействие со всеми заинтересованными сторонами. Ведущая роль в этом процессе принадлежит компаниям, чья деятельность оказывает наиболее значительное влияние на общество и окружающую среду.

Исходя из высокой общественной значимости своей деятельности и в целях минимизации нефинансовых рисков ОАО «РЖД» осуществляет комплекс мероприятий, направленных на расширение и повышение эффективности взаимодействия со всеми заинтересованными сторонами.

Взаимодействие Компании с заинтересованными сторонами осуществляется в соответствии с принципами корпоративного поведения, в числе которых важнейшими являются открытость, достоверность и полнота информации о деятельности Компании, полнота учета интересов всех заинтересованных сторон, оперативное реагирование на проявление этих интересов.

Компания стремится к сбалансированному учету интересов заинтересованных сторон, что является особенно важным в условиях государственного регулирования тарифов, ограничивающего возможные затраты Компании.

В 2006 г. Компанией принят Кодекс деловой этики, содержащий положения политики Компании в области взаимодействия с заинтересованными сторонами: принципы, которыми руководствуется ОАО «РЖД» в области корпоративного поведения, и корпоративные ценности Компании.

В 2008 г. в продолжение традиций взаимодействия с заинтересованными сторонами, принят Кодекс корпоративной социальной ответственности.

ОБЗОР ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН

Деятельность ОАО «РЖД» затрагивает интересы многих заинтересованных сторон. Их перечень включает различные категории коммерческих и некоммерческих организаций, органов государственной власти, физических лиц, на которых влияет деятельность Компании или деятельность которых влияет на Компанию.

Важнейшими группами заинтересованных сторон Компании в сфере корпоративной социальной ответственности являются акционер, сотрудники Компании, потребители ее услуг, население, органы государственной власти, общественные организации и международные ассоциации, подрядчики и поставщики, партнеры, конкуренты и др.

Деятельность Компании в области взаимодействия с заинтересованными сторонами направлена как на внешние по отношению к Компании стороны, так и на собственных сотрудников, которые являются внутренними заинтересованными сторонами. Ниже приведен обзор основных групп заинтересованных сторон, имеющих отношение к деятельности ОАО «РЖД» и взаимодействующих с Компанией в сфере устойчивого развития.

Карта заинтересованных сторон приведена на рис. 3-1.

Органы управления. Совет директоров Общества осуществляет ряд ключевых функций, гарантирующих его высокую роль в системе корпоративного управления Общества и обеспечивающих необходимые условия для эффективной работы совета директоров как органа, представляющего интересы акционера.

Для обеспечения принятия качественных и своевременных решений при совете директоров ОАО «РЖД» создаются комитеты и комиссии, которые могут оказать существенную помощь в подготовке решений по наиболее важным вопросам деятельности ОАО «РЖД». В частности, созданы и начали работу комитеты совета директоров по аудиту, рискам и вознаграждениям, по стратегическому планированию.

Заседания совета директоров Общества проходят регулярно в соответствии с утвержденным календарным планом заседаний. Исполнительные органы ОАО «РЖД» обязаны предоставлять совету директоров регулярно, своевременно и в полном объеме всю существенную информацию о деятельности ОАО «РЖД». План подготовки материалов к заседаниям совета директоров четко устанавливает круг лиц, ответственных за представление материалов членам совета директоров и сроки представления таких материалов.

Внутренними документами ОАО «РЖД» закреплена обязанность членов совета директоров раскрывать информацию о владении и сделках с ценными бумагами ОАО «РЖД», что снижает риск возникновения конфликта интересов.

В Обществе создан коллегиальный исполнительный орган – правление, что обеспечивает коллегиальность принятия решений по ряду ключевых вопросов деятельности Общества. Коллегиальность принимаемых исполнительными органами решений способствует повышению их взвешенности и эффективности.

3/

Рис. 3-1. Карта заинтересованных сторон



В ОАО «РЖД» предусмотрены механизмы вознаграждений членов исполнительных органов в зависимости от результатов деятельности Компании. Это позволяет создать адекватные стимулы для исполнительных органов по достижению Компанией плановых показателей деятельности и удовлетворения ожиданиям акционера.

Основой для устойчивого развития ОАО «РЖД» является наличие кадрового резерва для замещения руководителей управлений и других структурных подразделений, что позволяет обеспечить преемственность деятельности менеджмента ОАО «РЖД».

Работа совета директоров и правления Общества регламентируется соответствующими положениями, утвержденными акционером.

Акционер. Единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляет Правительство Российской Федерации.

Механизм взаимодействия Компании с акционером определен Уставом ОАО «РЖД», а также Федеральным законом «Об акционерных обществах», Гражданским кодексом Российской Федерации и другими законодательными и нормативно-правовыми актами. Рассмотрение вопросов, отнесенных к компетенции акционера, производится на годовых и внеочередных общих собраниях акционеров. Доведение до акционера сведений о результатах деятельности Компании осуществляется в рамках установленной отчетности.

Система управления Компании призвана наиболее эффективным образом реализовать возможности и минимизировать риски, описанные в разделе 2 настоящего Отчета и являющиеся общими для Компании и Российской Федерации в целом.

Компания осуществляет регулярные выплаты дивидендов в пользу акционера с момента своего создания.

К полномочиям совета директоров ОАО «РЖД» как органа, обеспечивающего интересы акционера, отнесено принятие решений об одобрении сделок, связанных с приобретением, отчуждением или возможностью отчуждения ОАО «РЖД» прямо либо косвенно имущества, стоимость которого составляет более 3 млрд руб., но не превышает 25% балансовой стоимости активов ОАО «РЖД», определенной по данным его бухгалтерского учета на последнюю отчетную дату. Это повышает степень защищенности от вывода активов, а также дает возможность представите-

лям акционера в совете директоров оценить экономическую целесообразность предлагаемой исполнительным органом сделки с крупными активами.

В Компании принята практика проведения тендера на предоставление ОАО «РЖД» товаров или услуг, что повышает защищенность интересов акционера и сохранность активов. Внутренним документом ОАО «РЖД» предусмотрено привлечение независимого оценщика при осуществлении сделок с имуществом, что способствует получению акционером справедливой оценки стоимости принадлежащих ему активов.

К аудиту финансовой отчетности Общества по МСФО и бухгалтерской отчетности Общества по РСБУ привлекаются общепризнанные аудиторские компании. ОАО «РЖД» выбирает аудитора на основе открытого конкурса, обеспечивает публичную доступность правил проведения конкурса, что гарантирует акционеру объективность и независимость процедуры отбора.

Во внутренних документах Компании закреплены процедуры декларирования членами исполнительных органов ОАО «РЖД» наличия конфликта интересов и обязательного информирования совета директоров о случаях возникновения подобных конфликтов. Данная практика позволяет повысить защищенность интересов акционера.

Сотрудники. Компания реализует значительный комплекс мер, направленных на повышение их социальной защищенности и благосостояния сотрудников, создание возможностей для профессионального развития, сокращение текучести кадров, безопасность жизнедеятельности и охрану их здоровья, здоровья членов их семей.

Эта деятельность Компании формирует возможности профессионального роста и развития каждого сотрудника, получения социальной поддержки в ходе реализации социальных программ Компании, таких как жилищная и молодежная программы, а также использования систем здравоохранения и негосударственного пенсионного обеспечения.

Рисками сотрудников, связанными с деятельностью Компании, являются риски травматизма и профессиональных заболеваний. На минимизацию этих рисков направлены мероприятия Компании по охране труда и промышленной безопасности. Большинство кадровых рисков Компании (подробно о кадровых рисках см. раздел 6) связаны с низкой конкурентоспособностью заработной платы, темпами ее роста.

3 /

В целях повышения престижности работы в системе железнодорожного транспорта, роста своей конкурентоспособности на рынке труда и снижения текучести кадров ОАО «РЖД» обеспечивает рост заработной платы своих сотрудников путем развития новых механизмов регулирования заработной платы. Эти механизмы нашли отражение в Положении о корпоративной системе оплаты труда, основанной на дифференциации заработной платы с учетом индивидуальной оценки профессионализма, результативности и трудовой отдачи работников, а также процессов, происходящих на рынке труда.

Большое значение для установления партнерских отношений Компании и сотрудников имеет развитие коллективно-договорной системы. Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2008–2010 годы определил общие принципы взаимодействия Компании и сотрудников и направлен на обеспечение взаимного учета их интересов и ожиданий.

Потребители. В целях повышения качества услуг Компания проводит работы по оптимизации процесса оформления грузовых перевозок и связанных с ними услуг, таких как внедрение технологии единого лицевого счета плательщика, юридически значимого электронного документооборота с использованием электронной цифровой подписи при оформлении документов в процессе организации перевозок грузов.

В целях минимизации рисков потребителей, связанных с качеством перевозок и их безаварийностью, санитарно-эпидемиологической и экологической безопасностью, в Компании действуют Функциональная стратегия управления качеством и Стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса, неразрывно связанные с рядом других функциональных стратегий в системе стратегического управления ОАО «РЖД».

К взаимодействию Компании с потребителями также относится информирование потребителей о предлагаемых Компанией услугах, доведение до них правил пользования железнодорожным транспортом, а также деятельность в сфере маркетинговых коммуникаций.

Принятие управленческих решений в ОАО «РЖД» осуществляется на основе учета и баланса интересов всех заинтересованных сторон: государства и общества, потребителей и поставщиков ОАО «РЖД», работников ОАО «РЖД».

Функциональная стратегия управления качеством ОАО «РЖД»

Население. Деятельность ОАО «РЖД» формирует возможности для улучшения социально-экономического положения населения, проживающего в районах деятельности предприятий Компании. Создание Компанией рабочих мест и привлечение трудовых ресурсов из числа местного населения приводит к увеличению занятости и росту уровня жизни населения. Повышению социального благополучия населения способствуют социальные программы и благотворительная деятельность ОАО «РЖД». Деятельность Компании содействует развитию межрегиональных экономических и культурных связей.

Рисками деятельности ОАО «РЖД» в отношении населения являются:

- риски негативного влияния на здоровье населения, обусловленные воздействием деятельности подразделений Компании на окружающую среду (возможные неблагоприятные экологические и санитарно-эпидемиологические условия, например шумовое и вибрационное воздействия);
- риски для здоровья и имущества населения, связанные с возможными авариями на железнодорожном транспорте.

Для минимизации этих рисков Компания принимает меры по обеспечению надлежащего качества окружающей среды и соответствия деятельности требованиям природоохранного законодательства. Представители населения могут обжаловать в установленном порядке действия ОАО «РЖД», нарушающие требования в области безопасности и здоровья населения.

Органы государственной власти. Масштаб и положение ОАО «РЖД» в отрасли приводят к необходимости взаимовыгодного сотрудничества Компании с органами государственной власти.

Основным вкладом Компании в решение задач государственного масштаба и реализацию государственной политики в области развития железнодорожного транспорта являются эффективное транспортное обеспечение российской экономики, содействие увеличению занятости и социально-экономическому развитию страны, реализация инвестиционных программ.

Стремясь расширить и совершенствовать работу по взаимодействию с органами власти субъектов Российской Федерации, Компания проводит активную региональную политику, важным элементом которой является выполнение программ по реализации Генерального соглашения с регионами и соглашений о взаимодействии и сотрудничестве с региональными органами власти.

ОАО «РЖД» уделяет особое внимание развитию механизмов государственно-частного партнерства. В первую очередь речь идет о реализации проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры. К значимым механизмам участия государства в развитии железнодорожного транспорта относятся установление тарифов, специальной налоговой политики для инвесторов, участвующих в развитии железнодорожного транспорта, создание условий для коммерческого использования принадлежащих государству активов ОАО «РЖД».

Представители ОАО «РЖД» участвуют в заседаниях Правительства, министерств и ведомств, парламентских слушаниях, пленарных заседаниях Федерального Собрания, научно-практических конференциях, симпозиумах, встречах и других мероприятиях, проводимых в органах государственной власти для обеспечения эффективного взаимодействия в области подготовки проектов нормативно-правовых актов, информационного и методологического взаимодействия по вопросам реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта.

Компания сотрудничает с надзорными органами по вопросам контроля функционирования железнодорожного транспорта, обеспечения безопасности движения, обмена информацией и консультационного взаимодействия.

Общественные организации.

ОАО «РЖД» взаимодействует с общественными (неправительственными) организациями, занимающимися вопросами социальной ответственности, охраны окружающей природной среды, защитой прав и законных интересов граждан, осуществлением общественного контроля в этих сферах. Сотрудничество с общественными организациями формирует базу для развития механизмов социальной ответственности бизнеса, учета общественного мнения при осуществлении деятельности по улучшению социально-экономического положения регионов деятельности Компании и проживающего в них населения, охране окружающей среды и рационального природопользования.

Компания является членом Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) и в начале 2008 г. присоединилась к Социальной хартии российского бизнеса, взаимодействует с Торгово-промышленной палатой Российской Федерации, в том числе по вопросам реализации реформы, участвует в деятельности Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта, Союза транспортников России.

Профсоюзные организации. Компания и профсоюзные организации взаимодействуют по вопросам социально-трудового характера, вопросам совместной реализации социальных проектов и социальной политики ОАО «РЖД». ОАО «РЖД» стремится обеспечивать взаимопонимание и доверие во взаимоотношениях с профсоюзами, поддерживая имидж социально ответственной компании.

Международные организации.

ОАО «РЖД» участвует в деятельности ряда международных организаций – как функциональных, так и отраслевых. Это Международная организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международный союз железных дорог (МСЖД), Евразийский транспортный союз, Европейская Экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН), Европейское бюро Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Международный конгресс промышленников и предпринимателей, Совет по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества и другие.

Участие Компании в международных организациях способствует взаимовыгодному сотрудничеству в рамках международных соглашений, конвенций, кодексов и пр. Основными возможностями при таком сотрудничестве являются реализация совместных проектов, инфор-

3 /

мационное и методологическое взаимодействие, учет Компанией в своей деятельности документов, принятых на международном уровне, и рекомендаций в области аспектов своей деятельности.

ОАО «РЖД» берет на себя обязательства, согласованные на международном уровне и отраженные в положениях о международных организациях, имеющих характер международного договора и содержащих порядок деятельности организаций, в международных соглашениях и конвенциях, таких как Глобальный договор ООН, различные добровольные международные стандарты и руководства.

Подрядчики и поставщики. ОАО «РЖД» и организации, оказывающие услуги промышленного и иного характера или осуществляющие поставки по заключенным с Компанией контрактам, строят свои взаимоотношения на взаимовыгодных началах. Компания заинтересована в высоком качестве закупаемой продукции и услуг и увеличении экономической результативности за счет сотрудничества с подрядчиками и поставщиками.

В соответствии с законодательством Российской Федерации и порядком, установленным ОАО «РЖД», размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ и оказание услуг для нужд предприятий железнодорожного транспорта осуществляется на конкурсной основе. Информация о проводимых конкурсах публикуется на сайте Компании, а также в печатных СМИ, является открытой и общедоступной.

В целях минимизации рисков, связанных с несоблюдением требований нормативно-правовых актов и договорных условий, ОАО «РЖД» в своей работе с поставщиками и подрядчиками руководствуется принципами открытости, равноправия, эффективности и ответственности.

Партнеры в области перевозок. При широких перспективах, которые имеют на сегодняшний день международные и интермодальные (несколькими видами транспорта) перевозки, партнерство в области перевозок имеет огромное значение. Оно способствует интеграции железнодорожного транспорта в глобальную транспортно-логистическую систему на основе достижения комплексности и высоких стандартов качества транспортных услуг и превращению российского железнодорожного транспорта в экспортера транспортных продуктов, технологий и технических решений. Взаимовыгодное сотрудничество ОАО «РЖД» и компаний-перевозчиков порождает возможности для увеличения экономической эффективности их деятельности, расширения присутствия на рынке.

К партнерам ОАО «РЖД» в области перевозок относятся организации транспорта России и других государств, сотрудничающих с Компанией.

Конкуренты. Конкуренты Компании на рынке перевозок – это организации других видов транспорта и частные железнодорожные компании.

Частные железнодорожные компании согласуют с ОАО «РЖД» режим и расписание перевозок. В соответствии с Правилами недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 ноября 2003 г. № 710, Компания обеспечивает недискриминационный доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта. При этом ОАО «РЖД» заинтересовано в участии конкурентов в поддержании исправного состояния инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Как Компания, так и ее конкуренты в области железнодорожных перевозок должны обеспечивать благоприятные экологические и санитарно-эпидемиологические условия и аварийную безопасность при осуществлении перевозок.

Риски взаимодействия с конкурентами – железнодорожными перевозчиками связаны с несоблюдением требований нормативно-правовых актов и договорных условий, определяющих механизм этого взаимодействия.

Для минимизации этих рисков Компания организывает доведение до сотрудников, задействованных в оказании услуг, доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта, законодательных и других нормативно-правовых актов, регламентирующих оказание таких услуг.

Взаимодействие ОАО «РЖД» с конкурентами в области железнодорожных перевозок является важным аспектом реформы железнодорожного транспорта и рассматривается как стратегическое направление деятельности Компании.

Инвесторы. Привлечение необходимых инвестиций для обеспечения развития производственных мощностей Компании является одной из основных целей Компании. ОАО «РЖД» заинтересовано в стратегических инвесторах, которые в дальнейшем станут надежными партнерами Компании. К инвесторам Компании относятся банки, предоставившие синдицированные кредиты, банки – контрагенты торгового финансирования, лизингодатели и владельцы облигаций.

Риски Компании способны повлечь невозврат задолженности инвесторам и, таким образом, становятся общими рисками Компании и инвесторов. Компания стремится минимизировать риски инвесторов, приобретающих ценные бумаги Компании или осуществляющих инвестиции в Компанию в иной форме, например путем организации качественной системы корпоративного управления.

Компанией разработано Положение об информационной политике, которое закрепляет основные принципы информационной политики и является необходимым для постепенного развития и выстраивания отношений с инвесторами.

ОАО «РЖД» ведет и раскрывает финансовую отчетность в соответствии с российскими (РСБУ) и международными (МСФО) стандартами. Следуя принципу транспарентности, Компания также раскрывает дополнительную информацию о своей деятельности, которая может представлять интерес или быть существенной для инвесторов.

Для раскрытия информации Компания использует наиболее удобные для инвесторов средства и способы. Максимально возможный объем информации размещен на корпоративном веб-сайте. ОАО «РЖД» раскрывает информацию также через информационные агентства и иные средства массовой информации. Часть существенной информации о деятельности Общества раскрыта на интернет-сайте на английском языке.

СМИ. Взаимодействие ОАО «РЖД» со СМИ основывается на принципах прозрачности, оперативности и достоверности предоставляемой информации. Эти принципы закреплены в разработанном Департаментом корпоративных коммуникаций при участии Департамента корпоративного строительства и реформирования Положении об информационной политике ОАО «РЖД».

ОАО «РЖД» активно сотрудничает со всеми ведущими федеральными и региональными средствами массовой информации России.

В Компании действуют СМИ, часть которых имеют многолетнюю историю, заслужили авторитет и доверие своих читателей. К ним прежде всего относится газета «Гудок», публикующая материалы по всем основным направлениям деятельности Компании.

Дочерние и зависимые общества.

ОАО «РЖД» имеет дочерние и зависимые общества (ДЗО). Создание и деятельность ДЗО регулируются законодательством, а также уставами ДЗО. Деятельность ДЗО направлена на достижение целей и задач, определенных их уставами. Компания заинтересована в эффективной деятельности ДЗО и участвует в корпоративном управлении ими в целях повышения качества производимой продукции, выполняемых работ и предоставляемых услуг.

ОАО «РЖД» управляет дочерними и зависимыми обществами посредством корпоративных методов, не допуская административного вмешательства в деятельность таких обществ. Корпоративное управление дочерними и зависимыми обществами осуществляется посредством участия представителей ОАО «РЖД» в общих собраниях акционеров, советах директоров и ревизионных комиссиях дочерних и зависимых обществ.

Политика корпоративного управления дочерними обществами осуществляется по ключевым функциональным направлениям, таким как планирование и контроль реализации стратегии развития ДЗО, финансово-хозяйственная деятельность, сделки с активами, кадровая политика ДЗО.

Таким образом, ОАО «РЖД» взаимодействует с заинтересованными сторонами по всем направлениям социальной ответственности, указанным во втором разделе данного Отчета. Направления взаимодействия Компании с заинтересованными сторонами с привязкой к основным группам заинтересованных сторон раскрыты в таблице 3-1.

В Компании действуют специализированные структуры управления взаимодействием с заинтересованными сторонами. Основная ответственность распределена между рядом департаментов Компании в соответствии с их компетенцией. Ключевыми подразделениями, ответственными за взаимодействие с внутренними заинтересованными сторонами, являются Департамент социального развития и Департамент управления персоналом.

За взаимодействие с внешними заинтересованными сторонами основная ответственность лежит на Департаменте по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти, Департаменте корпоративных коммуникаций, Правовом департаменте и др.



Таблица 3-1. Направления взаимодействия с привязкой к основным группам заинтересованных сторон

Направления взаимодействия	в том числе по группам заинтересованных сторон													
	Сотрудники	Потребители	Население	Органы власти	Общественные организации	Международные организации	Подрядчики и поставщики	Конкуренты	СМИ	Инвесторы	Акционер	Партнеры	ДЗО	Органы управления
Экономическая составляющая														
Увеличение экономической результативности	•	•		•		•	•			•	•	•	•	•
Расширение присутствия на рынке		•	•			•					•	•	•	•
Инвестиционная деятельность			•	•						•	•		•	•
Экологическая составляющая														
Выполнение природоохранных мероприятий			•		•									•
Внедрение систем экологического менеджмента	•													•
Социальная составляющая														
Социальная поддержка сотрудников	•				•									•
Соблюдение прав человека					•	•								
Взаимодействие с обществом		•	•		•			•	•					
Соответствие нормативным требованиям				•		•								•
Участие в формировании государственной политики				•										
Ответственность за продукцию и услуги		•	•	•		•								•
Предупреждение коррупции	•						•							•

ФОРМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ

Компания во взаимодействии с заинтересованными сторонами использует систему взаимосвязанных форм диалога, начиная от базовой – идентификации заинтересованных сторон и заканчивая наиболее развитой – партнерством.

В отношении каждой группы заинтересованных сторон Компания стремится к развитию и повышению эффективности форм диалога.

Идентификация заинтересованных сторон

Компанией осуществляется идентификация заинтересованных сторон, их интересов и ожиданий. Ее результаты учитываются в ходе подготовки нефинансовых отчетов Компании и при планировании деятельности по взаимодействию. Кроме того, выявление заинтересованных сторон осуществляется в рамках подготовки нефинансовой отчетности, а также в ходе реализации деятельности Компании, затрагивающей за-

интересованные стороны (процедуры конкурсных закупок, рассмотрение обращений, общественные слушания и другие процедуры, выполняемые Компанией и предусматривающие участие заинтересованных сторон).

Информационный обмен

Компания осуществляет подготовку пресс-релизов, информационных программ, организацию пресс-конференций, интервью для распространения посредством СМИ.

В ОАО «РЖД» внедрена практика отчетности в соответствии с международными и российскими стандартами. При этом готовятся как открытые отчеты, так и отчеты для отдельных групп заинтересованных сторон. Компания размещает информацию в сети Интернет на сайте Компании (www.rzd.ru) на общедоступной и бесплатной основе, предоставляет информацию и документы Компании по запросам заинтересованных сторон.

Реализация продуктивного информирования всех заинтересованных сторон заключается и в следовании общемировым нормам и правилам в области социальной ответственности бизнеса. В связи с этим в Компании введена практика по составлению регулярной социальной отчетности и представлению ее результатов широкой общественности. Отчеты Компании (финансовые отчеты по международным стандартам, годовые отчеты, бухгалтерские отчеты и отчеты эмитента по российским стандартам) размещены на интернет-сайте Компании.

Открытая публикация Устава, внутренних нормативных документов и четко сформулированные цель и миссия Компании также способствуют соблюдению высоких стандартов прозрачности. С уставными документами Компании можно ознакомиться на сайте Компании (<http://doc.rzd.ru/wps/portal/doc>).

ОАО «РЖД» информирует потребителя о своих услугах, а также результатах деятельности Компании посредством СМИ, Интернета, текстовых объявлений. Компания обеспечивает доступность правил и норм, регулирующих пользование железнодорожным транспортом и поведение потребителей услуг железнодорожного транспорта.

Компания также проводит работу в сфере маркетинговых коммуникаций, информирования потенциальных потребителей о характере своих услуг с учетом требований, предъявляемых нормативно-правовыми актами в области маркетинговых коммуникаций.

Информирование внутренних заинтересованных сторон Компании производится с помощью размещения информации на стендах, доведения до сотрудников решений руководства в рамках внутреннего документооборота.

В целях удовлетворения потребностей общественности и СМИ в информации Компания размещает на своем сайте тематические пресс-папки, содержащие информацию о деятельности Компании.

Для учета интересов потребителей и населения Компания организывает встречи с фокусными группами (представителями местного населения), прием граждан, функционирование «горячей линии» и обратной связи через Интернет (<http://www.rzd.ru>), проводит общественные слушания в рамках ОВОС.

Компания участвует в совместных конференциях, симпозиумах, встречах, организуемых международными организациями и другими общественными организациями, в том числе с профсоюзными организациями по совместным мероприятиям социального и социально-трудового характера.

Партнерство Компании и заинтересованных сторон

ОАО «РЖД» сотрудничает с рядом заинтересованных сторон в рамках заключенных между ними соглашений и других документов.

Сегодня действует система соглашений Компании с регионами, в рамках которых Компания и региональные органы исполнительной власти взаимодействуют по различным направлениям в экономической, экологической и социальной сферах. Такие соглашения, среди прочего, подразумевают получение Компанией средств бюджетного финансирования и инвестирование Компании в инфраструктуру.

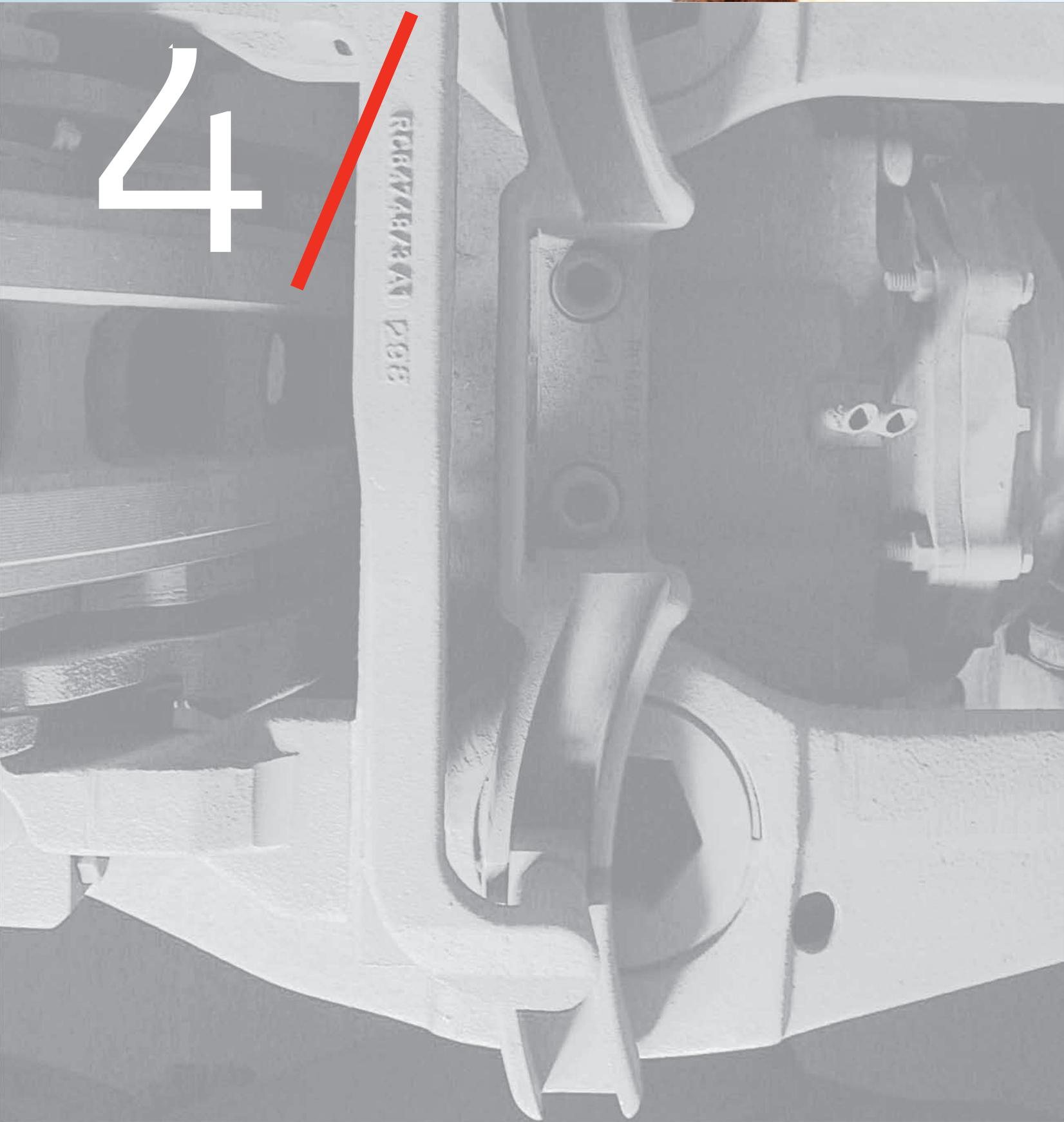
В Компании действует Коллективный договор, определяющий права и обязанности Компании и ее сотрудников в сфере социально-трудо-вых отношений. Проводится регулярный контроль его реализации.

Взаимовыгодное сотрудничество в рамках международных соглашений, конвенций, кодексов и пр., а также в рамках взаимодействия с общественными организациями имеет большое значение для осуществления политики социальной ответственности Компании.

В рамках участия в работе органов власти Компания вносит предложения по совершенствованию функционирования железнодорожного транспорта, по проектам нормативных правовых актов в сфере железнодорожного транспорта. Компания проводит общественные слушания и консультации с участием представителей региональных и местных органов власти. Компания организует консультационное и методологическое взаимодействие с надзорными органами и содействует проводимым ими расследованиям.



4 /



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ОАО «РЖД» И ИНСТРУМЕНТЫ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ

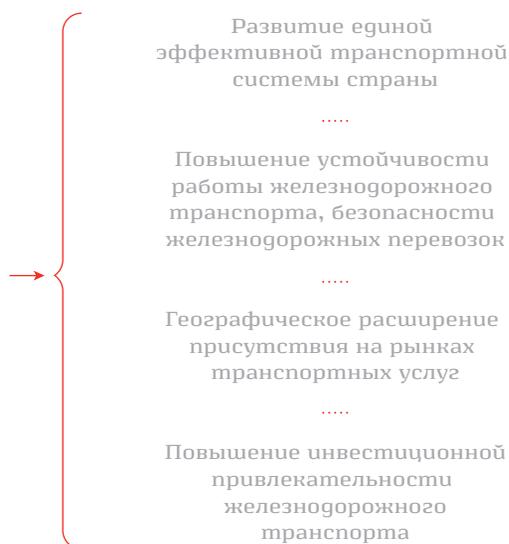
Важнейшие аспекты экономической политики ОАО «РЖД» определены Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте», Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года (утв. Приказом Минтранса Российской Федерации от 12 мая 2005 г. № 45) и Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации (утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р).

неценовых конкурентных преимуществ и минимизации рисков (рис. 4-1). При этом ОАО «РЖД» в качестве стратегического принято направление на ведение высокоэффективного, клиентоориентированного, социально ответственного бизнеса с использованием лучшей практики российских и зарубежных компаний.

В каждом из обозначенных направлений экономической политики ОАО «РЖД» существуют определенные риски и возможности. Говоря о них, необходимо отметить, что управление рисками и возможностями основывается на том, какие цели ставит перед собой Компания.

Рис. 4-1. Направления Экономической политики

Направления экономической политики ОАО «РЖД»



Лидерство Компании по объемам перевозок не обеспечивает автоматически высокого уровня финансово-экономических результатов деятельности ОАО «РЖД» с учетом того, что тарифы на подавляющее большинство услуг ОАО «РЖД» жестко регулируются государством с возложением при этом на Компанию обязательств по осуществлению коммерчески неэффективных, но социально значимых перевозок. Кроме того, ОАО «РЖД» уже сегодня работает в условиях возрастающей конкуренции.

Именно эти обстоятельства требуют разработки и реализации активной стратегии в области повышения качества оказываемых услуг и эффективности перевозок для формирования

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬЮ ОАО «РЖД»

Система управления экономической результативностью Компании ориентирована на:

- обеспечение эффективного сочетания государственного регулирования и рыночных механизмов саморегулирования на железнодорожном транспорте;
- улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений в транспортном комплексе;
- опережающее развитие и модернизацию железнодорожной сети;
- повышение уровня безопасности функционирования железнодорожного транспорта.

4 /

Риски и возможности в экономическом контексте

Внешние риски и возможности Компании в экономическом контексте определяются уровнем социально-экономического развития страны в целом, доходами населения, а также политическими факторами, которые, в частности, могут быть как положительными, так и отрицательными по отношению к деятельности Компании.

Ниже (рис. 4-2) приведены риски ОАО «РЖД», связанные различными аспектами деятельности ОАО «РЖД». В основном они являются наследием прошлых лет Компании, достаточно сказать, что большинство подвижного состава было построено еще до развала СССР. Минимизация этих рисков связана как с реформированием всего железнодорожного транспорта и структуры взаимодействий внутри Компании, так и с взаимодействием с заинтересованными сторонами.

Рис. 4-2. Основные нефинансовые риски ОАО «РЖД» в экономическом контексте



Возможности Компании определяются увеличивающимся объемом трансконтинентальных перевозок, что может повлечь увеличение грузооборота (преимущественно контейнерные перевозки) ОАО «РЖД» с зарубежными государствами. Способом реализации этой возможности является расширение инфраструктуры на международных транспортных коридорах «Восток – Запад» и «Север – Юг».

Несомненным вектором развития является адаптация и использование высоких технологий на железнодорожном транспорте. Например, улучшение условий провоза пассажиров сопровождается дифференциацией тарифов исходя из уровня комфортабельности. Также Компания постепенно вводит систему самообслуживания по приобретению билетов дальнего следования, билетопечатающий автомат, который будет установлен во всех доступных местах. Предполагается, что эти нововведения увеличат пассажирооборот в ОАО «РЖД» и железнодорожного транспорта в целом.

РЕАЛИЗАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ. ПОКАЗАТЕЛИ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ЗА 2009 Г.

Основные экономические результаты деятельности Компании за 2009 год

На результаты работы Компании в 2009 г. негативно повлияло снижение спроса на перевозки вследствие кризиса и спада промышленного производства.

Погрузка грузов в 2009 г. снизилась на 15% к уровню 2008 г. и составила 1 108,2 млн т, при первоначально прогнозирувавшемся сокращении на 19%. Вместе с тем выше плана погружено 36,0 млн т. Это стало основой положительного финансового результата работы ОАО «РЖД».

Грузооборот в целом за 2009 г. с учетом порожнего пробега вагонов иных собственников составил 2271,3 млрд ткм. Грузооборот без вагонов иных собственных и арендованных в порожнем состоянии снижен на 11,9% и составил 1865,3 млрд ткм.

Доля грузооборота вагонов иных собственников и арендованных вагонов в порожнем состоянии в 2009 г. в общем грузообороте возросла до уровня 17,9% (в 2008 г. – 12,7%).

В течение года улучшены все качественные показатели использования подвижного состава.

Оборот грузового вагона в 2009 г. составил 7,45 суток (в 2008 г. – 7,59 суток, ускорился на 1,9%).

Участковая скорость в 2009 г. составила 41,6 км/ч (в 2008 г. – 40,6 км/ч, рост на 2,5%).

Средний вес грузового поезда составил 3 855 т (в 2008 г. – 3 815 т, рост на 1%), производительность локомотива возросла на 50 тыс. ткм брутто, или 2,9% к 2008 г.

Работа пассажирского комплекса в 2009 г. была направлена на полное удовлетворение спроса и эффективное транспортное обслуживание населения, на устойчивое и динамичное развитие перевозок, повышение качества обслуживания пассажиров.

Объем пассажирооборота по инфраструктуре ОАО «РЖД» в 2009 г. составил 153,6 млрд пасс-км (в 2008 г. – 175,9 млрд пасс-км) (87,3% к уровню 2008 г.). В дальнем следовании пассажирооборот составил 115,4 млрд пасс-км, (89,3% к уровню 2008 г.). В пригородном сообщении пассажирооборот составил 38,2 млрд пасс-км (81,7% к уровню 2008 г.).

По итогам работы в 2009 г. отправлено 1,1 млрд пассажиров (в 2008 г. отправлено 1,3 млрд пассажиров (-12,0% к показателю за 2008 г.).

В 2009 г. в непростых макроэкономических условиях Компания сохранила устойчивость и эффективность железнодорожного обслуживания экономики и населения страны.

Одобренный советом директоров ОАО «РЖД» план антикризисных мер, направленный на концентрацию и мобилизацию внутренних резервов, эффективное использование ограниченных финансовых ресурсов, контроль над расходами, в полном объеме реализован.

В период финансово-экономического кризиса и сокращения объемов промышленного производства основное внимание руководства ОАО «РЖД» было направлено на обеспечение устойчивости и финансовой сбалансированности работы Компании.

Реализованные в 2009 г. мероприятия по оптимизации численности работников позволили Компании в первую очередь оптимизировать использование трудовых ресурсов и сократить затраты на оплату труда, обеспечив при этом сохранение кадрового потенциала холдинга и основных социальных льгот для работников.

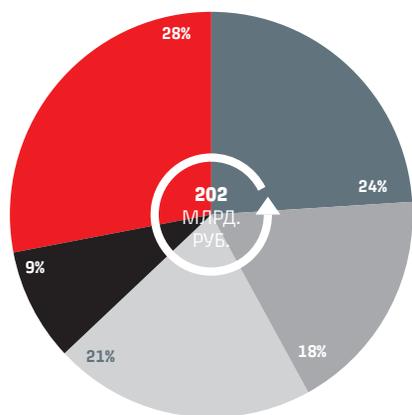
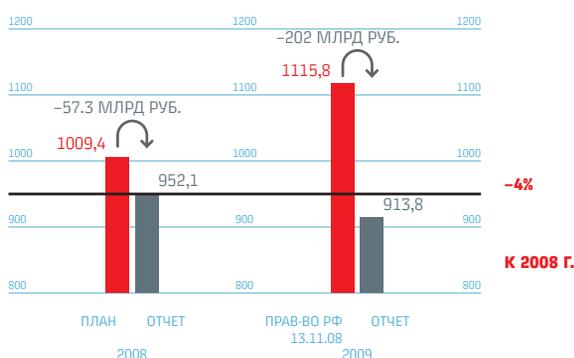
Производительность труда возросла на 1,8% к уровню 2008 г.

Прогноз по снижению объемов перевозок и, соответственно, доходных поступлений

4 /

потребовал принятия срочных мер по сокращению расходов. В результате ОАО «РЖД» был принят пакет антикризисных мероприятий на общую сумму 202 млрд руб. по сравнению с первоначальным планом, рассмотренным на заседании Правительства Российской Федерации 13 ноября 2008 г.

Годовая программа оптимизации расходов в 2009 г.



- ↑ 55,8 ОПЛАТА ТРУДА (С ЕСН)
- ↑ 47,4 ТОПЛИВО И ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЯ
- ↑ 36,9 АМОРТИЗАЦИЯ
- ↑ 42,8 МАТЕРИАЛЬНЫЕ ЗАТРАТЫ
- ↑ 19,1 ПРОЧИЕ РАСХОДЫ

Пакет мер был сформирован как непосредственно по принимаемым мерам, так и по элементам затрат. При этом заложенное в них объективное снижение расходов, связанное со снижением объемов перевозок, составляет 19% от общей величины экономии, остальные мероприятия – это непосредственные усилия компании, направленные на достижение финансовой сбалансированности деятельности.

Основными направлениями оптимизации явились:

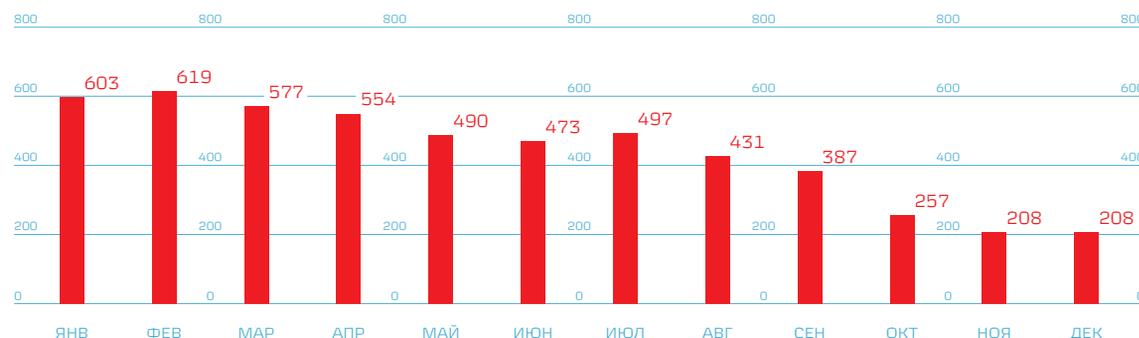
Затраты на оплату труда. Принимая во внимание социальную ответственность и необходимость сохранения квалифицированного персонала при наступлении посткризисного периода, высвобождение численности в основном было осуществлено за счет естественного оттока и выхода на пенсию лиц, достигших пенсионного возраста.

Для дальнейшей оптимизации расходов и сохранения кадрового потенциала компании как ключевого фактора посткризисного развития был введен режим неполного рабочего времени и предоставление отпусков без сохранения заработной платы.

Данными режимами в среднем в месяц было охвачено около 475 тыс. работников компании, что позволило обеспечить рост производительности труда на 1,8% к прошлому году, при падении производительности труда в целом по РФ на 6%.

Поддержание соответствующего уровня заработной платы работников компании в течение 2009 г. осуществлялось в условиях значительного снижения объемов перевозок и принятия жестких мер по экономии всех видов затрат, в том числе по фонду оплаты труда, что позволило снизить расходы на оплату труда с учетом отчислений на социальные нужды на 55,8 млрд руб.

Оптимизация затрат на оплату труда



Основное высвобождение численности произошло за счет естественного оттока по сокращению численности или штата организации в Компании. При этом Компания сохранила прием на работу, и в первую очередь молодых специалистов.

← РАБОТНИКИ С РЕЖИМОМ НЕПОЛНОГО РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ, ТЫС. ЧЕЛ.

Расходы по перевозкам. На осуществление перевозочного процесса в 2009 г. израсходовано 913,8 млрд руб., что на 1,5 процентных пункта ниже темпа роста доходов по перевозкам за этот период.

Наибольшая экономия к плану получена по затратам:

- прочим (4,2 млрд руб., или 4,7%) – за счет экономии административно-управленческих расходов и налога на имущество и др.;
- амортизации (1,8 млрд руб., или 1,0%) – за счет реализации мер по консервации производственных мощностей, не участвующих в перевозочном процессе;
- топлива (0,6 млрд руб., или 1,4%) – за счет снижения удельной нормы расхода топлива на 1,1%, а также реализации мероприятий по экономии топлива на не тяговые нужды;
- отчислениям на социальные нужды (4,8 млрд руб., или 6,8%) – за счет снижения эффективной ставки ЕСН.

Вместе с тем по материалам к плану допущен перерасход (4,7 млрд руб., или 5,5%) в основном за счет вовлечения в хозяйственный оборот старогодних материалов, что позволило без финансирования выполнить дополнительные работы по текущему содержанию пути и подвижного состава.

По остальным элементам – расходы в пределах права.

Программа капитального ремонта основных фондов компании

Другим значимым направлением оптимизации расходов в кризис явилось снижение программы капитального ремонта основных фондов. Программа была пересмотрена в сторону уменьшения практически на 30%, были выбраны приоритетные объекты, в первую очередь связанные с безопасностью движения. В результате из программы капитального ремонта полностью исключен ремонт зданий и сооружений (за исключением находящихся в аварийном состоянии).

В 2009 г. средства были направлены на ремонт железнодорожного пути. В общей сложности всеми видами ремонта отремонтировано и сдано в эксплуатацию 7,4 тыс. км пути. Из них за счет инвестиционных средств – на 1,7 тыс. км.

При этом по тяговому подвижному составу физические объемы капитального ремонта сохранены на максимально возможном в кризис уровне.

Общее снижение программы капитального ремонта в 2009 г. составило порядка 45 млрд руб.

Ценовая политика. В течение всего года ОАО «РЖД» проводило активную политику по сдерживанию цен на закупаемые материально-производственные запасы, снижению стоимости строительных и ремонтных работ и доведению их до уровня IV квартала 2007 г. В результате постоянного мониторинга цен на закупаемую продукцию (работы, услуги), отслеживания конъюнктуры отечественного и зарубежных рынков стало возможным проведение переговоров с такими поставщиками, как «ЕвразХолдинг», «Белорецкий металлургический комбинат», «Магнитогорский металлургический комбинат», «Северсталь-Метиз» на предмет снижения цен. Цены на продукцию этих и других предприятий были снижены в среднем на 20%.

Оптимизация цен на потребляемую продукцию



Проведена работа с ключевыми поставщиками компании по снижению цен до уровня конца 2007 г.

В среднем снижение цен составило 20%, а по отдельным позициям было получено 40% снижение.

Достигнутые результаты позволили заложить базу для формирования ценовой политики при подготовке бюджета 2010 г.

4 /

Стабильная работа и безопасность движения на железных дорогах в решающей степени зависит от своевременного проведения работ по ремонту железнодорожного пути, искусственных сооружений и земляного полотна.

Программы капитального ремонта подвижного состава выполнены в полном объеме. В 2009 г. отремонтировано 3928 пассажирских вагонов, 549,5 электросекций, более 11 тыс. грузовых вагонов, 1142,5 электровоза и 1117 секций тепловозов.

В целях повышения качества обслуживания пассажиров как в дальнем, так и в пригородном сообщении проведен значительный объем работ по капитальному ремонту объектов пассажирского хозяйства, на выполнение которого в 2009 г. направлено 1,4 млрд руб.

Всеми видами ремонта в 2009 г. обновлено 5,72 тыс. км пути. Кроме того, в результате реконструкции железнодорожного пути восстановлено почти 1,72 тыс. км. Таким образом, в 2009 г. обновлено посредством капитального ремонта и реконструкции более 7 тыс. км пути. Это позволило улучшить, по сравнению с прошлым годом, балловую оценку состояния главного пути на 3 балла, которая по состоянию на 1 января 2010 г. составила 32 балла.

Посредством капитального ремонта оздоровлено искусственных сооружений на 3,7 млрд руб., земляного полотна – на 2,3 млрд руб.

Выделены приоритеты в части восстановления основных средств. В первоочередном порядке ремонтировались: путь, искусственные сооружения, пассажирские вагоны и электропоезда, линии электропередач, связи, автоматики и др., т. е. объекты, непосредственно связанные с производственной и перевозочной деятельностью и влияющие на безопасность движения поездов. Активно проводилась работа по пересмотру нормативно-технической документации, регла-

ментирующей производство ремонтов и техническое обслуживание основных средств. Пересмотр нормативной базы направлен прежде всего на ужесточение норм расхода сырья, материалов и запасных частей не только при производстве ремонтов, но и при текущем содержании и обслуживании.

Так, в целом расходы компании в 2009 г. на капитальный ремонт основных средств составили 94,5 млрд руб.

Присутствие на рынках грузовых и пассажирских перевозок

Железные дороги исторически играют ключевую роль в транспортной системе России.

Структура рынка железнодорожных перевозок в 2009 г. соответствовала Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы.

Российские железные дороги обеспечивают 42% грузооборота всей транспортной системы страны (а без учета трубопроводного транспорта – около 85%) и почти 38% пассажирооборота.

По данным Росстата, грузооборот транспорта в России в 2009 г. снизился на 10,2% по сравнению с 2008 г. и составил 4 444,8 млрд ткм¹.

Прирост грузооборота произошел только на морском транспорте (+15,5%), что в значительной степени обусловлено изменениями системы учета. В максимальной степени снизился грузооборот внутреннего водного транспорта (-17,5%).

Мировой финансовый кризис оказал существенное влияние на снижение объемов перевозок по российским железным дорогам.

Грузооборот по видам транспорта

Вид транспорта	2009 г.		Доля видов транспорта в общем грузообороте	
	млрд ткм	±% к 2008 г.	2008 г., %	2009 г., %
Грузооборот транспорта	4 444,8	-10,2	100,0	100,0
в том числе:				
железнодорожного ²	1 865,3	-11,9	42,8	42,0
автомобильного	180,1	-16,7	4,3	4,0
морского ³	97,5	+15,5	1,7	2,2
внутреннего водного	52,6	-17,5	1,3	1,2
воздушного (транспортная авиация)	3,5	-4,0	0,1	0,1
трубопроводного	2 245,8	-8,9	49,8	50,5

¹ По данным Росстата.

² Грузооборот без учета порожнего пробега частного и арендованного подвижного состава, по отчетным данным ОАО «РЖД».

³ Существенный рост грузооборота на морском транспорте и его резкое падение на внутреннем водном транспорте объясняется, в том числе, изменением системы учета перевозок грузов сугами «река-море» некоторых компаний-судовладельцев – их регистрацией по виду деятельности морского транспорта согласно ОКВЭД, вместо прежнего учета по виду деятельности внутреннего водного транспорта (в целях получения более благоприятного налогового режима). Суммарный грузооборот внутреннего водного и морского транспорта в 2009 г. возрос на 1,4% к 2008 г.

Так, грузооборот на железнодорожном транспорте в целом за 2009 г. снизился на 11,9%, и глубина его спада сокращена более чем в 2,5 раза по сравнению с началом года (–29,9% в январе 2009 г.), в то время как снижение грузооборота автомобильного транспорта – основного конкурента железнодорожного при перевозках на малые и средние расстояния – усугубилось (с –15% до –16,7%).

Удельный вес железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны изменился незначительно (–0,8 п. п.).

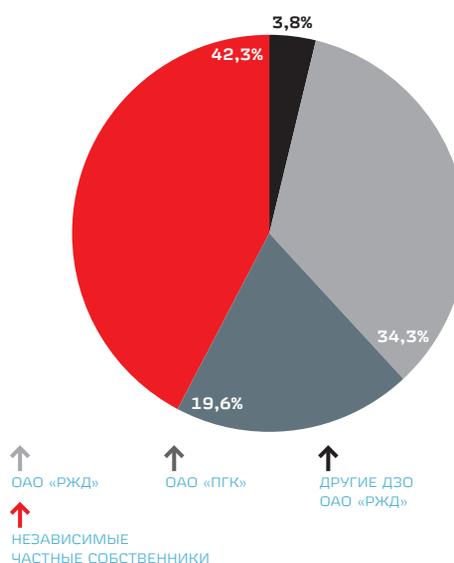
В целом по всем видам транспорта темпы снижения грузооборота к концу года замедлились.

По данным Росстата, объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования в России в 2009 г. сократился на 8,4%. Наибольшее снижение пассажирооборота произошло на воздушном и железнодорожном транспорте (–8,3% и –12,7% соответственно).

Несмотря на отрицательные последствия мирового финансового кризиса, ОАО «РЖД» обеспечивает устойчивую работу транспортного комплекса, доступность, безопасность и качество предоставляемых услуг, что способствует стабилизации и устойчивому развитию отечественной экономики.

Принятые государственные меры по реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте дали мощный стимул к развитию внутриотраслевой конкуренции. На конец 2009 г. парк грузовых вагонов независимых от ОАО «РЖД» компаний операторов превысил 416 тыс. единиц.

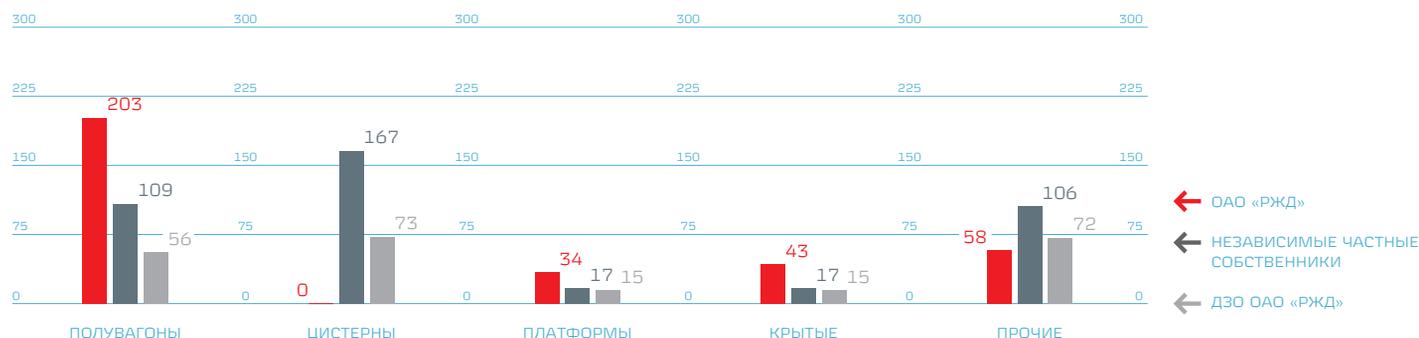
Структура российского парка грузовых вагонов
(по состоянию на 31.12.2009 г.)



На рынке грузовых перевозок действуют независимые операторские компании, созданные частными инвесторами, а также операторские компании, организованные крупнейшими сырьевыми и производственными финансово-промышленными группами и холдингами.

В процессе реализации структурной реформы железнодорожного транспорта на рынке оперирования грузовыми вагонами росла доля перевозок грузов в вагонах частных собственников. В 2009 г. доля объемов перевозок в вагонах, не принадлежащих ОАО «РЖД», возросла до 66,2% (2008 г. – 50,3%).

Численность российского парка грузовых вагонов, ед.
(по состоянию на 31.12.2009 г.)



4 /

В 2009 г. доля Компании в сфере оперирования подвижным составом составила (без дочерних обществ) лишь 33,8%.

Доля дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в 2009 г. достигла уровня 20,1%.

Наиболее сильное конкурентное давление со стороны частных компаний холдинг «РЖД» испытывает при перевозках:

- нефтяных грузов (73,5% перевозок в частных вагонах);
- удобрений (73,4%);
- руды (55,7%).

Низкий уровень контейнеризации грузовых перевозок в России, а также тяготение к российским транспортным сетям товаропотоков между странами АТР и Европы определяют значительный потенциал роста объемов перевозок крупнотоннажных контейнеров в России.

В современных условиях приоритетной целью ОАО «РЖД», отмеченной в Стратегии-2030, является достижение мирового уровня качества контейнерных перевозок по российским железным дорогам. И Общество активно работает над ее решением.

В 2009 г. в период снижения объемов перевозок в традиционных для железнодорожного транспорта сегментах рынка, вызванного последствиями экономического кризиса, проводилась работа, направленная на привлечение дополнительных объемов контейнерных перевозок. Так, объемы экспортных перевозок крупнотоннажных контейнеров увеличились до 420 тыс. ДФЭ, за счет роста количества отправленных ускоренных экспортных контейнерных поездов – на 23,2%.

В 2009 г. была начата работа по внедрению транспортного продукта «Транссиб за 7 су-

ток». Основной целью реализации данного проекта является увеличение экспорта транспортных услуг за счет привлечения на железнодорожный транспорт объемов контейнерных перевозок между Японией, северо-западными провинциями Китая и странами Восточной и Западной Европы.

Ставя целью рост международной конкурентоспособности ОАО «РЖД», продукт «Транссиб за 7 суток» даст импульс и развитию внутренних и экспортно-импортных контейнерных перевозок, укрепит позиции Общества и на внутреннем рынке контейнерных перевозок, особенно в Европейской части страны, где значительные объемы перевозок осуществляются сегодня автомобильным транспортом.

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Общий объем средств, предусмотренный инвестиционным бюджетом ОАО «РЖД» на 2009 г. и утвержденный на заседании совета директоров Компании, составляет 262,8 млрд руб., в том числе «олимпийские» проекты – 47,4 млрд руб., «собственные» проекты компании – 215,4 млрд руб. При этом выполнение инвестиционного бюджета компании без привлеченных источников обеспечено в объеме 265,1 млрд руб. или 100,1% к плану. Ввод основных фондов в 2009 г. составил 281 млрд руб. При этом необходимо отметить, что впервые с начала деятельности Компании он превысил годовой объем капитальных вложений.

В 2009 г. завершена реализация инвестиционных проектов «Организация высокоскоростного движения на направлении Москва – Санкт-Петербург», «Организация скоростного

Динамика объемов перевозок груженых крупнотоннажных контейнеров за 2008–2009 гг., ДФЭ

Вид перевозки	Объем перевозок, тыс. ДФЭ		Темп роста, % 2009/2008	Структура объемов перевозок, %	
	2008	2009		2008	2009
Всего ⁴	1 613,1	1 221,3	75,7	100,0	100,0
из них					
Экспортные перевозки	418,4	420,0	100,4	25,9	34,4

⁴ С учетом перевозок порожних крупнотоннажных контейнеров объем перевозок в 2009 г. составил 1936 тыс. ДФЭ.

пассажирского движения на направлении Москва – Нижний Новгород», что обеспечило модернизацию железнодорожной инфраструктуры для постоянного обращения высокоскоростных поездов «Сапсан» на направлении Москва – Санкт-Петербург – Нижний Новгород и позволяет сократить время хода поездов на участке Москва – Санкт-Петербург до 3 часов 45 минут, а на участке Москва – Нижний Новгород – до 3 часов 55 минут.

На обновление подвижного состава в 2009 г. направлено 60,4 млрд руб., при этом обеспечена закупка 355 локомотивов, 643 пассажирских вагонов локомотивной тяги, 292 грузовых вагонов и 695 вагонов моторвагонного подвижного состава, а также модернизировано 22,6 тыс. грузовых вагонов, 158 локомотивов, 110 пассажирских вагонов и 22 вагона моторвагонного подвижного состава.

В 2009 г. обеспечен ввод 47,7 км новых линий, 81,6 км вторых и около 161,9 км станционных путей, произведена реконструкция 1672 км верхнего строения пути.

Кроме того, в прошлом году введен ряд других наиболее крупных и важных объектов для компании, в том числе:

- вторая очередь совмещенного моста через р. Амур Дальневосточной железной дороги – 2600 м, которая за счет ликвидации последнего однопутного участка на всей Транссибирской магистрали позволяет увеличить пропускную способность дальневосточной части Транссиба в 1,6 раза;
- Лагар-Аульский тоннель на участке Архара – Хабаровск, Нанчульский тоннель Дальневосточной железной дороги;
- Навагинский тоннель на участке Армавир–Туапсе и Большой Новороссийский тоннель Северо-Кавказской железной дороги;
- мост через р. Обь на 605 км линии Омск – Алтайская Западно-Сибирской железной дороги;
- мост через реку Чуна на 124 км линии Тайшет – Лена Восточно-Сибирской железной дороги;
- второй путь на перегоне 338 км – Кармыш участка Тобольск – Сургут Свердловской железной дороги;

- бесстыковой путь на участках Ага – Булак, рзд 114 – Шахтерская, Борзя – рзд 115, рзд 83 – Даурия, Билютуй – Мациевская Забайкальской железной дороги;
- первый этап реконструкции моторвагонного депо «Металлострой» для обслуживания высокоскоростных поездов на Октябрьской железной дороге;
- вокзал на 400 пассажиров на ст. Ижевск Горьковской железной дороги;
- вокзал на ст. Ин Дальневосточной железной дороги;
- ПТО на ст. Сквородино Забайкальской железной дороги и др.

В рамках инвестиционной программы Компании предусмотрена реализация мероприятий по обеспечению условий охраны труда, строительству технологического жилья, обновлению и развитию объектов здравоохранения, образования, материально-технической базы детских железных дорог, пансионатов, санаториев и баз отдыха. В целом на реализацию данных мероприятий в 2009 г. было направлено 5,7 млрд руб.

По итогам реализации инвестиционного бюджета по проекту «Технологическое жилье» специализированный жилищный фонд компании в 2009 г. пополнился на 1341 квартиру.

В рамках проекта «Обновление объектов здравоохранения» осуществлена реконструкция здания поликлиники (4-я очередь) Дорожной клинической больницы по ул. Цвиллинга на станции Челябинск ОАО «РЖД», введены в эксплуатацию пусковые комплексы 1 и 2 реконструкции хирургического корпуса НУЗ «Дорожная клиническая больница на ст. Самара ОАО «РЖД».

На Восточно-Сибирской железной дороге создан передвижной консультативно-диагностический центр (1 поезд – 10 вагонов), на Северной железной дороге модернизирован 1 вагон ПКДЦ.

Для комплексного оснащения объектов: НУЗ «Узловая поликлиника на станции Сочи ОАО «РЖД», НУЗ «Дорожная клиническая больница на станции Самара ОАО «РЖД», НУЗ «Дорожная клиническая больница на станции Челябинск ОАО «РЖД», НУЗ «Узловая поликлиника на станции Уяр ОАО «РЖД» – закуплено медицинское оборудование.

4 /

По проекту «Обновление объектов образования» реконструированы и введены в эксплуатацию:

- Нижегородская техническая школа Горьковской железной дороги;
- Кулундинская дорожная техническая школа и Новокузнецкая дорожная техническая школа Западно-Сибирской железной дороги;
- Дорожный центр обучения на ст. Тайшет Восточно-Сибирской железной дороги;
- Читинская техническая школа Забайкальской железной дороги.

В 2009 г. в рамках проекта «Развитие материально-технической базы детских железных дорог» приобретено 15 вагонов и 4 маневровых тепловоза для детских железных дорог.

Привлечение внешнего финансирования

В приоритетном порядке в 2009 г. финансировались проекты, выполняемые в рамках государственно-частного партнерства, а также получившие целевое финансирование и государственную поддержку.

В первую очередь это относилось к олимпийским проектам. При этом за счет средств Федерального бюджета, вносимых в уставный капитал ОАО «РЖД», осуществлялось финансирование проекта «Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер – горноклиматический курорт «Альпика-Сервис».

В рамках данного проекта в 2009 г. выполнены работы по строительству 37 км временных дорог, 10 технологических мостов, 11 производственных баз и 9 вахтовых городков, начаты работы по проходке тоннельных комплексов.

За счет средств, полученных от дополнительной индексации тарифов на грузовые перевозки, в среднем на 1%, велось строительство проектов: «Организация интермодальных перевозок на участке линии Сочи – Адлер – аэропорт Сочи», «Усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе – Адлер», «Организация грузовых дворов для обеспечения приема поступающих для строительства олимпийских объектов грузов».

В 2009 г. по проекту «Организация интермодальных перевозок на участке линии Сочи – Адлер – аэропорт Сочи» завершено строительство железнодорожного моста через р. Б. Хирота, выполнены работы по устройству эстакады остановочного павильона, примыкающего к вокзальному комплексу, начата проходка тоннеля и дренажной штольни. В рамках инвестиционного проекта «Усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе – Адлер» в 2009 г. завершено строительство 1,7 км двухпутной вставки на перегоне Шепси – Водопадный.

В 2009 г. работы по олимпийским объектам осуществлялись в соответствии с планами, и в частности обеспечено завершение работ по сооружению железнодорожных грузовых дворов в Имеретинской низменности, необходимых для организации завоза грузов для строительства олимпийских объектов в г. Сочи. В целом по олимпийским проектам выполнен объем работ в сумме 47,8 млрд руб. при годовом лимите 47,4 млрд руб.

За счет инвестирования средств государства в уставный капитал ОАО «РЖД» также выполнялись работы по проекту «Строительство нового железнодорожного участка Яйва – Соликамск Свердловской железной дороги в обход района техногенной аварии». Сдана в эксплуатацию первая очередь однопутной электрифицированной 53-километровой железнодорожной линии Яйва – Соликамск, построенной в обход района техногенной аварии.

Средства федерального бюджета также были направлены на приобретение 91 пассажирского вагона, продукции открытого акционерного общества «Тверской вагоностроительный завод».

В приоритетном порядке финансировались также работы по проектам, реализуемым в порядке софинансирования, исполнителем по которым со стороны государства является Федеральное агентство железнодорожного транспорта:

- «Реконструкция участка Оунэ – Высокотгорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань», введены в эксплуатацию реконструированные станции Аксака и Дюанка;
- «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Хельсинки»;

- «Расширение разъезда Хмыловский Дальневосточной железной дороги и строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Кузнецово, Находка – Хмыловский», проведены реконструкция разъезда Хмыловский Дальневосточной железной дороги и строительство железнодорожной инфраструктуры на участке Находка – Хмыловский в целях обеспечения перевозки нефтяных маршрутов в объеме 15 млн т.

В 2009 г. целевые внешние инвестиции в объекты железнодорожного транспорта составили 521,8 млн руб. Привлеченные средства сторонних инвесторов, средства региональных и городских бюджетов были направлены на финансирование мероприятий по повышению безопасности движения и сохранности грузовых вагонов, на выполнение работ по примыканию путей необщего пользования промышленных предприятий к путям общего пользования и развитию станций примыкания, реконструкцию вокзалов.

В целом реализация инвестиционной программы ОАО «РЖД» обеспечивает системный рост эффективности и качества транспортного обслуживания экономики страны, что полностью соответствует целям структурной реформы компании.



ПОЛИТИКА ОАО «РЖД» В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И РАЦИОНАЛЬНОГО ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ

ОАО «РЖД», являясь экологоориентированной компанией, уделяет большое внимание снижению техногенного воздействия на окружающую среду. В природоохранных органах в 2009 г. состояли на учете (являлись природопользователями) 2071 структурное подразделение железных дорог и 405 структурных подразделений других филиалов ОАО «РЖД».

Природоохранная деятельность в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с природоохранным законодательством Российской Федерации, Положением об управлении природоохранной деятельностью в ОАО «РЖД», утвержденным президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным 2 декабря 2007 г. № 1480.

Компания имеет Лицензию на деятельность по сбору, использованию, обезвреживанию, транспортировке, размещению опасных отходов от 24 сентября 2007 г. № ОТ-00-007922 (00). Все структурные подразделения филиалов ОАО «РЖД», осуществляющие забор воды из водных источников, имеют лицензии на водопользование. Разработаны и реализуются: Экологическая политика (одобрена Правлением ОАО «РЖД» от 10 октября 2008 г. № 34) и Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года (утверждена Распоряжением ОАО «РЖД» от 13 февраля 2009 г. № 293р).

За Экологическую стратегию в октябре 2009 г. Компанией получена премия «Экологический олимп» в номинации «Транспорт», учрежденной Институтом экологии города и журналом «Территория и планирование».

В Экологической стратегии определены целевые показатели природоохранной деятельности и дана оценка объемов финансирования для достижения поставленных задач. Ее реализация позволит:

- системно подойти к обеспечению экологической безопасности в Компании;
- определить перечень первостепенных и наиболее значимых направлений в экологической работе с получением экологического эффекта;
- исключить распыление финансовых и технических ресурсов;
- минимизировать экологические риски.

Основные обязательства ОАО «РЖД»:

- соблюдение законодательных и нормативных требований международного, федерального, регионального, отраслевого и корпоративного уровня в области экологической безопасности, охраны окружающей среды и рационального природопользования;
- обеспечение неуклонного снижения воздействия на окружающую среду за счет: внедрения эффективных ресурсосберегающих природоохранных технологий и экологичных материалов; повышения экологической безопасности путем снижения выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, сокращения сбросов загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты, уменьшения объемов образования производственных отходов; рационального использования природных ресурсов; снижения риска возникновения аварийных ситуаций в технологических процессах производства, при перевозке опасных грузов и их хранении на складах; повышения оперативности при ликвидации экологических последствий аварийных ситуаций; повышения экологических требований к подвижному составу, топливу, транспортной инфраструктуре; учета экологических факторов в практике принятия управленческих решений; обеспечения производственного экологического контроля; принятия превентивных мер для повышения эффективности работы природоохранного оборудования, исключаящих загрязнение окружающей среды;
- постоянное улучшение системы экологического менеджмента на предприятиях Компании, в том числе путем внедрения и поддержания в рабочем состоянии современных систем экологического менеджмента в соответствии с требованиями международных стандартов.

5/

В 2009 г. разработана Программа реализации Экологической стратегии ОАО «РЖД» в 2010 году (утверждена старшим вице-президентом В.А. Гапановичем 2 февраля 2010 г.). Данная Программа сформирована на основе инвестиционных проектов: «Обеспечение экологической безопасности», «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте», а также инвестиционных проектов департаментов, управлений, филиалов и дочерних обществ ОАО «РЖД».

В Компании проводится экологический аудит для оценки соответствия природоохранной деятельности ОАО «РЖД» требованиям природоохранного законодательства Российской Федерации и системы экологического менеджмента международного стандарта ГОСТ Р ИСО 14001 и последующей сертификации.

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

Возможности природоохранной деятельности и риски в области экологии

Железнодорожный транспорт признан одним из наиболее экологичных в мире видов транспорта, в первую очередь за счет меньшего энергопотребления.

В России экологические преимущества железнодорожного транспорта обеспечиваются также за счет широкого применения электрической тяги, которая исключает выбросы вредных веществ в атмосферный воздух и снижает загрязнение почв тяжелыми металлами.

Возможности Компании в области природоохранной деятельности определяются:

- масштабными инвестиционными программами, направленными на охрану окружающей среды и обеспечение экологической безопасности объектов и инфраструктуры Компании;
- разработкой инновационных технологий, направленных на предотвращение или снижение воздействия на окружающую среду, минимизацию потребляемых ресурсов и энергии;
- развитой системой управления природоохранной деятельностью, включающей стратегическое и текущее планирование, разработку и совершенствование корпоративной нормативно-методической базы в области природоохранной деятельности, повышение квалификации сотрудников Компании в области охраны природы, рациональное природопользование

и экологическую безопасность, экологический мониторинг объектов Компании, экологический аудит структурных подразделений ОАО «РЖД», внедрение прогрессивных систем управления природоохранной деятельностью в соответствии с международными стандартами.

Основные экологические риски Компании связаны с негативным воздействием объектов Компании на окружающую среду, использованием природных ресурсов, включая невозобновляемые.

Источниками рисков Компании в области экологии являются:

- потребление топлива на тягу поездов и в котельных;
- потребление водных ресурсов на технические и хозяйственно-бытовые нужды;
- образование отходов 5-го класса опасности;
- производство и потребление энергии на тягу поездов;
- нарушение земель при строительстве новых объектов и добыче нерудных полезных ископаемых, таких как песок и щебень;
- выбросы загрязняющих веществ (оксид углерода, твердые вещества, диоксид серы, оксид азота и углеводороды) в атмосферный воздух от стационарных источников выбросов;
- выбросы загрязняющих веществ (оксид углерода, сажа, диоксид серы, оксид азота и углеводороды) в атмосферный воздух от тепловозов;
- сброс сточных вод в водные объекты.

Контроль экологических рисков

в ОАО «РЖД» осуществляется на всех этапах системы управления природоохранной деятельностью, начиная от идентификации и планирования и заканчивая мониторингом и контролем.

Основные направления деятельности Компании по управлению экологическими рисками и соответствующие им показатели экологической результативности приведены в таблице 5-1.

Таблица 5-1. Источники рисков и направления деятельности Компании по управлению этими рисками

Источники рисков	Направления деятельности	Показатель экологической результативности
Потребление топлива на тягу поездов и в котельных	Разработка и реализация мероприятий, направленных на снижение потребления топлива в стационарных и передвижных источниках Инвестиции в разработку новых технологий, направленных на снижение потребления топлива Внедрение новых технологий, направленных на снижение потребления топлива	Потребление дизельного топлива на тягу поездов. Потребление газа, мазута, угля и другого топлива котельными
Потребление водных ресурсов на технические и хозяйственно-бытовые нужды	Внедрение водосберегающих технологий, систем оборотного водоснабжения, нормирования и приборного учета водопотребления	Потребление воды на хозяйственно-питьевые и производственные нужды. Объем оборотной воды.
Образование большого объема отходов производства и потребления (шпалы отработанные, котельный шлак, зола, строительные отходы, мусор бытовых помещений, металлолом, строительный щебень)	Использование отходов в технологических процессах в качестве источников сырья и вторичных материалов Внедрение технологий вторичного использования отходов	Образование отходов по классам опасности Доля использования отходов
Производство и потребление энергии на тягу поездов	Реализация энергосберегающих мероприятий Обучение по энергосберегающим технологиям	Потребление энергии
Нарушение земель при строительстве новых объектов и добыче нерудных полезных ископаемых, таких как песок, щебень	Проведение работ по восстановлению нарушенных земель	Затраты на проведение рекультивационных работ
Выбросы загрязняющих веществ (оксид углерода, твердые вещества, диоксид серы, оксид азота и углеводороды) в атмосферный воздух от стационарных источников выбросов	Перевод котельных на более экологически чистые виды топлива Повышение эффективности сжигания топлива Внедрение электроотопления Ликвидация малодеятельных угольных котельных Реконструкция и строительство действующего и внедрение нового пылегазоулавливающего оборудования	Объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников Объем выбросов основных загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников
Выбросы загрязняющих веществ (оксид углерода, сажа, диоксид серы, оксид азота и углеводороды) в атмосферный воздух от тепловозов	Замена двигателей на более экономичные с улучшенными экологическими характеристиками Разработка новых тепловозов с газодизельными двигателями.	Объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от тепловозов Объем выбросов основных загрязняющих веществ в атмосферу от тепловозов

5/

Источники рисков	Направления деятельности	Показатель экологической результативности
Сброс сточных вод в водные объекты	Внедрение технологий мойки пассажирских вагонов и деталей подвижного состава с оборотной системой водоснабжения Реконструкция и строительство очистных сооружений	Объем сточных вод Объем загрязняющих веществ, сбрасываемых в водные объекты со сточными водами
Несвоевременное получение необходимых экологических разрешительных документов	Разработка проектной документации квалифицированными сотрудниками ОАО «РЖД» или с привлечением сторонних специализированных организаций	Штрафы Платежи за сверхнормативное воздействие

Планирование в области охраны окружающей среды и природопользования

В ОАО «РЖД» осуществляется перспективное и текущее планирование. В рамках перспективного планирования разрабатываются инвестиционные проекты «Обеспечение экологической безопасности» с пятилетним горизонтом планирования.

Текущее планирование включает подготовку годичных планов природоохранных мероприятий, направленных на охрану атмосферного воздуха, водных ресурсов, экономию невозобновляемых природных ресурсов, обращение с отходами, охрану почв, проведение экологического мониторинга и разработку экологической проектно-разрешительной документации.

Планирование осуществляется на двух уровнях: на уровне центрального аппарата и на уровне отдельных филиалов и отдельных структурных подразделений.

В целях реализации основных экологических обязательств ОАО «РЖД» в Компании реализуется инвестиционный проект «Обеспечение экологической безопасности», в рамках которого осуществляются строительство и реконструкция очистных сооружений, приобретение установок и оборудования природоохранного назначения, оснащение экологических лабораторий, закупка оборудования для ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов.

Нормативно-методическая база в области охраны окружающей среды и рационального природопользования

Природоохранная деятельность ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с требованиями нормативных документов международного, федерального, регионального, отраслевого и корпоративного уровней в области экологической безопасности, охраны окружающей среды и рационального природопользования.

В области энергетической и экологической эффективности Компания в настоящее время руководствуется Указом Президента Российской Федерации от 4 июня 2008 г. № 889 «О некоторых мерах по повышению энергетической и экологической эффективности российской экономики».

В целях планирования и организации природоохранной деятельности в ОАО «РЖД» разрабатываются и внедряются нормативно-методические документы, как на уровне Компании в целом, так и на уровне отдельных железных дорог, филиалов и их структурных подразделений.

Структура управления природоохранной деятельностью

Управление охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД» организует работу по охране окружающей среды, координирует и контролирует выполнение программ по охране окружающей среды в ОАО «РЖД».

Природоохранную работу в филиалах ОАО «РЖД», включая структурные подразделения, хозяйственная и иная деятельность которых оказывает техногенное воздействие на окружающую среду, организуют главные инженеры.

Экологический мониторинг

Производственный экологический контроль

Важным фактором обеспечения экологической безопасности и соблюдения природоохранного законодательства в части организации производственного экологического контроля является наличие на сети железных дорог производственных экологических лабораторий.

Одной из главных задач указанных лабораторий является информирование структурных подразделений железных дорог о фактическом воздействии их хозяйственной деятельности на окружающую среду для своевременного принятия превентивных мер по снижению техногенной нагрузки на природную среду.

В 2009 г. контроль выбросов и сбросов загрязняющих веществ в атмосферу, водные объекты и загрязнения почв осуществлялся:

- от стационарных объектов – 56 экологическими лабораториями, а также 9 вагонами-лабораториями с бортовым комплексом аналитического оборудования и 51 лабораторией на автомобильном ходу;
- от передвижных источников (тепловозов) – 89 пунктами экологического контроля. Все тепловозы после ремонта двигателей проходили обязательное тестирование на указанных пунктах по экологическим показателям. На узловых автобазах контроль выбросов вредных веществ от автомобилей производился на имеющихся пунктах экологического контроля.

Деятельность природоохранных подразделений железных дорог

В течение 2009 г. экологическими лабораториями железных дорог произведено около 271 тыс. анализов по воздуху, сбрасываемым стокам, почвам, 27,8 тыс. анализов по выбросам от автотранспорта и 45,7 тыс. других анализов; проведена инвентаризация 30,3 тыс. источников выбросов и сбросов вредных веществ в окружающую среду, разработано 1063 томов нормативной экологической документации, продлено в природоохранных органах 2760 разрешений на выбросы, сбросы вредных веществ в окружающую среду и размещение отходов.

Разработка обязательных нормативных документов для структурных подразделений железных дорог, получение разрешений на выбросы, сбросы загрязняющих веществ в окружающую среду и размещение отходов, осуществление производственного экологического контроля позволили не привлекать для выполнения указанных работ сторонние организации и обеспечить экономию в сумме 302,4 млн руб.

Защита интересов предприятий при решении спорных вопросов в области охраны окружающей среды позволила сэкономить 81,9 млн руб.

По результатам замеров выбросов загрязняющих веществ в окружающую среду инструментальными методами и в результате корректировки экологических платежей, предъявленных территориальными органами Ростехнадзора, обеспечено снижение предъявленных платежей на 43,0 млн руб.

Экономический эффект от внедрения природоохранных технологий на предприятиях компании составил 115,5 млн руб.

Всего сокращено эксплуатационных затрат дорог 542,8 тыс. руб.

Экологический аудит

В 2009 г. проводился экологический аудит деятельности ОАО «РЖД» для оценки соответствия природоохранной деятельности требованиям природоохранного законодательства Российской Федерации и системы экологического менеджмента международного стандарта ГОСТ Р ИСО 14001 и последующей сертификации.

Экологический аудит был проведен в 158 структурных подразделениях (объектах) филиалов ОАО «РЖД», в том числе: Октябрьская железная дорога – на 45 объектах, Северо-Кавказская железная дорога – на 56 объектах, а также на объектах: ЦСС (3), РЖДС (28), ДЖВ (9), ФПД (5), ЦДРВ (5) ЦДРП (7).

По результатам аудита было выявлено 395 наиболее значимых замечаний системного характера по обеспечению природоохранного законодательства Российской Федерации и 1052 замечания по вопросам внедрения системы экологического менеджмента.

В области охраны атмосферного воздуха наибольшее количество замечаний было выявлено по вопросам:

- разработки проектов обоснования размеров санитарно-защитных зон (109 объектов);

5/

- получения разрешений на выброс загрязняющих веществ в атмосферный воздух в территориальных органах Ростехнадзора (63 объекта).

В области охраны и использования водных ресурсов наибольшее количество рекомендаций было получено по вопросам обеспечения соблюдения требований по охране окружающей среды, связанных с отведением поверхностных сточных вод с водосборной площади (56 объектов).

В области обращения с отходами производства и потребления наибольшее количество рекомендаций было получено по вопросам:

- своевременного получения лимитов на размещение отходов (48 объектов);
- обеспечения прохождения профессиональной подготовки (обучение) лиц, допущенных к обращению с опасными отходами (85 объектов).

По всем замечаниям аудиторами были выданы рекомендации по их устранению.

ПОКАЗАТЕЛИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ

Экологические факторы играют все более заметную роль в производственной деятельности ОАО «РЖД», обеспечении его экологической безопасности и конкурентоспособности.

С момента создания компании (за период 2003–2009 годы) выбросы вредных веществ в атмосферу снизились на 40,4%, сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты сократились на 63,3%, использование воды на производственные нужды уменьшилось на 32,9%, использование и обезвреживание отходов производства и потребления увеличилось на 15,6%.

Это достигнуто за счет четырех важнейших направлений в экологической деятельности ОАО «РЖД»:

- реализации инвестиционных проектов;
- технического перевооружения отрасли;
- наличия системы управления природоохранной деятельностью;
- обеспечения мониторинга за воздействием на окружающую среду.

Снижение техногенного воздействия на окружающую среду отмечается не только по абсолютным показателям, но и по удельным показателям. В 2009 г. по сравнению с 2008 г. показатели выброса загрязняющих веществ в атмосферный воздух, использования воды на производственные нужды на единицу перевозочной работы сократились соответственно на 3,6 и 1,5%.

Используемые материалы

Основным видом используемых материалов в Компании является топливо – на тягу поездов и в котельных. Потребление дизельного топлива на тягу поездов увеличилось в 2009 г. и составило 2618,4 тыс. т. Для снижения его потребления проводятся мероприятия по электрификации железнодорожных путей.

Потребление топлива на нужды котельных в 2009 г. в целом по Компании снизилось с 3 426,1 до 3 060,3 тыс. т.у.т. (или на 10,7%). Основным топливным ресурсом для котельных является уголь (1 969,8 тыс. т), использование которого является наиболее опасным фактором загрязнения атмосферного воздуха. Для снижения данного риска внедряются и реализуются меры, связанные с заменой старых котельных на новые модульные с улучшенными экологическими характеристиками, переводом котельных на более чистые виды топлива (газ), повышением эффективности сжигания топлива в котельных, внедрением энерго- и ресурсосберегающих технологий, заменой пылегазоулавливающих установок.

Потребление энергии

Основным объектом потребления энергии являются поезда. Потребление энергии в Компании с каждым годом увеличивается, так как растет количество электрифицированных железнодорожных путей. Использование электроэнергии в качестве источника является более предпочтительным с экологической точки зрения, так как при электрификации объем выбросов от неорганизованных источников выбросов сокращается. В 2009 г. на тягу поездов израсходовано 36 641,8 млн кВт/ч. Для снижения потребления электроэнергии в компании реализуются энергосберегающие мероприятия.

В рамках инвестиционного проекта 2009 г. «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» (далее – инвестиционный проект) в компании реализовано 49 мероприятий, в результате чего было внедрено 8560 единиц ресурсосберегающего оборудования на общую сумму 1886,7 млн руб.

Приоритетным направлением инвестиционного проекта являлось внедрение мероприятий, направленных на экономию топливно-энергетических ресурсов.

Было продолжено полномасштабное внедрение системы автоведения поездов. Это позволяет (помимо экономии трудовых ресурсов) обеспечить снижение потребления электроэнергии от 3 до 7%. Такой системой оборудовано более 2000 электровозов и почти 1400 электропоездов, а ее возможности позволили начать адресную работу по переводу пассажирских поездов на энергооптимальные графики движения.

Продолжено внедрение экономичной инновационной светодиодной техники. Анализ результатов работ показал важную роль светодиодов в экономии электроэнергии, потребление которой на внедряемых объектах снизилось более чем на 55%.

В 2009 г. на Октябрьской, Северной и Южно-Уральской железных дорогах были внедрены светодиодные системы освещения на жестких поперечинах. Энергосберегающим освещением оборудованы внутренние помещения локомотивных депо Московской и Куйбышевской железных дорог на общую сумму более 60 млн руб.

Выполнялись работы по мероприятиям, внедряемым впервые:

- пилотный проект по установке коммерческих узлов учета газа в котельных;
- вагоны-рельсосмазыватели;
- тепловые насосы для отопления помещений.

Проводилась модернизация инженерных систем зданий и сооружений, обеспечивающая их жизнеспособность: внедрены автоматизированные центральные тепловые пункты, газовые и полупроводниковые инфракрасные обогреватели рабочих мест.

В целях снижения эксплуатационных расходов на лубрикацию, высвобождения локомотивов и локомотивных бригад руководством ОАО «РЖД» принято решение о создании парка рельсосмазывателей на базе пассажирских вагонов, курсирующих в составе почтово-багажного и пассажирского поездов.

В 2009 г. в рамках инвестиционного проекта было изготовлено 5 вагонов-рельсосмазывателей конструкции ОАО «ВНИКТИ», что позволит:

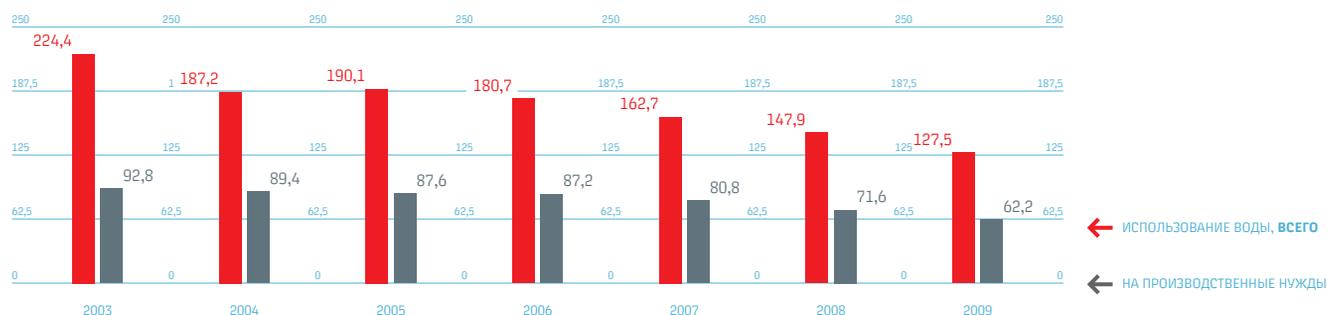
- снизить износ гребней колес и рельсов в 3 раза;
- уменьшить сопротивление движению в кривой на 5–10%;
- уменьшить расход энергии на 6% за счет снижения сопротивления движению в кривых малого радиуса.

Экономический эффект по результатам реализации мероприятий по инвестиционному проекту 2009 г. «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» к концу 2010 г. составит 449,27 млн руб.

Водопотребление

В 2009 г. в ОАО «РЖД» достигнуто снижение потребления воды за счет внедрения водосберегающих технологий, систем оборотного водоснабжения, нормирования и приборного учета водопотребления.

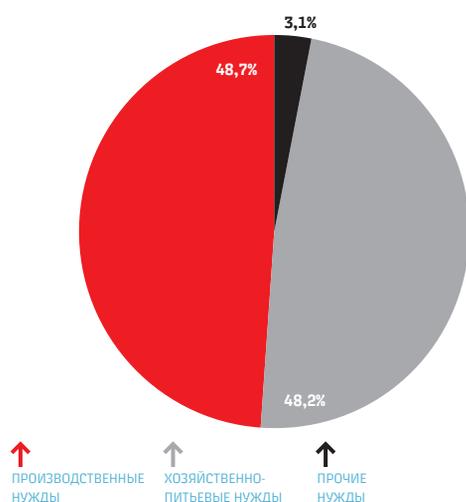
Использование воды филиалами ОАО «РЖД», млн м³



5 /

В течение года в ОАО «РЖД» использовано всего 127,6 млн м³ воды, что на 20,3 млн м³, или на 13,7% меньше, чем в 2008 г. Потребление воды на хозяйственно-питьевые нужды снизилось на 10,2 млн м³ и составило 61,4 млн м³. На производственные нужды расход воды сократился на 9,4 млн м³ и составил 62,2 млн м³. Железными дорогами использовано 110,3 млн м³ воды, дирекциями – 17,3 млн м³.

Структура использования воды в ОАО «РЖД» в 2009 г.



В 2009 г. предприятиями железных дорог использовано 110 285,1 тыс. м³ воды, из них на производственные нужды – 51 967,0 тыс. м³, хозяйственно-питьевые – 54 342,1 тыс. м³, прочие – 3975,9 тыс. м³.

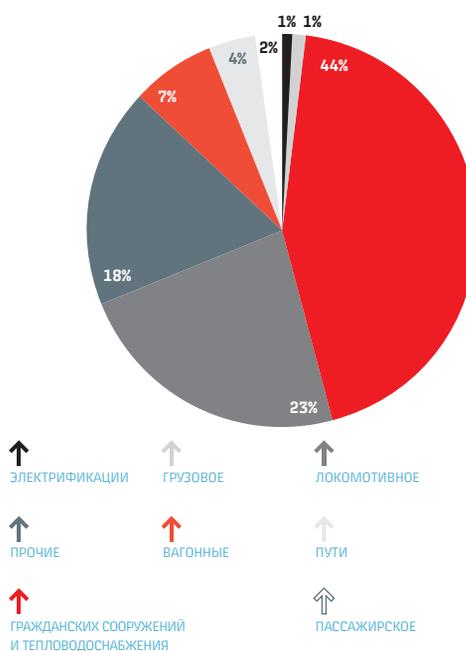
Наибольшее потребление воды на железных дорогах на производственные нужды приходится на хозяйства: гражданских сооружений, тепловодоснабжения, локомотивное, вагонное и пути, на которые приходится 77,4% от всего потребления.

В 2009 г. дирекциями ОАО «РЖД» использовано воды на производственные нужды 10,2 млн м³. Наибольшее потребление воды на эти цели приходится на ФПД, ЦДРВ, ДЖВ. Доля использования воды на производственные нужды в процентах по дирекциям представлена на рис. 16.

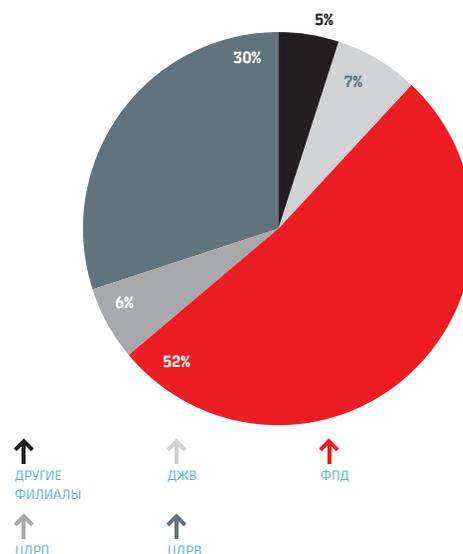
В целом по ОАО «РЖД» водооборот составил 56,5%, по железным дорогам – 51,2% воды.

Наиболее низкий водооборот сохраняется на Калининградской (8,7%), Сахалинской (20,1%), Октябрьской (26,8%), Красноярской (27%) железных дорогах. Высокие показатели

Доля использования воды на производственные нужды в 2009 г. по хозяйствам железных дорог



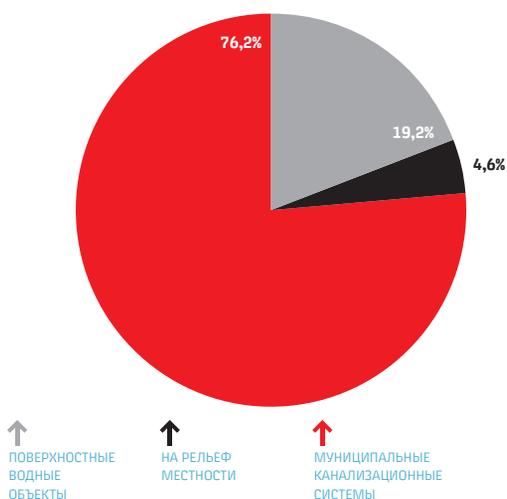
Доля использования воды на производственные нужды по дирекциям ОАО «РЖД» в 2009 г.



водооборота по ОАО «РЖД» на Западно-Сибирской (77,3%), Восточно-Сибирской (63,1%), Московской (60,4%), Юго-Восточной (60%) железных дорогах, в других филиалах: Люблинский литейно-механический завод и завод Войтовича (97,4%), ЦДРВ (63%), ЦДРП (52,7%).

Воздействие на водные объекты

Железными дорогами и другими филиалами ОАО «РЖД» в 2009 г. всего сброшено в окружающую среду 95,6 млн м³ сточных вод, в том числе: в муниципальные канализационные системы – 72,8 млн м³, в поверхностные водные объекты – 18,4 млн м³, на рельеф местности – 4,4 млн м³.

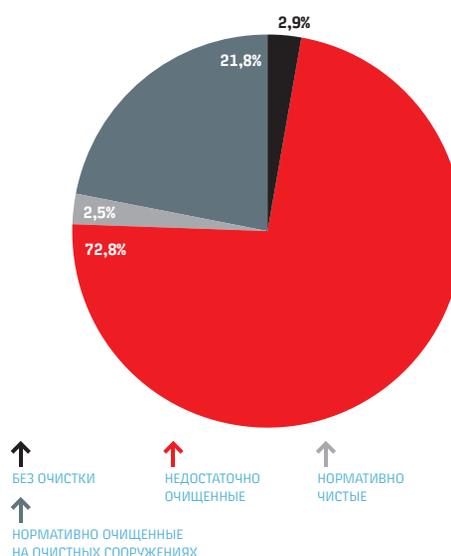
Структура сброса сточных вод в окружающую среду филиалами ОАО «РЖД» в 2009 г.

В 2009 г. в целом по ОАО «РЖД» в поверхностные водные объекты сброшено 18,4 млн м³ сточных вод, в том числе:

- 4,00 млн м³ – нормативно очищенных;
- 0,46 млн м³ – нормативно чистых;
- 13,40 млн м³ – недостаточно очищенных;
- 0,54 млн м³ – без очистки.

Железными дорогами в 2009 году в поверхностные водные объекты сброшено 18,01 млн м³ сточных вод, в том числе:

- 3,94 млн м³ – нормативно очищенных;
- 0,45 млн м³ – нормативно чистых;
- 13,20 млн м³ – недостаточно очищенных;
- 0,42 млн м³ – без очистки.

Структура сброса сточных вод ОАО «РЖД» в поверхностные водные объекты в 2009 г.

↑ БЕЗ ОЧИСТКИ
↑ НОРМАТИВНО ОЧИЩЕННЫЕ НА ОЧИСТНЫХ СООРУЖЕНИЯХ
↑ НЕДОСТАТОЧНО ОЧИЩЕННЫЕ
↑ НОРМАТИВНО ЧИСТЫЕ

Сброс сточных вод дирекциями в поверхностные водные объекты незначителен и составляет около 2,2% от всех сбрасываемых ОАО «РЖД» стоков. В 2009 г. в поверхностные водные объекты сброшено 396,4 тыс. м³ сточных вод, в том числе:

- 67,8 тыс. м³ – нормативно очищенных;
- 8,7 тыс. м³ – нормативно чистых;
- 198,8 тыс. м³ – недостаточно очищенных;
- 121,1 тыс. м³ – без очистки.

Без очистки сбрасывают сточные воды в поверхностные водные объекты 9 структурных подразделений Октябрьской, Северной, Свердловской, Дальневосточной железных дорог и 6 структурных подразделений ДЖВ, ЦДРВ, ФПД, тогда как не допускают сброса сточных вод в поверхностные водные объекты без очистки Калининградская, Московская, Горьковская, Северо-Кавказская, Юго-Восточная, Приволжская, Куйбышевская, Южно-Уральская, Западно-Сибирская, Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская, Сахалинская, а также ЦДРП.

В пяти филиалах ОАО «РЖД» произошло увеличение сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты в сумме на 151,3 тыс. м³. Это Свердловская железная дорога (28,4 тыс. м³), Северо-Кавказская железная дорога (16,0 тыс. м³), ДЖВ (7,9 тыс. м³), ЦДРВ (65,2 тыс. м³), ФПД (33,8 тыс. м³).

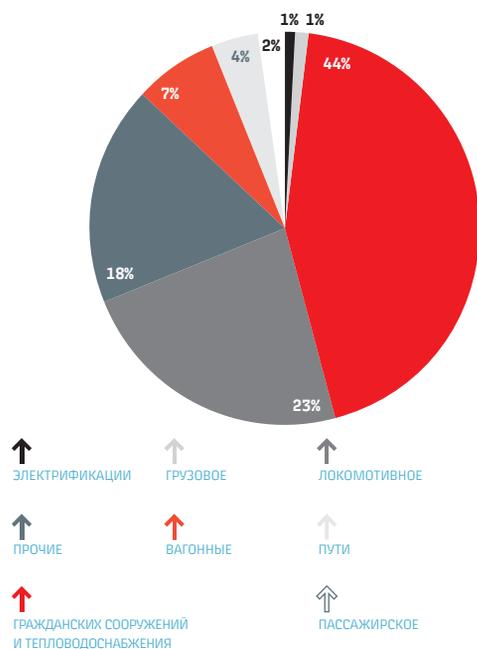
5/

На ряде железных дорог и дирекций сброс загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты сократился в общем объеме на 2,97 млн м³: Октябрьская (35,9 тыс. м³), Калининградская (76,5 тыс. м³), Московская (262,5 тыс. м³), Горьковская (22,0 тыс. м³), Северная (105,4 тыс. м³), Юго-Восточная (733,8 тыс. м³), Приволжская (19,4 тыс. м³), Куйбышевская (5,5 тыс. м³), Южно-Уральская (470,0 тыс. м³), Западно-Сибирская (42,5 тыс. м³), Красноярская (38,0 тыс. м³), Восточно-Сибирская (149,2 тыс. м³), Забайкальская

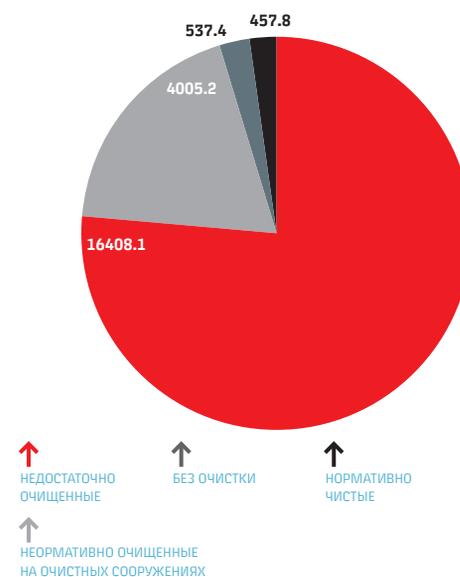
(13,6 тыс. м³), Дальневосточная (408,8 тыс. м³), ЦДРП (433,1 тыс. м³), другие филиалы (304,3 тыс. м³).

Наибольшая доля сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты приходится на железные дороги: Южно-Уральская (24,7%), Дальневосточная (11,8%), Восточно-Сибирская (9,5%), Забайкальская (9,0%), Московская (8,6%), Свердловская (8,0%), Юго-Восточная (7,3%), Северная (7,0%), на дирекции: ЦДРВ (1,9%), ФПД (0,26%).

Доля сброса загрязненных сточных вод в водоемы в 2009 г. по хозяйствам железных дорог



Структура сброса сточных вод в поверхностные водные объекты в 2009 г. филиалов ОАО «РЖД», тыс. м³



Соотношение величины сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты с грузо- и пассажирооборотом в ОАО «РЖД»



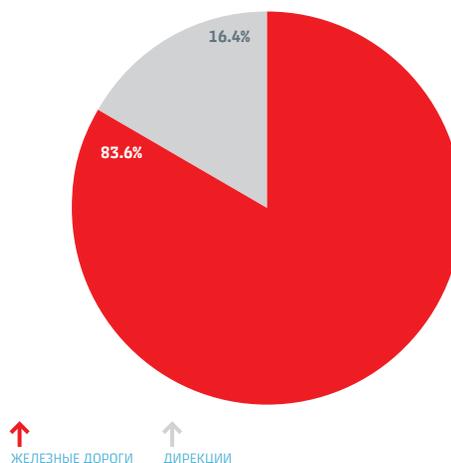
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух

В 2009 г. выбросы вредных веществ в атмосферу составили 369,0 тыс. т, в том числе:

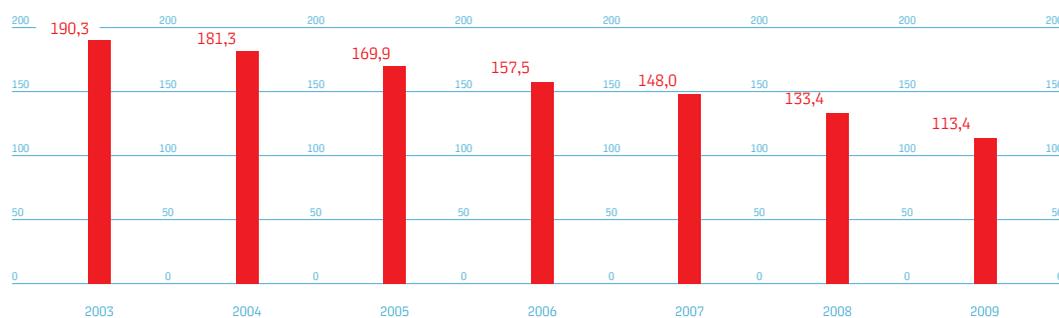
- от стационарных объектов 113,4 тыс. т;
- от передвижных источников 255,6 тыс. т, из которых магистральными и маневровыми тепловозами выбрасывается: 194,4 тыс. т, автотранспортными средствами – 50,0 тыс. т, самоходным специальным подвижным составом – 11,1 тыс. т.

По сравнению с 2008 г. выбросы от стационарных объектов в 2009 г. снизились на 20,0 тыс. т.

Это достигнуто за счет перевода котельных на более экологически чистые виды топлива (газ, мазут), повышения эффективности сжигания топлива, внедрения электроотопления, ликвидации малоемкостных угольных котельных, реконструкции действующего и внедрения нового пылегазоулавливающего оборудования.

Доля выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников железных дорог и дирекций ОАО «РЖД» в 2009 г.

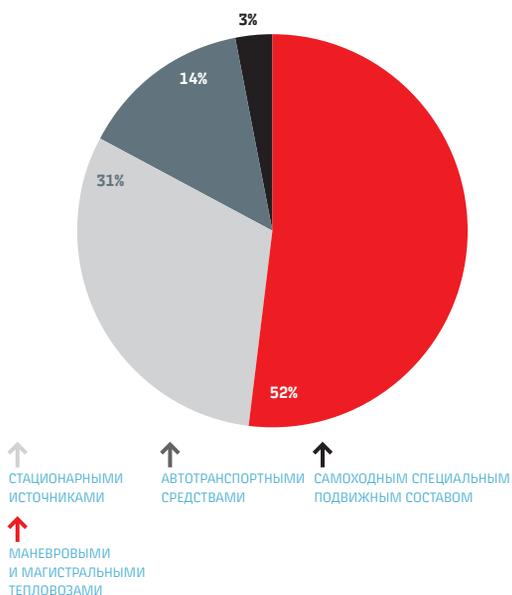
↑ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ↑ ДИРЕКЦИИ

Выброс вредных веществ в атмосферный воздух от стационарных источников филиалов ОАО «РЖД», тыс. т

В 2009 г. количество стационарных источников выброса загрязняющих веществ в атмосферный воздух в ОАО «РЖД» составило всего 53523 единиц. На стационарные источники приходится 30,7% выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, на передвижные источники: магистральные и маневровые тепловозы, автотранспортные средства, самоходный специальный подвижной состав – 69,3%.

5/

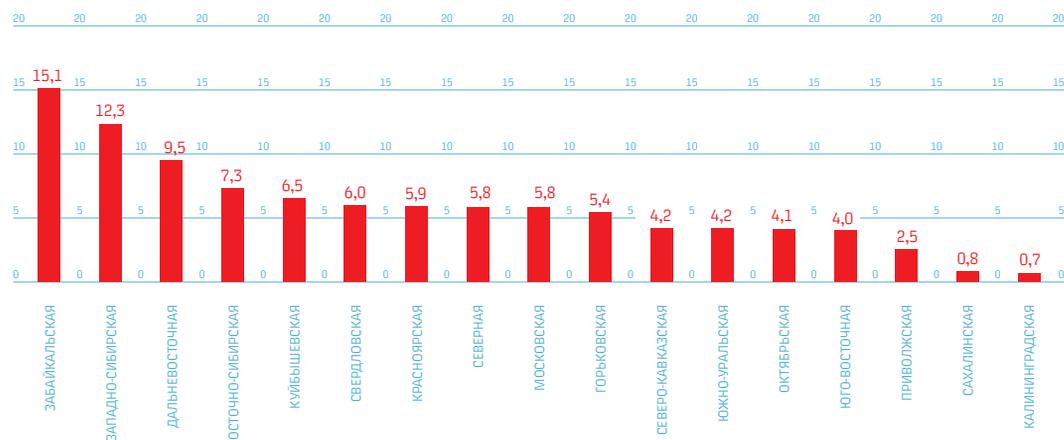
Структура выбросов вредных веществ в атмосферу передвижными источниками филиалов ОАО «РЖД» в 2009 г.



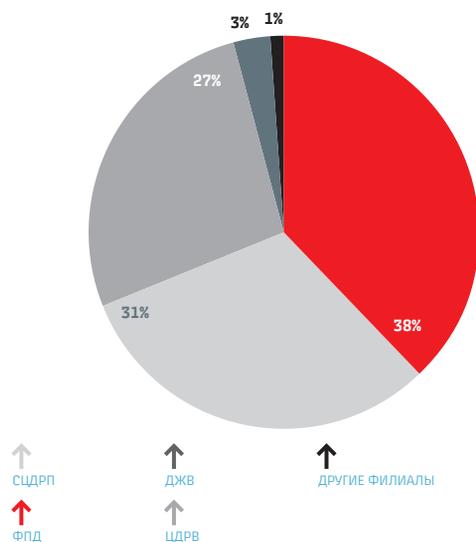
В 2009 г. железными дорогами в атмосферу выброшено от стационарных источников загрязняющих веществ 94,8 тыс. т (Забайкальская – 14,3 тыс. т, Западно-Сибирская – 11,7 тыс. т, Дальневосточная – 9,0 тыс. т, Восточно-Сибирская – 6,9 тыс. т, Куйбышевская – 6,1 тыс. т, Свердловская – 5,7 тыс. т, Красноярская – 5,6 тыс. т, Северная – 5,5 тыс. т), дирекциями – 18,6 тыс. т (ФПД – 7,1 тыс. т, ЦДРП – 5,7 тыс. т, ЦДРВ – 5,0 тыс. т).

Сокращены в 2009 г. выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников на всех железных дорогах, кроме Калининградской (+83,9 т), Свердловской (+200,4 т) и дирекциях ОАО «РЖД», кроме ДЖВ (+339,4 т) и ФПД (+12,15 т). Наибольшее снижение выбросов вредных веществ в атмосферу достигнуто на железных дорогах: Забайкальской (3,0 тыс. т), Горьковской (2,9 тыс. т), Западно-Сибирской (0,8 тыс. т), Восточно-Сибирской (0,6 тыс. т), Московской (0,5 тыс. тонн), Северной (0,5 тыс. т) и дирекциях ОАО «РЖД» – ЦДРП (2,88 тыс. т), ЦДРВ (2,78 тыс. т), других филиалах (1,0 тыс. т).

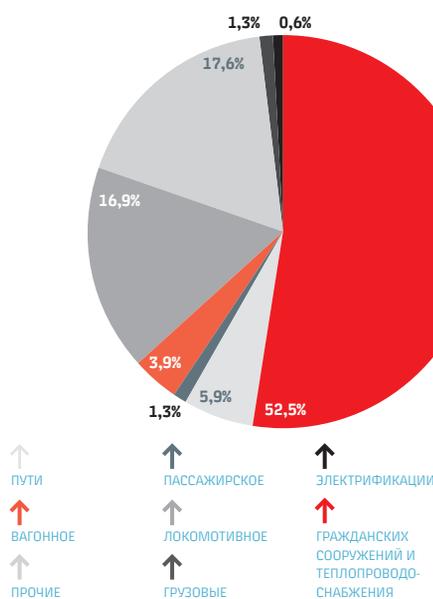
Доля выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников по железным дорогам в 2009 г., %



Доля выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников по дирекциям в 2009 г.



Выброс вредных веществ в атмосферный воздух в 2009 г. от стационарных объектов по хозяйствам железных дорог



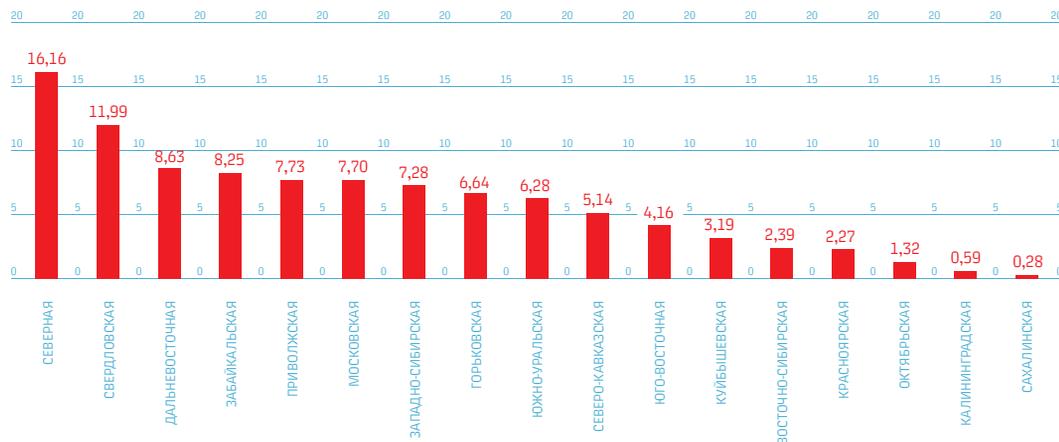
На железных дорогах наибольший выброс вредных веществ в атмосферу от стационарных источников приходится на 4 хозяйства: гражданских сооружений и теплоснабжения (52,5%), прочие (дирекции железных дорог) (17,6%), локомотивное (16,9%), пути (5,9%).

По сравнению с 2008 г. выбросы от передвижных источников (тепловозы, автотранспортные средства, самоходный специальный подвижной состав) в 2009 г. сократились на 16,5 тыс. т.

В 2009 г. выбросы вредных веществ в атмосферный воздух от тепловозов составили 194,4 тыс. т, что на 9,4 тыс. т меньше, чем в 2008 г.

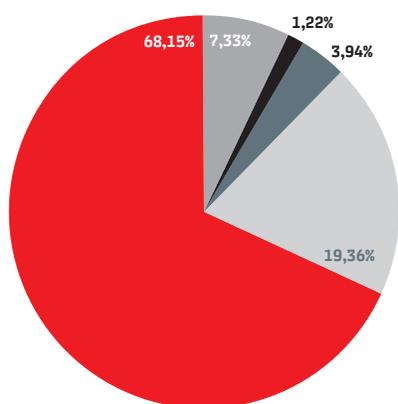
Наибольший выброс вредных веществ в атмосферу от передвижных источников приходится на железные дороги: Северная (39,8 тыс. т), Свердловская (29,5 тыс. т), Дальневосточная (21,3 тыс. т), Забайкальская (20,3 тыс. т), Приволжская (19,1 тыс. т), Московская (19,0 тыс. т), Западно-Сибирская (17,9 тыс. т).

Доля выбросов вредных веществ в атмосферу от передвижных источников по железным дорогам ОАО «РЖД» в 2009 г., %



5/

Доля выбросов вредных веществ в атмосферу от передвижных источников по дирекциям ОАО «РЖД» в 2009 г.



Наибольший выброс вредных веществ в атмосферу от передвижных источников приходится на дирекции: ЦДРП (6,20 тыс. т), ФПД (1,8 тыс. т).

Обращение с отходами

В 2009 г. в филиалах ОАО «РЖД» образовалось 2,19 млн т отходов производства и потребления, что на 7,5 тыс. т, или на 0,34% больше по сравнению с аналогичным периодом 2008 г.

В структурных подразделениях железных дорог всего образовалось в 2009 г. 980,2 тыс. т отходов производства и потребления.

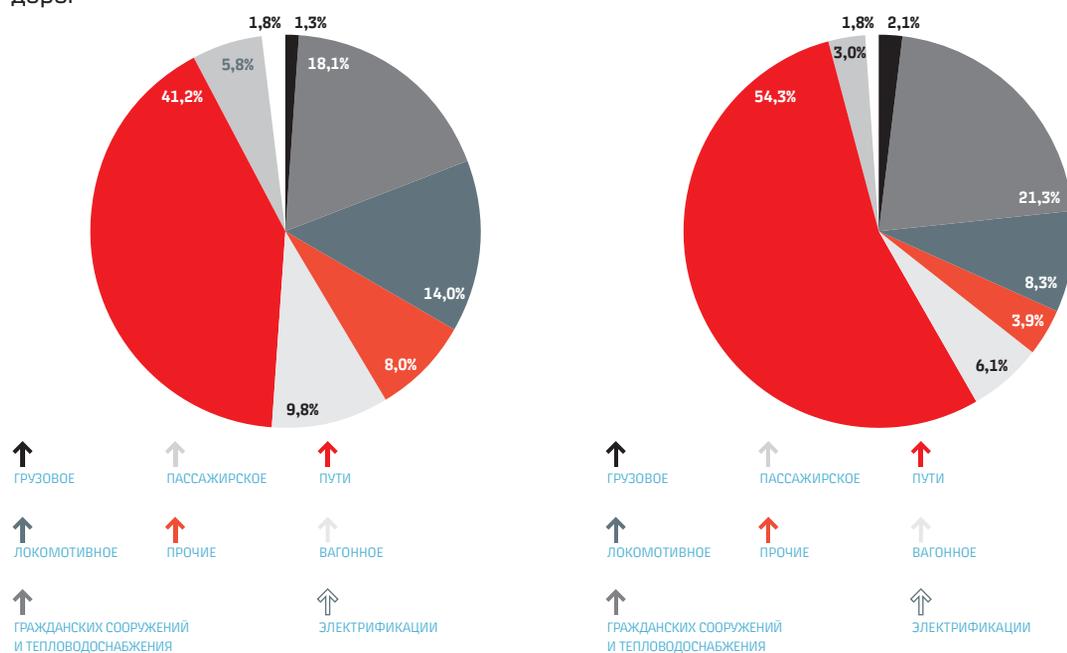
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников ОАО «РЖД»



Соотношение выброса загрязняющих веществ в атмосферный воздух с грузо- и пассажирооборотом в ОАО «РЖД»



Доля образования отходов производства и потребления по хозяйствам железных дорог



Наибольшее количество образовавшихся отходов относится к 5-му классу – практически не опасных. Образование отходов по классам опасности представлено в таблице 1.

Таблица 1

Показатели	Всего	1 класс	2 класс	3 класс	4 класс	5 класс
Объем образования, тыс. т	2197,59	0,19	1,58	325,71	375,63	1494,48
Объем образования, %	100	0,008	0,072	14,82	17,09	68,1

Использовано в 2009 году в ОАО «РЖД» 512,43 тыс. тонн отходов производства потребления, в том числе по классам опасности:

Таблица 2

Показатели	Всего	1 класс	2 класс	3 класс	4 класс	5 класс
Использовано, тыс. т	512,43	0,00	0,14	110,61	82,28	319,4
Использовано, %	100	0,00	0,03	21,59	16,05	62,33

Обезврежено в 2009 г. в ОАО «РЖД» 15,78 тыс. т отходов производства потребления, в том числе по классам опасности:

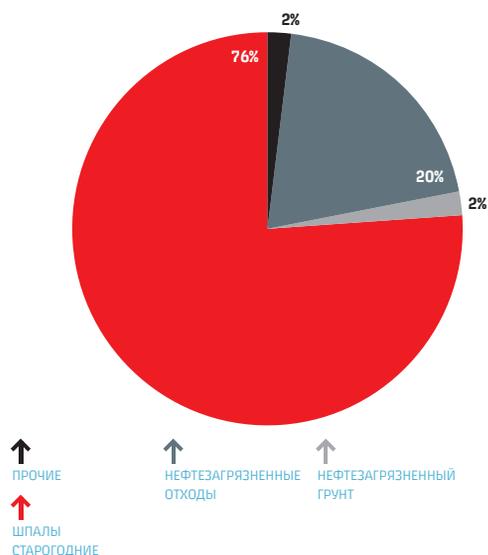
Таблица 3

Показатели	Всего	1 класс	2 класс	3 класс	4 класс	5 класс
Обезврежено, тыс. т	15,78	0,00	0,69	8,90	4,27	1,92
Обезврежено, %	100	0,00	4,37	56,4	27,06	12,17

5/

В 2009 г. в структурных подразделениях железных дорог использовано и обезврежено 305,33 тыс. т отходов производства и потребления.

Использование и обезвреживание отходов по хозяйствам железных дорог



Наибольший объем использования и обезвреживания отходов приходится на отходы 5-го класса опасности – 321,32 тыс. т.

Это отходы: строительный щебень, потерявший потребительские свойства, – 226,912 тыс. т, или 99% от накопленного объема; металлолом 39,427 тыс. т (4,4%); древесные отходы 26,709 тыс. т (72,9%); золошлаки от сжигания углей 21,603 тыс. т (27,8%); бой железобетонных изделий 6,828 тыс. т (19,9%).

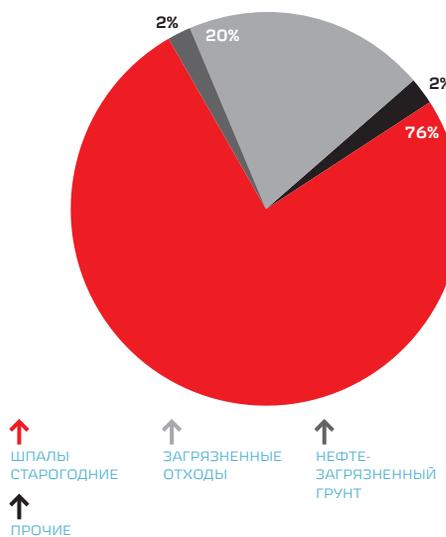
Все отходы 1-го и 2-го классов опасности (чрезвычайно опасные и высоко опасные) передаются для обезвреживания специализированным сторонним организациям.

Отходы 4-го и 5-го классов опасности (малоопасные и практически не опасные) не создают больших проблем по использованию и захоронению.

Основные проблемы возникают при работе с отходами 3-го класса опасности (умеренно опасные), для использования и утилизации которых требуются экологически чистые технологии.

Обезвреживание грунтов осуществлялось биопрепаратами, биосорбентами, биодеструкторами. Для обезвреживания отходов, загрязненных нефтепродуктами 3-го и 4-го класса опасности, использовались установки термического обезвреживания типа «Факел», «Форсаж», «Экочуто», установка по обезвреживанию нефтесодержащих и биологических отходов – в Научно-производственном центре по охране окружающей среды – филиале ОАО «РЖД», газогенераторная установка по обезвреживанию отработанных деревянных шпал – на Юго-Восточной железной дороге, установка по экологически чистому обезвреживанию отработанных деревянных шпал и нефтесодержащих отходов – на Восточно-Сибирской железной дороге.

Структура отходов 3 класса опасности в 2009 г.



Передано в 2009 г. другим предприятиям для использования и обезвреживания, хранения, захоронения 1630,91 тыс. т отходов производства потребления, в том числе по классам опасности:

Таблица 4

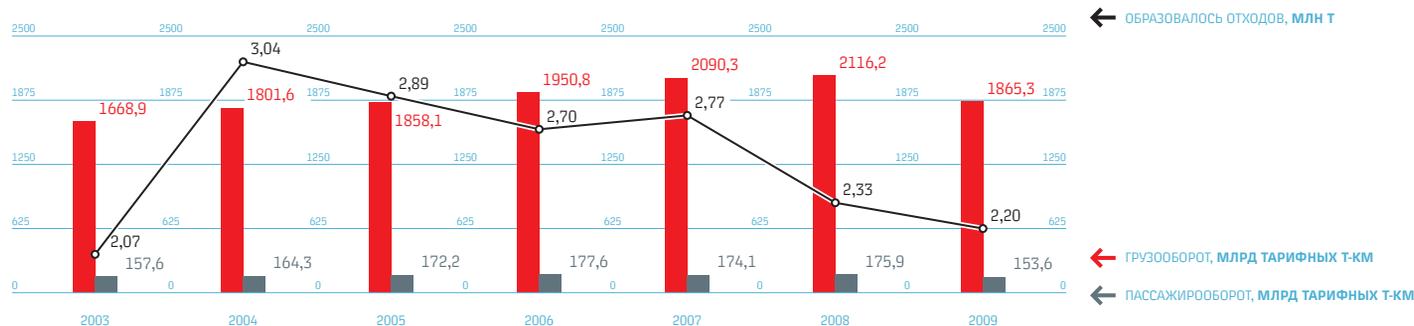
Показатели	Всего	1 класс	2 класс	3 класс	4 класс	5 класс
Передано, тыс. т	1630,91	0,18	0,73	191,92	279,78	1158,3
Передано, %	100,0	0,01	0,05	11,77	17,15	71,02

В результате проведенной работы по обезвреживанию, использованию и передаче отходов производства другим предприятиям на площадках структурных подразделений ОАО «РЖД» их наличие на конец 2009 г. составило 94,43 тыс. т, в том числе по классам опасности:

Таблица 5

Показатели	Всего	1 класс	2 класс	3 класс	4 класс	5 класс
Наличие на конец года, тыс. т	94,43	0,04	0,07	67,92	4,76	21,64
Наличие на конец года, %	100	0,05	0,07	71,92	5,04	22,92

Соотношение образования отходов с грузо- и пассажирооборотом в ОАО «РЖД»



Затраты на охрану окружающей среды

Экологические платежи

Экологические платежи, начисленные ОАО «РЖД» за загрязнение окружающей среды в 2009 г., составили 261,05 млн руб., или на 9,43 млн руб. меньше, чем в 2008 г.

Доля сверхнормативных платежей составила в 2009 г. в целом по ОАО «РЖД» 53,97 млн руб., или 20,6 % от суммы внесенных платежей (261,05 млн руб.), что меньше, чем в 2008 г. на 6,26 млн руб.

Наибольшая плата как за допустимое, так и за сверхнормативное загрязнение окружающей среды приходится на отходы.

Экологические платежи железных дорог за загрязнение окружающей среды в 2009 г. составили 181,8 млн руб., в том числе за сверхнормативное загрязнение окружающей среды – 34,9 млн руб.

Экологические платежи дирекций – филиалов ОАО «РЖД» за загрязнение окружающей среды в 2009 г. составили 79,2 млн руб., в том числе: за допустимое – 60,1 млн руб., за сверхнормативное – 19,1 млн руб.

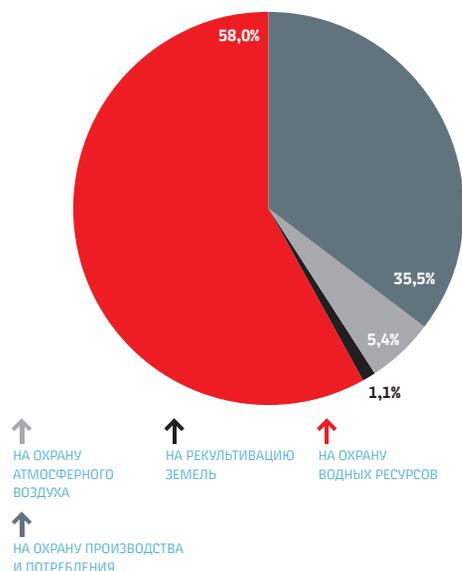
Текущие затраты на охрану окружающей среды

В 2009 г. в ОАО «РЖД» текущие затраты на охрану окружающей среды составили 2 381,4 млн руб., в том числе:

- охрану водных ресурсов – 1 379,4 млн руб., из них 983,1 млн руб. выплачено другим организациям за прием и очистку сточных вод;
- охрану атмосферного воздуха – 128,9 млн руб.;
- охрану от отходов производства – 845,8 млн руб., из них 702,8 млн руб. выплачено другим организациям за прием, хранение и уничтожение отходов;
- рекультивацию земель – 27,1 млн руб.

5/

Распределение текущих затрат в 2009 г.



Выполнение инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности»

В рамках инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» в 2009 г.:

- построены, реконструированы и введены в эксплуатацию 7 природоохранных объектов;
- внедрены 27 единиц установок и оборудования по очистке выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, доочистке сточных вод, обезвреживанию отходов;
- поставлены 4 передвижные экологические лаборатории на базе автомобиля «Газель», 29 единиц аналитических приборов и лабораторного оборудования;
- приобретен 161 комплект технических средств и оборудования для ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов.

В 2009 г. на реализацию инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» израсходовано 325,1 млн руб. капитальных вложений.

Ввод в 2009 г. в эксплуатацию природоохранных объектов, а также внедрение установок и оборудования экологического назначения позволит сократить в 2010 г.: выбросы вредных веществ в атмосферный воздух на 10 т; сброс загрязненных сточных вод в природную среду на 2,2 млн м³, в том числе в водные объекты – 1,5 млн м³; объем образования производственных отходов – на 5 тыс. т.

Техническое перевооружение ОАО «РЖД», обеспечивающее охрану окружающей среды

Техническое перевооружение ОАО «РЖД», проводимое по реконструкции инфраструктуры, замене тягового и подвижного состава, обеспечивает снижение техногенного воздействия на окружающую среду.

При капитальном ремонте тепловозов осуществляется замена устаревших двигателей на современные, которые повышают топливную экономичность отремонтированных тепловозов на 15%, улучшают экологические показатели на 30%. В 2009 г. произведена замена старых дизелей в количестве 110 единиц на новые.

При капитальном ремонте пути заменяются деревянные шпалы на экологически чистые железобетонные. В 2009 г. заменено 3,39 тыс. км пути с деревянными шпалами на путь с железобетонными шпалами. Закуплено в 2009 г. 2,9 млн шт. деревянных шпал, пропитанных антисептиками типа ЖТК 4-го класса опасности.

В 2009 г. проводились природоохранные мероприятия вблизи железнодорожных линий на особо охраняемых территориях:

- на о. Байкал на участках протяжением 2 км произведены берегоукрепительные защитные сооружения из горной массы и ремонт регуляции русла реки. Затраты составили 44,6 млн руб.;
- на Черноморском побережье на участке Туапсе – Адлер выполнены берегоукрепительные работы на протяжении 103 км. Затраты составили 105,5 млн руб.

В Федеральной пассажирской дирекции проводились работы по оснащению пассажирского подвижного состава экологически чистыми туалетами закрытого типа с баками-сборниками (ЭЧТ), которые исключают бактериальное загрязнение железнодорожного полотна и прилегающих территорий фекальной микрофлорой. В 2009 г. были введены эксплуатацию 1055 вагонов с ЭЧТ. По состоянию на 1 января 2010 г. на сети железных дорог эксплуатируется 5980 вагонов с ЭЧТ.

В связи с интенсивным жилищным строительством в 60–80-е гг. многие железнодорожные станции, другие объекты ОАО «РЖД» оказались в зоне жилой застройки, без необходимых нормативных разрывов от нее. Такие места застройки отводились местными органами власти без согласования с МПС России.

В результате акустический климат на территориях населенных пунктов стал ухудшаться. Технические задачи уменьшения шума от железнодорожного транспорта переросли в общеэкологическую проблему борьбы с шумовым загрязнением окружающей среды. Особенно это актуально в крупных городах.

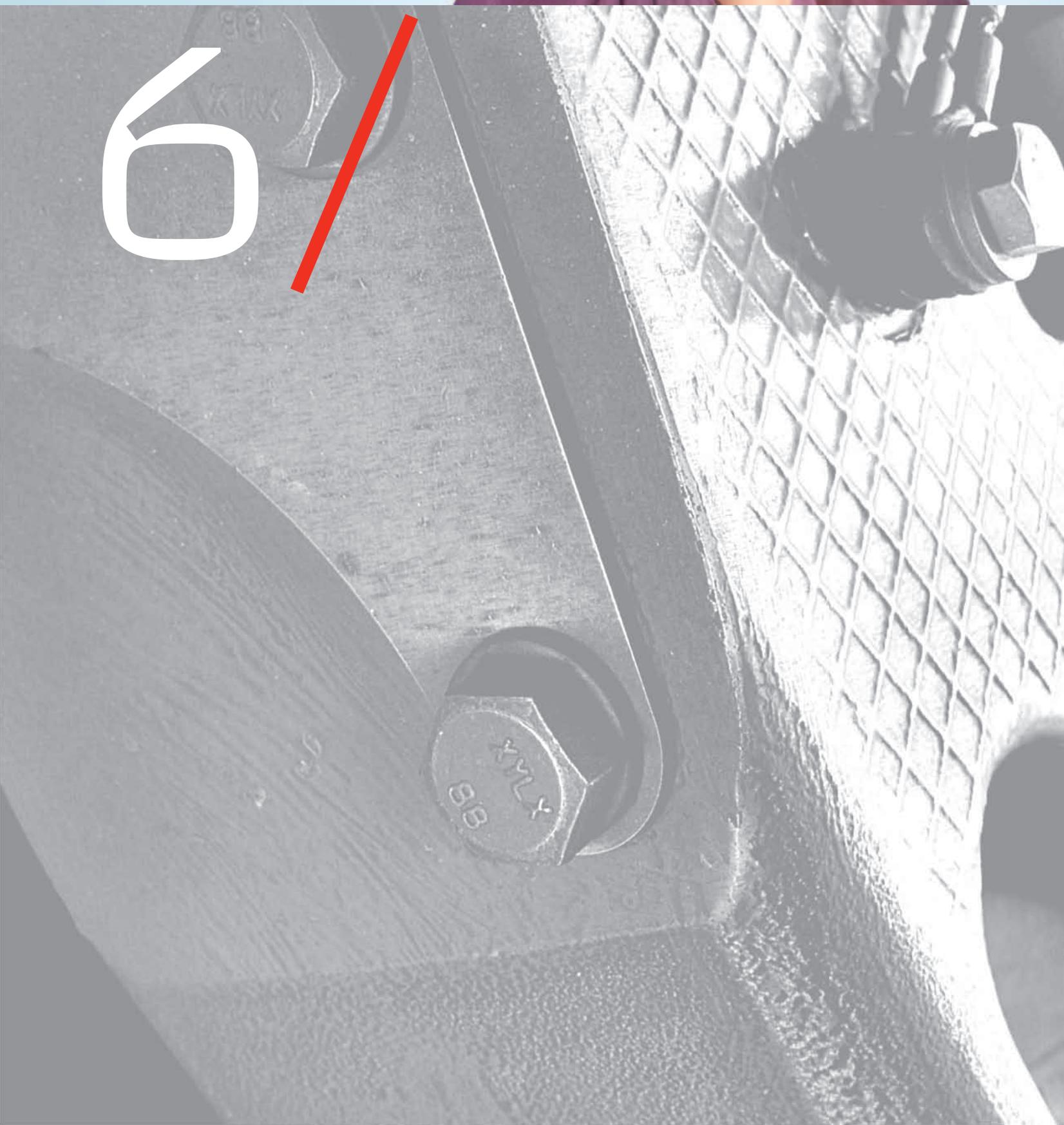
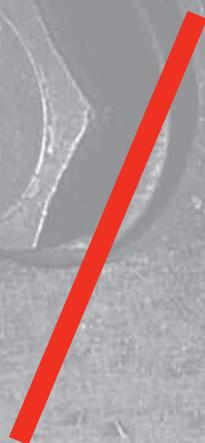
Применение экранов для поглощения шума уменьшает воздействие подвижного состава на окружающую среду. В настоящее время шумозащитные экраны имеются на Октябрьской и Куйбышевской железных дорогах.

Мероприятия, обеспечивающие шумозащитный эффект, проведенные в 2009 г.:

- работы по рельсошлифованию на 14 586 км;
- на 954 км использованы рельсовые скрепления типа APC;
- укладка 3153 км бесстыкового пути.



6



ПОЛИТИКА ОАО «РЖД» В ОБЛАСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ПЕРСОНАЛОМ

Следуя принципам социально ответственного ведения бизнеса, ОАО «РЖД» реализует социальную политику, направленную на эффективное взаимодействие с персоналом. Компания рассматривает работников как главный ресурс, определяющий экономические результаты работы ОАО «РЖД», конкурентоспособность и рыночную стоимость Компании. В связи с этим обеспечение профессиональными кадрами по всем направлениям деятельности ОАО «РЖД» и мотивация работников к производительному и эффективному труду выступают важнейшими целями социальной политики Компании.

Реализация целей политики в области взаимодействия с персоналом в ОАО «РЖД» осуществляется по нескольким ключевым направлениям (см. рис. 6-1):

- привлечение и профессиональный отбор персонала;
- регулирование трудовых отношений;
- оплата труда и мотивация персонала;
- социальная поддержка работников;
- развитие (обучение, подготовка, переподготовка и повышение квалификации) работников ОАО «РЖД»;
- охрана труда и профессиональная безопасность.

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ПЕРСОНАЛОМ

Ключевые риски и возможности в области взаимодействия с персоналом

Успешность реализации политики взаимодействия с персоналом Компании зависит как от существующих возможностей и потенциала Компании, так и от действующих и потенциальных рисков, связанных с влиянием внешней и внутрикорпоративной среды.

Возможности ОАО «РЖД» в области взаимодействия с персоналом определяются, с одной стороны, сочетанием многолетнего опыта реализации социальных программ, существенной материально-технической базой в этой области, а с другой стороны – внедрением новых методов и стратегических подходов к социальному развитию.

Управление персоналом и повышение качества трудовых ресурсов Компании, а также их корпоративная социальная поддержка осуществляются на основе Функциональной стратегии развития кадрового потенциала. Кроме того, в Компании разработан и реализуется целый ряд программ по отдельным областям социального развития. ОАО «РЖД» прилагает значительные усилия по развитию социального партнерства, сотрудничества с профсоюзными организациями, представляющими интересы работников Компании.

Планируемые и реализуемые компанией меры социальной политики направлены не только на реализацию имеющихся возможностей, но и на эффективное управление существующими и потенциальными рисками Компании в области взаимодействия с персоналом. Негативное влияние таких рисков связано:

- с возможным снижением эффективности текущей деятельности из-за повышения текучести кадров, временной потери трудоспособности, снижения мотивации к высокопроизводительному труду;
- с угрозами стратегическому развитию Компании вследствие нехватки квалифицированных человеческих ресурсов для реализации новых проектов и направлений деятельности, предусмотренных в Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г.

В Компании выделены следующие виды рисков в области взаимодействия с персоналом (см. рис. 6-2).



Рис. 6-1. Основные направления реализации политики в области взаимодействия с персоналом в ОАО «РЖД»



Рис. 6-2. Виды рисков в области взаимодействия с персоналом





Таблица 6-1. Ключевые риски и возможности в области взаимодействия с персоналом

Наименования рисков	Направления деятельности	Оценка направлений деятельности
Кадровые риски	<ul style="list-style-type: none"> реализация Функциональной стратегии развития кадрового потенциала; совершенствование системы оплаты труда и мотивации; повышение благосостояния и качества жизни работников Компании и членов их семей 	Развитие персонала, подготовка, переподготовка и повышение квалификации работников. Мотивация и оплата труда. Социальная поддержка работников, членов их семей, ветеранов. Жилищная программа. Организация отдыха сотрудников. Охрана здоровья сотрудников. Молодежная политика. Коллективный договор и взаимодействие с профсоюзами.
Риски травмирования, профессиональных заболеваний работников	<ul style="list-style-type: none"> обеспечение безопасных условий труда 	Производственный травматизм. Реализация программ по улучшению условий и охраны труда. Аттестация рабочих мест. Обеспечение осведомленности и компетентности работников области охраны труда.

- Операционные риски:
 - кадровые риски (риски текучести кадров, потери квалифицированного и перспективного персонала), обусловленные недостаточно эффективным управлением персоналом и нерациональной системой мотивации работников, несоответствием уровня оплаты труда трудовым затратам и условиям труда;
 - риски травмирования, профессиональных заболеваний работников, обусловленные недостатками в организации и охране труда.
- Стратегические риски (риски дефицита трудовых ресурсов), обусловленные неблагоприятной демографической ситуацией в стране, дефицитом качественных трудовых ресурсов и усилением диспропорций в структуре населения, увеличением разрыва в оплате труда в железнодорожном транспорте и в других отраслях экономики.

Принимаемые Компанией меры по смягчению рисков в основном связаны с управлением факторами внутрикорпоративной среды (см. табл. 6-1).

Связанные с факторами внешней среды риски и возможности в меньшей степени поддаются корпоративному управлению, но при этом также учитываются в рамках разработки и реализации стратегии развития кадрового потенциала.

Стратегия и программы в области взаимодействия с персоналом

Задачи и основные направления деятельности Компании в области взаимодействия с персоналом определены в Функциональной стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года (утв. 31 августа 2009 № 1819р), целью которой является обеспечение потребности Холдинга «РЖД» в квалифицированном персонале и эффективное развитие кадрового потенциала на среднесрочную перспективу (см. рис. 6-3).

В рамках реализации Стратегии развития кадрового потенциала Компания разработала и осуществляет ряд программ, направленных на выполнение основных задач Стратегии.

Рис. 6-3. Стратегические задачи развития кадрового потенциала ОАО «РЖД»



6/

ПРОВЕДЕНИЕ ЕДИНОЙ КОРПОРАТИВНОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ В ОАО «РЖД» В 2009 Г.

Система управления персоналом в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии со Стратегией развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года.

Главная цель Стратегии – повышение эффективности деятельности и вовлеченности персонала в реализацию корпоративных задач Холдинга «Российские железные дороги». Эта цель может быть достигнута через решение следующих функциональных задач:

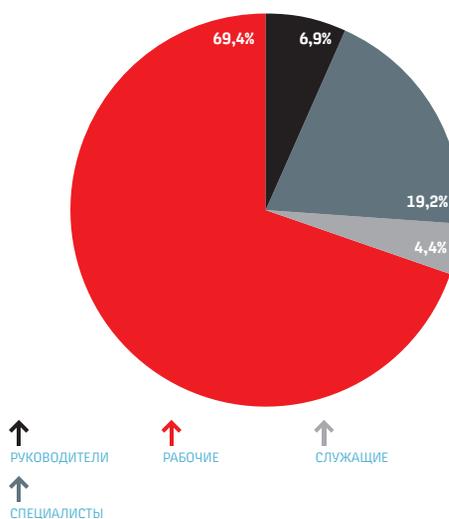
- обеспечение персоналом;
- вовлечение персонала в эффективную реализацию корпоративных задач и совершенствование системы мотивации;
- непрерывное развитие персонала и переход к обучающейся организации;
- жизнеобеспечение персонала во внепроизводственной среде;
- проведение эффективной молодежной политики;
- овершенствование корпоративной социальной ответственности и социального партнерства;
- развитие корпоративной системы управления персоналом в холдинге.

В условиях финансово-экономического кризиса выполнена главная задача 2009 г. в сфере управления персоналом – сохранен основной кадровый потенциал и продолжено его дальнейшее развитие. В этих целях в Компании была разработана и реализуется целевая Программа содействия занятости высвобождаемых работников ОАО «РЖД» на 2009–2011 годы. Основное высвобождение численности произошло за счет естественного оттока. По сокращению численности или штата организации в Компании уволено только 1,1% работников (12,5 тыс. чел.). Это не больше, чем в докризисном 2008 г. Кроме того, Компания выполнила свои обязательства по приему молодых специалистов, окончивших вузы и техникумы по целевому направлению, и лиц, вернувшихся из рядов Вооруженных Сил России, – 13,5 тыс. чел.

Характеристика кадрового состава ОАО «РЖД»

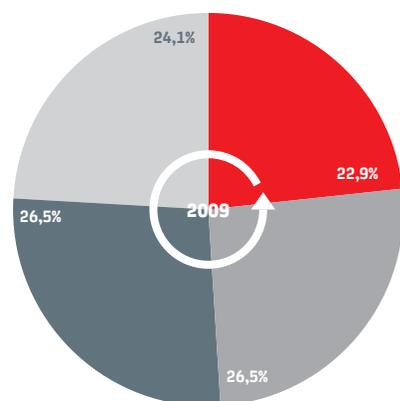
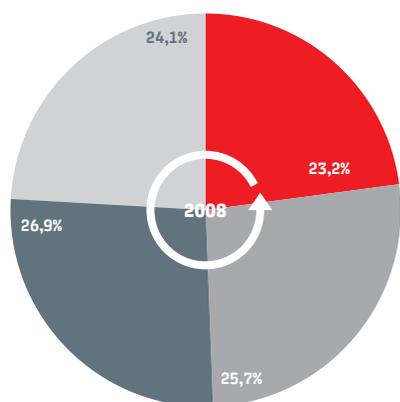
По состоянию на 1 января 2010 г. численность работников ОАО «Российские железные дороги» снижена к уровню 2008 г. на 7,7% и составила 1 075 700 человек.

Удельный вес категорий персонала в общей численности за последние пять лет остается стабильным и распределяется следующим образом: руководители – 6,9%, специалисты – 19,2%, служащие – 4,4%, рабочие – 69,4%.



Доля молодых работников Компании в возрасте до 30 лет составила в 2009 г. 22,9%. Постоянным на протяжении последних лет остается и гендерный состав работников. Из общего числа работников количество женщин составляет 366 857 человек (34,1%). Женщины занимают 55% всех должностей руководителей и специалистов Компании.

Возрастной состав работников ОАО «РЖД» представлен диаграммой

↑
БОЛЕЕ 50 ЛЕТ↑
ОТ 40 ДО 50 ЛЕТ↑
ОТ 30 ДО 40 ЛЕТ↑
ДО 30 ЛЕТ

Средний возраст работников Компании составляет 40 лет.

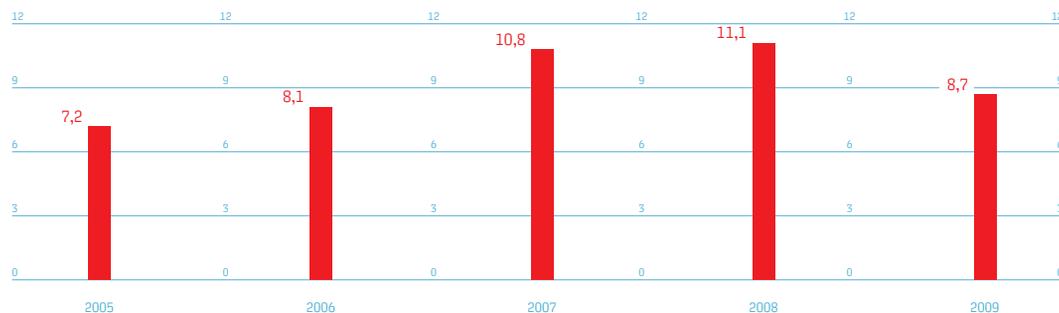
Выросла обеспеченность Компании работниками с высшим образованием на 1,7% и работниками со средним профессиональным образованием на 1,2%.

Порядок приема, увольнения и перемещения работников осуществляется в соответствии с требованиями трудового законодательства Российской Федерации, а также на основании внутренних локальных нормативных актов Компании. Трудовые отношения между работником и работодателем определяются трудовым договором.

В 2009 г. в ОАО «РЖД» было принято более 82 тыс. работников (7,6% от общей численности), уволено более 141 тыс. работников (13,1% от общей численности). Несмотря на значительное снижение численности, кадрового дефицита основных рабочих профессий в Компании в целом за 2009 г. не наблюдалось. Укомплектованность по сети железных дорог и основным функциональным филиалам составила 97,9% к штатному расписанию.

Текущая кадров по сети железных дорог в сравнении с 2008 г. снизилась на 2,4% и составила 8,7%.

Динамика текучести по сети железных дорог за последние пять лет представлена диаграммой.



Вместе с тем в разрезе основных профессий текучесть возросла среди дежурных по станции с 5,4 до 6,1%, машинистов электропоездов – с 4,0 до 4,4%, машинистов тепловозов – с 5,6 до 6,8%, приемосдатчиков груза и багажа – с 8,0 до 9,5%.



Развитие персонала, подготовка, переподготовка и повышение квалификации работников

Проводимая в 2009 г. работа по реализации Стратегии развития кадрового потенциала в целом обеспечила потребности филиалов и других структурных подразделений ОАО «РЖД» в квалифицированных кадрах.

Особое внимание было уделено реализации антикризисных мер – переподготовке персонала, обучению работников вторым (смежным) профессиям, повышению их квалификации.

Еще одним важным направлением работы в 2009 г. явилось дальнейшее развитие существующей системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации персонала ОАО «РЖД», а также ее адаптация к изменяющимся внешним и внутренним условиям.

В 2009 г. советом директоров ОАО «РЖД» утверждена Концепция системы дополнительного корпоративного образования руководящего состава – Корпоративный Университет ОАО «РЖД», который приступил к работе с 1 июля 2010 года.

В 2009 г. по рабочим профессиям обучено 60 тыс. человек, в том числе 41 тыс. чел. в порядке переподготовки и вторым (смежным) профессиям, 157 тыс. рабочих повысили квалификацию, из них более 25 тыс. чел. повысили свой квалификационный разряд.

В 2009 г. создан и начал работать Координационно-методический совет по вопросам подготовки рабочих кадров, внедрены дистанционное обучение и тестовый контроль знаний учащихся технических школ и учебных центров. Продолжается работа по переработке примерных учебных планов и программ по основным рабочим профессиям с учетом современных требований. В 2009 г. было переработано более 22 примерных учебных планов и программ профессиональной подготовки рабочих локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств.

Большое внимание уделено подготовке специалистов в вузах и техникумах. На очную форму обучения филиалами и ДЗО ОАО «РЖД» были направлены в вузы железнодорожного транспорта 5 164 чел., из них зачислено 3 899 чел.; в техникумы и колледжи направлены 4 658 чел., из них зачислены 3 561 чел., что соответствует потребностям Компании в специалистах.

Всего по очной форме обучения на условиях целевой подготовки обучаются в вузах железнодорожного транспорта 17,2 тыс. чел., в техникумах и колледжах – 13,5 тыс. человек.

В 2009 г. в филиалах и других структурных подразделениях ОАО «РЖД» прошли практику 12,8 тыс. студентов вузов, в том числе на оплачиваемых рабочих местах 4,4 тыс. чел. и 9,5 тыс. студентов техникумов, в том числе на оплачиваемых рабочих местах 3,3 тыс. чел.

Студентам и аспирантам учебных заведений железнодорожного транспорта присуждены 200 именных стипендий ОАО «РЖД» в размере от 1,5 до 4,5 тыс. руб. в месяц; 500 грантов ОАО «РЖД» на разработку дипломных проектов в размере 35 тыс. руб. для студентов вузов и 25 тыс. руб. для студентов техникумов; установлены доплаты в размере от 1 до 2 тыс. руб. в месяц к государственной стипендии студентам-целевикам, обучающимся на «хорошо» и «отлично», а также относящимся к категории малообеспеченных и социально незащищенных граждан.

Начиная с 2005 г., Компания ежегодно выделяет вузам и техникумам железнодорожного транспорта средства на проведение спартакиады студентов. В 2009 г. на эти цели было направлено 30,4 млн руб.

В 2009 г. повысили квалификацию 72 тыс. руководителей и специалистов. В том числе 94 руководителя прошли зарубежную стажировку на предприятиях железнодорожного транспорта.

На 1 января 2010 г. по программам MBA в ведущих российских бизнес-школах обучаются 186 перспективных руководителей ОАО «РЖД». Успешно закончили обучение 203 человека, в том числе в 2009 г. – 111 человек; 12 работников Компании поступили на обучение по программам MBA в престижные зарубежные бизнес-школы. Организована подготовка к поступлению еще 16 человек.

С октября 2008 г. работники ОАО «РЖД» имеют возможность развить свои управленческие компетенции и лидерские качества по программе Executive MBA Стокгольмской школы экономики, стандарты которой признаны во всем мире. Программа реализуется в рамках Функциональной стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» и предназначена для подготовки топ-менеджеров, стремящихся к дальнейшему развитию, приобретению новых знаний, совершенствованию компетенций, расширению горизонтов мышления. Программа сориентирована на карьерный рост слушателя, что отвечает целевому критерию Executive MBA-образования. Занятия проводятся на базе регионального корпоративного центра обучения Октябрьской железной дороги. В 2009 г. успешно завершила обучение первая группа слушателей в количестве 33 человек и начала свое обучение по указанной программе вторая группа слушателей – работников ОАО «РЖД».

Для системной поддержки мер по повышению качества предоставляемых услуг организовано каскадное обучение системе менеджмента качества, безопасности движения. В системе менеджмента качества и лидерства на 5 каскадном уровне прошли обучение около 4300 руководителей.

На подготовку, переподготовку и повышение квалификации работников ОАО «РЖД» в 2009 г. израсходовано более 3,2 млрд руб., в том числе на подготовку специалистов в вузах и техникумах по целевым программам – более 800 млн рублей.

О работе негосударственных образовательных учреждений

ОАО «РЖД» является учредителем 311 негосударственных образовательных учреждений (2 общеобразовательных лица, 18 общеобразовательных школ, 30 школ-интернатов, 8 образовательных учреждений для детей дошкольного и младшего школьного возраста – начальных школ-детских садов и 253 детских сада). Общее число обучающихся и воспитанников в этих учреждениях – 42 837 человек, в том числе 37 995 человек (88,7 %) – дети работников ОАО «РЖД», количество педагогов составляет 7005 человек. Все негосударственные образовательные учреждения Компании укомплектованы педагогическими работниками.

Все образовательные учреждения имеют лицензии на осуществление образовательной деятельности и свидетельства о государственной аккредитации.

В 2009 г. государственная итоговая аттестация выпускников впервые прошла только в форме единого государственного экзамена (ЕГЭ). Выпуск из 11-х классов общеобразовательных учреждений ОАО «РЖД» составил 1027 человек, из них 13 выпускников, или 1,1% от общего числа, не справились с двумя обязательными экзаменами и не получили аттестатов о среднем (полном) общем образовании (число выпускников, не сдавших двух обязательных экзаменов в целом по России, составляет 2,2%). Более 80 выпускников окончили школы с золотыми и серебряными медалями «За особые успехи в учении».

В прошлом учебном году около 300 учащихся общеобразовательных учреждений ОАО «РЖД» стали победителями и призерами муниципальных, региональных и общероссийских предметных олимпиад.

В 2009 г. в негосударственных образовательных учреждениях ОАО «РЖД» совершенствовалась работа по одному из важнейших направлений деятельности – профессиональной ориентации молодежи на железнодорожные профессии, организации профильного обучения учащихся негосударственных общеобразовательных учреждений ОАО «РЖД», по допрофессиональной и профессиональной подготовке школьников.

В каждом общеобразовательном учреждении ОАО «РЖД» созданы советы по профориентационной работе, открыты музеи или уголки железнодорожного транспорта. Систематически организуются экскурсии на железнодорожные предприятия и проводятся встречи с работниками и ветеранами железнодорожного транспорта.

Большое внимание уделяется развитию детского технического творчества. Работают кружки «Юный железнодорожник», летнюю практику учащиеся таких кружков проходят на детских железных дорогах. Во многих учреждениях открыты кружки железнодорожного моделирования. Учащиеся этих кружков – неперенные участники и победители многих международных, общероссийских и сетевых конкурсов и выставок научно-технического творчества. В июне 2009 г. 6 учащихся и руководитель кружка железнодорожного моделирования негосударственной средней общеобразовательной школы № 39 ОАО «РЖД», расположенной на станции Россошь Юго-Восточной железной дороги, А.А. Ливерко приняли участие в IX Всероссийской выставке научно-тех-

6/

нического творчества молодежи «НТТМ-2009». За представленные на выставку действующую модель железной дороги и универсальную установку по восстановлению сопротивления изоляции тяговых двигателей электропоездов школе присужден диплом I степени.

Реализация планов долгосрочного развития экономики и социальной сферы Российской Федерации, обеспечивающих рост благосостояния граждан, требует инвестиций в человеческий капитал. Закономерно, что область образования объявлена в России приоритетной. Приоритетный национальный проект «Образование» остается одним из ключевых механизмов развития страны.

Национальная образовательная инициатива «Наша новая школа», разработанная Минобрнауки России по поручению руководства страны, предусматривает создание принципиально новой системы непрерывного образования. Важная роль в этой системе отводится школьному и дошкольному образованию.

В 2009 г. с учетом задач, поставленных Президентом Российской Федерации Д.А. Медведевым, в Послании Федеральному Собранию Российской Федерации 2009 г., таких документах, как Национальная образовательная инициатива «Наша новая школа», Концепция модернизации российского образования на период до 2010 г., Стратегия развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года, целевая программа «Молодежь ОАО «РЖД» (2006–2010 годы)», положительного мирового и отечественного опыта, а также наработок негосударственных образовательных учреждений Компании, проводилась работа по подготовке Концепции развития системы общего и дошкольного образования ОАО «РЖД». В этой работе приняли участие руководители и специалисты ОАО «РЖД», Министерства образования и науки Российской Федерации, представители общественных организаций. Проект Концепции был рассмотрен во всех образовательных учреждениях компании.

В настоящее время Концепция утверждена (Распоряжение ОАО «РЖД» от 13 мая 2010 г. № 1019р). Основной ее целью является воспитание компетентных, социально ответственных, конкурентоспособных и инициативных молодых людей, которые в перспективе составят кадровый резерв ОАО «РЖД». Реализовать Концепцию планируется до 2015 года.

О корпоративных соревнованиях и поощрении

Ежеквартально правление Компании подводит итоги сетевого соревнования среди коллективов железных дорог, других филиалов, структурных подразделений и работников ОАО «РЖД».

В 2009 году 683 коллектива занимали призовые места в отраслевом соревновании. Двадцать коллективов признаны победителями по итогам года. Среди них коллективы Октябрьской, Северо-Кавказской, Свердловской и Южно-Уральской железных дорог, коллективы Муромского отделения Горьковской железной дороги, Белгородского отделения Юго-Восточной железной дороги и Омского отделения Западно-Сибирской железной дороги, а также коллективы 13 структурных подразделений железных дорог и функциональных филиалов.

В 2009 г. первенство завоевывали в I квартале коллективы Северо-Кавказской, Южно-Уральской, Восточно-Сибирской, во II квартале – Октябрьской, Горьковской, Свердловской, в III квартале – Октябрьской, Свердловской и Южно-Уральской железных дорог.

По итогам соревнования за 2009 г. присвоены звания:

- «Лучший руководитель среднего звена на железнодорожном транспорте» – 103 чел.;
- «Лучший мастер на железнодорожном транспорте» – 77 чел.;
- «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте» – 242 чел.;
- «Лучший коллектив бригады (колонны, участка, смены)» – 202 коллективам, в которых трудится 3859 работников Общества.

В 2009 г. проводилась работа по мотивации труда железнодорожников, поощрению их за высокое профессиональное мастерство и многолетний добросовестный труд. Всеми видами наград отмечено 6985 работников Компании и лиц, не работающих в ОАО «РЖД». Государственных наград удостоены 115 работников, наградами Минтранса России отмечены 1123 работника; наградами ОАО «РЖД» – 5747 работников, из них 336 работников удостоены высшей награды Компании – знака «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги». За большой вклад в развитие Компании знаком «За заслуги в развитии ОАО «РЖД» I степени награждено 18 человек, II степени – 19.

КОРПОРАТИВНАЯ СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Коллективно-договорные отношения и взаимодействие с профсоюзами

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года социальная сфера определена как важная составляющая жизнедеятельности и обеспечения устойчивой работы Компании.

Инвестиции в социальную сферу – это не только выполнение обязательств перед работниками и ветеранами, но и инструмент повышения производственно-экономической эффективности ОАО «РЖД».

Регулирование социально-трудовых отношений достигается через коллективный договор, который обеспечивает стабильный морально-психологический климат в трудовых коллективах компании.

Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2008–2010 годы полностью соответствует современным требованиям превращения социальных затрат в инструмент повышения эффективности деятельности компании и будет способствовать сохранению уверенности работников в их социальной защищенности.

В течение 2009 г. Компанией выполнялись все обязательства по Коллективному договору ОАО «РЖД» на 2008–2010 гг. В 2009 г. на эти цели направлено порядка 83 млрд руб. С учетом оздоровления в домах отдыха и санаториях, медицинского обслуживания и других социальных гарантий расходы на каждого работника дороги составили более 51,5 тыс. руб., а расходы на неработающего пенсионера – 7,3 тыс. руб.

Компания в 2009 г. осуществляла взаимодействие с профсоюзами по следующим направлениям:

- предоставление информации профсоюзным органам всех уровней для осуществления ими контроля выполнения Коллективного договора;
- создание условий для осуществления деятельности Роспрофжела (оказание финансовой поддержки деятельности профсоюзных организаций);

- обеспечение участия профсоюзов в нормотворческой сфере (участие профсоюзов в переговорах при подготовке новой редакции Коллективного договора и Отраслевого соглашения работодателей по организациям железнодорожного транспорта);
- участие в реализации совместных проектов.

В соответствии с решением совета директоров ОАО «РЖД» создано Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта «Желдортранс». В феврале 2008 г. подписано Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта. Это позволило установить общие принципы регулирования социально-трудовых отношений и непосредственно связанных с ними экономических отношений во всех хозяйствующих субъектах Холдинга ОАО «РЖД».

Социальная отчетность и социальный аудит

В 2010 г. в Компании подготовлен Корпоративный социальный отчет за 2009 год в соответствии со стандартами руководства GRI версии G3 в области нефинансовой отчетности, а также принципами Глобального договора ООН и рекомендациями Российского союза промышленников и предпринимателей. Для оценки деятельности ОАО «РЖД» в области социальной ответственности проведен опрос внутренних и внешних заинтересованных сторон.

Выполненная работа имеет также внутреннюю направленность – на персонал компании, который получает объективное и более полное представление о приоритетных направлениях и результатах реализации социальной политики ОАО «РЖД».

Департаментом социального развития в 2008 г. была организована работа по проведению социального аудита в ОАО «РЖД», который представляет собой независимую комплексную оценку эффективности реализации социальной политики компании.

Аудиторами были даны рекомендации по совершенствованию социальной деятельности компании, определены меры по управлению нефинансовыми рисками (социальными, экологическими, репутационными и другими, обусловленными поведением ключевых заинтересованных сторон, представляющих деловое и социальное окружение компании) и повышению уровня социальной ответственности.



Отчет позволил определить проблемы во взаимодействии с заинтересованными сторонами, обеспечил дальнейшее формирование благоприятного общественного имиджа ОАО «РЖД», целенаправленное расходование финансовых средств, ассигнуемых на общественно значимые мероприятия.

В 2008 г. компанией принят Кодекс корпоративной социальной ответственности ОАО «РЖД» (Распоряжение ОАО «РЖД» от 20 октября 08 № 2188р).

В Кодексе изложена система связанных между собой принципов, приоритетов, требований и ограничений, которыми Компания руководствуется при применении социально ответственного подхода к осуществлению хозяйственной деятельности в отношении всех заинтересованных сторон.

Принятие Кодекса подтверждает стремление Компании к такому осуществлению хозяйственной деятельности, которое учитывает интересы и способствует сбалансированному устойчивому развитию всех заинтересованных сторон.

Именно поэтому в 2008 г. Компания присоединилась к Социальной хартии российского бизнеса – документу, сформированному по инициативе Российского союза промышленников и предпринимателей и определяющему стремление российского бизнеса к открытости и социальной ответственности.

О реализации жилищной программы ОАО «РЖД»

ОАО «Российские железные дороги» значительное внимание уделяет одному из важнейших направлений социальной политики – решению жилищных вопросов работников ОАО «РЖД».

В целях формирования системного подхода к решению жилищных вопросов в 2005 г. ОАО «РЖД» были утверждены Концепция жилищной политики компании и пакет нормативных документов, необходимых для ее реализации, на 2005–2007 годы и на период до 2010 года. Принятые документы определяют пути решения двух основных задач: оказание компанией различных форм финансовой помощи работникам, приобретающим жилые помещения в собственность, и создание специализированного жилищного фонда компании для технологических потребностей.

ОАО «РЖД» в настоящее время применяет форму оказания корпоративной поддержки в виде субсидирования части затрат на уплату начисленных процентов по ипотечным кредитам (ипотечная субсидия) при приобретении работниками жилых помещений и другие виды финансовой поддержки работников ОАО «РЖД», нуждающихся в улучшении жилищных условий по основаниям, установленным нормативными документами ОАО «РЖД».

Ипотечная субсидия работнику, находящемуся в статусе молодого специалиста ОАО «РЖД», предоставляется по договору ипотечного кредита в размере ставки рефинансирования Центрального банка без первоначального взноса.

Особое внимание уделено молодым и многодетным семьям, а также одиноким родителям, воспитывающим детей. Для последних предусмотрены безвозмездные субсидии, составляющие до 70% стоимости жилого помещения. Молодым семьям при рождении первого ребенка предусмотрена субсидия на выплату задолженности по приобретенному жилому помещению в размере стоимости 10 м³, при рождении второго ребенка – 14 м³, при рождении третьего и последующих детей – 18 м³.

В 2009 году ипотечные субсидируемые кредиты получили 2369 работников ОАО «РЖД», на выплату безвозмездных субсидий многодетным семьям и одиноким родителям было направлено 74,5 млн руб. 836 молодым работникам, в семьях которых родились дети, выплачено 232,9 млн руб. на погашение задолженности по приобретенным жилым помещениям.

Всего в 2005–2009 гг. финансовую поддержку для приобретения жилых помещений получили около 20 тыс. работников компании. Ежегодно на эти цели ОАО «РЖД» расходует 2,2–2,4 млрд руб.

ОАО «РЖД» создает жилищный фонд для обеспечения производственно-технологического процесса перевозок трудовыми ресурсами.

В 2009 г. на формирование фонда технологического жилья ОАО «РЖД» направило 4,5 млрд руб., а в 2010 г. на эти цели предусмотрено более 3,5 млрд руб.

В настоящее время около 10 тыс. работников компании, непосредственно участвующих в обеспечении технологии перевозок, проживают в технологическом жилье.

Молодежная политика ОАО «РЖД»

Проведение эффективной молодежной политики – одна из 7 функциональных задач Стратегии развития кадрового потенциала, является комплексной задачей, предполагает проведение единой корпоративной молодежной политики в Холдинге.

Стратегия предусматривает механизмы собственно корпоративной политики, целевой аудиторией которой является молодежь (обучение, социальная поддержка); работу среди потенциальных работников – студентов; в детской (детские железные дороги), школьной аудитории и самоорганизующие мероприятия в молодежной среде; создание механизмов инициирования инноваций, поддержки раскрытия творческого потенциала, вовлечения молодежи в решение корпоративных задач. Молодежь – главный инновационный ресурс Компании.

В рамках целевой программы «Молодежь ОАО «РЖД»» в 2006–2009 г. реализовано 1200 мероприятий по 6 направлениям: «Молодой профессионал», «Молодежная самоорганизация», «Нравственно-патриотическое воспитание», «Корпоративный досуг», «Здоровье и спорт», «Молодая семья и социальная поддержка». В данных мероприятиях приняли участие более 2,3 млн молодых работников, а бюджет составил более 3 млрд руб. В настоящее время стоит задача создания новой целевой Программы до 2015 года.

Создана совместно с университетскими комплексами система привлекательности для молодежи наших вузов и работы в ОАО «РЖД».

Компания поощряет научные исследования молодежи. (Общий объем научных исследований, выполняемых вузами железнодорожного транспорта по заказу всех филиалов и ДЗО НТК ОАО «РЖД» составляет около 1 млрд руб.)

В Компании в настоящее время доля молодежи составляет 23,2% от общей численности работников, 19,9% из числа молодых работников занимают руководящие должности.

В Компании введена система наставничества. Молодым специалистам планируется карьера на перспективу, создан Корпоративный университет, в котором будут обучаться более 200 перспективных молодых руководителей ежегодно.

В рамках молодежной политики Компании реализуется серия значимых проектов:

- работает Совет по делам молодежи при президенте ОАО «РЖД»; проводятся региональные и общесетевые слеты молодежи; отряд общей численностью более 150 бойцов участвует в строительстве олимпийских объектов ОАО «РЖД» в г. Сочи;
- молодежные конкурсы «Новое звено», «Корпоративный лидер», программа «4i», «Клуб «Команда 2030».

Пять проектов победителей инновационных идей поддержаны правлением Компании и реализуются на сети.

Молодой работник может получить второе высшее образование при помощи принятой в Компании практики образовательного кредита, пройти обучение по программе MBA в ведущих российских и зарубежных бизнес-школах за счет средств Компании и работника (софинансирование).

В целях реализации приоритетных направлений молодежной политики ОАО «РЖД» в области организации отдыха, оздоровления, дополнительного образования разработаны специальные корпоративные проекты: для детей – корпоративный лагерь «Дороги будущего»; для подростков – программа «Открытые двери Компании»; для студентов и молодежи – проект «Сеть 3Д: Дорога, Дом, Друзья»; для семейного отдыха и оздоровления – программа «Семейный альбом».

Все проекты объединены блоком целевых задач: профориентационная работа, формирование кадрового резерва и закрепление молодых работников, воспитание патриотизма и лояльности к компании, пропаганда здорового образа жизни и развитие корпоративной культуры.

В общей сложности в мероприятиях 2007–2009 гг. участвовали 18,6 тыс. человек, в том числе в 2009 г. – 8,2 тыс. человек.

Ежегодно на объектах, находящихся в собственности ОАО «РЖД» отдыхают около 53 тыс. детей, их них свыше 46 тыс. детей работников компании и 7 тыс. детей сторонних организаций и частных лиц (в 2009 г. работали 72 детских оздоровительных лагеря).

Кроме того, для 9 тыс. детей работников реализована программа отдыха детей на Черноморском побережье.



Рис. 6-10. Проекты Целевой программы «Молодежь Компании 2006–2010 годы»



Ежегодно в период летней оздоровительной кампании, используя все возможности оздоровительных учреждений Компании, в том числе по программе «Мать и дитя», отдыхают более 75 тыс детей работников ОАО «РЖД» (с учетом ДЗО – 79,5 тыс. детей).

Организован отдых и оздоровление работников ОАО «РЖД», членов их семей и неработающих пенсионеров в санаториях-профилакториях дорожного подчинения, базах отдыха, а также в санаториях-профилакториях центрального подчинения. За 2009 г. отдохнули и прошли курс оз-

доровления около 173,0 тыс. человек (в том числе на 109 объектах, находящихся в собственности ОАО «РЖД»).

Особое внимание при распределении и реализации санаторно-курортных путевок уделяется работникам, непосредственно связанным с обеспечением безопасности движения поездов.

На сегодняшний день в системе ОАО «РЖД» функционируют 25 детских железных дорог.

За 2009 год на детских железных дорогах прошли обучение более 13,5 тыс. юных железнодорожников, из них поступили в железнодорожные заведения 912 детей. За время летней практики 2009 г. детские железные дороги перевезли более 375 тыс. пассажиров.

В рамках инвестиционного проекта «Развитие материально-технической базы детских железных дорог» в период 2008–2009 гг. осуществлено: приобретение подвижного состава на сумму 242,37 млн руб. (13 локомотивов и 39 вагонов), кроме того, осуществлена реконструкция детских железных дорог и строительство новых – Октябрьской и Кемеровской – на сумму 987,81 млн руб.

Культура и спорт

Традиционной на железных дорогах стала поддержка мероприятий культуры и спорта.

В ОАО «РЖД» числится более 200 объектов спорта. На данных объектах функционируют 2273 группы в составе спортивных секций по наиболее популярным видам спорта, в которых занимаются 46 105 человек, из них 29 413 – железнодорожники и члены их семей, дети до 14 лет – 5821 человек.

Проведены такие общекорпоративные спортивные мероприятия как Спартакиада работников ОАО «РЖД», Спартакиада среди детей работников ОАО «РЖД», Кубок президента ОАО «РЖД» по волейболу, чемпионаты и первенства по наиболее популярным и массовым видам спорта, фестиваль «День бега», спортивный праздник «Папа, мама и я – спортивная семья».

При финансовой поддержке ОАО «РЖД» проведены детские соревнования по футболу – «Локобол», по баскетболу – «Школьная лига», соревнования по уличному баскетболу, в которых приняли участие не только дети железнодорожников, но и все желающие.

В ОАО «РЖД» числится 200 объектов культуры, на которых функционируют 1549 клубных формирований; в их работе принимают участие 60 569 человек, из которых 35 900 – железнодорожники и члены их семей, детей до 14 лет – 20 333 человека.

Третий год подряд в ОАО «РЖД» на всех 17 железных дорогах проходил Фестиваль самодеятельного искусства «РЖД зажигает звезды». В нем приняли участие более 6 тыс. участников из 976 самодеятельных коллективов железных дорог.

На сети железных дорог на постоянной основе проводятся торжественные мероприятия, посвященные Дню защитника Отечества, Международному женскому дню, Дню Победы в Великой Отечественной войне, Дню железнодорожника.

Корпоративная пенсионная система

Важнейшим направлением деятельности Общества является забота о ветеранах. В Компании корпоративное пенсионное обеспечение является одной из основных составляющих социального пакета работника. Присоединяясь к договору негосударственного пенсионного обеспечения, став участником-вкладчиком, сотрудник вместе с Обществом на паритетном принципе формирует дополнительную (помимо государственной) пенсию. Реализацию корпоративной пенсионной программы ОАО «РЖД» осуществляет Негосударственный пенсионный фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

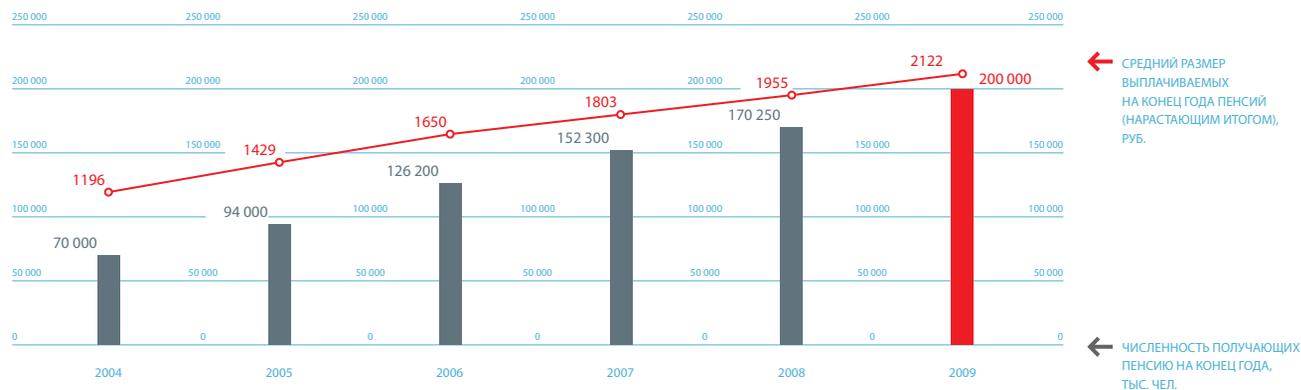
Сегодня все работники Компании имеют возможность участия в корпоративной системе негосударственного пенсионного обеспечения. В 2009 г. число участников вкладчиков увеличилось за отчетный год более чем на 87 тыс. человек и составило 585 тыс. человек в целом по ОАО «РЖД» (или более 56% от численности работников ОАО «РЖД»).

Почти 200 тыс. железнодорожников получают через пенсионный фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» корпоративную пенсию, средний размер которой составил 2,2 тыс. руб. В том числе в отчетном году корпоративная пенсия назначена более 30 тыс. человек, и ее средний размер составил 3,5 тыс. руб.

В 2009 г. в третий раз проведен конкурс «Семейные ценности. Благополучие». По итогам конкурса помимо 100 призовых мест, присуждаемых ранее, присвоены звания «Лучший проводник корпоративной пенсионной системы», «Гран-При» конкурса, специальные награды: за наибольшее число новых привлеченных участников-вкладчиков из числа молодежи до 30 лет и за максимальные количественные показатели по привлечению и удержанию в корпоративной пенсионной системе участников-вкладчиков.

6/

Основные показатели негосударственного пенсионного обеспечения в ОАО «РЖД»



В 2009 г. более 2,6 млрд руб. направлено через Благотворительный фонд «ПОЧЕТ» на социальную поддержку неработающих пенсионеров, которые вышли на пенсию с предприятий железнодорожного транспорта и не имеют права на корпоративную негосударственную пенсию.

В благоустроенных квартирах технологического жилищного фонда ОАО «РЖД» проживает 81 участник ВОВ, которым это жилье предоставлено в целях переселения из ветхого, неблагоустроенного жилищного фонда на линейных станциях.

Кроме того, к 1 мая в 2010 г. еще 14 участникам Великой Отечественной войны были предоставлены благоустроенные квартиры в жилищном фонде Компании. Все ветераны железнодорожного транспорта – участники Великой Отечественной войны, имеющие основания для улучшения жилищных условий, будут жить в благоустроенном жилье. Необходимо отметить, что еще 700 участникам ВОВ к празднику «День победы» 9 Мая были улучшены условия жизни путем выполнения ремонтных работ в занимаемых ими жилых помещениях.

ОПЛАТА ТРУДА И МОТИВАЦИЯ ПЕРСОНАЛА

Осуществление деятельности Компании в вопросах оплаты труда и мотивации персонала, поддержание соответствующего уровня заработной платы работников в течение 2009 г. осуществлялось в условиях значительного снижения объемов перевозок и принятия жестких мер по экономии всех видов затрат, в том числе по фонду оплаты труда.

Принимая во внимание социальную ответственность, а также необходимость сохранения квалифицированного персонала при наступлении посткризисного периода, было принято решение о высвобождении не 180 тыс. человек, как этого требовал расчет на плановый объем перевозок, а только 53,7 тыс. человек, в основном за счет ограничения приема новых работников, естественного оттока и выхода на пенсию лиц, достигших пенсионного возраста. Наряду с этим применялись режимы неполного рабочего времени и предоставлялись отпуска без сохранения заработной платы.

Начиная с сентября 2009 г., дифференцированно, с учетом роста объемов перевозок и доходности в филиалах был начат переход структурных подразделений на работу в условиях полного рабочего времени. В IV квартале на эти цели филиалам было выделено 3,6 млрд руб.

Несмотря на сложные финансово-экономические условия, связанные со значительным снижением объемов работы, ОАО «РЖД» как социально ориентированная компания выполняет все принятые обязательства в сфере оплаты труда.

В соответствии с Коллективным договором ОАО «РЖД» заработная плата работников компании в 2009 г. проиндексирована на 10,1%.

В компании выплачивается вознаграждение за обеспечение безопасности движения поездов тем работникам, которые непосредственно обеспечивают перевозки грузов и пассажиров и их безопасность. В 2009 г. по итогам работы за 2008 г. были поощрены более 112 тыс. работников ведущих должностей и профессий, достигших наилучших результатов труда. Сумма выплат на одного работника составила в среднем 16 тыс. руб. В течение 2009 г. производились выплаты вознаграждения за преданность компании, сумма выплат составила 6,7 млрд руб.

Среднемесячная заработная плата работников компании, занятых на перевозках, за 2009 г. составила 25079 руб. с ростом к аналогичному периоду прошлого года на 12,8%. В реальном исчислении с учетом инфляции заработная плата возросла на 1,0%, при этом по Российской Федерации реальная заработная плата снижена на 2,8%. Соотношение между заработной платой железнодорожников и в целом по экономике обеспечено на уровне 2007 г. – 1,3 раза.

Отставание уровня заработной платы железнодорожников от заработной платы в промышленности в течение 2009 г. отмечалось только в трех регионах: Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах, Сахалинской области, в декабре 2008 г. таких регионов было 12.

По уровню заработной платы в сравнении с хозяйствующими субъектами промышленного производства ОАО «РЖД» в 2009 г. находилось на 6-м месте (2008 г. – 7-е) после добычи нефти и газа, производства кокса, производства и распределения электроэнергии, добычи металлических руд.

ЗДРАВООХРАНЕНИЕ

Медицинское обеспечение безопасности перевозочного процесса. Важнейшее значение придается медицинскому обеспечению безопасности движения поездов. В 2009 г. проведено около 1,3 млн обязательных медицинских осмотров. Уровень профессиональной непригодности составил: у работников, обеспечивающих движение поездов, – 1,1, в том числе у работников локомотивных бригад – 1,1.

В структуре причин профнепригодности работников категории «Обеспечивающие движение поездов», как и в прежние годы, преобладают внутренние болезни. Большинство причин отстранения приходится на болезни системы кровообращения – 76% от всех внутренних болезней. На сети функционируют 1550 кабинетов предрейсовых медицинских осмотров. За год проведено более 23 млн предрейсовых (предсменных) медицинских осмотров. Отстранено от рейса более 23 тыс. человек (0,11%). Наиболее частые причины отстранения: острые респираторно-вирусные инфекции – 39%, повышение АД – 30%.

Создана система психофизиологического обеспечения безопасности движения поездов, сформирована единая система восстановительной медицины и реабилитации.

В региональных дирекциях медицинского обеспечения на железных дорогах функционируют 15 отделов (секторов), которые руководят работой психофизиологов на местах, в локомотивных депо. В 2009 г. проведено обследований работников ЛБ:

- по первичному психофизиологическому отбору – 30,5 тыс.;
- по периодическому ПФО – 45 тыс., – по расширенному ПФО – 51 тыс.;
- по динамическому контролю функционального состояния – 140 тыс.

Восстановительные и коррекционные мероприятия прошли более 84 тыс. работников локомотивных бригад, проведено около 290 тыс. процедур.

В целях проведения врачебно-экспертных комиссий, оказания консультативно-диагностической, первичной и специализированной медицинской помощи работникам железнодорожного транспорта и территориальному населению, проживающим в отдаленных регионах страны, в 2009 г. функционировали 4 передвижных консультативно-диагностических центра (ПКДЦ),



маршруты которых проходили по 18 субъектам Российской Федерации. В декабре 2009 г. введен в эксплуатацию пятый ПКДЦ – «Академик Федор Углов» на Восточно-Сибирской железной дороге.

Организация оказания медицинской помощи, санаторно-курортного обеспечения работников ОАО «РЖД», членов их семей и неработающих пенсионеров. Для оказания медицинской помощи работникам ОАО «РЖД», членам их семей, пенсионерам в компании функционируют 256 негосударственных учреждений здравоохранения (НУЗ) ОАО «РЖД», из них 131 учреждение – больничные, 125 – амбулаторно-поликлинические.

На конец 2009 г. численность прикрепленного к НУЗ ОАО «РЖД» населения составляла 3,3 млн человек. В структуре прикрепленного населения к НУЗ ОАО «РЖД» работники компании составляют около 35,7%, пенсионеры железнодорожного транспорта – 20,7%, члены семей работников ОАО «РЖД» – 15,5%.

Уровень первичной заболеваемости составил 474 случая на 1000 чел. прикрепленного контингента (2008 г. – 478 случаев на 1000 человек).

Заболеваемость с временной утратой трудоспособности (ВУТ) работников ОАО «РЖД» в 2009 г. составила количество: в случаях – 62,4, в днях – 866,3; сохраняется тенденция к ее снижению.

Число впервые установленных профессиональных заболеваний у всех работников ОАО «РЖД» в 2009 г. – 137 (1,13 на 10 000). В настоящее время большое значение придается активизации работы инженерно-врачебных бригад, основными задачами которых являются улучшение условий труда, отдыха, охрана здоровья работников компании.

Большое внимание придается совершенствованию оказания специализированной, в том числе высокотехнологичной, медицинской помощи (ВТМП): в 2009 г. ВТМП оказана более 27,5 тыс. пациентов. Создаются новые дорожные (междорожные) центры: неврологические, микрохирургии глаза, травматологии и ортопедии, урологии и др.

В эпидемический сезон 2009–2010 гг. против гриппа и острых респираторных вирусных инфекций привиты 355,2 тыс. работников ОАО «РЖД», обеспечивающих безопасность движения поездов (охват прививками – более 96% от плана). Против высокопатогенного гриппа А(Н1N1)/2009 привиты 38 тыс. работников ОАО «РЖД», вакцинация продолжается по мере получения НУЗ ОАО «РЖД» вакцины, поставляемой в субъекты Российской Федерации в рамках государственного заказа.

В целях предупреждения риска заражения в процессе производственной деятельности на энзоотичных территориях проведена вакцинация и ревакцинация против вирусного клещевого энцефалита 64 тыс. работникам 42 профессий и должностей (охват прививками – 98% от плана).

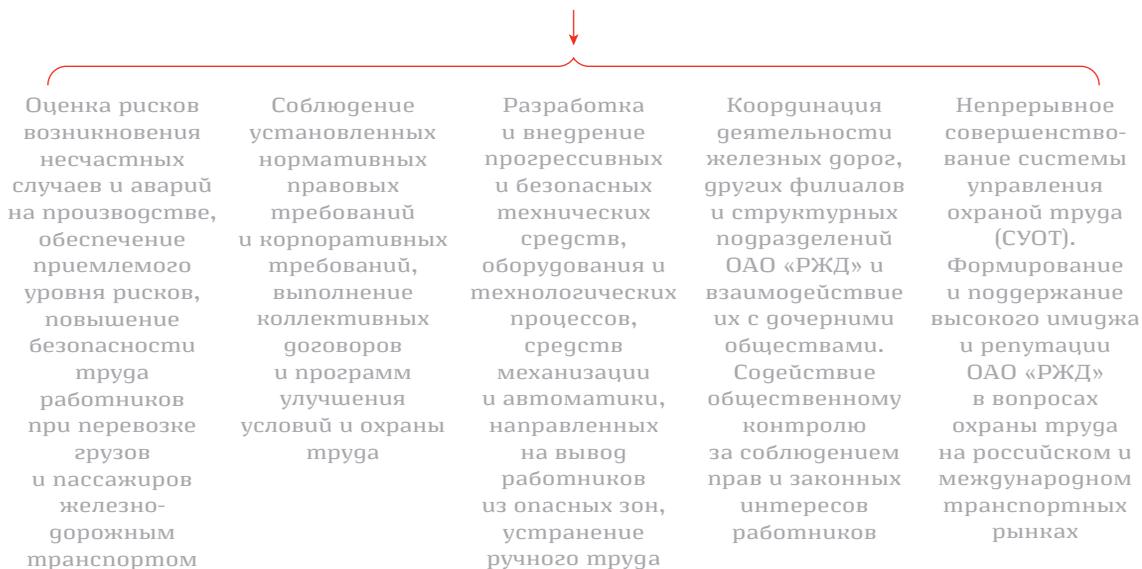
Проведена диспансеризация около 1 млн работников ОАО «РЖД» (95,7% от числа подлежащих диспансеризации), выявлено более 113 тыс. заболеваний. По итогам диспансеризации госпитализированы в больничные учреждения ОАО «РЖД» – 38 552 работника, в том числе для оказания высокотехнологичных видов медицинской помощи – 1351 человек (3,5%). Из числа прошедших диспансеризацию впервые взяты под диспансерное наблюдение более 60 тыс. работников.

Комплекс санаторно-курортных и оздоровительных учреждений ОАО «РЖД» включает 14 НУЗ центрального подчинения общей коечной мощностью 2796 мест. Всего в течение 2009 г. получили санаторно – курортное лечение и оздоровление 99 168 человек (2008 г. – 102 040). Из числа получивших санаторно-курортное лечение работники железнодорожного транспорта составили 69 563 человека (70,1%), в 2008 г. – 69,6%, члены их семей – 8 187 человек (8,3%), в 2008 г. – 8,9%, неработающие пенсионеры железнодорожного транспорта – 21 418 человек (21,6%), в 2008 г. – 21,5%.

В соответствии с Концепцией реформирования комплекса санаторно-курортных и оздоровительных учреждений и подразделений ОАО «РЖД», одобренной советом директоров ОАО «РЖД» 27 ноября 2008 г. (протокол № 20), 21 декабря 2009 г. советом директоров ОАО «РЖД» (протокол № 25), было принято решение о создании на базе имущества действующих 18 санаторно-курортных объектов ОАО «РЖД» дочернего общества ОАО «РЖД» в сфере санаторно-курортного обслуживания – ОАО «РЖД – Здоровье».

Рис. 6-12.

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ТРУДА ОАО «РЖД»



ОХРАНА ТРУДА И БЕЗОПАСНОСТЬ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ

ОАО «Российские железные дороги» считает первоочередной задачей сохранение жизни и здоровья работников.

Цели в области охраны труда:

- предотвращение несчастных случаев;
- улучшение условий труда.

Компания системно подходит к аспектам безопасности на производстве, привлекая к выполнению задачи все имеющиеся ресурсы, сохраняет богатые традиции в работе по охране труда, проводимой на железнодорожном транспорте. Система охраны труда в отрасли складывалась десятилетиями.

Оценка рисков

В рамках реализации политики в области охраны труда в ОАО «РЖД» проводится постоянная работа по выявлению опасностей и оценке рисков.

Оценка профессиональных рисков осуществляется для раннего выявления наиболее опасных производственных объектов, технологических процессов и профессий работников в целях разработки мероприятий по предупреждению возможных опасностей и снижению риска и планирования работ по улучшению условий труда работников в соответствии с Методикой анализа и оценки профессиональных рисков в ОАО «РЖД».

Оценка рисков в области охраны труда в первую очередь нацелена на минимизацию случаев травматизма сотрудников Компании.



Производственный травматизм

Одной из важнейших задач ОАО «РЖД» при всех видах деятельности является обеспечение безопасных условий труда, сохранение здоровья и жизни работников Компании.

Проводимая в ОАО «РЖД» профилактическая работа позволила сохранить в 2009 г. тенденцию снижения производственного травматизма. Количество работников, получивших производственные травмы, по сравнению с 2008 г. уменьшилось на 4%, в том числе со смертельным исходом – на 3%. Динамика производственного травматизма в ОАО «РЖД» представлена на рис. 6-13.

В 2009 г. в ОАО «РЖД» травмировано 620 работников (в 2008 г. – 649 человек), из них 78 человек погибли (в 2008 г. – 80).

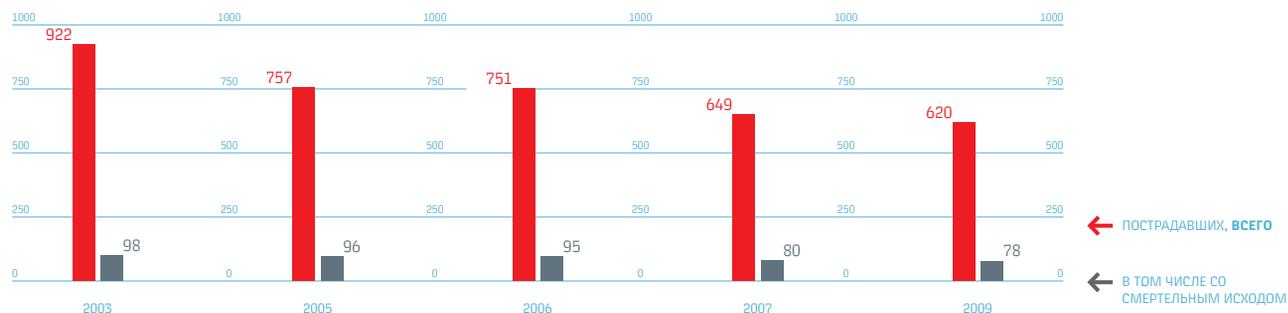
Основная доля травмированных приходится на хозяйства пути и сооружений, локомотивного, электрификации и электроснабжения, вагонного и управления перевозками.

Травмирование работников ОАО «РЖД» в 2009 г. допущено в результате следующих видов происшествий:

- наезда подвижного состава – 43 пострадавших;
- поражения электрическим током – 33 пострадавших;
- падения с высоты и с движущегося подвижного состава – 84 пострадавших;
- дорожно-транспортных происшествий – 52 пострадавших;
- воздействия движущихся, разлетающихся предметов и деталей – 86 пострадавших;
- воздействия экстремальных температур – 8 пострадавших.

Необходимо отметить, что только четыре вида травм: наезд подвижного состава, поражение электрическим током, падение с высоты и движущего подвижного состава, ДТП – составили около 70% от всех травм со смертельным исходом.

Рис. 6-13. Динамика травматизма



Основные причины травматизма, указанные на рис. 6-14, свидетельствуют о недостатках в организации безопасных условий труда и контроля со стороны руководителей филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» за соблюдением требований технологии производства работ, трудовой дисциплины.

Вопросам охраны труда, и в первую очередь профилактике производственного травматизма, в Компании уделяется особое внимание.

**Удельный вес пострадавших со смертельным исходом от несчастных случаев
в ОАО «РЖД» по видам происшествий в 2009 г.**

Наезд, удар, зажатие подвижным составом (21 чел.)	28%
Наезд, удар, придавливание внутрицеховыми транспортными средствами (1 чел.)	1%
Воздействие экстремальных температур (1 чел.)	1%
Авария, крушение на ж.д. транспорте (1 чел.)	1%
Удар, придавливание, захват инструментами, приспособлениями (1 чел.)	1%
Повреждения при стихийных бедствиях (1 чел.)	1%
Падение, обрушение материалов, груза, сооружений (2 чел.)	3%
Удар, зажатие о расположенное рядом сооружение (2 чел.)	3%
Взрыв котла, сосуда, работающего под давлением (3 чел.)	4%
Воздействие перемещающихся грузов, движущихся, разлетающихся деталей, изделий, материалов (4 чел.)	5%
Убийство, избиение (4 чел.)	5%
Пожар (5 чел.)	6%
Падение с высоты и с движущегося подвижного состава (7 чел.)	9%
ДТП (10 чел.)	13%
Поражение электротоком (15 чел.)	19%

Разработаны и внедрены нормативные документы, определяющие систему управления охраной труда в ОАО «РЖД», перечень основных работ по охране труда, выполняемых руководителями всех уровней управления. Определен и осуществляется порядок выезда руководителей Компании и рассмотрения результатов расследования случаев травмирования работников на производстве со смертельным исходом.

Управлением охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля по материалам расследования проводился анализ обстоятельств и причин случаев травматизма со смертельным исходом, с последующим доведением основных недостатков и нарушений до руководителей железных дорог и других филиалов ОАО «РЖД».

Положение с травматизмом, задачи в организации профилактической работы по охране труда в течение 2009 г. рассматривались на секторных совещаниях: ежеквартально – старшим вице-президентом ОАО «РЖД», ежемесячно – Управлением охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля.

В целях формирования новых подходов в системе управления охраной труда и промышленной безопасностью разработан и введен в действие с 1 февраля 2010 г. стандарт СТО РЖД 1.15.005-2009 «Система внутреннего аудита управления охраной труда и промышленной безопасностью в ОАО «РЖД» (утвержден Распоряжением ОАО «РЖД» от 9 декабря 2009 г. № 2495р). Основная цель внутренних аудитов – выявление элементов системы охраны труда и промышленной безопасности, требующих улучшения. Эта работа будет продолжена в 2010 г.

**Планирование мероприятий
по охране труда**

Планирование мероприятий по улучшению условий и охраны труда предусматривает перспективное, текущее и оперативное планирование этих мероприятий с учетом выявленных факторов, оказывающих значительное воздействие на условия и охрану труда работников.

Перспективное планирование осуществляется через долгосрочную разработку программ, планов мероприятий по улучшению условий и охраны труда на основе анализа состояния условий и охраны труда.

Ежегодно в ОАО «РЖД» на основе предложений департаментов, управлений, железных дорог и дирекций разрабатывается Программа по улучшению условий и охраны труда.



Для внедрения наиболее эффективных технических средств, обеспечивающих безопасность труда, в Программе предусматриваются централизованные инвестиции. Мероприятия, включающиеся в Программу, направлены на:

1. предупреждение несчастных случаев;
2. улучшение условий труда и предупреждение заболеваний на производстве;
3. улучшение санитарно-бытовых условий работающих;
4. обучение и пропаганду вопросов охраны труда.

По инвестиционной программе для локомотивных, вагонных и пассажирских депо поставлялись аппараты для очистки воздуха от вредных веществ, тепловые завесы, что позволило улучшить условия труда работникам указанных хозяйств и снизить количество случаев заболеваний.

Для хозяйства электрификации и электроснабжения планировалась поставка комплектов технических средств «Безопасность труда», применение которых снизило вероятность поражения работников электрическим током при работе на устройствах контактной сети и электроснабжения.

Приобретение газоанализаторов для котельных и канализационных колодцев с аварийно-спасательным снаряжением обеспечило снижение риска отравления работников хозяйств гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения; связи и вычислительной техники при работах в подземных коммуникациях, колодцах и котельных.

Поставленные для хозяйств: вагонного, управления перевозками и автоматики и телемеханики модульные пункты обогрева позволили улучшить условия труда осмотрщиков-ремонтников, составителей поездов, их помощников, регулировщиков скорости движения вагонов, электромехаников и электромонтеров СЦБ.

Поставка переносных радиостанций для сигнальщиков позволила снизить риск травмирования работников хозяйства пути и сооружений от наезда подвижного состава.

В 2009 г. на реализацию Программы израсходовано 2,5 млрд руб., в том числе 236,6 млн руб. за счет централизованных инвестиций и 2,3 млрд руб. – за счет бюджетных средств железных дорог.

Финансирование мероприятий по охране труда

Коллективным договором на мероприятия по улучшению условий и охраны труда предусмотрено выделение финансовых средств в объеме не менее 0,7% от сумм эксплуатационных расходов без учета затрат на средства индивидуальной защиты и медосмотры. При этом не менее 50% данных средств должно направляться на высвобождение работников из опасных зон производства и внедрение технических средств, направленных на предупреждение травматизма.

В 2009 г. в ОАО «РЖД» на мероприятия по улучшению условий и охраны труда по всем источникам финансирования израсходовано 7,8 млрд руб., в том числе 5,3 млрд руб. без учета затрат на спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты, или 0,8% от сумм эксплуатационных расходов.

Объем финансирования мероприятий по улучшению условий и охраны труда на железных дорогах составил 6,2 млрд руб., в том числе 4,1 млрд руб. без учета затрат на СИЗ, или 0,8% от сумм эксплуатационных расходов.

Расходы на мероприятия по улучшению условий и охраны труда в пересчете на одного работника в среднем по ОАО «РЖД» составили 7,6 тыс. руб., по железным дорогам – 7,9 тыс. руб.

Одним из дополнительных источников финансирования мероприятий по охране труда являются возвратные средства Фонда социального страхования России.

На финансирование предупредительных мер в 2009 г. структурным подразделениям ОАО «РЖД» было разрешено для использования около 219 млн руб. Основная часть средств была израсходована на приобретение специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты, а также смывающих и обезвреживающих средств.

В 2009 г. по инвестиционному проекту «Обеспечение условий охраны труда» были предусмотрены инвестиции в размере 236,6 млн руб. и запланирована поставка оборудования структурным подразделениям филиалов в количестве 2702 единиц. Задание проекта выполнено в полном объеме.

По проекту для подразделений железных дорог и дирекций было поставлено: 1546 переносных радиостанций для работников хозяйства пути и сооружений; 172 модульных пункта обогрева для работников хозяйств: вагонного, управления перевозками и автоматики и телемеханики; 106 комплектов тепловых завес; 53 аппарата для

очистки воздуха от вредных веществ; 176 газосигнализаторов для канализационных колодцев и котельных; 32 стиральные машины; 416 комплектов технических средств «Безопасность труда», предназначенных для защиты работников от поражения электрическим током; 10 устройств защиты персонала от поражения наведенным напряжением при работе на контактной сети; 56 обучающих экзаменационных комплексов по охране труда; 135 тренажерных комплексов для обучения навыкам по оказанию первой помощи пострадавшим.

На выполнение дорожных программ по улучшению условий и охраны труда в 2009 г. израсходовано 2,3 млрд руб. при плане 2,1 млрд руб., или 112%.

За счет бюджетов железных дорог были направлены финансовые средства на реализацию мероприятий:

- по предупреждению наездов подвижного состава на работающих – в размере 166,6 млн руб.;
- по предупреждению электротравматизма – 145,8 млн руб.;
- по предупреждению других случаев производственного травматизма – 544,1 млн руб.;
- по снижению воздействия вредных химических факторов и аэрозолей преимущественно фиброгенного действия (пыли) – 41,3 млн руб.;
- по созданию микроклиматических условий, соответствующих требованиям норм – 74,2 млн руб.;
- по приведению уровней шума и вибрации в соответствие с требованиями – 25,3 млн руб.;
- по приведению уровней освещенности в соответствие с требованиями норм – 117,9 млн руб.;
- по снижению тяжести и напряженности трудового процесса – 41,2 млн руб.;
- по улучшению санитарно-бытовых условий работающих – 611,1 млн руб.;
- по обучению и пропаганде вопросов охраны труда – 179,1 млн руб.

Аттестация рабочих мест

Аттестация рабочих мест на железнодорожном транспорте осуществляется с 1998 г., в настоящее время проходит третий аттестационный цикл.

В целях установления единого порядка проведения аттестации Распоряжением ОАО «РЖД» от 21 сентября 2009 г. № 1968р утверждён регламент проведения аттестации рабочих мест по условиям труда в ОАО «РЖД». Все работы по аттестации рабочих мест, проводимые аттестующими организациями, оформляются в автоматизированной системе «Труд-Эксперт». Для создания электронной базы данных состояния условий труда в ОАО «РЖД» разработана программа по передаче результатов аттестации рабочих мест из АС «Труд-Эксперт» в Единую корпоративную автоматизированную систему управления трудовыми ресурсами (ЕК АСУТР).

Аттестация рабочих мест в компании начиная с 2009 г., проводится централизованно.

Централизация аттестации рабочих мест позволяет решить ряд задач.

1. Обеспечение единого методического подхода при проведении аттестации рабочих мест.
2. Возможность управления процессом аттестации рабочих мест в ОАО «РЖД» на всех этапах ее проведения: планирование, своевременность и качество выполнения всех этапов, формирование планов по улучшению и оздоровлению условий труда, контроль работы аттестационных комиссий структурных подразделений ОАО «РЖД».
3. Формирование единой ценовой политики проведения аттестации рабочих мест.
4. Проведение автоматизированного контроля качества аттестации и формирование единой электронной базы состояния условий труда в ОАО «РЖД».

Ежегодно в ОАО «РЖД» аттестацией охватываются от 80 до 120 тыс. рабочих мест. По состоянию на 1 января 2010 г. в ОАО «РЖД» насчитывается 486,5 тыс. рабочих мест, на которых работает более 1 млн человек.

Аттестация рабочих мест по условиям труда в ОАО «РЖД» в 2009 г. проведена на 83 703 рабочих местах по централизованному договору. Общее количество рабочих мест, на которых проводилась аттестация, – 117 023 рабочих места, в том числе за счет возвратных средств Фонда социального страхования России.

6/

Наиболее распространенными вредными производственными факторами в Компании остаются напряженность труда – 75,8 тыс. рабочих мест, шум – 69,1 тыс., тяжесть труда – 68 тыс., микроклимат – 50,8 тыс., вибрация – 36,8 тыс., освещение – 31 тыс. Наибольшее количество рабочих мест в 2009 г. были приведены в соответствие с требованиями норм по факторам: освещение (7,2 тыс.) и микроклимат (1,9 тыс.).

В целом по ОАО «РЖД» план приведения рабочих мест в соответствие с требованиями норм был откорректирован в сторону увеличения с 9,5 тыс. рабочих мест до 12,6 тыс.

В 2009 г. улучшены условия труда на 42,3 тыс. рабочих мест.

Средства индивидуальной защиты

Одним из эффективных способов снижения влияния опасных или вредных производственных факторов на рабочих местах является применение средств индивидуальной защиты (СИЗ).

Работники ОАО «РЖД» обеспечены специальной одеждой и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с нормативами и планами.

Для профилактики заболеваний работников энцефалитом в 2009 г. были проведены производственные испытания противоэнцефалитных комплектов, разработанных ЗАО «ФПГ Энергоконтракт».

В конструкции костюмов применены специальные ловушки – механические и химические (пропитанные акарицидным средством). Данное вещество абсолютно безопасно для человека и смертельно опасно для клеща. Доза акарицидного вещества рассчитана так, что после 50 стирок костюм сохраняет защитные свойства. По результатам испытаний получены положительные отзывы.

Для дополнительной защиты работающих в условиях воздействия охлаждающего микроклимата на открытой территории и в холодных цехах на Свердловской железной дороге организованы производственные испытания термобелья производства фирмы I Tran (Словакия), получено предварительное положительное заключение по защите работников от пониженной температуры.

В соответствии с Положением о порядке обеспечения работников железных дорог – филиалов ОАО «РЖД» и функциональных филиалов ОАО «РЖД» средствами индивидуальной защиты, контроля за их качеством, содержания, эксплуатации и ухода (Положение ОАО «РЖД» от 19 сентября 2006 г. № ВП-8343) на всех уровнях, в том числе с участием профсоюзов, ведется контроль за поступлением качественной спецодежды, спецобуви и других СИЗ.

Обеспечение осведомленности и компетентности работников в области охраны труда

Обучение, профессиональная подготовка, информационно-разъяснительная работа в области охраны труда является одним из направлений превентивных мероприятий по снижению производственного травматизма и профзаболеваемости.

Обучение руководителей, специалистов и всех работников ОАО «РЖД» вопросам охраны труда и безопасности производства носит многоуровневый и непрерывный характер.

Повышение квалификации, переподготовка, обучение по охране труда и проверка знаний по требованиям охраны труда работников ОАО «РЖД» организовано в вузах железнодорожного транспорта и их филиалах, техникумах, учебных центрах, дорожно-технических школах. Обучение проходит в более 80 обучающих организациях.

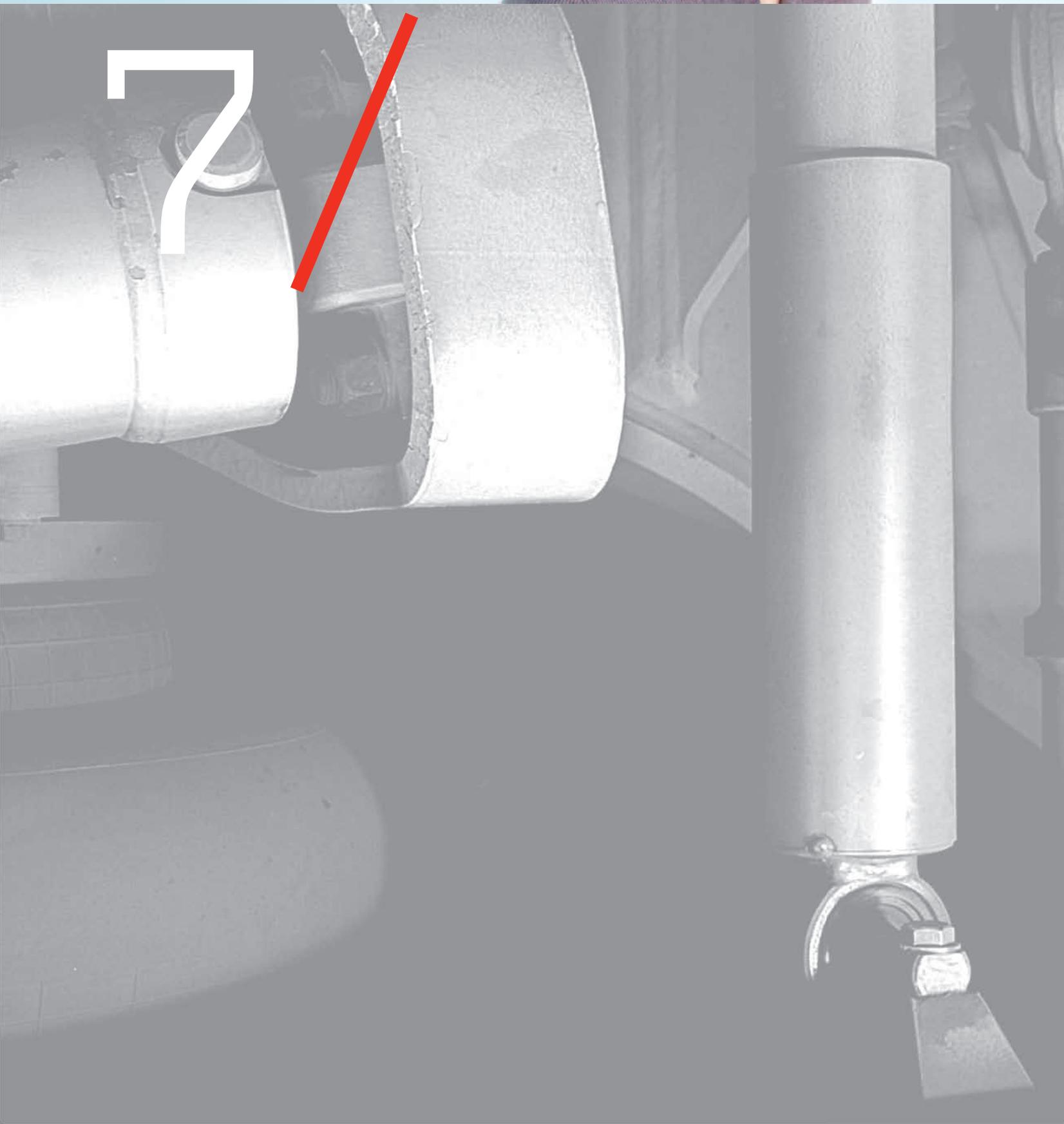
В 2009 г. обучение по охране труда прошли 16 тыс. человек из числа руководителей и специалистов железных дорог и других филиалов ОАО «РЖД».

В ОАО «РЖД» функционируют 18 вагонов охраны труда, которые задействованы в единой системе организации обучения работников структурных подразделений железных дорог. Вагон охраны труда представляет собой мобильный обучающий комплекс, одной из основных функций которого является оказание методической и организационной помощи в проведении обучения и проверки знаний по охране труда работников с использованием аудио-, видео- и компьютерной техники, а также проведение профилактической работы по охране труда непосредственно на линейных предприятиях.

В 2009 г. на оборудование и дооснащение кабинетов и уголков по охране труда израсходовано около 50 млн руб.

Накануне проведения Всемирного дня охраны труда на всех дорогах организовывались смотры-конкурсы, выставки, «круглые столы», радио- и телевизионные интервью, выпускались плакаты и другие средства наглядной агитации, призывающие оберегать здоровье и жизнь людей на рабочих местах, пропагандировать здоровый образ жизни. На ряде дорог в целях стимулирования повышения профессионального мастерства специалистов по охране труда было организовано поощрение лучших работников.

В целях пропаганды безопасных условий труда в Компании на страницах газеты «Гудок» и дорожных СМИ на постоянной основе публикуются статьи по новым технологиям, обмену опытом в области совершенствования системы управления охраной труда, профилактики производственного травматизма.



В области соблюдения прав человека Компания руководствуется российским законодательством, следует принципам Декларации прав человека, Декларации Международной организации труда «Об основополагающих принципах и правах в сфере труда» и другим международным требованиям в этой области. Компания является участником Глобального договора ООН, принципы которого предъявляют к деловым кругам требования в области прав человека. Глобальный договор требует от своих участников поддержки и уважения подхода, предусматривающего защиту международных прав человека. Деловые круги, в соответствии с принципами Глобального договора, не должны быть причастными к нарушениям прав человека.

Согласно Кодексу деловой этики ОАО «РЖД» уважительное и бережное отношение к человеку является одной из корпоративных ценностей Компании. Добропорядочность и честность при выполнении служебной деятельности, соблюдение общепринятых и установленных внутренними документами Компании норм деловой этики являются обязанностями всех должностных лиц и других работников Компании.

Принципы, нормы и правила, установленные Кодексом, получили развитие и детализацию в других внутренних документах Компании.

Трудовые отношения в Компании регламентированы требованиями Трудового кодекса Российской Федерации. Статья 253 определяет работы, на которых ограничивается применение труда женщин, статья 265 – работы, на которых запрещается применение труда лиц в возрасте до 18 лет, статья 4 запрещает принудительный труд, а раздел XIII рассматривает вопросы защиты трудовых прав и свобод, определяет порядок разрешения трудовых споров и ответственность за нарушение трудового законодательства и иных актов, содержащих нормы трудового права.

В целях эффективного обеспечения соблюдения прав сотрудников в Компании проводится систематическая работа с обращениями по различным вопросам, а также с обращениями правоохранительных и судебных органов, профсоюзных организаций, Федеральной службы по труду и занятости.

Реализуя программы социальной поддержки и развития персонала, Компания способствует обеспечению ряда социально-экономических прав своих сотрудников, таких как право на социальное обеспечение, образование, охрану семьи, право на жилище, свободу творчества, участие в культурной жизни.

Все нормативные документы, действующие в ОАО «РЖД», и программы в области социально-трудовых отношений (Коллективный договор,

Функциональная стратегия развития кадрового потенциала ОАО «РЖД», Правила внутреннего трудового распорядка аппарата управления ОАО «РЖД», Квалификационные характеристики и разряды оплаты труда должностей руководителей, специалистов и служащих ОАО «РЖД», Положение о корпоративной системе оплаты труда работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», Положение о молодом специалисте, Положение о наставничестве, программы «Молодежь Компании 2006–2010 годы», «Жилье для молодежи», проекты «Здоровый образ жизни», «Молодая семья», «Здоровье молодежи компании», «Профессионализм молодежи компании») разработаны в строгом соответствии с Конституцией Российской Федерации, законодательством Российской Федерации, в том числе с Трудовым кодексом Российской Федерации, и не содержат положений, устанавливающих неравенство возможностей по полу, возрасту либо другим характеристикам и не предусмотренных действующим законодательством (имеются ограничения в использовании труда женщин, труда работников, не достигших 18-летнего возраста, на тяжелых и опасных работах).

В соответствии с Приказом ОАО «РЖД» от 5 декабря 2006 г. № 268 «Об усилении контроля за соблюдением трудового законодательства в филиалах ОАО «РЖД»» проекты документов в сфере социально-трудовых отношений (локальные нормативные акты, такие как коллективный договор, правила внутреннего трудового распорядка, положения об оплате труда, премировании, а также трудовые договоры, приказы о наложении взысканий, увольнении, ответы на обращения в сфере социально-трудовых отношений) подлежат обязательному предварительному согласованию с юридическими подразделениями филиалов.

Обязанности Компании в области соблюдения прав населения, испытывающего влияние деятельности Компании, связаны главным образом с соблюдением Компанией природоохранного законодательства и касаются права граждан на благоприятную окружающую среду. На обеспечение соблюдения этого права направлена природоохранная деятельность Компании.

Перспективными направлениями деятельности в области обеспечения прав человека являются организация обучения персонала по вопросам прав человека, внедрение оценки заключаемых инвестиционных соглашений и договоров с подрядчиками и поставщиками с точки зрения соблюдения прав человека, а также усиление контроля соблюдения трудового законодательства должностными лицами Компании при осуществлении своей деятельности.



88



ПОЛИТИКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ОАО «РЖД» С ОБЩЕСТВОМ

Важной составляющей политики ОАО «РЖД» выступает взаимодействие с обществом, в том числе населением, федеральными и региональными органами власти, органами местного самоуправления, общественными и профессиональными объединениями и движениями, некоммерческими организациями.

Главной целью политики ОАО «РЖД» в отношении с обществом является формирование позитивного отношения к Компании как социально ответственному субъекту производственной и хозяйственной деятельности. Компания активно участвует в решении проблем экономического и социального развития регионов, особенно тех, где подразделения ОАО «РЖД» являются градообразующими.

Для достижения этой цели Компания решает тесно связанные между собой задачи формирования взаимовыгодного сотрудничества с органами государственной власти и местного самоуправления в вопросах социального развития регионов, повышения благосостояния и уровня жизни населения и создания эффективной системы взаимодействия с заинтересованными сторонами.

В части взаимодействия с органами государственной власти и местного самоуправления ОАО «РЖД» принимает активное участие в разработке и реализации государственной политики по развитию железнодорожного транспорта, программ социально-экономического развития как страны в целом, так и регионов, в которых присутствуют Компания и ее подразделения.

Располагая значительным производственным, инвестиционным и интеллектуальным потенциалом, ОАО «РЖД» имеет возможность участвовать в исследованиях и проектах по развитию науки, технологий, разработке и внедрению инноваций. В каждом конкретном случае определяются форма и степень участия ОАО «РЖД» в реализации соответствующих программ или решении конкретных проблем в соответствии с приоритетными для общества и Компании областями и направлениями экономического и социального развития регионов, в которых Компания считала бы целесообразным участвовать.

Задача повышения благосостояния и уровня жизни населения состоит в том, что наряду с участием в реализации федеральных, региональных и местных программ ОАО «РЖД», располагая широкой сетью объектов социальной инфраструктуры, имеет возможность оказывать местным жителям образовательные, медицинские, коммунальные и другие услуги. Весьма существенным является тот факт, что ведомственные учреждения ОАО «РЖД» (по сравнению с муниципальными) нередко имеют более развитую материальную базу, лучше оснащены технически, располагают высококвалифицированными специалистами, что обеспечивает высокое качество и разнообразие предоставляемых услуг.

Повышению благосостояния и уровня жизни населения способствует улучшение работы муниципальных объектов социальной инфраструктуры, которым Компания оказывает поддержку и помощь в проведении ремонта, техническом оснащении, приобретении необходимого оборудования и инвентаря.

В регионах присутствия ОАО «РЖД» важным направлением для населения являются поддержка и материальная помощь социально незащищенным группам граждан, общественным некоммерческим организациям, предоставление возможностей для развития творческих способностей, занятия физической культурой и спортом, профессиональная ориентация молодежи и т. д. — то, что Компания осуществляет в порядке благотворительной и спонсорской помощи.

Реализация цели и задач взаимодействия с обществом происходит по направлениям, в рамках которых разрабатываются и осуществляются конкретные меры и мероприятия.

Основные направления взаимодействия Компании и общества представлены на рис. 8-1.

8 /

Рис. 8-1. Задачи и основные направления взаимодействия ОАО «РЖД» с обществом



СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ОАО «РЖД» В ОБЛАСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОБЩЕСТВОМ

Риски и возможности

Учитывая проблемы ряда регионов, связанные с занятостью населения, а также с недостаточностью средств местных бюджетов для обеспечения требуемого уровня социального развития, ОАО «РЖД» принимает на себя добровольные обязательства по социально ответственному участию в жизни местного сообщества в регионах присутствия Компании.

При этом во взаимодействии Компании с обществом возникают следующие основные риски и возможности (см. табл. 8-1).

Стратегии и программы взаимодействия с обществом: региональная политика ОАО «РЖД»

Стремясь расширить и совершенствовать работу по взаимодействию ОАО «РЖД» с органами власти субъектов Российской Федерации в 2009 г., Компания проводила активную региональную политику.

Решение стоящих перед ОАО «РЖД» задач по дальнейшему экономическому росту, развитию и укреплению общественного авторитета во многом зависит от состояния и уровня развития отношений ОАО «РЖД» с федеральными и региональными властями.

Таблица 8-1. Основные риски и возможности при взаимодействии ОАО «РЖД» с обществом

Наименования рисков	Направления деятельности	Показатель результативности
Чрезмерные ожидания и увеличение социальной нагрузки на Компанию	Соглашения с региональными органами власти и органами местного самоуправления о содействии в экономическом и социальном развитии. Переход к системе государственного социального заказа на пригородные пассажирские перевозки	Объем услуг по пригородным пассажирским перевозкам. Размер средств, направленных на благотворительность и спонсорскую помощь
Негативный имидж Компании в регионах и у населения	Информирование общественности о деятельности Компании	Количество публикаций о Компании, в том числе позитивных, негативных, нейтральных
Замедление реализации планов и программ, реализуемых Компанией в регионах	Соглашения с региональными органами власти и органами местного самоуправления о содействии в экономическом и социальном развитии	Реализация Инвестиционной программы Компании (см. раздел 4.5 «Инвестиционная деятельность»)

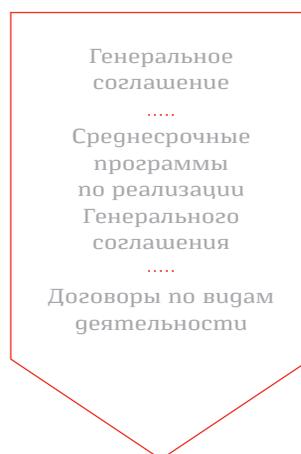
После произошедших структурных изменений в результате реформирования отрасли Компанией была изменена и стратегия работы: от взаимодействия на уровне Министерства путей сообщения Российской Федерации, приоритетом для которого выступают государственные интересы, к диалогу с позиции крупной корпорации, ориентированной на экономическую выгоду. При этом государственные задачи в системе приоритетов ОАО «РЖД» занимают одно из главных мест.

В настоящее время в ОАО «РЖД» действует трехуровневая система взаимодействия с субъектами Российской Федерации (см. рис. 8-2). Она включает на первом уровне Генеральное соглашение – фундаментальный документ, закрепляющий основы сотрудничества Компании и регионов. На втором уровне – среднесрочные программы по реализации Генерального соглашения. На третьем – договоры по видам деятельности. Такая система взаимодействия с регионами позволяет решать актуальные и стратегические вопросы ОАО «РЖД» и формировать предпосылки для решения проблем дочерних и зависимых обществ, расположенных в регионах.

Генеральное соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта – важнейший программный документ ОАО «РЖД», определяющий более 30 перспективных направлений взаимовыгодного партнерства между компанией и субъектами Российской Федерации на долговременный период. Именно на его основе региональные железные дороги и администрации регионов разрабатывают среднесрочные программы в части обеспечения грузовых и пассажирских перевозок,

Рис. 8-2.

ТРЕХУРОВНЕВАЯ СИСТЕМА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С СУБЪЕКТАМИ РФ



тарифной, налоговой политики, повышения безопасности движения, развития социальной сферы, заключаются договоры по отдельным видам совместной деятельности.

В соответствии с Генеральным соглашением ОАО «РЖД» и субъекты Российской Федерации взаимодействуют в социальной сфере по трем важнейшим направлениям: в области образования, здравоохранения и жилищно-коммунальному хозяйству (см. рис. 8-3).

8/

Рис. 8-3.

Направления взаимодействия с регионами в соответствии с Генеральным соглашением



УЧАСТИЕ ОАО «РЖД» В ФОРМИРОВАНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В 2009 Г.

Выполнение Компанией государственных задач

От состояния и качества работы российских железных дорог зависят не только перспективы роста российской экономики, но и способность государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, сохранение единого социально-экономического пространства, обеспечение равных условий для реализации конституционных прав и свобод граждан (включая право на свободу передвижения) на всей территории страны.

Сегодня основа магистрального железнодорожного транспорта Российской Федерации – Компания «Российские железные дороги».

За период своей деятельности (ОАО «РЖД» начало деятельность с 1 октября 2003 г.) ОАО «РЖД» обеспечило системный рост эффективности и качества транспортного обслуживания экономики страны в полном соответствии с целями структурной реформы.

Полностью удовлетворен растущий спрос на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом. За годы динамичного роста экономики страны (2003–2008 гг.), обеспечен прирост пассажирооборота на 11,6%, погрузки – на 12,3%, грузооборота нетто – на 26,8%.

Несмотря на кризис, в 2009 г. «Российские железные дороги» сохранили устойчивость транспортного обслуживания экономики и населения страны при повышении качества перевозочного процесса.

По итогам 2009 г. погрузка снижена на –15% (при первоначально прогнозирувавшемся сокращении на –19%), грузооборот – на –6,3% (с учетом порожнего пробега частных и арендованных вагонов), а пассажирооборот – на –12,7%.

К уровню 2008 г. участковая скорость увеличена на 2,5%, производительность грузового локомотива возросла на 2,9%, вес грузового поезда повышен на 1%, а оборот грузового вагона ускорен на 1,9%.

Повышение эффективности деятельности ОАО «РЖД» стало основой для решения поставленной Программой реформирования задачи снижения совокупных народнохозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом. Доля доходов от железнодорожных перевозок в ВВП (с учетом доходов частных компаний) за годы деятельности Компании сократилась более чем на треть – с 4% в 2003 г. до 2,6% в 2009 г.

Взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти

Государственно-частное партнерство

В 2009 г. начались реализации проектов «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Хельсинки» и «Реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань» за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации. С 2009–2011 гг. должно быть выделено 45,5 млрд руб.

Принято Распоряжение Правительства РФ от 28 августа 2009 г. № 1251-р, которым внесены изменения в паспорт проекта «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Бусловская Октябрьской железной дороги» в части увеличения сроков его реализации без изменения объемов финансирования.

Государственная поддержка строительства олимпийских объектов

В соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2008 г. № 1877-р «Об увеличении уставного капитала открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и решением совета директоров компании от 16 декабря 2008 г. был зарегистрирован дополнительный выпуск обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО «РЖД», размещаемых путем закрытой подписки в количестве 41,5 млрд руб., целью которого являлось создание необходимых источников для строительства объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в городе Сочи.

Оплата акций единственным акционером компании – Российской Федерацией предусмотрена законами о бюджете Российской Федерации на 2008 г. и на 2009 г. в объемах 24,575 млрд руб. и 16,925 млрд руб. соответственно.

Льготная ставка таможенной пошлины

Проведена работа в федеральных органах исполнительной власти по принятию Постановления Правительства Российской Федерации от 9 января 2009 г. № 11 «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении отдельных видов вагонов для высокоскоростных электропоездов», устанавливающего нулевую таможенную пошлину на ввозимые высокоскоростные электропоезда Velaro Rus, изготовленные для ОАО «РЖД» немецкой компанией «Сименс АГ».

Обеспечена пролонгация нулевой таможенной ставки и принятие Постановления от 14 ноября 2009 г. № 931 «О продлении срока действия ставок ввозных таможенных пошлин в отношении отдельных видов вагонов для высокоскоростных электропоездов», продлевающего срок действия нулевой таможенной пошлины на 9 месяцев.

В 2009 г. ввезено на территорию Российской Федерации 7 высокоскоростных электропоездов «Сапсан». Экономия средств ОАО «РЖД» по таможенному оформлению электропоездов составила 500 млн руб.

Финансирование за счет средств федерального бюджета отдельных направлений деятельности ОАО «РЖД»

В 2009 г. из федерального бюджета ОАО «РЖД» выделены:

- субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов, сборов и платежей за грузовые железнодорожные перевозки в размере 41,7 млрд руб.;
- субсидии на компенсацию потерь в доходах, связанных с установлением исключительных тарифов на перевозку нефелинового концентрата (Пикалево) – 135 млн руб.;



- субсидии на возмещение потерь в доходах ОАО «РЖД», возникающих в результате перевозок новых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, в Дальневосточный федеральный округ – 265 млн руб.;
- средства (взнос в уставный капитал) на строительство железнодорожного обхода Яйва–Соликамск (Пермский край) в размере 6 млрд руб.;
- средства (взнос в уставный капитал) на приобретение продукции ОАО «Тверской вагоностроительный» в размере 3 млрд руб.

Пассажирские перевозки

Одним из основных показателей социальной ответственности ОАО «РЖД» в работе с органами государственной власти является реализация Федерального закона № 122-ФЗ (о монетизации льгот), вступившего в силу с 1 января 2005 г.

На 2009 г. ОАО «РЖД» заключило договор с Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации по перевозке граждан – получателей социальной услуги в пригородном сообщении на сумму 4,2 млрд руб.

Кроме того, из федерального бюджета профинансирована реализация мер социальной поддержки отдельных категорий граждан по проезду к месту лечения и обратно в дальнем следовании в размере 1065,8 млн руб., а также в соответствии с Законом Российской Федерации «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» оплата стоимости проезда пенсионеров к месту отдыха и обратно составила 3,99 млн руб.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 7 апреля 2007 г. № 207 из федерального бюджета в 2009 г. выделены субсидии на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании (в плацкартных и общих вагонах), в сумме 36,1 млрд руб.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2007 г. № 916 из федерального бюджета в 2009 г. выделены субсидии на компенсацию потерь, возникающих от выравнивания тарифов при перевозке пассажиров в сообщении Россия – Калининград на сумму 270,3 млн руб.

В 2009 г. Правительством Российской Федерации впервые принято решение в целях возмещения расходов, связанных с предоставлением льготного проезда школьникам и студентам, о выделении средств в объеме 2,3 млрд руб. и направлении их в уставный капитал ОАО «РЖД».

Кроме того, в целях нормативного закрепления предоставляемых льгот учащимся Правительством РФ приняты:

- Постановление от 30 декабря 2009 г. № 1172 «О предоставлении в 2010 году субсидий организациям железнодорожного транспорта на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате установления льгот по тарифам на перевозку обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет железнодорожным транспортом общего пользования в общих и плацкартных вагонах в поездах дальнего следования»;
- Постановление от 31 декабря 2009 г. № 1208 «Об утверждении Правил предоставления в 2010 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на компенсацию части потерь в доходах организаций железнодорожного транспорта в связи с принятием субъектами Российской Федерации решений об установлении льгот по тарифам на проезд обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений, учащихся очной формы обучения образовательных учреждений начального профессионального, среднего профессионального и высшего профессионального образования железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении».

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 24 декабря 2009 г. № 1080 из федерального бюджета выделена субсидия в размере 1 млрд руб. на реализацию мероприятий по защите инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на направлении Москва – Санкт-Петербург от актов незаконного вмешательства.

ОАО «РЖД» совместно с Минтрансом России проводилась работа над проектом Указа Президента Российской Федерации «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации». Разработка проекта обусловлена необходимостью расширения спектра предоставляемых транспортных услуг, внедрения новых передовых транспортных технологий, развитие которых обеспечит улучшение транспортных связей, создаст более привлекательные условия для пассажиров, повысит комфортность и безопасность пассажирских перевозок. Организация высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте отвечает стратегическим, экономическим и социально-политическим интересам государства, обеспечивает комплексное решение транспортных проблем на важнейших направлениях пассажиропотоков внутри страны, облегчает трудовую миграцию, приобщает страну к передовым транспортным технологиям, содействует техническому прогрессу отрасли в целом.

Международные перевозки

Принят Федеральный закон от 17 июля 2009 г. № 152-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9.05.1980 в редакции Протокола об изменениях от 3.06.1999».

Организация железнодорожно-паромного сообщения через порты Балтийск и Усть-Луга позволит обеспечить эффективное и надежное транспортное сообщение, в первую очередь между Россией и Германией, а также другими странами, повысит экономическую эффективность внешней торговли России с Европейским сообществом за счет оптимизации транспортных издержек, создав прямые транспортные пути из России в страны Западной Европы.

Кроме того, организация железнодорожно-паромного сообщения на данном направлении имеет социальный аспект, обеспечивая надежное и экономически оправданное сообщение с Калининградской областью без транзита по территориям других стран.

Взаимодействие с палатами Федерального Собрания

Важное направление работы – законодательное и нормативно-правовое обеспечение интересов Компании.

В 2009 г. продолжалась многолетняя работа по недопущению принятия ряда отдельных по-

ложений проектов федеральных законов «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», внесенных депутатами Государственной Думы, в части отмены платы за сверхнормативное использование вагонов и хранение грузов, установления публичности договора об оказании услуг по предоставлению локомотивной тяги, а также в части снижения размера штрафной ответственности. При их принятии потери доходов ОАО «РЖД» оцениваются в размере около 7 млрд руб.

Наиболее серьезным результатом стало принятие:

- Федерального закона № 50-ФЗ «О внесении изменения в статью 164 части второй Налогового кодекса Российской Федерации». После вступления в силу Закон не только решил неурегулированный законодательством вопрос о порядке налогообложения НДС работ (услуг), связанных с перевозкой экспортируемых за пределы территории Российской Федерации товаров, но и уточнил вызывавший большое количество налоговых споров вопрос о порядке налогообложения перевозок нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом;
- Федерального закона № 281-ФЗ, который внес изменения в главу 25 Налогового кодекса Российской Федерации «Налог на прибыль организаций», что позволяет определять как сумму дохода: стоимость материально-производственных запасов, прочего имущества в виде излишков, выявленных в ходе инвентаризации, и (или) имущества, полученного при демонтаже или разборке выводимых из эксплуатации основных средств и прочего имущества, а также стоимость материально-производственных запасов, полученных безвозмездно, выявленных при ремонте, достройке, дооборудовании, модернизации, реконструкции, техническом перевооружении основных средств.
- ОАО «РЖД» внесен в Государственную Думу проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», направленного на снятие ограничений в использовании отдельных объектов железнодорожного транспорта.



Взаимодействие с региональными органами власти

Перевозка граждан, имеющих региональные льготы

Во исполнение Федерального закона № 122-ФЗ всеми субъектами Российской Федерации, в которых осуществляются пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом, приняты нормативные правовые акты в части предоставления льгот гражданам, социальная поддержка которых отнесена к полномочиям субъектов Российской Федерации.

Ежегодно ОАО «РЖД» заключает договоры (соглашения) с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации об оплате проезда льготных категорий граждан регионального значения.

На 2009 г. заключены договоры со всеми 56 регионами, где предусмотрена централизованная оплата за оказание услуг по перевозке льготных категорий граждан регионального уровня (в 17 регионах приняты решения о монетизации льгот).

В 2009 г. за перевозку региональных льготников получено 2,3 млрд руб.

Регулирование тарифов в пригородном пассажирском сообщении

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» право вводить государственное регулирование тарифов на перевозки пассажиров в пригородном сообщении предоставлено органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации при условии возмещения убытков, возникающих вследствие регулирования тарифов, за счет средств соответствующих бюджетов субъектов Российской Федерации.

При этом законодательными актами Российской Федерации не урегулирован вопрос обязательности обеспечения компенсации потерь в доходах владельцев инфраструктур, перевозчиков, возникших в результате государственного тарифного регулирования.

Общий объем бюджетной поддержки пригородных пассажирских перевозок составил в 2009 г. 2,8 млрд руб. (прирост 130 млн руб. к уровню 2008 г.), в том числе совместные с регионами пригородные пассажирские компании получили около 1 млрд руб.

В 2009 г. из 67 подписанных и пролонгируемых соглашений о взаимодействии и сотрудничестве на 2008–2013 гг. в 49 есть пункт о поэтапном переходе на полное возмещение выпадающих доходов от регулирования тарифа. Кроме того, данный пункт предусмотрен тремя протоколами рабочих встреч президента ОАО «РЖД» с главами субъектов РФ.

В целях полного возмещения выпадающих доходов разработаны Контрактные условия организации пригородных перевозок и Типовой договор о транспортном обслуживании.

Договор стал предусматривать согласованный заказчиком объем транспортных услуг при установленных тарифах. Такие договоры подписаны с 57 регионами, кроме того, в 5 регионах перевозка осуществляется на основе соглашений о взаимодействии и сотрудничестве.

Пригородные компании

Программой реформы железнодорожного транспорта предусмотрено создание пригородных пассажирских компаний в целях увеличения бюджетной поддержки пригородных перевозок со стороны субъектов Российской Федерации и снижения тем самым убыточности этого вида деятельности.

В 2009 г. функционировало 14 пригородных компаний, созданных с участием субъектов Российской Федерации. Из них 11 компаний функционируют в качестве перевозчиков, 3 – осуществляют операторскую деятельность. Данные компании созданы в границах 9 железных дорог и обслуживают 26 регионов.

Региональные инвестиции

На пересечении интересов ОАО «РЖД» и региональных местных властей находятся вопросы строительства и реконструкции железнодорожных вокзалов и станций, обустройства привокзальных территорий, обеспечение безопасности на железнодорожных переездах и реконструкции транспортных развязок.

В целях расширения сотрудничества с региональным бизнесом в Компании разработан и утвержден четкий порядок совместного финансирования строительства и реконструкции объектов железнодорожного транспорта.

- В 2009 г. объемы региональных бюджетных инвестиций, направленных на объекты железнодорожной инфраструктуры, приблизились к 1 млрд руб., в том числе:
- реконструкция вокзала на станции Бийск (Алтайский край) – 70 млн руб.;
 - продолжение 2-й очереди реконструкции пригородного пассажирского комплекса ст. Новосибирск-Главный со строительством пешеходного моста и установкой АСОКУПЭ (Новосибирская область) – 20 млн руб.;
 - строительство ледового спортивного комплекса «Локомотив» (Новосибирская область) – 25 млн руб.;
 - ремонт пассажирских посадочных платформ (Томская область) – 3 млн руб.;
 - строительство ж/д путепровода в районе о.п. Тестовская (Москва) – 210,8 млн руб.;
 - развитие станции Ворсино (Калужская область) – 56,9 млн руб.;
 - реконструкция железнодорожных мостов через Обводный канал (Санкт-Петербург) – 130 млн руб.;
 - строительство вокзала на станции Приобье (ХМАО) – 233,27 млн руб.;
 - строительство вокзала на станции Нягань – 148,65 млн руб. (ХМАО);
 - реконструкция вокзала на станции Тюмень (Тюменская область) – 12,47 млн руб.;
 - проектно-сметная документация на строительство вокзального комплекса на ст. Обловка (г. Уварово Тамбовской области) – 2,79 млн руб.;
 - реконструкция и проведение реставрации объектов железнодорожного транспорта, расположенных в мемориальной зоне станции Лев Толстой в Липецкой области, приуроченные к 100-летней годовщине смерти писателя в ноябре 2010 г. (13 млн руб. – в 2009 г., 20,4 млн руб. – в 2010 г.);
 - строительство вокзала на станции Чебаркуль (Челябинская область) – 20 млн руб.;
 - реконструкция железнодорожного вокзала на станции Саранск (Республика Мордовия) – 7 млн руб.;

- капитальный ремонт железнодорожного вокзала в п.г.т. Уруссу (Республика Татарстан) – 2,4 млн руб.;
- капитальный ремонт железнодорожного вокзала в п.г.т. Письмянка (Республика Татарстан) – 7,6 млн руб.

О дополнительных источниках финансирования при реализации инвестиционных проектов

С конца 2008 г. проводится активная работа по получению инвестиционных налоговых льгот. По результатам 2009 г. работа организована в 49 субъектах РФ, т. е. в 65% регионов. По итогам года налоговые льготы составили 991 млн руб., что на 470 млн руб. больше уровня 2008 г. (в два раза). Лидерами по объему полученных льгот являются: Октябрьская (около 400 млн руб.), Свердловская (222 млн руб.) и Приволжская (более 70 млн руб.) железные дороги. Расширение имеющейся практики получения налоговых льгот позволит создать дополнительные благоприятные условия при реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года.

Обеспечение безопасности на транспорте

ОАО «РЖД» несет затраты на эксплуатацию 201 автодорожного путепровода протяженностью 14,8 км, которые пересекают железные дороги, являясь сооружениями автодорожной сети.

Достойным примером сотрудничества между Компанией и регионами по обеспечению транспортной безопасности, возможностей для все увеличивающегося автомобильного потока стало соглашение между Минтранс России, Правительством Московской области и ОАО «РЖД» о сотрудничестве в области строительства на территории Московской области путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей и автомобильных дорог федерального и регионального значения, которым предусмотрено строительство в 2007–2015 гг. 28 путепроводов за счет бюджетных средств.

Компания выступает с инициативой образовать специальные подкомиссии по обеспечению безопасности движения на железнодорожных переездах при созданных в субъектах РФ комиссиях по безопасности дорожного движения для принятия своевременных мер по предупреждению аварийности.

8 /

Кроме того, проводится работа с администрациями субъектов РФ, городов и муниципальных образований по инициированию строительства дорожных развязок (путепроводов) за счет федерального и региональных бюджетов с последующим закрытием железнодорожных переездов, не обеспечивающих безопасность и пропуск возрастающего потока автотранспорта.

Взаимодействие с бизнес-сообществами

Подписано Соглашение о сотрудничестве между Торгово-Промышленной палатой (ТПП) РФ и ОАО «РЖД». ТПП выразила готовность оказать содействие Компании в продвижении на федеральном и региональном уровнях новой системы организации пригородного сообщения, основанной на принципе государственного заказа.

Подготовлены к подписанию Соглашения о сотрудничестве:

- между ОАО «РЖД» и ОПОРОЙ России;
- между ОАО «РЖД» и Общероссийской общественной организацией «Деловая Россия».

Проведена работа по включению руководителей ОАО «РЖД» в Комиссию по вопросам промышленности и предпринимательства, созданную в качестве консультативно-совещательного органа Президиума Генерального совета ВПП «Единая Россия».

Представители Компании включены в рабочие группы по доработке проектов федеральных законов, утвержденных Комиссией Правительства Российской Федерации по законопроектной деятельности.

В конструктивном ключе выстроена работа по взаимодействию с Российским союзом промышленников и предпринимателей (РСПП).

16 февраля под председательством главы Компании проведено расширенное заседание Комиссии РСПП по транспорту, где были рассмотрены проекты федеральных законов о внесении изменений в Федеральные законы: «О железнодорожном транспорте в РФ», «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта». Достигнута поддержка позиции ОАО «РЖД» со стороны РСПП, грузовладельцев.

30 ноября Комиссия РСПП по транспорту единогласно одобрила проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года и рекомендовала федеральным органам исполнительной власти обеспечить согласование Целевой модели, разработку необходимых нормативно-правовых документов.

Кроме того, Комиссией по экономическому развитию и поддержке предпринимательства Общественной палаты Российской Федерации рассмотрен проект Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года и единогласно поддержан.

Руководители Компании приняли активное участие в обсуждении правительственной программы антикризисных мер – в заседаниях Общественной палаты (с Т.А. Голиковой), Бюро Правления РСПП (с И.И. Шуваловым), Союза транспортников России. Предложения Компании направлены первому вице-премьеру И.И. Шувалову.

В качестве представителя отечественного бизнеса В.И. Якунин неоднократно участвовал в зарубежных поездках Президента России Д.А. Медведева (российско-американский бизнес-саммит 7 июля и др.) и Председателя Правительства России В.В. Путина (в Финляндию 3 июня, в КНР 13–14 октября и т. д.). По итогам этих мероприятий были заключены ключевые для железнодорожной отрасли соглашения, протоколы и контракты.

Отечественными бизнес-сообществами поддержана аргументация ОАО «РЖД» по недопущению сокращения финансирования или приостановки реализации проектов ОАО «РЖД» с использованием средств Инвестиционного фонда РФ. Соответствующие рекомендации направлены в адрес главы Правительства В.В. Путина.

Поддержана позиция Компании по совершенствованию налогового контроля за использованием трансфертных цен и по основным направлениям Таможенно-тарифной политики на 2010 год и плановый период 2011 и 2012 годов.

Установлено тесное взаимодействие с Российско-американской президентской Комиссией и механизм сотрудничества в рамках Российско-американского бизнес-диалога.

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Благотворительная и спонсорская деятельность в Открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» является традиционным направлением корпоративной социальной ответственности, начало которой было заложено в 2004 г. и успешно реализуется в настоящее время.

Выполнение основных целей спонсорской деятельности, а именно социальная ориентация на дальнейшее укрепление имиджа Компании, упрочение ее положения в государственной системе России, выстраивание единой политики ОАО «РЖД» в области поддержки федеральных программ, направленных на развитие образования, здравоохранения, науки, искусства, просвещения, спорта, духовного и физического совершенствования личности, доказало право на существование данного вида деятельности.

Сохраняя стабильные годовые плановые объемы спонсорской поддержки, удается решать значительный спектр вопросов, связанных с общественной деятельностью ОАО «РЖД».

Одним из основных направлений спонсорской деятельности является финансовая поддержка со стороны ОАО «РЖД» профессиональных спортивных клубов, которые культивируют наиболее популярные среди железнодорожников виды спорта. Финансирование ОАО «РЖД» профессиональных спортивных команд является катализатором развития спорта среди желез-

нодорожников и членов их семей, способствует формированию здорового образа жизни.

Поддержка спорта высших достижений позволяет ОАО «РЖД» принимать активное участие в социальных программах правительства Российской Федерации как на федеральном, так и на региональных уровнях. Финансируя профессиональные спортивные клубы, ОАО «РЖД» осуществляет поддержку детско-юношеского спорта. На базе клубов функционируют спортивные школы, в которых занимаются и дети железнодорожников. Развитие массового спорта среди детей и подростков отвечает задачам государственной молодежной политики и молодежной программы ОАО «РЖД».

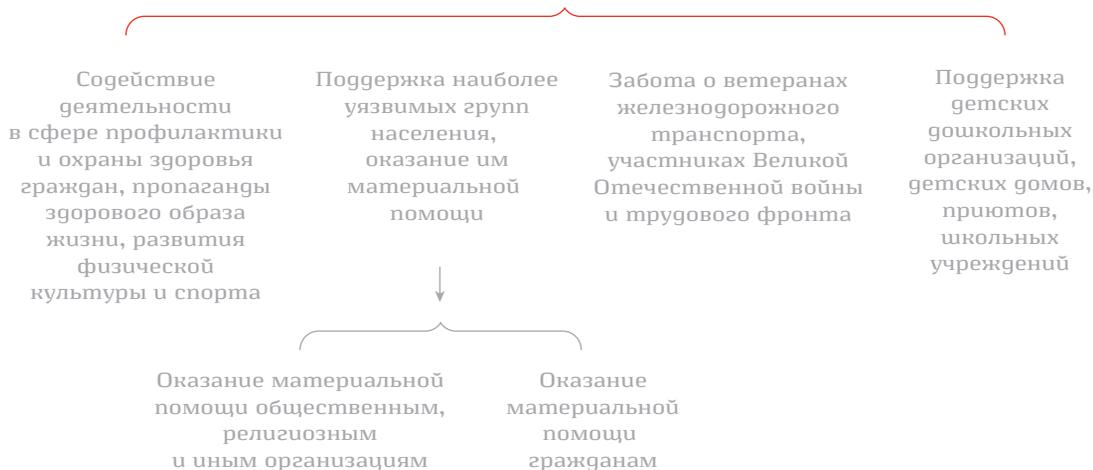
ОАО «РЖД» ежегодно выделяет средства на спортивную подготовку в вузах и техникумах железнодорожного транспорта, что способствует формированию здорового образа жизни у будущих работников предприятий Компании.

Другим не менее значительным направлением благотворительной деятельности Компании являлось рассмотрение заявлений об оказании благотворительной помощи общественным, религиозным организациям, фондам, ассоциациям, творческим объединениям и организациям социальной направленности.

Дополнительным фактором, позволившим значительно расширить спектр благотворительной деятельности в Холдинге «Российские железные дороги» явилось активное привлечение в 2009 г. к этой деятельности дочерних обществ Компании.

Рис. 8-4. Направления благотворительной деятельности ОАО «РЖД»

БЛАГОТВОРИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОАО «РЖД»



8 /

Сохраняя стабильные годовые плановые объемы благотворительной помощи, профильным комиссиям ОАО «РЖД» удается решать значительный спектр вопросов, поступающих в их адрес в обращениях граждан, общественных, религиозных и иных организаций.

План благотворительной помощи ОАО «РЖД» на 2009 год был сформирован с более подробной детализацией основных направлений деятельности, с конкретизацией благополучателей и более детальным распределением финансовых средств по ключевым направлениям деятельности Комиссий ОАО «РЖД».

С учетом изменений, определенных Распоряжением ОАО «РЖД» от 10 апреля 2008 г. № 735р «О внесении изменений в Положение о мерах социальной поддержки работников ОАО «РЖД», членов их семей и неработающих пенсионеров, ушедших на пенсию из ОАО «РЖД», а также из организаций железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставной капитал ОАО «РЖД», была перестроена работа Комиссии по рассмотрению заявлений граждан об оказании материальной помощи для личных нужд.

Из средств Комиссии в распоряжение филиалов ОАО «РЖД» на эти цели было выделено 47 млн руб.

Расширение финансовых полномочий дорожных комиссий в плане оказания материальной помощи своим работникам сократило поток обращений стандартного характера и позволило Комиссии ОАО «РЖД» более детально подойти к рассмотрению вопросов, связанных с сохранением здоровья сотрудников и ветеранов компании, оказанию материальной помощи на дорогостоящее лечение, оказание помощи пенсионерам, молодым семьям на поддержание достойного уровня жизни, в том числе улучшение условий их проживания.

В общей сложности на заседаниях Комиссии ОАО «РЖД» было рассмотрено 1060 обращений граждан. Из них материальная помощь была оказана по 790 обращениям заявителей.

Другим не менее значительным направлением благотворительной деятельности Компании являлось рассмотрение заявлений об оказании благотворительной помощи общественным, религиозным организациям, разного рода фондам, ассоциациям, творческим объединениям и организациям социальной направленности.

Всего на заседаниях Комиссии ОАО «РЖД» было рассмотрено 642 обращения организаций. Из них материальная помощь была оказана по 324 обращениям.

С учетом достаточно продолжительной деятельности в этом направлении происходит четкое структурирование получателей благотворительной помощи, намечаются долгосрочные проекты, носящие общегосударственный характер и представляющие национальный интерес.

На сохранение отечественного культурного наследия Компанией было выделено более 104 млн руб.

Так, на возрождение одного из наиболее значимых исторических памятников нашей страны, на проведение противоаварийных работ на объектах Воскресенского Ново-Иерусалимского ставропигиального мужского монастыря компанией выделено более 20 млн руб., на поддержку деятельности Государственного музея изобразительных искусств им. А.С. Пушкина – более 1,5 млн руб.

Активное участие Компания принимала в подготовке к открытию после восстановления Марфо-Мариинской обители в Москве, в праздновании 1150-летия Великого Новгорода, сооружении часовни и восстановлении мемориала памяти воинам – участникам боев на реке Халхин-Гол.

Значительные средства выделены на восстановление православных храмов по всей территории нашей страны и за рубежом, в том числе:

- Валаамскому мужскому монастырю;
- на строительство Странноприимного дома (дома паломника) Русской Православной Церкви Московского Патриархата на Месте Крещения Иисуса Христа на реке Иордан, по ходатайству Администрации Президента РФ;
- на восстановление храма Прихода церкви Святителя Николая (Казанская епархия) в микрорайоне Юдино г. Казани;
- храму в честь Смоленской иконы Божьей Матери «Одигитрия»;
- на восстановление в Коренной пустыни Соборного храма Рождества Пресвятой Богородицы;
- Русскому приходу Московского Патриархата в Страсбурге для приобретения в России наиболее необходимой церковной утвари: богослужебных облачений и икон, и это далеко не полный перечень благополучателей.

Традиционно продолжалась помощь Компании детским образовательным и высшим учебным заведениям.

Общий объем выделенных средств на эти цели составил более 17 млн руб.

Особое внимание в 2009 г. уделялось поддержанию проектов, связанных с оказанием помощи воспитанникам детских домов, школ-интернатов, детям, оставшимся без попечения родителей.

Только участие в мероприятиях, проводимых Благотворительным фондом социальной помощи детям «Расправь крылья!», составило более 27 млн руб.

И вполне естественно, что Акционерным обществом осуществляется самая широкая помощь в области осуществления его прямых функций как компании-перевозчика путем оказания услуг по перевозке на безвозмездной основе самого широкого круга представителей различных организаций, творческих коллективов, учащихся, спортсменов, граждан и, конечно, транспортировки благотворительных грузов в районы стихийных бедствий, техногенных катастроф, боевых конфликтов. Общий финансовый объем перевозок различной направленности в 2009 г. составил порядка 20 млн руб.

Приведенный перечень основных направлений благотворительной деятельности ОАО «РЖД» наглядно демонстрирует полное соответствие этих направлений основным положениям Федерального закона «О благотворительной деятельности и благотворительных организациях». Также компания считает своей целью расширение круга благотворителей за счет привлечения к этой деятельности образованных в результате реформирования ее дочерних обществ, которыми в 2009 г. продемонстрирована готовность к участию в этой деятельности и понимание ее значимости.

Для выполнения указанной цели в апреле 2009 г. на Годовом общем собрании членов Общероссийского отраслевого объединения работодателей железнодорожного транспорта (Объединение «Желдортранс») была создана благотворительная организация – Благотворительный фонд содействия развитию железнодорожного транспорта БФ «Транссоюз», призванная консолидировать финансовые средства дочерних обществ для реализации благотворительных проектов, имеющих общероссийское значение или признанных крупными отраслевыми проектами.

Благотворительный фонд «Транссоюз» прошел успешную государственную регистрацию и подготовил свою благотворительную программу, получившую название «Книга благих дел», реализация которой намечена на 2010 г.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ОБМЕН И КОММУНИКАЦИИ

Информационная прозрачность является важным элементом корпоративного управления Компанией, существенным фактором, влияющим на инвестиционную привлекательность Компании.

ОАО «РЖД» активно сотрудничает со всеми ведущими федеральными и региональными средствами массовой информации России, а также с иностранными СМИ.

В течение 2009 г. проводилась планомерная работа со средствами массовой информации, направленная на улучшение имиджа ОАО «РЖД», донесение до широких слоев общества позиции Компании по актуальным дискуссионным вопросам, информирование о новшествах, внедряемых ОАО «РЖД», повышение лояльности СМИ и общества к Компании.

В 2009 г. совет директоров компании утвердил Положение об информационной политике ОАО «РЖД». Информационная политика Общества направлена на наиболее полное удовлетворение информационных потребностей акционера и иных заинтересованных лиц в достоверной информации о деятельности Компании. Принятие Положения об информационной политике ОАО «РЖД» способствует систематизации информационных ресурсов, закреплению норм о защите информации. Положение позволяет осуществлять инвестиции тем российским и зарубежным инвесторам, у которых существуют строгие стандарты инвестирования, запрещающие инвестировать в компанию, если она не раскрывает информацию у себя на регулярной основе. Таким образом, Положение максимально детализирует принципы и порядок предоставления информации по конкретным запросам.

Целью информационной политики является донесение информации об ОАО «РЖД» до всех заинтересованных в ее получении лиц в объеме, определяемом в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и нормативными документами ОАО «РЖД».

Основные принципы информационной политики:

- оперативность;
- регулярность;
- доступность;
- достоверность;
- полнота;
- сбалансированность;
- равноправие;
- защищенность информационных ресурсов.

8 /

Широкое информационное освещение получили следующие крупнейшие мероприятия компании:

- 35-летие БАМа;
- презентация первого высокоскоростного поезда «Сапсан», открытие комплекса по техническому обслуживанию «Сапсана» Металлострой;
- празднование Дня железнодорожника и 6-летия ОАО «РЖД»;
- Международная конференция «Стратегическое партнерство: 1520» в Сочи;
- выставка «ЭКСПО 1520»;
- введение в эксплуатацию железнодорожных мостов через Обводной канал в Санкт-Петербурге, открытие других объектов инфраструктуры;
- презентация медицинского поезда «Федор Углов»;
- поддержка строительства объектов железнодорожной инфраструктуры к Олимпиаде в Сочи;
- открытие продажи билетов с удаленной электронной регистрацией, введение поездов класса «Премиум»;
- 60-летие Улан-Баторской железной дороги;
- 2-й общесетевой слет машинистов;
- заседания Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ в Минске и Ташкенте;
- презентация Целевой модели рынка грузовых перевозок до 2015 года;
- III-й общесетевой слет молодежи. Коммуникационное сопровождение деятельности компании осуществлялось по следующим направлениям.
- Выпуск корпоративной презентационной продукции. В 2009 г. выпущено более 50 наименований полиграфической продукции по всем видам деятельности Компании.
- Комплексные социологические и маркетинговые исследования эффективности внутренних коммуникаций структурных подразделений, филиалов и дочерних обществ и транспортно-логистической инфраструктуры в ключевых регионах присутствия компании.
- Фото- и видеообеспечение. В 2009 г. началось постоянное круглосуточное вещание корпоративного телевидения через спутник. Открыто прямое вещание корпо-

ративного телевидения в сети Интернет. В режиме тестового вещания трансляцию осуществляют 13 операторов кабельных сетей в 20 населенных пунктах на 8 дорогах. Общее число зрителей составляет 133 тыс. человек. Подготовлено 20 видеороликов, мультимедийных презентаций и учебных фильмов для сопровождения текущей деятельности ОАО «РЖД», в том числе – о новых услугах ОАО «РЖД». В головных офисах Компании ежемесячно проводились тематические фотовыставки. Подготовлены 12 фотослайдшоу.

- «Горячая линия». В 2009 г. в 1,5 раза по сравнению с 2008 г. возросло общее количество звонков справочного характера на «горячую линию» и количество принятых обращений. Ежедневно «горячая линия» ОАО «РЖД» принимает до 2 тыс. звонков. Ежедневно готовятся аналитические записки по содержанию поступивших обращений с последующей передачей их в причастные подразделения Компании.
- Работа с ведущими российскими и иностранными средствами массовой информации (федеральные каналы телевидения, радио, газеты, журналы, интернет-издания, крупные региональные СМИ). В результате проведенной в 2009 г. работы только в федеральных СМИ (телевидение, радио, газеты, журналы, интернет-издания) было опубликовано более 25 тыс. материалов о деятельности Компании, подавляющее большинство которых носили позитивный характер.

Всего в течение 2009 г. выпущено более 850 официальных пресс-релизов компании, 4500 новостей филиалов и ДЗО. Ежедневно в СМИ рассылалось не менее 20 сообщений о деятельности Компании во всех регионах присутствия.

В течение года были организованы более 25 презентаций новшеств ОАО «РЖД», полноправными участниками которых стали журналисты, благодаря чему все эти новшества получили широкую информационную поддержку СМИ, проведено 20 крупных пресс-конференций руководителей компании, более 60 пресс-мероприятий в регионах и за рубежом, организовано более 60 очных и заочных интервью топ-менеджеров и президента ОАО «РЖД» по самой широкой тематике.

В целях укрепления сотрудничества со СМИ и более глубокого понимания профильными журналистами сути происходящих в компании изменений в 2009 г. было проведено 15 пресс-туров для представителей СМИ на различные объекты железнодорожной инфраструктуры и крупные транспортные форумы.

В рамках реализации Программы коммуникационной поддержки бизнес-интересов ОАО «РЖД» за рубежом в 2009 г. велась работа, направленная на создание, поддержку и развитие устойчивой международной репутации ОАО «РЖД». Так, были организованы эксклюзивные интервью президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина телеканалам BBC World, CNBC, газетам Handelsblat, Sachsische Zeitung, Neue Zuercher Zeitung, The Times, журналам Economist, International Railway Journal и другим СМИ. Особое место в международной коммуникационной программе занимал проект по информационной поддержке деятельности ОАО «РЖД» в Монголии.

Значимым событием для Компании на международном уровне стала реализация проекта «Поезд из Киото в Копенгаген», которая включала работу со СМИ на региональном и федеральном уровне, а также с иностранными СМИ.

Система информационного реагирования на чрезвычайные ситуации показала свою эффективность в ходе информационного сопровождения по результатам крушения «Невского экспресса». За трое суток, в течение которых шла ликвидация последствий катастрофы, было выпущено более 20 информационных сообщений о действиях Компании, впервые в оперативном режиме были приняты беспрецедентные решения по дополнительным коммуникационным усилиям.

ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО-НОРМАТИВНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ ПО ВОПРОСАМ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОБЩЕСТВОМ

Важнейшими условиями предупреждения коррупции в ОАО «РЖД» являются прозрачность деятельности Компании, строгая регламентация порядка и процедур принятия решений, контроль деятельности должностных лиц. В этой области Компания руководствуется общероссийскими и корпоративными нормативными документами, в частности, Правилами недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, которые были утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 ноября

2003 г. № 710 в соответствии со статьей 14 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

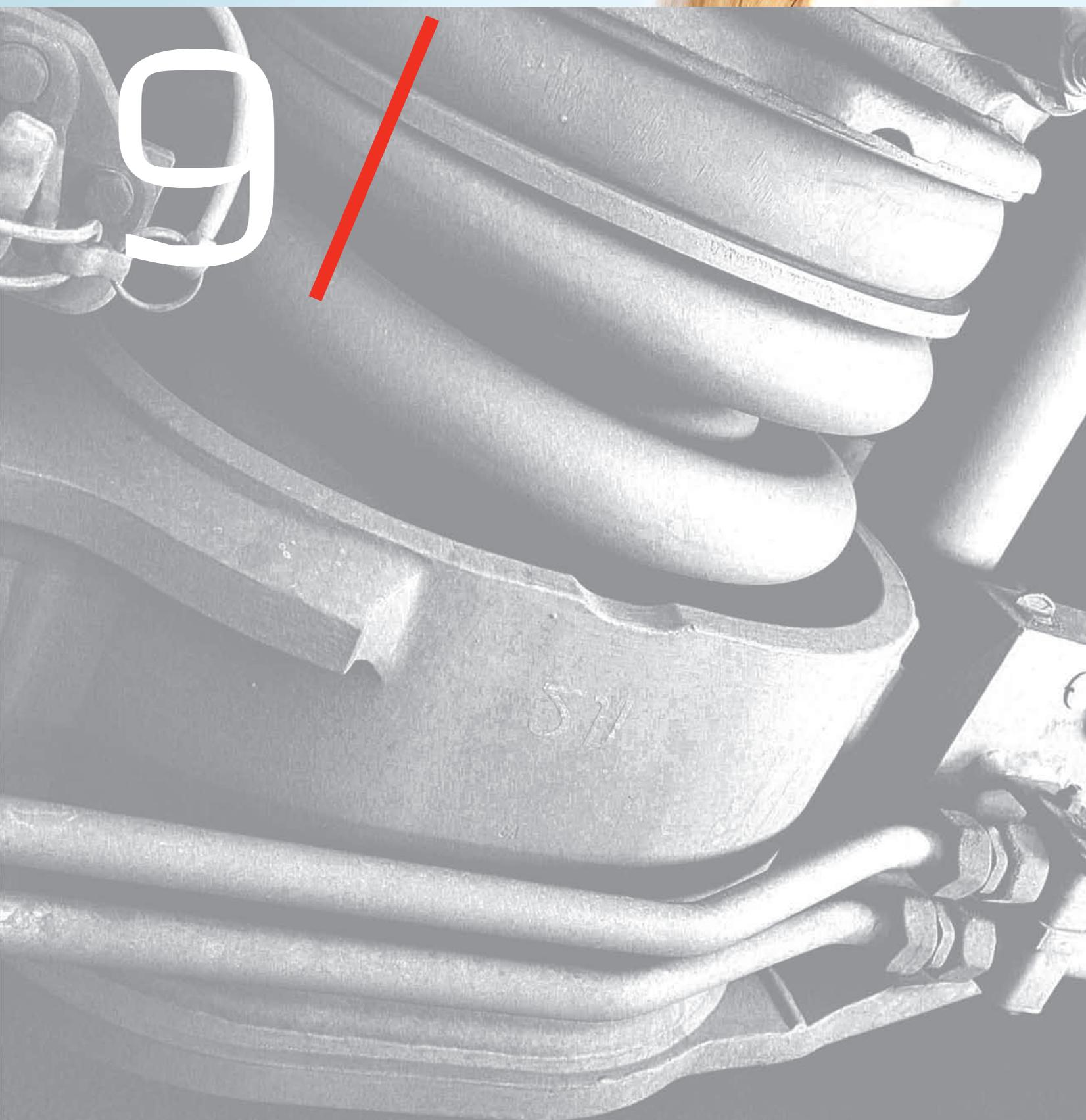
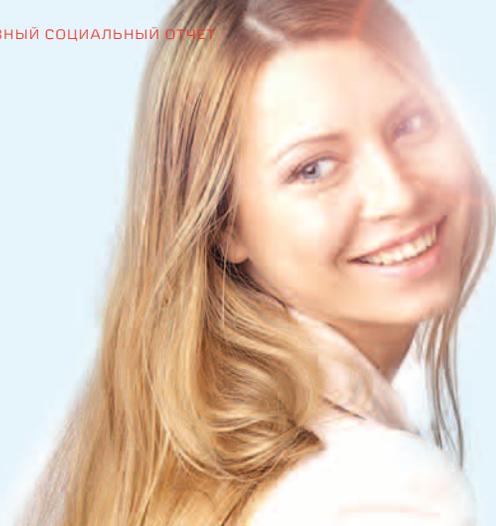
Внутренними документами ОАО «РЖД» закреплены процедуры декларирования членами исполнительных органов ОАО «РЖД» наличия конфликта интересов и обязательного информирования ОАО «РЖД» о случаях возникновения подобных конфликтов. Такая практика позволяет повысить защищенность интересов акционеров.

В ОАО «РЖД» принята Инструкция о порядке обращения с информацией, составляющей коммерческую тайну в ОАО «РЖД», утвержденная Приказом ОАО «РЖД».

Компания уделяет серьезное внимание совершенствованию системы контроля финансово-хозяйственной деятельности. Создано специальное подразделение, осуществляющее функции внутреннего контроля и внутреннего аудита – Центр контроля и внутреннего аудита «Желдорконтроль» (далее – Центр). Положение о Центре, его задачах, правах и функциях создает основу для его эффективной деятельности в качестве органа внутреннего контроля и внутреннего аудита.

Центр «Желдорконтроль» и Департамент безопасности в соответствии с действующим регламентом взаимодействия при проведении проверок финансово-хозяйственной деятельности филиалов, структурных подразделений и учреждений ОАО «РЖД» осуществляют мероприятия по предупреждению и выявлению фактов нанесения ущерба экономическим интересам Компании.

В случае выявления нарушений и злоупотреблений проводятся служебные расследования. По результатам расследований, в зависимости от установленных обстоятельств, принимается решение о мерах гражданско-правового характера по компенсации потерь или о передаче материалов в правоохранительные органы в установленном законом порядке. ОАО «РЖД» является естественным монополистом, поэтому для Компании особенно актуально соблюдение норм антимонопольного законодательства.



ПОЛИТИКА ОАО «РЖД» В ОБЛАСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ПОТРЕБИТЕЛЯМИ

Политика ОАО «РЖД» в области ответственности основана на требованиях Федерального закона от 10 января 2003 г.

№ 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и включает обязательства по обеспечению:

- безопасности перевозок пассажиров;
- безопасности и сохранности перевозимых грузов, багажа, грузобагажа;
- качественного обслуживания пассажиров на железнодорожных станциях, железнодорожных вокзалах, пассажирских платформах и в поездах;
- движения поездов в соответствии с расписанием;
- своевременной и качественной доставки грузов, багажа, грузобагажа;

- обеспечение пользователя услуг железнодорожного транспорта своевременной и достоверной информацией о времени отправления и прибытия поездов, стоимости проезда пассажиров и перевозок багажа, грузобагажа, времени работы железнодорожных билетных касс, камер хранения, расположении вокзальных помещений, об оказываемых ему услугах, о предоставляемых гражданам льготах.

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ПОТРЕБИТЕЛЯМИ

Возможности и риски в области ответственности перед потребителями

Деятельность Компании в области ответственности перед потребителями сопряжена с рядом рисков (см. табл. 9-1).

Таблица 9-1. Риски и возможности ОАО «РЖД»
в области ответственности перед потребителями

Наименования рисков	Направления деятельности	Показатель результативности
Крушения, аварии, чрезвычайные ситуации, прочие происшествия и противозаконные действия	<ul style="list-style-type: none"> • Выполнение работ по предупреждению и ликвидации пожаров, других аварийных и чрезвычайных ситуаций, происшествий и проведение аварийно-восстановительных работ; • постоянный мониторинг состояния технических средств инфраструктуры и подвижного состава; • организация ремонта и технического обслуживания подвижного состава и др. оборудования; • разработка и применение технических решений, исключающих негативное влияние человеческого фактора в процессе эксплуатации железных дорог; • соблюдение законодательных и нормативных требований в области безопасности продукции и услуг; • обучение и повышение квалификации персонала; • повышение уровня культуры безопасности, мотивации персонала и инициативности 	<p>Сокращение количества крушений, аварий, чрезвычайных ситуаций, прочих происшествий и противозаконных действий.</p> <p>Внедрение функциональной стратегии управления качеством.</p> <p>Внедрение функциональной стратегии гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса</p>
Невыполнение обязательств перед потребителем	<ul style="list-style-type: none"> • Страхование грузов, пассажиров; • страхование грузоперевозок, особенно опасных и скоропортящихся грузов грузовладельцами или грузополучателями; • обучение и повышение квалификации персонала; • мониторинг удовлетворенности потребителей; • внедрение систем менеджмента качества в подразделениях Компании 	<p>Снижение количества жалоб, претензий со стороны потребителей</p>



Стратегии и программы в области ответственности перед потребителями

В Компании утверждена функциональная стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса, которая определяет основные принципы, направления и механизмы достижения целевого состояния в области обеспечения безопасности перевозок.

Реализация в ОАО «РЖД» корпоративной системы управления безопасностью будет осуществляться в соответствии со следующими основными принципами:

- комплексность (системный подход) при осуществлении процедур управления безопасностью;
- стратегическая направленность деятельности по управлению безопасностью;
- внедрение систем мониторинга и управления техническими средствами в хозяйствах в целях исключения влияния «человеческого фактора» при анализе отказов технических средств;
- непрерывность процесса управления безопасностью на основе мониторинга и регулярного обновления информации, используемой в системе корпоративного менеджмента;
- единство управления безопасностью;
- внедрение процедур управления рисками в функциональную деятельность ОАО «РЖД» в области обеспечения безопасности.

Компанией принята Функциональная стратегия управления качеством, которая разработана в целях:

- улучшения обеспечения безопасности движения на основе контроля качества выполнения всех технологических операций в процессе перевозки, а также в процессе ремонта и подготовки подвижного состава;
- существенного повышения качества предоставляемых услуг для освоения новых, ранее недоступных рынков, а также укрепления конкурентных позиций и усиления присутствия на существующих рынках.

Подробнее с Функциональной стратегией управления качеством можно ознакомиться на сайте ОАО «РЖД» по адресу: http://www.rzd.ru/wps/portal/rzd?STRUCTURE_ID=1448

Структура управления в области ответственности перед потребителями

Система контроля обеспечения безопасности движения поездов в 2009 г. реализовывалась через трехуровневую организационную структуру, работа которой организовывалась вице-президентом ОАО «РЖД», курирующим вопросы безопасности движения. Структура взаимодействия ревизорского аппарата по безопасности движения с филиалами и их структурными подразделениями представлена на рис. 9-1.

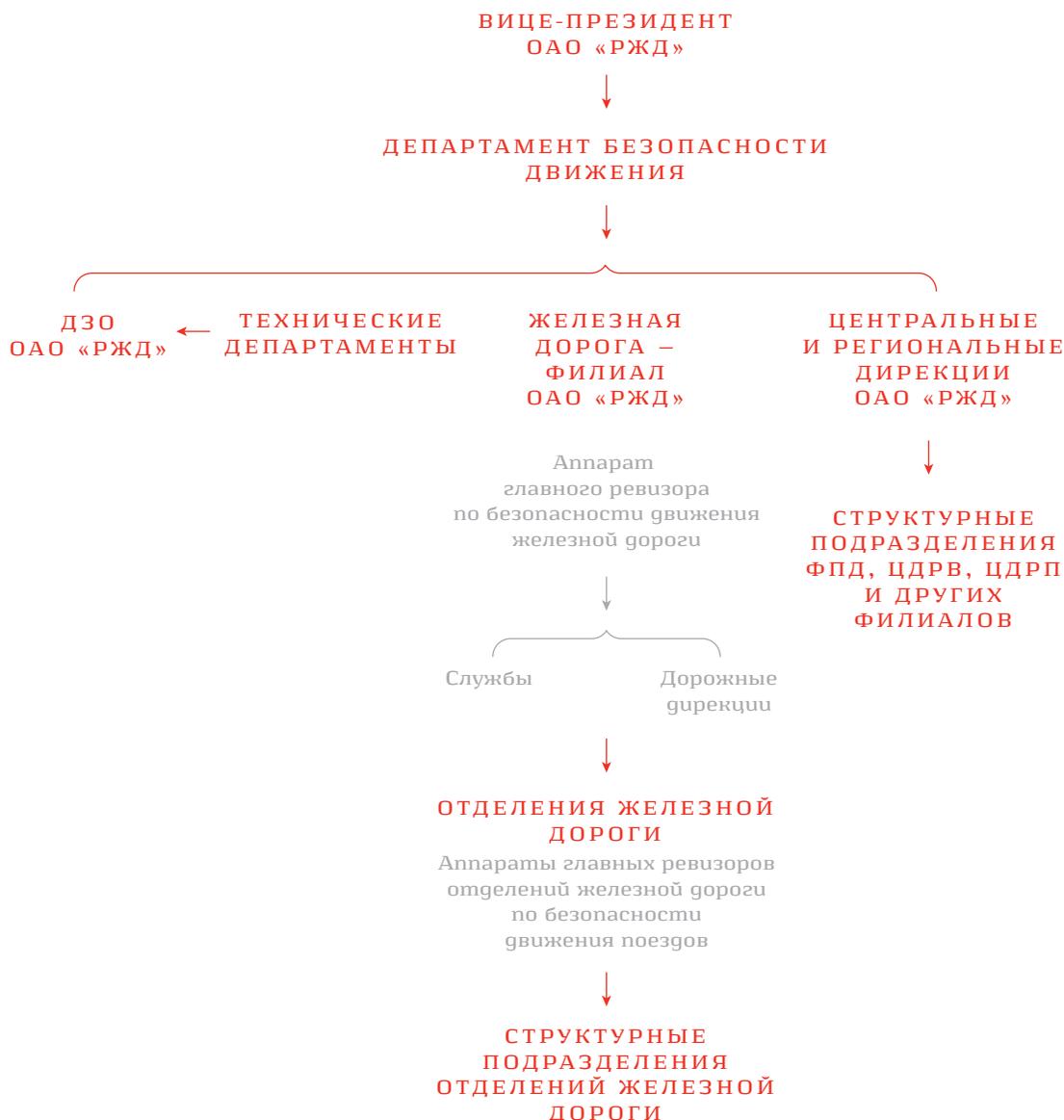
Функции организации и контроля обеспечения безопасности движения возложены:

- на сетевом уровне – на Департамент безопасности движения, работа которого осуществляется в соответствии с Положением, утвержденным президентом ОАО «РЖД»;
- на дорожном уровне – на главных ревизоров по безопасности движения поездов железных дорог, находящихся в подчинении начальников железных дорог;
- на уровне отделений железных дорог – на главных ревизоров по безопасности движения поездов отделений железных дорог, находящихся в подчинении начальников отделений железных дорог.

Ревизорский аппарат по безопасности движения осуществляет контроль соблюдения нормативных правовых актов Российской Федерации и нормативных документов ОАО «РЖД» по вопросам безопасности движения, предупреждения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, перевозок опасных грузов. Он представляет отчетность федеральным органам исполнительной власти и центральному аппарату ОАО «РЖД».

Ревизоры проводят ревизии и проверки организации работы по обеспечению безопасности движения поездов в службах, отделениях и структурных подразделениях отделений железных дорог, контролируют устранение выявленных недостатков. В их функции входят также анализ состояния безопасности движения на железных дорогах и разработка профилактических мер, нормативных документов по вопросам безопасности движения, предупреждения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, перевозок опасных грузов, выработка предложений по их изменению и дополнению.

Рис. 9-1. Структура взаимодействия ревизорского аппарата по безопасности



Основная работа по контролю организации обеспечения безопасности движения поездов в департаментах, дирекциях, на железных дорогах и отделениях железных дорог ОАО «РЖД» осуществляется посредством проведения технических ревизий (проверок). Эти ревизии служат не только инструментом выявления и констатации имеющихся недостатков в работе по предупреждению нарушений безопасности движения. Важнейшей составляющей результата проведенных ревизий и проверок является выявление «узких мест» и выработка конкретных предложений и рекомендаций, направленных на разработку мер по их ликвидации, а также оценка уровня проводимой

профилактической работы по обеспечению безопасности движения поездов командным составом железных дорог, отделений железных дорог и структурных подразделений.

Результаты технических ревизий (проверок), проведенных комиссиями Департамента безопасности движения ОАО «РЖД», рассматриваются вице-президентом ОАО «РЖД», курирующим вопросы безопасности движения, или начальником Департамента безопасности движения. При этом руководители структурных подразделе-



ний, отделений железных дорог и самостоятельных филиалов разрабатывают комплекс организационно-технических мероприятий, направленных на устранение выявленных в ходе ревизии (проверки) нарушений.

Результаты технических ревизий (проверок), проводимых аппаратами ревизоров по безопасности движения железных дорог и отделений железных дорог, рассматриваются причастными руководителями в установленные сроки также с разработкой мер по устранению выявленных нарушений.

РЕАЛИЗАЦИЯ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ПОТРЕБИТЕЛЯМИ В 2009 Г.

Забота о безопасности и здоровье пассажиров

Оказание неотложной медицинской помощи пассажирам. Неотложная медицинская помощь больным и пострадавшим при несчастных случаях пассажирам и работникам транспорта, работающим или находящимся на территории вокзала (станции), обеспечивается работниками медицинских пунктов. Медицинские пункты являются структурными подразделениями негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД».

В 2009 г. число посещений врачей пассажирами медицинских пунктов вокзалов составило 215,0 тыс., число посещений на самостоятельном приеме у среднего медперсонала составило 958,7 млн, через комнаты матери и ребенка прошло 25,5 тыс. человек. Число процедур, проведенных в медпунктах вокзалов, составило 622,7 тыс.

В поездах выявлено 76,5 тыс. больных (2008 г. – 75,5 тыс.), из них снято с поездов более 5,0 тыс. человек. Госпитализировано 4,6 тыс. больных.

Управление качеством

Продолжается реализация мероприятий, направленных на повышение качества обслуживания пассажиров на вокзалах и в поездах.

За последние годы был открыт ряд новых, более современных и технологичных вокзалов, проведены реконструкция и капитальный ремонт пассажирских вагонных депо.

Ежегодно Компания приобретает современные комфортабельные пассажирские вагоны и расширяет спектр предоставляемых услуг. Это организация детских комнат, библиотек, обеспечение возможности заказа такси, бронирования мест в гостиницах, заказа и продажи железнодорожных билетов, показ видеопрограмм и т. д.

Для обеспечения безопасности пассажирских вагоны оборудуются системами видеонаблюдения, которые позволяют проводнику из служебного купе контролировать обстановку в вагоне.

В период летних пассажирских перевозок пассажирам предложена новая услуга – выбор мужского, женского или смешанного купе.

Продолжается работа по введению дополнительных маршрутов курсирования спальных вагонов повышенной комфортности класса «люкс», современный дизайн и оборудование которых обеспечивают максимально возможный на сегодняшний день уровень сервиса и комфорта в пути следования.

Программа оснащения вагонов Системой контроля безопасности и связи пассажирского поезда с системой ГЛОНАСС/GPS для ОАО «РЖД» в 2008–2010 гг. позволит получить комплексное решение повышения безопасности движения пассажирских поездов, оперативности реагирования на возникшие аварийные ситуации, улучшение анализа износа подвижного состава и планирования ремонтно-восстановительных мероприятий основных фондов.

Информирование потребителей и маркетинговые коммуникации

ОАО «РЖД» информирует потребителя о своих услугах, а также о результатах деятельности посредством СМИ, Интернета, текстовых объявлений. Компания обеспечивает доступность правил и норм, регулирующих пользование железнодорожным транспортом и поведение потребителей услуг железнодорожного транспорта.

Компания также проводит работу в сфере маркетинговых коммуникаций, информирования потенциальных потребителей о характере своих услуг с учетом требований, предъявляемых нормативно-правовыми актами в области маркетинговых коммуникаций.

Информирование пассажиров

Информация об оказываемых услугах ОАО «РЖД» предоставляется бесплатно на железнодорожных станциях, железнодорожных вокзалах, в поездах и других местах обслуживания пользователей.

На территории вокзалов рекламой задействованы практически все места массового скопления людей: платформы, кассы, залы ожидания, входы и переходы в метро, а также в здания вокзалов.

Доведение до сведения пассажиров расписания движения пассажирских, в том числе пригородных, и почтово-багажных поездов, обеспечивается перевозчиком с использованием настенных носителей информации, специальных информационных стендов и справочников. Об изменениях в расписании движения пассажирских поездов объявляется по громкой связи на железнодорожных станциях и железнодорожных вокзалах.

На сайте ОАО «РЖД» в разделе «Пассажирские перевозки» (<http://pass.rzd.ru/wps/portal/pass>) можно ознакомиться с расписанием движения поездов дальнего следования, выбрать удобный маршрут, узнать подробное описание маршрута – продолжительность поездки, время прибытия и отправления, узнать о наличии билетов и стоимости проезда, а также заказать и купить билет.

Раздел сайта «Аэроэкспрессы» содержит информацию о скоростных аэроэкспрессах, курсирующих из центра Москвы к аэропортам столицы, о расписании и стоимости проезда.

В разделе сайта «Международное сообщение» размещены перечень международных маршрутов и другая полезная информация (правила проезда, скидки).

Купить билет через Интернет на поезда дальнего следования ОАО «РЖД» можно из любой точки мира. Услуга предоставляется как россиянам, так и иностранным гражданам.

В 2009 г. Федеральная пассажирская дирекция (ФДП) проводила постоянную работу по расширению спектра предоставляемых пассажирам услуг и повышению их качества.

В целях получения объективной информации об удовлетворенности пассажиров услугами и уровне выполнения стандартов обслуживания внедрена Система мониторинга качества оказываемых услуг.

В рамках данной Системы разработан перечень показателей, по которым оценивается удовлетворенность требований пассажиров. Созданы и внедрены анкеты для регистрации уровня удовлетворенности требований пассажиров и оценки степени выполнения стандартов качества по методу «скрытого пассажира».

Жалобы, предложения и пожелания пассажиров, поступающие в текущем режиме по «горячей линии», являются актуальным источником эмоциональной информации о сбоях в процессе обслуживания.

Ведется постоянная работа по изучению восприятия деятельности ОАО «РЖД» пассажирами. На корпоративном сайте ОАО «РЖД» и в газете «Гудок» постоянно публикуются ответы работников дирекции на обращения граждан, поступающие на «горячую линию» ОАО «РЖД». Данные мероприятия позволяют в короткие сроки получать отзывы пассажиров по вопросам обслуживания и оперативно принимать меры как организационного характера, так и направленные на совершенствование технологического процесса и услуг.

Информирование грузоотправителей и грузополучателей

В течение 2009 г. проводилась работа по внедрению на железных дорогах – филиалах ОАО «РЖД» технологии единого лицевого счета плательщика (далее – ЕЛС). Благодаря внедрению технологии ЕЛС плательщик за перевозку грузов (грузоотправитель, грузополучатель, экспедиторская организация) получает возможность осуществления оплаты за перевозку грузов с отправлением (получением) по всей сети российских железных дорог при условии заключения одного договора на организацию расчетов, исходя из принципа: одно юридическое лицо – один договор на организацию расчетов.

Таким образом, обеспечивается единое технологическое решение в части финансовых расчетов пользователей транспортных услуг с ОАО «РЖД» за грузовые перевозки.

Распоряжением ОАО «РЖД» от 8 декабря 2008 г. № 2615р установлен порядок организации работы по применению банковских гарантий в качестве обеспечения обязательств по оплате провозных платежей, что позволило повысить качество обслуживания клиентов ОАО «РЖД».

В целях ускорения документооборота во взаимодействии с грузоотправителями, грузополучателями, плательщиками за перевозку грузов и собственниками подвижного состава Центр фирменного транспортного обслуживания

9/

проводил работу по внедрению технологии электронного документооборота при оформлении документов в процессе организации перевозок грузов и порожнего подвижного состава, в том числе с использованием электронной цифровой подписи (далее – ЭЦП). Использование ЭЦП существенно повышает качество услуг, оказываемых ОАО «РЖД» клиентам.

В данный момент все РАФТО и АФТО оснащены сертификатами ЭЦП, что позволяет значительно ускорить работу с клиентами, а именно: грузоотправителям непосредственно со своего рабочего места подавать и корректировать заявки на перевозки грузов, получать согласование ОАО «РЖД» по этим заявкам, подписывать перевозочные документы, учетные карточки, накопительные ведомости и ведомости подачи-уборки вагонов. Для собственников подвижного состава предоставляется возможность оформления перевозочных документов на перевозки порожнего собственного состава с использованием ЭЦП.

В 2009 г. реализовывались комплексные подходы предоставления услуг по перевозке грузов и предоставлению подвижного состава. В целях повышения качества управления перевозочным процессом и обеспечения эффективного взаимодействия ОАО «РЖД» с грузоотправителями и собственниками железнодорожного подвижного состава при осуществлении перевозок грузов ЦФТО ОАО «РЖД» совместно с причастными департаментами выработаны схемы взаимодействия участников перевозочного процесса, позволяющие предложить рынку комплексную услугу по организации перевозки грузов («под ключ») и своевременному предоставлению перевозчиком необходимого количества подвижного состава вне зависимости от его принадлежности.

Реализация данной услуги осуществляется на основании:

- договоров, заключаемых между перевозчиком и грузоотправителями, – на оказание комплексной услуги по перевозке грузов, условиями которых является предъявление грузовладельцем согласованного объема груза к перевозке и предоставление перевозчиком необходимого количества подвижного состава вне зависимости от его принадлежности;
- договоров между перевозчиком и собственниками подвижного состава, регламентирующих условия использования приватного парка.

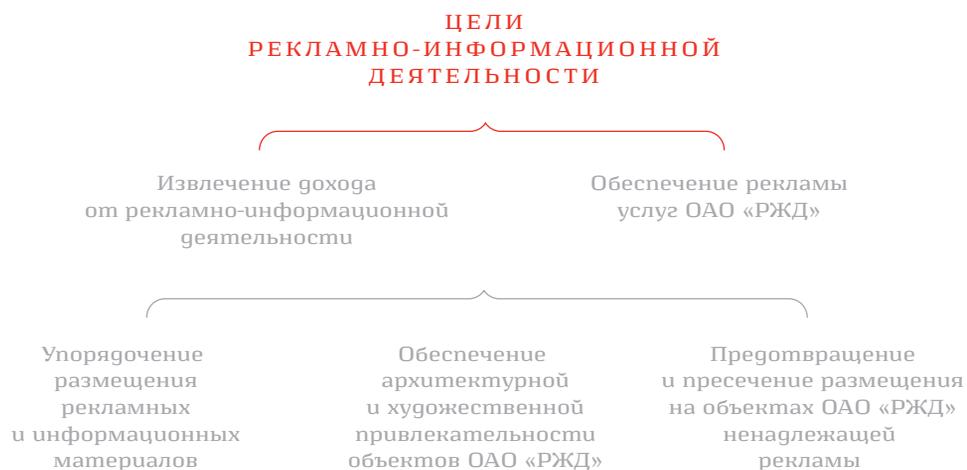
Также проведены работы по реализации комплексной услуги по перевозкам грузов по специально разработанному расписанию. В целях оказания лицам, заинтересованным в разработке специализированных расписаний грузовых поездов, комплексной услуги по перевозкам грузов по специально разработанному расписанию распоряжением ОАО «РЖД» от 5 декабря 2008 г. № 2597р утвержден Регламент рассмотрения и согласования в ОАО «РЖД» запросов на разработку специализированных расписаний грузовых поездов.

Рекламная деятельность

Рекламная деятельность ОАО «РЖД» является важным фактором поддержки роста Компании, информирует общественность о политике Компании, направленной на воплощение в жизнь Стратегии-2030, и изменениях, происходящих внутри Компании.

На рис. 9-2 показаны цели рекламно-информационной деятельности.

Рис. 9-2.



ИННОВАЦИОННАЯ ПОЛИТИКА ОАО «РЖД» В 2009 Г.

Перечнем поручений Президента Российской Федерации по результатам работы Комиссии при Президенте Российской Федерации по модернизации и технологическому развитию экономики России в июне – декабре 2009 г. от 4 января 2010 г. № Пр-22 определены задачи в области стимулирования инновационной деятельности, координации деятельности институтов развития, академической науки и крупнейших компаний.

Задачи по модернизации, техническому и технологическому развитию железнодорожного транспорта, обеспечению безопасности его функционирования определены основополагающими документами Российской Федерации:

- Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года;
- Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г.;
- Основами политики Российской Федерации в области развития науки и технологий на период до 2010 г. и дальнейшую перспективу;
- Перечнем приоритетных направлений развития науки, технологий и техники Российской Федерации и Перечнем критических технологий Российской Федерации.

При этом одним из базовых принципов Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г. является ориентация на развитие железнодорожного транспорта в Российской Федерации преимущественно на основе идеологии инновационного прорыва.

В развитие указанных документов в части инновационного развития ОАО «РЖД» разработаны:

- Стратегические направления научно-технического развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года («Белая книга ОАО «РЖД»), определяющие цели, ориентиры и задачи инновационного развития ОАО «РЖД»;
- Энергетическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2010 года и на перспективу до 2030 года, определяющая поэтапную реализацию мер по снижению энергопотребления при безусловном выполнении требований, предъявляемых к перевозке грузов, и сохранении энергобезопасности;

- Концепция единой технической политики Холдинга «Российские железные дороги», устанавливающая цели, задачи, основные принципы, механизмы реализации инженерной деятельности в сфере технического и технологического развития, обеспечения эффективности единого технологического процесса оказания транспортных услуг в холдинге «РЖД».

В настоящее время основные положения «Белой книги ОАО «РЖД» актуализируются с учетом поручений Президента Российской Федерации Д.А. Медведева от 4 января 2010 г. № Пр-22.

Энергетическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2010 г. и на перспективу до 2030 г. также будет переработана в 2010 г. с учетом требований Федерального закона от 23 ноября 2009 г. № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Цель инновационного развития ОАО «РЖД» направлена на достижение параметров экономической эффективности, экологической и функциональной безопасности и устойчивости отечественного железнодорожного транспорта общего пользования, определенных Транспортной стратегией Российской Федерации и Стратегией развития ОАО «РЖД».

Стратегия и цель инновационного развития ОАО «РЖД» связаны с успешным решением следующих задач:

- принципиальное повышение эффективности работы ОАО «РЖД», достижение высокой рыночной капитализации холдинга на основе внедрения новейших методов и средств управления, технологий и техники перевозочного процесса, создания принципиально новых комплексных форм обслуживания клиентов;
- достижение уровня производительности труда, соответствующего лучшим показателям мировых лидеров железнодорожного транспорта, в том числе за счет проведения эффективной политики управления персоналом;
- создание условий устойчивого, безопасного и эффективного функционирования железнодорожного транспорта как организирующего элемента транспортной системы страны для реализации основных геополитических и геоэкономических целей Российского государства;



- формирование инфраструктурного базиса единого транспортного пространства для социально-экономического роста российской экономики;
- обеспечение рационального взаимодействия с другими видами транспорта на основе логистических принципов при организующей роли железнодорожного транспорта;
- приведение уровня качества транспортных услуг и безопасности перевозок в соответствие с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами;
- создание достаточных провозных способностей и необходимых резервов для полного удовлетворения спроса на перевозки при конъюнктурных колебаниях;
- обеспечение глубокой интеграции в мировую транспортную систему;
- повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта;
- обеспечение снижения транспортной нагрузки на окружающую среду;
- внедрение высоких стандартов организации труда, его максимальной производительности и достижения на этой основе устойчивого обеспечения перевозочного процесса квалифицированными кадрами. Инновационное развитие ОАО «РЖД» определяется следующими основными направлениями.
 1. Система управления перевозочным процессом и транспортная логистика.
 2. Инфраструктура.
 3. Подвижной состав.
 4. Система управления и обеспечения безопасности движения поездов.
 5. Повышение надежности работы и увеличение эксплуатационного ресурса технических средств.
 6. Высокоскоростное движение.
 7. Корпоративная система управления качеством.
 8. Повышение экономической эффективности основной деятельности.

Наряду с этим определен ряд технологий, где компания имеет ведущие позиции, что подтверждено заключениями экспертов международного уровня в указанных областях. Так, подтверждено лидерство ОАО «РЖД» в создании:

1. технологий использования сжиженного природного газа в качестве топлива на тяговом подвижном составе;
2. систем автоведения высокоскоростных поездов с реализацией функции энергосбережения;
3. технологий управления перевозочным процессом на больших полигонах совмещенного движения;
4. спутниковых технологий мониторинга состояния инфраструктуры и организации работы по ее обслуживанию и ремонту и ряд других направлений.

В рамках реализации указанных направлений созданы прорывные продукты, не имеющие аналогов в мировой практике:

1. газотурбовоз на сжиженном природном газе;
2. система автоведения высокоскоростного поезда «Сапсан» с реализацией функции энергосбережения;
3. технология управления перевозочным процессом на больших полигонах на основе интеллектуальных систем, реализующих прогноз графика движения пассажирских и грузовых поездов и оперативную увязку технологических процессов его обеспечения;
4. спутниковые технологии мониторинга состояния инфраструктуры и организации работы по ее обслуживанию и ремонту;
5. технология обеспечения безопасности работы на станциях на базе цифровых моделей пути и спутниковой навигации;
6. технология интервального регулирования движения поездов на основе интегрального применения рельсовых цепей, спутниковой навигации, локального и распределенного цифрового радиоканала.

Рассматривая результаты инновационной деятельности за период 2007–2009 гг., необходимо отметить, что при снижении в связи с экономическим кризисом объемов финансирования НИОКР вдвое с 2007 г. ежегодно втрое возрастало количество охранных документов, получаемых ОАО «РЖД». Объем нематериальных активов возрос за 3 года с 2,4 млн руб. до 520 млн руб. В этом году мы планируем вдвое увеличить объем нематериальных активов Компании.

Требования Компании по обеспечению соответствия мировому уровню разрабатываемой отечественными предприятиями продукции стало стимулом для увеличения затрат на НИОКР в транспортном машиностроении. Показательно, что в прошедшем кризисном году затраты на НИОКР предприятий транспортного машиностроения составили 733 млн руб., что на 15% выше, чем сумма двух предыдущих лет (2007 г. – 459, 2008 г. – 189 млн руб).

В Компании сформирована система инновационного менеджмента, обеспечивающая полный цикл внедрения инновационных проектов: от определения стратегических направлений и целевых параметров развития до получения новых продуктов и оценки их результативности.

Ключевыми подразделениями в организации инновационной деятельности являются Департамент технической политики, а также созданные в 2008 и 2009 гг. соответственно Управление по вопросам интеллектуальной собственности и Центр инновационного развития. Основными функциями Центра инновационного развития являются взаимодействие с научными организациями и компаниями-производителями, отбор и организация экспертизы инновационных проектов, их коммерциализация и привлечение внешних инвестиций.

Для повышения качества научно-технической информации и эффективности ее использования в практической деятельности был создан объединенный Центр научно-технической информации и библиотек.

Формирование новой структуры реализации инновационного менеджмента завершило создание Объединенного ученого совета ОАО «РЖД».

Предусмотрен механизм постоянного взаимодействия производственного блока компании, научно-исследовательских институтов, отраслевых вузов, производителей новой техники, реализуемый за счет работы совета главных инженеров, Объединенного ученого совета, профильных секций НТС, совета главных конструкторов НП «ОПЖТ». Сопровождение и реализация инновационных проектов предусматривают проектный подход, оптимизирующий расходы на различных стадиях разработки и внедрения.

В Концепции единой технической политики Холдинга «РЖД» четко сформулированы принципы организации деятельности научно-технического комплекса Компании. Проведенные организационные преобразования структурировали его деятельность. Работа данного блока нацелена на решение ключевых комплексных проблем, создание наукоемких разработок, активное участие в реализации государственных инновационных программ и проектов, привлечение внешних инвестиций.

Для реализации инновационных проектов Компании значительное внимание уделяется развитию партнерских отношений с ведущими научными и финансовыми организациями, промышленными компаниями.

Заключены соглашения с государственными корпорациями «Роснано» и «Ростехнологии», ФГУП «ЦАГИ», рядом зарубежных компаний, что позволяет реализовать механизм обмена информацией и поддержки реализации прикладных инновационных проектов.

Развивается эффективное взаимодействие с профильными институтами Российской академии наук. В текущем году запланировано проведение 8 заседаний секций научно-технического совета Компании, где будут определены инновационные проекты для совместной реализации.

По инициативе Компании ОАО «НИИАС» совместно с Российской академией наук создано Особое конструкторское бюро на площадях ФГУП «Экспериментальный завод научного приборостроения» в Черноголовке, а с компанией «Татравагонка» – Центр инновационного вагоностроения.

В текущем году планируется заключить соглашение о сотрудничестве с Российским фондом фундаментальных исследований. На первом этапе объем привлекаемых средств Фонда до конца 2010 г. составит около 10 млн руб.



Компанией инициирован проект создания национального центра динамических испытаний транспортных конструкций. Предложения рассмотрены на экспертном совете Администрации Президента Российской Федерации.

Ведутся переговоры по привлечению заемных средств Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) в размере 50 млн евро для финансирования проектов так называемого «умного вокзала» в Мурманске, Саратове и Твери. В настоящее время проводится экспертиза программы технического аудита проектов, представленной банком.

По инициативе ОАО «РЖД» и при поддержке Минтранса России на очередном заседании Совета по транспорту ЕврАзЭС в июне текущего года рассмотрено Положение об Инновационном центре ЕврАзЭС в сфере железнодорожного транспорта, создаваемого на базе Центра инновационного развития ОАО «РЖД». Основной задачей центра ЕврАзЭС будет являться отбор и реализация межгосударственных инновационных проектов, а также привлечение дополнительных внешних инвестиций.

Принципиально важным направлением работы в целях сокращения технологического и технического отставания является трансферт технологий. В настоящее время ведется активная работа по разработке и локализации производства в России современного подвижного состава, систем управления и обеспечения безопасности движения. Обязательным условием создания этих инновационных продуктов является снижение стоимости жизненного цикла, обеспечение соответствия лучшим мировым образцам по безопасности и качеству с уровнем локализации технологий не менее 80%.

ОАО «РЖД» инициирована подготовка ФЦП «Российский дизель» на основе создания центров с ведущими мировыми производителями с условием глубокой локализацией производства в России.

При участии компании «Сименс» организуется выпуск скоростных электропоездов «Дезиро» для транспортного обслуживания Олимпийских игр «Сочи-2014» с 80%-й локализацией производства в России.

Продолжены работы по реализации технологии использования водородного топлива в стационарных и мобильных энергетических установках и др.

Компания «Российские железные дороги» самым активным образом включилась в работу по выполнению Федерального закона от 23 ноября 2009 г. № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Сформирован План реализации Энергетической стратегии ОАО «РЖД» в 2010 году, принятой в первый год существования ОАО «РЖД» и актуализированной в 2008 году. План включает целевые показатели энергосбережения и мероприятия по всем филиалам ОАО «РЖД» и ДЗО.

За последние четыре года эффект от реализации мероприятий Стратегии оценивается в 6,7 млрд руб. С текущего года оценка эффективности энергосбережения (как в целом Компании, так и ее филиалов и дочерних обществ) будет осуществляться по интегральным показателям энергоемкости их производственной деятельности, разработка которых будет завершена в первом полугодии 2010 г.

Продолжаются работы по внедрению корпоративной интегрированной системы менеджмента качества, реализуемой на основе проектного управления. В первую очередь это создание системы управления качеством перевозочного процесса, бережливого производства, управление качеством закупаемой продукции. На опытных полигонах Октябрьской, Куйбышевской и Свердловской железных дорог готовятся к тиражированию на сеть железных дорог процедуры и методы организации указанных процессов.

В современной экономике важнейшим критерием успешности любой компании является человеческий капитал. Главный инновационный ресурс – это не только новая, современная техника, но и талантливые, творческие и энергичные люди.

Особая роль в разработке и внедрении инноваций отводится молодым специалистам. В Компании реализуется Комплексная программа «Молодежь ОАО «РЖД», в рамках которой действует механизм управления и стимулирования научно-технического творчества молодежи. Управление Программой осуществляет Совет по делам молодежи, возглавляемый президентом Компании.

Ежегодно предоставляется 500 грантов на разработку дипломных проектов, 15 грантов – молодым аспирантам вузов. Учреждены 10 грантов для молодых ученых на проведение научных исследований, результаты которых могут быть внедрены в ОАО «РЖД». В головных институтах по перспективным научным направлениям сформированы молодежные научные коллективы. Организованы целевые стажировки молодых ученых и инженеров за рубежом.

Ежегодно проводятся конкурсы инновационных проектов «Новое звено», в план НТР-2010 и программу ресурсосбережения включены 5 проектов-победителей. Создание в июле 2009 г. Корпоративного клуба «Команда-2030» стало продолжением конкурса «Новое звено» и конкурса молодых управленцев «Корпоративный лидер». В них приняли участие более 5 тыс. сотрудников в возрасте до 30 лет.

В Компании созданы достаточные производственные мощности, позволяющие обучать около 65 тыс. работников и повышать квалификацию свыше 173 тыс. человек. На эти цели ежегодно направляется 3,5 млрд руб.

В сегодняшней быстро меняющейся бизнес-среде одной из главных задач является создание системы дополнительного корпоративного образования для руководящего состава, которая позволила бы обеспечить рост их знаний, навыков и компетенций с учетом современных требований.

В ОАО «РЖД» создан Корпоративный Университет, одна из ключевых задач которого – формирование эффективных управленческих команд, являющихся опорой реализуемых в Компании инноваций.

Целевой категорией персонала для обучения в Корпоративном Университете определены руководители и резерв кадров на руководящие должности Холдинга «РЖД», а также 240 перспективных молодых руководителей, отобранных по результатам мероприятий Целевой программы «Молодежь ОАО «РЖД». Всего в 2010–2012 гг. в структуре университета планируется обучить 2820 человек.

ОАО «РЖД» – одна из немногих в стране, сохранивших систему изобретательской и рационализаторской деятельности. В компании более 34,5 тыс. рационализаторов и 912 изобретателей. В 2009 г. подано заявок на получение патентов вдвое больше, чем в предыдущем году. Экономический эффект от внедрения новшеств составил в 2009 г. 678 млн руб., вдвое больше, чем 2008 г. (318 млн руб.). Это результат активного участия новаторов производства в реализации антикризисной программы. В целях усиления мотивации за результативность внедренных новшеств разработаны образцы знаков «Почетный изобретатель» и «Почетный рационализатор», ведется разработка нового Положения о мотивации работников ОАО «РЖД» по внедрению инноваций, которое будет включать систему стимулирования руководителей и специалистов Компании всех уровней.

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Справочная ОАО «РЖД», телефон:
(495) 262 99 01

Единая телефонная линия, телефон:
8 800 200 67 67 (звонок бесплатный
из всех регионов Российской Федерации)

Веб-портал ОАО «РЖД»:
www.rzd.ru

e-mail:
info@rzd.ru

Департамент корпоративных коммуникаций, телефон:
262 13 73 – оперативный дежурный,
262 66 70 – пресс-служба,
262 20 79 – делопроизводство

Департамент социального развития, телефон/факс:
(495) 262 34 21 – приемная / (495) 262 67 75

Департамент управления персоналом, телефон/факс:
(495) 262 50 25 – приемная / (495) 262 57 06

**Департамент по организации,
оплате и мотивации труда, телефон/факс:**
(495) 262 31 12 / (495) 262 80 88

**Управление охраны труда, промышленной безопасности
и экологического контроля, телефон/факс:**
(495) 262 04 77 – приемная / (495) 262 16 26