



**Корпоративный социальный отчет
ОАО «РЖД»**

за 2010 год

Оглавление

Введение

1.	Общая информация об отчете	6
2.	Область охвата и границы отчета	6
3.	Нормативно-методическая база подготовки отчета	6
4.	Принципы подготовки отчета и их реализация	6

	Список сокращений и терминов, используемых в отчете	9
--	---	---

Раздел 1. Общая информация о Компании

1.1.	Общая характеристика деятельности ОАО «РЖД»	13
1.2.	Структура собственности ОАО «РЖД»	16
1.3.	Корпоративный стиль ОАО «РЖД»	19
1.4.	Миссия и масштаб бизнеса	18
1.5.	Участие Компании в международных организациях и международная деятельность	22
1.6.	Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте	25
1.7.	Общественная оценка деятельности ОАО «РЖД»	30

Раздел 2. Стратегические задачи Компании по обеспечению устойчивого развития. Ключевые риски и возможности в области социальной ответственности

2.1.	Роль ОАО «РЖД» в обеспечении устойчивого развития	33
2.2.	Стратегические задачи Компании по обеспечению устойчивого развития	34
2.3.	Основные направления деятельности ОАО «РЖД» в области социальной ответственности	36
2.4.	Ключевые риски и возможности в области социальной ответственности	40

03

Раздел 3. Взаимодействие с заинтересованными сторонами

3.1.	Обзор заинтересованных сторон	43
3.2.	Формы взаимодействия с заинтересованными сторонами	52

04

Раздел 4. Экономическая результативность

4.1.	Экономическая политика ОАО «РЖД» и инструменты ее реализации	55
4.2.	Система управления экономической результативностью ОАО «РЖД»	56
4.2.1.	Риски и возможности в экономическом контексте	56
4.3.	Реализация экономической политики. Присутствие на ключевых рынках	58
4.4.	Инвестиционная деятельность	64

05

Раздел 5. Экологическая результативность

5.1.	Политика ОАО «РЖД» в области охраны окружающей среды и рационального природопользования	69
5.2.	Система управления природоохранной деятельностью	69
5.2.1.	Возможности природоохранной деятельности и риски в области экологии	69
5.2.2.	Охрана атмосферного воздуха	74
5.2.3.	Использование водных ресурсов	80
5.2.4.	Охрана водных ресурсов	82
5.2.5.	Обращение с отходами производства и потребления	86
5.2.6.	Затраты на охрану окружающей среды	91
5.2.7.	Выполнение инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности»	92
5.2.8.	Техническое перевооружение ОАО «РЖД», обеспечивающее охрану окружающей среды	93
5.2.9.	Мероприятия, обеспечивающие шумозащитный эффект	93
5.2.10.	Мероприятия на особо охраняемых природных территориях	94
5.2.11.	Экологический аудит	94
5.2.12.	Деятельность природоохранных подразделений железных дорог	96

06

Раздел 6. Взаимодействие с персоналом

98

6.1.	Политика ОАО «РЖД» в области взаимодействия с персоналом	99
6.2.	Система управления в области взаимодействия с персоналом	99
6.2.1.	Ключевые риски и возможности в области взаимодействия с персоналом	99
6.2.2.	Стратегия и программы в области взаимодействия с персоналом	102
6.3.	Проведение единой корпоративной политики в области управления персоналом в ОАО «РЖД» в 2010 году	104
6.3.1.	Характеристика кадрового состава ОАО «РЖД»	104
6.3.2.	Развитие кадрового потенциала	106
6.3.3.	Модели компетенций холдинга «РЖД»	107
6.3.4.	Производственное соревнование	108
6.4.	Корпоративная социальная политика	110
6.4.1.	Коллективно-договорные отношения и взаимодействие с профсоюзами	110
6.4.2.	Корпоративная социальная ответственность	111
6.4.3.	О реализации жилищной программы ОАО «РЖД»	112
6.4.4.	Молодежная политика ОАО «РЖД»	113
6.4.5.	Культура и спорт	115
6.4.6.	Корпоративная пенсионная система	116
6.5.	Оплата труда и мотивация персонала	117
6.6.	Здравоохранение	118
6.7.	Охрана труда и безопасность на рабочем месте	121
6.7.1.	Оценка рисков	124
6.7.2.	Производственный травматизм	124
6.7.3.	Планирование мероприятий по охране труда	127
6.7.4.	Финансирование мероприятий по охране труда	127
6.7.5.	Аттестация рабочих мест	128
6.7.6.	Средства индивидуальной защиты	129
6.7.7.	Обеспечение осведомленности и компетентности работников в области охраны труда	130

07

Раздел 7. Соблюдение прав человека

132

08

Раздел 8. Взаимодействие с обществом

136

8.1.	Политика взаимодействия ОАО «РЖД» с обществом	137
8.2.	Система управления ОАО «РЖД» в области взаимодействия с обществом	138
8.2.1.	Риски и возможности	138
8.3.	Участие ОАО «РЖД» в формировании государственной политики в 2010 году	139
8.3.1.	Выполнение Компанией государственных задач	139
8.3.2.	Взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти	140
8.3.3.	Взаимодействие с палатами Федерального Собрания	143
8.3.4.	Взаимодействие с региональными органами власти	144
8.3.5.	Взаимодействие с бизнес-сообществами	145
8.4.	Благотворительная деятельность	149
8.5.	Информационная прозрачность деятельности Компании	151
8.6.	Оценка соответствия деятельности Компании законодательно-нормативным требованиям по вопросам взаимодействия с обществом	153

09

Раздел 9. Ответственность ОАО «РЖД» за продукцию и услуги

154

9.1.	Политика ОАО «РЖД» в области ответственности перед потребителями	155
9.2.	Система управления в области ответственности перед потребителями	155
9.2.1.	Возможности и риски в области ответственности перед потребителями	155
9.2.2.	Стратегии и программы в области ответственности перед потребителями	156
9.2.3.	Структура управления в области ответственности перед потребителями	157
9.3.	Реализация политики в области ответственности перед потребителями в 2010 году	162
9.3.1.	Управление качеством	162
9.3.2.	Информирование потребителей и маркетинговые коммуникации	162
9.4.	Инновационная политика ОАО «РЖД» в 2010 году	165

10

Приложения

173

Приложение 1.	Таблица соответствия разделов и подразделов отчета элементами отчета по GRI	173
Приложение 2.	Таблица соответствия разделов и подразделов индикаторам результативности РСПП	177
Приложение 3.	Таблица соответствия разделов и подразделов отчета принципам Глобального договора ООН	180

Введение

1. Общая информация об отчете

Подготовка корпоративного социального отчета ОАО «РЖД» за 2010 год открыла пятый годичный цикл разработки нефинансовой отчетности (отчетности в области социальной ответственности и устойчивого развития) Компании. Настоящий отчет подготовлен в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 16 июня 2011 г. № 1313р «О подготовке корпоративного социального отчета ОАО «РЖД» за 2010 год» с учетом основных требований Руководства по отчетности в области устойчивого развития (GRI, версия G3). Предыдущие социальные отчеты Компании за 2006, 2007, 2008, 2009 годы размещены на официальном сайте ОАО «РЖД». ОАО «РЖД» развивает практику взаимодействия с ведущими общественными организациями в области социальной ответственности бизнеса, прежде всего с Российским союзом промышленников и предпринимателей. Компания поддерживает принципы Глобального договора ООН и присоединилась к Социальной хартии российского бизнеса. 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, проблемам, возможностям и перспективам в области экономического развития, охраны окружающей среды, управления человеческим капиталом Компании и взаимодействия с потребителями и обществом.

2. 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. 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.

3. 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.

4. 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
1	Существенность	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: <ul style="list-style-type: none"> • ключевые риски и возможности; • стратегии Компании. В отчете отражены те вопросы и показатели, к которым было проявлено особое внимание со стороны заинтересованных сторон.
2	Охват заинтересованных сторон	Принцип охвата заинтересованных сторон реализован за счет следующих действий, выполненных в ходе подготовки отчета: <p>Идентификация и оценка заинтересованных сторон Компании.</p> 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.
3	Контекст устойчивого развития	Анализ вклада Компании в устойчивое развитие нашел следующее отражение в отчете: <ol style="list-style-type: none"> 1. В отчете рассмотрена деятельность Компании по каждой из трех составляющих устойчивого развития: экономической (раздел 4), экологической (раздел 5), социальной (разделы 6–9). 2. 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. 3. 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.
4	Полнота	<p>1. Сфера охвата. Рабочей группой были собраны данные в аппарате управления ОАО «РЖД» и филиалах Компании по всем существенным темам отчета.</p> <p>2. Границы отчетности.</p> В отчете приведены как положительные, так и отрицательные факторы и результаты деятельности. Описание отрицательных факторов и результатов содержится:
5	Сбалансированность	<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 таких отрицательных показателей GRI, как объемы негативного воздействия на окружающую среду, нарушения в области безопасности движения, текучесть кадров, штрафы и иски и др.

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

№	Принцип GRI	Охват принципа в корпоративном социальном отчете
6	Сопоставимость	1. Значения показателей результативности за 2010 год в отчете, где это возможно, приведены в сопоставлении с данными за предыдущие периоды. 2. Данные отчета сопоставимы с показателями, рекомендуемыми GRI и другими нормативно-методическими документами по подготовке нефинансовой отчетности.
7	Точность	Оценочное определение количественных данных для целей отчета не производилось. Качественные оценки утверждения, содержащиеся в отчете, основаны на соответствующих количественных данных. При этом все стоимостные показатели в отчете приведены в текущих ценах.
8	Своевременность	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.
9	Ясность	Для повышения ясности отчета и удобства его использования: 1. Введена единая структура для всех разделов, в которых содержатся данные о результативности деятельности Компании по направлениям социальной ответственности. 2. Даны ссылки на источники подробной информации (в том числе на сайте Компании). 3. Подготовлена таблица терминов, определений и сокращений, использованных в отчете.
10	Надежность	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 в корпоративных информационных системах ОАО «РЖД».

Список сокращений и терминов, используемых 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, стр. 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 т. ч. 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 августа 1995 г. №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
ДЦФО	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
ЖЕЛДОРТРАНС	Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта
ЗАО	Закрытое акционерное общество
ЗАО «ЕРЛ»	Закрытое акционерное общество «Евразия Рейл Логистикс»
КИ SMK	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
SMK	Система управления качеством
СНГ	Содружество независимых государств
СССР	Союз Советских Социалистических Республик
СТО	Стандарт организации
СУОТ	Система управления охраной труда
СФО	Система фирменного транспортного обслуживания
СЦБ	Система сигнализации, централизации и блокировки
ФПК	Федеральная пассажирская компания
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
ЦФО	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)
OHSA 18001	Occupational Health and Safety Assessment Series (Система менеджмента профессиональной безопасности и здоровья), международный стандарт

Общая характеристика деятельности ОАО «РЖД»			Корпоративный стиль ОАО «РЖД»		Участие Компании в международных организациях и международная деятельность
		Структура собственности ОАО «РЖД»		Миссия и масштаб бизнеса	



		Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте			

Общественная оценка деятельности ОАО «РЖД»	<h2>Общая информация о Компании</h2>				
--	--------------------------------------	--	--	--	--

1.1. 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, г. 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.

Основные виды деятельности ОАО «РЖД»:

- 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;
- перевозка пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования;
- оказание услуг по предоставлению локомотивной тяги;

- 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 метрологических работ, изготовление и ремонт средств измерений;
- выполнение работ по предупреждению и ликвидации пожаров, других аварийных и чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте, в том числе проведение аварийно-восстановительных работ;
- ведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских, проектных, изыскательских, строительных, строительно-монтажных и ремонтно-строительных 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;
- организация работы детских железных дорог и проведение профессионально-ориентационной работы среди молодежи;

- медицинская деятельность;
- образовательная деятельность;
- внешнеэкономическая деятельность, в том числе оказание услуг на железнодорожном транспорте общего пользования в международном сообщении, осуществление сотрудни-

- чества с иностранными организациями железнодорожного транспорта, сооружение объектов железнодорожного транспорта для иностранных организаций;
- прочие виды деятельности.

Организационно-функциональная структура управления ОАО «РЖД»

Структура управления ОАО «РЖД»



Высшим органом управления ОАО «РЖД» является общее собрание акционеров. Единственным акционером Общества является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляются Правительством Российской Федерации. Решения акционера оформляются в форме распоряжений Правительства Российской Федерации. Решения годового общего собрания акционеров по итогам работы за 2010 год утверждены распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2011 г. № 1129-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 2011 г. № 1129-р в количестве 13 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 членом совета директоров ОАО «РЖД», в 2010 году не выплачивалось. Президент ОАО «РЖД» реализует права и несет ответственность за достижение главных целей деятельности Общества: обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых Обществом, а также извлечение 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 соответствии 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 за финансово-хозяйственной деятельностью Компании. Состав ревизионной комиссии утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2011 г. № 1129-р в количестве 7 человек. Члены ревизионной комиссии не могут одновременно занимать какие-либо должности в органах управления Компании.

Организационная структура ОАО «РЖД»



Организационная структура холдинга «РЖД» состоит из материнской компании ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществ и по состоянию на 31 декабря 2010 г. включала:

- 16 филиалов — железных дорог: Октябрьская, Калининградская, Московская, Горьковская, Северная, Северо-Кавказская, Юго-Восточная, Приволжская, Куйбышевская, Свердловская, Южно-Уральская, Западно-Сибирская, Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская и Дальневосточная;
- функциональные филиалы:
 - 3 филиала в области перевозок;
 - 7 филиалов в области технико-экономического и финансового обеспечения;
 - 2 филиала в области капитального строительства;
 - 5 филиалов в области ремонта подвижного состава;
 - 3 филиала в области путевого хозяйства;

- 3 филиала в области информатизации и связи;
- 1 филиал в области социальной сферы;
- 11 филиалов — проектных бюро;
- 10 прочих филиалов.

Представительства Общества функционируют в 10 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), Эстонская Республика (Таллин). Филиалы и представительства, созданные Компанией, не являются юридическими лицами и наделены имуществом, принадлежащим ОАО «РЖД».

1.2. Структура собственности ОАО «РЖД»

Размер уставного капитала Общества по состоянию на 1 января 2010 г. составлял 1 594 516 219 тыс. руб. В I квартале 2010 г. состоялось увеличение уставного капитала на 60 млрд. руб. в целях создания объектов инфраструктуры в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в городе Сочи в соответствии с подпунктом 6 пункта 1 статьи 11 Федерального закона от 2 декабря 2009 г. № 308-ФЗ «О федеральном бюджете на 2010 год и плановый период 2011 и 2012 годов». В IV квартале 2010 г. состоялось увеличе-

ние уставного капитала на 43,6 млрд. руб.: 40 млрд. руб. — в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2010 год и плановый период 2011 и 2012 годов» в целях реализации Обществом его инвестиционной программы, в том числе создания объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в городе Сочи (20 млрд. руб.) и восстановления инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (20 млрд. руб.);

3,6 млрд. руб. — в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2010 год и плановый период 2011 и 2012 годов» в целях строительства железнодорожной инфраструктуры по проекту «Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт Кневиичи». В Единый государственный реестр юридических лиц 3 марта 2011 г. внесена

запись о государственной регистрации изменений, вносимых в учредительные документы ОАО «РЖД» за государственным регистрационным номером 6117746323326.

На конец отчетного периода уставный капитал Общества составляет 1 698 128 067 тыс. руб.

1.3. Корпоративный стиль ОАО «РЖД»



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. Яркий красный цвет и прогрессивная графика нового фирменного знака ОАО «РЖД» демонстрируют, что Компания готова 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. В октябре 2007 г. правление ОАО «РЖД» утвердило корпоративный (фирменный) товарный знак, логотип и корпоративные (фирменные) шрифты.

1.4. Миссия и масштаб бизнеса

Миссия холдинга «РЖД» заключается в эффективном развитии конкурентоспособного на российском и мировом рынках транспортного бизнеса с учетом реализации ответственности национального перевозчика и владельца железнодорожной инфраструктуры.

Приоритеты развития холдинга «РЖД» определены в подготовленной в ОАО «РЖД» Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года и основных приоритетах его развития на среднесрочный период до 2015 года. Ключевыми из них являются:

- увеличение к 2015 году масштабов бизнеса на внутреннем и зарубежном рынках;
- повышение эффективности основной деятельности, прежде всего за счет улучшения использования пропускных и провозных способностей инфраструктуры, а также повышения ее технической надежности;
- достижение высокого уровня конкурентоспособности за счет формирования новой линейки перевозочных продуктов и дополнительных услуг, развития логистики и улучшения уровня сервиса и качества для клиентов, внедрения инновационной техники и технологий работы, повышения экологической и транспортной безопасности;
- повышение благополучия и социальной защищенности работников на основе принципов социального партнерства с учетом роста их компетенций и производительности труда;
- обеспечение уровня корпоративного управления, соответствующего лучшим мировым стандартам.

Реализация Стратегии будет осуществляться за счет следующих факторов:

- формирование эффективной бизнес-модели холдинга «РЖД», переход
- к управлению по видам бизнеса, совершенствование организационной структуры и системы управления ОАО «РЖД» и Холдингом в целом;
- формализация целей и приоритетов в развитии бизнесов и персонализация ответственности за результаты деятельности;

- реализация комплексных мероприятий по повышению экономической эффективности целевых бизнесов при соответствующей государственной поддержке;
- реализация единых функциональных политик и разработка сбалансированных стратегий по видам бизнеса холдинга «РЖД» и ДЗО ОАО «РЖД».

До 2015 года основными приоритетами направления инвестиций холдинга «РЖД» являются обновление и развитие инфраструктуры, обновление локомотивного парка, улучшение уровня сервиса грузовых и пассажирских перевозок.

Среди важных задач развития холдинга «РЖД» находятся повышение эффективности деятельности персонала и его вовлечение в реализацию корпоративных задач. При этом забота о людях является основой системы социальной поддержки в Холдинге, а Коллективный договор — ключевым элементом обеспечения социальной поддержки всех работников, гарантией их уверенности в завтрашнем дне.

Достижение заявленных целей будет способствовать формированию устойчивой транспортной бизнес-системы, повышению конкурентоспособности и клиентоориентированности Холдинга, повышению эффективности и качества перевозочного процесса и расширению спектра предоставляемых потребителям услуг.

В целевом состоянии холдинг «РЖД» будет представлять собой:

- крупнейшую в России транспортную бизнес-систему;
- структурированный по видам бизнеса холдинг с консолидированной стратегией;
- владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, предоставляющего транспортные и сопутствующие услуги на недискриминационной основе;
- интегрированного с инфраструктурой грузового общесетевого перевозчика;
- одного из крупнейших участников развивающихся рынков логистики, сервисного обслуживания пассажи-

ров и других услуг;

- социально ответственную бизнес-систему, обеспечивающую в своей деятельности баланс корпоративных, государственных и общественных интересов.

2010 год фактически стал началом реализации намеченных стратегических планов. Последовательно осуществлялась работа по реализации мероприятий, направленных на повышение клиентоориентированности и технологической устойчивости функционирования холдинга «РЖД». Совершенствовалось качество обслуживания пассажиров, внедрялись новые продукты и услуги в пассажирском комплексе. Активно проводилась работа, направленная на повышение уровня безопасности перевозок на основе улучшения качества содержания и ремонта объектов инфраструктуры и подвижного состава, совершенствование системы выявления и устранения рисков и угроз для их устойчивой работы.

В 2010 году в соответствии с определенными целевыми параметрами последовательно совершенствовалась инновационная, инвестиционная, кадровая политика холдинга «РЖД».

Продолжилась реализация Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, реализованы наиболее важные шаги, завершающие переход холдинга «РЖД» к вертикально-интегрированной матричной системе управления. Завершено формирование в качестве филиалов ОАО «РЖД» дирекций управления движением и ремонта тягового подвижного состава. Активно осуществлялось формирование вертикалей управления дирекций инфраструктуры и тяги. Проводилась последовательная работа по формированию условий для становления на базе железных дорог региональных корпоративных центров, перевода железных дорог на безотделенческую структуру управления.

Масштаб бизнеса Компании

Наряду с развитием текущих видов бизнесов, Холдинг проводит системную настройку своей деятельности за счет

развития новых видов бизнеса, расширения присутствия и укрепления конкурентоспособности на растущих рынках логистики, сервисного обслуживания пассажиров и других услуг.

Так, в целях повышения конкурентоспособности комплекса дальних пассажирских перевозок Холдингом запущен ряд перспективных проектов, направленных на привлечение новых и удержание «традиционных» пассажиров, предпочитающих железнодорожный транспорт другим видам транспорта:

- развивается практика продажи билетов через Интернет, в т. ч. с электронной регистрацией;
- ведется работа по расширению спектра услуг на вокзалах и повышению их качества, начата реконструкция крупнейших железнодорожных вокзалов;
- повышается гибкость ценового регулирования в дерегулированном сегменте;
- обеспечивается повышение скоростей перевозок;
- при организации обслуживания пассажиров активно используется аутсорсинг;
- развивается туристическая деятельность.

Одним из ключевых направлений является развитие скоростного и высокоскоростного сообщения.

В 2010 году получило развитие регулярное движение поездов «Сапсан» между Москвой и Санкт-Петербургом, в июле было открыто скоростное движение поездов на направлении Москва — Нижний Новгород, а в конце года — на направлении Санкт-Петербург — Хельсинки.

Одним из перспективных направлений развития Холдинга является логистическая деятельность.

Логистика как вид бизнеса имеет высокий уровень синергии с другими основными целевыми видами бизнеса: «грузовыми перевозками» и «операторской деятельностью» (особенно с сегментами перевозок контейнеров, специализированных перевозок грузов). Комплексное освоение нового сегмента создаст базу как для привле-

чения дополнительных клиентов на железнодорожный транспорт, так и для повышения конкурентоспособности по сравнению с автомобильным транспортом. В качестве целевого состояния рассматривается развитие Холдинга не только как крупнейшей транспортной группы компаний, но и лидера логистического рынка на «Пространстве 1520». Стратегическим направлением развития Холдинга в данной сфере является лидерство на транспортно-логистическом рынке на базе повышения эффективности существующих грузовых дворов путем их реконструкции и модернизации на основе современных технологий и бизнес-процессов, а также сетевого охвата деятельности и единого стандарта услуг.

Для стратегического развития логистического бизнеса Холдинг в период до 2015 года:

1. Создаст терминально-логистические комплексы по всей сети российских железных дорог.

На сегодняшний день уже реализуется ряд приоритетных проектов создания терминально-логистической инфраструктуры, а именно:

- в Московской области — терминально-логистического центра «Белый Раст»;
- в Ленинградской области — «сухого порта» в районе ст. Шушары;
- в Нижегородской области — логистического центра «Доскино».

2. Повысит эффективность функционирования существующего терминально-складского комплекса.

3. Обеспечит развитие контрактной (ЗРЛ) логистики.

4. Продолжит реализацию комплекса мероприятий, направленных на увеличение контейнеризации перевозок и обеспечение сквозного сервиса доставки грузов с участием других видов транспорта.

ОАО «РЖД» также активно участвует в строительстве железнодорожных подходов к российским портам во всех водных бассейнах. Для освоения перспективных объемов перевозок на дальних подходах к портам Балтийского региона ОАО «РЖД» за последние годы

выполнена значительная работа по строительству вторых путей, электрификации, удлинению приемо-отправочных путей на лимитирующих полигонах. Будет продолжено развитие предпортовых станций в Усть-Луге, Приморске, Высоцке, Мурманске, Калининграде. Проводится большая работа по усилению и развитию железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Дальневосточного региона.

В настоящее время реализуются проекты создания в крупнейших портах управляющих компаний. В частности, Холдинг имеет пакеты акций в ОАО «Компания «Усть-Луга»», ОАО «Мурманский транспортный узел».

Участие Холдинга в подобных проектах будет осуществляться на основе анализа технологической эффективности и перспектив окупаемости инвестиций. Объем приобретаемой доли в капитале портовых активов будет определяться в каждом конкретном случае индивидуально, при этом наиболее перспективным проектом для Холдинга является участие в расширении действующих или создании новых терминалов.

Интерес для Холдинга представляет также развитие железнодорожных паромных перевозок для расширения географии железнодорожного сообщения. Создание совместных предприятий с морскими перевозчиками и экспедиторами является важным инструментом влияния Холдинга на формирование конкурентоспособной и экономически эффективной «сквозной» тарифной ставки.

Дочерняя компания ОАО «РЖД» — Black Sea Ferries Ltd — осуществляет перевозки вагонов и грузов между портами Кавказ (Россия) и Поти (Грузия), что позволяет обеспечить транспортное сообщение с Республикой Армения. С ноября 2010 г. осуществлен запуск регулярного прямого железнодорожно-паромного сообщения между портами Кавказ и Самсун (Турция), в создании которого активное участие принимала дочерняя компания ОАО «РЖД» — Black Sea Ferries Ltd.

В целях развития мультимодальных логистических цепей доставки грузов

до потребителей ОАО «РЖД» развивает смешанные железнодорожно-паромные перевозки. С 2007 года открыто паромное сообщение Усть-Луга — Балтийск (Россия) — Засниц/Мукран (Германия). Для оперативного решения вопросов развития паромных перевозок на данном направлении создан специальный российско-германский Совет комбинированной железнодорожно-паромной линии Усть-Луга — Балтийск — Засниц. Компания Black Sea Ferries Ltd прорабатывает проекты привлечения дополнительных судов для наращивания объемов перевозок по данной линии.

Развитие грузовых перевозок за рубежом и сотрудничество со стратегическими иностранными поставщиками является наиболее перспективным вариантом диверсификации бизнес-портфеля Холдинга. Перспективным является выход холдинга «РЖД» на рынок перевозок/оперирования в страны со значительным грузопотоком в сообщении с Россией (через которые проходят ключевые международные маршруты). При этом главными критериями вхождения на новый рынок будут являться окупаемость вложенных инвестиций и увеличение грузовой базы на российских железных дорогах.

В данной сфере Холдингом реализуются проекты концессионного управления железными дорогами Армении и восстановления железнодорожной линии со строительством терминала в порту Раджин в КНДР.

Развитие бизнеса грузовых перевозок за рубежом будет осуществляться в нескольких направлениях:

- комплексная логистика;
- оказание услуг перевозчика/оперирования подвижным составом на транспортных сетях зарубежных стран;
- управление инфраструктурой железнодорожных сетей зарубежных стран, повышение эффективности функционирования существующих железнодорожных сетей за рубежом на основе соглашений о доверительном управлении и/или концессий;

- создание новых железнодорожных маршрутов.

Приоритетом является железнодорожная инфраструктура, которая выступает составным элементом международных транспортных коридоров, тяготеет к крупным регионам зарождения грузопотоков, либо имеет большой потенциал развития, в том числе транзитный.

Наиболее перспективным проектом в этой сфере является участие в перевозочном и логистическом бизнесе при реализации проекта строительства линии широкой колеи до Вены и развития прилегающей логистической инфраструктуры.

Также Холдинг планирует значительное развитие международных пассажирских перевозок по следующим направлениям:

- увеличение объема перевозок в сообщении со странами Европы;
- увеличение объемов перевозок пассажиров между Россией и странами СНГ, в первую очередь Республикой Беларусь, Украиной, Казахстаном;
- разработка новых маршрутов курсирования поездов.
- К приоритетным «синергетическим» инфраструктурным проектам на период до 2015 года относятся:
- реконструкция и развитие Южно-Кавказской железной дороги;
- реконструкция и развитие Улан-Баторской железной дороги;
- реконструкция железнодорожной линии Раджин — Туманган в КНДР со строительством терминала в порту Раджин;
- строительство железнодорожной линии Решт — Астара в Иране;
- реконструкция железных дорог Абхазии.

1.5. Участие Компании в международных организациях и международная деятельность

В соответствии со «Стратегией развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года», укрепление глобальной конкурентной способности холдинга «РЖД» и его рыночных позиций на евро-азиатском транспортном рынке — одно из приоритетных направлений деятельности Общества. Первостепенной задачей является обеспечение максимально благоприятных организационно-правовых и технологических условий для достижения качественно высокого уровня эффективности международных перевозок.

Международные перевозки и ключевые международные проекты

В текущем году продолжено создание стратегической платформы для укрепления позиций российских железных дорог на мировых рынках транспортных услуг.

Налажено активное взаимодействие ОАО «РЖД» с новым руководством транспортного блока Европейской комиссии. Практика 2010 года показала, как по мере развития экономических и культурных связей между Россией и Европой возрастает внимание к холдингу «РЖД». Формирование единого транспортного пространства, вне зависимости от различий в ширине железнодорожной колеи и стандартах, является мощным инструментом преодоления кризиса и устранения угроз экономической рецессии.

Участие в работе международных транспортных организаций МСЖД, ОСЖД, ЕЭК и ЭСКАТО ООН, международных бизнес-форумов, включая «Стратегическое партнерство 1520», позволило обеспечить продвижение интересов ОАО «РЖД» при развитии международных транспортных коридоров, гармонизации нормативно-правовой и технологической базы.

На представителей Холдинга начали возлагать ответственность за решение стратегических задач всего международного железнодорожного сообщества, в т. ч. и в инновационной сфере. В 2010 году одобрено присоединение ОАО «РЖД» в качестве нового члена

Международного комитета железнодорожного транспорта (ЦИТ). Это явилось логическим следствием присоединения Российской Федерации к Межправительственной организации международных железнодорожных перевозок (ОТИФ).

В 2010 году при активном участии ОАО «РЖД» был разработан и одобрен проект «Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников Содружества до 2020 года», утверждена «Концепция единой системы управления и использования парка грузовых вагонов различных форм собственности».

Существенно продвинулось сотрудничество с Администрацией железнодорожной инфраструктуры Испании (АДИФ) и компанией «Тальго». Создается инженерный центр по вагоностроению совместно со словацким заводом «Татравагонка».

Дочерние компании ОАО «РЖД» совместно с зарубежными партнерами развивают бизнес в Казахстане, Украине, Белоруссии, Финляндии, Словакии, Германии, Китае и других странах.

Создано совместное предприятие «ТрансКонтейнера» с Китайской корпорацией железнодорожных контейнерных перевозок — «Рейл-Контейнер». Этот проект отражает качественное изменение отношения к перспективам транзита по Транссибу со стороны наших китайских коллег и их готовность выстраивать логистическое сотрудничество в трехстороннем формате Россия — Китай — Европа.

Осуществляется эффективное взаимодействие с руководством Немецких железных дорог. ОАО «РЖД» впервые приняло участие в расширенном заседании правления «Дойче Бан».

Согласованные подходы к стратегии развития «Пространства 1520» позволяют железнодорожным компаниям оптимизировать использование имеющихся ресурсов и достигать эффективных результатов. Рынок «Пространства 1520» становится все более привлекательным для крупных мировых производителей железнодорожной техники и техноло-

гий, что открывает широкие возможности для международной кооперации. Специалисты Компании вместе с монгольскими коллегами реализовали мероприятия по финансовой стабилизации и развитию Улан-Баторской железной дороги. Совместно с государственными органами решаются вопросы финансирования увеличения уставного капитала АО «УБЖД» на 250 млн. долларов. В октябре 2010 г. из Улан-Батора отправлен первый поезд с углем месторождения Таван-Толгой, который проследовал транзитом по российским железным дорогам в порт Восточный.

По поручению Правительства Российской Федерации ОАО «РЖД» предпринимает усилия по реализации проекта развития железнодорожной инфраструктуры Монголии, связанного с разработкой крупных монгольских месторождений полезных ископаемых. Реализация данного проекта призвана обеспечить долгосрочные геостратегические интересы России в регионе.

По решению парламента Монголии, 8 декабря 2010 г. объявлен квалификационный отбор компаний/консорциумов для реализации проекта разработки угольного месторождения Таван-Толгой, включающего строительство железнодорожной инфраструктуры Монголии.

Для участия в отборе ОАО «РЖД» был организован международный консорциум, в который вошли компании Японии и Кореи, а также ОАО «СУЭК».

Исходя из необходимости максимального использования конкурентных преимуществ «Пространства 1520», в 2010 году Компания продолжила активную реализацию мероприятий по повышению эффективности взаимодействия с железными дорогами стран СНГ и Балтии с колеей 1520 мм — нашими основными партнерами по грузоперевозкам и пассажирскому сообщению.

В 2010 году существенное внимание было привлечено к проекту строительства «широкой колеи» до Братиславы — Вены. Завершено технико-экономическое обоснование инвестиций, сделан вывод о том, что проект технически и юриди-

чески выполним и принесет существенные экономические выгоды не только четырем странам-участницам.

ОАО «РЖД» активно взаимодействует с зарубежными партнерами как в рамках «производственного» Совета по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ, так и в формате делового форума «Стратегическое партнерство 1520».

В ходе заседаний утверждены изменения и дополнения в нормативные документы, прежде всего в «Правила эксплуатации, планомерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств», «Правила комплексных расчетов между железнодорожными администрациями государств-участников» и др.

Постоянно действуют созданные Советом комиссии по вагонному хозяйству, информатизации, взаимодействию в области здравоохранения, по совершенствованию нормативной правовой базы организации расчетов в международном сообщении, пассажирского хозяйства, по вопросам реформирования и структурных преобразований на железнодорожном транспорте. Для координации деятельности, организации системной разработки документов Совет создал Межгосударственный технический комитет по стандартизации в области безопасности, ремонта и эксплуатации технических средств и услуг, предоставляемых на железнодорожном транспорте (МТК 519).

В рамках Совета осуществляются согласованная тарифная политика на железнодорожном транспорте, а также программа реализации «Приоритетных направлений сотрудничества государств — участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года».

Приоритетным направлением сотрудничества в сфере транспорта на период до 2020 года определена разработка концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств — участников СНГ.

Во исполнение данного решения Советом по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества

разработан проект «Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств — участников Содружества до 2020 года», который одобрен на 53-м заседании Совета и внесен в Исполнительный комитет СНГ для рассмотрения в установленном порядке Советом глав правительств СНГ. Особое место в международной деятельности Компании в 2010 году занимало двустороннее сотрудничество со странами СНГ. Так, в рамках Союзного государства Россия — Беларусь продолжилась реализация «Плана мероприятий по формированию и функционированию объединенной транспортной системы Союзного государства на 2008–2010 годы». В соответствии с Планом проводились работы по развитию скоростного пассажирского движения Москва — Минск — Варшава — Берлин, по модернизации и развитию железнодорожной инфраструктуры МТК-2 и МТК-9, проходящих по территории Российской Федерации и Республики Беларусь.

Подписано «Соглашение о совместных действиях по развитию скоростного пассажирского железнодорожного сообщения». Соглашением определен полигон скоростных пассажирских перевозок в международном сообщении Москва — Минск — Брест с максимальной скоростью движения 160–200 км/ч. Подписан «Меморандум о взаимном сотрудничестве ОАО «Российские железные дороги» и АО «Национальная компания «Казакстан темир жолы» при совершении таможенных операций на таможенной территории таможенного союза». Меморандум предусматривает совместную разработку и реализацию программ и проектов развития таможенных услуг в сфере международных перевозок грузов железнодорожным транспортом.

В рамках двустороннего сотрудничества между ОАО «РЖД» и ГП «Железная дорога Молдовы» подписано временное соглашение между Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины, открытым акционерным обществом «Российские железные дороги», открытым акционерным

обществом «Федеральная пассажирская компания» и Государственным предприятием «Железная дорога Молдовы» об организации движения транзитных грузовых поездов на участке Кучурган (УЗ) — Кэушень (ЧФМ) и пассажирских поездов № 65/66 Москва — Кишинев, № 595/596 Москва — Кишинев, № 51/52 Саратов — Варна, № 642/641 Кишинев — Одесса на участке Кучурган (УЗ) — Бендеры-2 (ЧФМ), вступившее в силу с 1 октября 2010 г. и обеспечивающее временную организацию движения грузовых транзитных и пассажирских поездов через территорию Приднестровья.

Подписано соглашение между открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» и Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины о совместных действиях по организации скоростного пассажирского движения и развитию направления Москва — Кавказ через Украину.

С Республикой Абхазия решаются вопросы восстановления полноценного железнодорожного сообщения на участке Веселое — Сухум. Принято решение о разработке согласованных предложений по восстановлению и модернизации железной дороги Республики Абхазия на участке Веселое — Сухум. В 2010 году подписаны контракты:

- между ОАО «РЖД» и РУП «Абхазская железная дорога» № 1510 от 3 ноября 2010 г. на выполнение работ по капитальному ремонту железнодорожной инфраструктуры на участках государственная граница Российской Федерации — Сухум (2104 км ПК8), Очамчира — Ткуарчал Абхазской железной дороги (Республика Абхазия);
- между ОАО «Торговый дом РЖД» и РУП «Абхазская железная дорога» на поставку материально-технических ресурсов.

1.6. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте

Цели и задачи реформы

Российские железные дороги играют ключевую роль в обеспечении транспортных потребностей населения и экономики страны. При огромных российских пространствах железные дороги являются гарантом экономического и социального развития страны, проведения экономических преобразований, укрепления административно-политической целостности, нормального функционирования сложного хозяйственного комплекса России.

Необходимость реформирования железнодорожного транспорта стала очевидна в свете произошедших в России в конце прошлого века радикальных экономических и политических перемен, в результате которых стремительно развивающаяся экономика страны столкнулась с рядом серьезных диспропорций в развитии российских железных дорог. Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 утверждена Программа структурной реформы, целями которой являются:

- повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития;
- формирование единой гармоничной транспортной системы страны;
- снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом.

Для достижения целей реформирования определены и приняты следующие основные принципы:

- поэтапная реализация преобразований и минимизация риска необратимых действий;
- необходимость отделения функций государственного регулирования от хозяйственной деятельности и создания единой железнодорожной компании;
- выделение объектов социально-бытового и другого назначения для

снижения непроизводительных издержек;

- прекращение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок на основе выделения необходимых государственных дотаций;
- развитие конкуренции и переход на рыночное ценообразование в конкурентных секторах транспортного рынка;
- выделение и акционирование предприятий, непосредственно не связанных с обеспечением перевозок;
- привлечение инвестиций, в том числе за счет вовлечения в инвестиционный процесс частного бизнеса и государства.

На базе этих принципов обеспечена реализация первого (2001–2002 годы), второго (2003–2005 годы) этапов реформирования, и в 2010 году завершена реализация третьего этапа.

В 2008 году 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», целями которой являются 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.

Основные события третьего этапа реформы (2006–2010 годы)

В целях реализации мероприятий, предусмотренных Программой структурной реформы на третьем этапе, распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 августа 2006 г. № 1094 утвержден план мероприятий Программы

мы структурной реформы на 2006–2010 годы.

В соответствии с планом в 2007 году одобрена Целевая модель рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы, предусматривающая:

- создание Федеральной пассажирской компании — перевозчика пассажиров в дальнем следовании;
- выведение парка инвентарных вагонов ОАО «РЖД» в капитал Первой и Второй грузовой компании;
- сохранение инфраструктуры и грузовых перевозок в ОАО «РЖД» как минимум до 2010 года;
- расширение спектра деятельности операторов подвижного состава;
- продолжение развития конкуренции во вспомогательных и обеспечивающих видах деятельности.

Важнейшим результатом третьего этапа стало снижение перекрестного субсидирования пассажирских перевозок в дальнем следовании. Правительством Российской Федерации принято решение по поэтапному (с 2007 года) выходу на стопроцентную компенсацию потерь в доходах перевозчиков, возникающих от перевозок пассажиров в плацкартных и общих вагонах по регулируемым государством тарифам. В 2010 году это позволило создать дочернее общество ОАО «РЖД» в сфере перевозок пассажиров в дальнем следовании — Федеральную пассажирскую компанию.

Продолжился процесс создания совместно с субъектами Российской Федерации пригородных пассажирских компаний, направленный на решение задачи прекращения перекрестного субсидирования и создания условий для формирования рынка пригородных перевозок железнодорожным транспортом. Всего за время реформирования создано 26 пригородных компаний, осуществляющих пассажирские перевозки во всех 73 регионах, где существует пригородное железнодорожное сообщение. Серьезные изменения произошли и в сфере реформирования вокзального комплекса.

Советом директоров ОАО «РЖД» 3 марта 2006 г. принято решение о создании

специализированного филиала по обеспечению работы железнодорожных вокзалов — Дирекции железнодорожных вокзалов (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 развития, комплексность развития совместно с прилегающей территорией, сбалансированность развития, уникальность развития, принцип эффективности. Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте одной из основных задач определено развитие конкурентного сектора в сфере оперирования грузовыми вагонами. В соответствии с Целевой моделью рынка железнодорожных транспортных услуг в 2007 году создана Первая грузовая компания — дочернее общество ОАО «РЖД» (с передачей в ее уставный капитал 200 тыс. вагонов), что стало одним из системных элементов развития конкурентного рынка оперирования. Становление компании не привело к ущемлению бизнеса иных операторов, не создало проблем и ограничений для клиентов.

В этой связи ОАО «РЖД» была инициирована необходимость продолжения реформ в данном сегменте. В мае 2009 г. правлением ОАО «РЖД» одобрена Концепция реформирования железнодорожного транспорта в сфере оперирования грузовыми вагонами и создание Второй грузовой компании.

Для развития конкуренции в сфере ремонта подвижного состава в период с 2006 по 2008 год на рынок были выведены вагоноремонтные заводы путем создания дочерних обществ, в 2006 году создана Центральная дирекция по ре-

монту грузовых вагонов — филиал ОАО «РЖД». С этого момента начато ведение отдельного учета затрат на ремонт грузовых вагонов, более прозрачным стал процесс формирования себестоимости и цен на ремонт грузовых вагонов.

ОАО «РЖД» выполнялись мероприятия по продаже имущества 22 вагоноремонтных депо в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 марта 2008 г. № 348-р. По результатам проведенных конкурсных торгов было продано имущество 17 вагоноремонтных депо на сумму более 3 млрд. руб.

27 января 2010 г. советом директоров ОАО «РЖД» утверждена Концепция реформирования вагоноремонтного комплекса Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов — филиала ОАО «РЖД» и создания на его базе трех дочерних обществ ОАО «РЖД» по экстерриториальному признаку.

В целях привлечения инвестиций в отрасль на третьем этапе реформирования началась реализация акций дочерних обществ ОАО «РЖД». В январе 2008 г. состоялась продажа 15-процентного пакета акций ОАО «ТрансКонтейнер», в 2009 году продано 50%-1 акция ОАО «Росжелдорпроект».

В процессе структурного реформирования продолжено формирование мощного транспортного холдинга «Российские железные дороги». В этих целях с 2004 по 2010 год ОАО «РЖД» создано 84 дочерних и зависимых общества, в том числе на третьем этапе — 58, в которые выведены активы стоимостью более 400 млрд. руб.

Создание дочерних обществ позволило вывести в конкурентный сектор различные виды деятельности, сформировать собственную четкую стратегию для каждого рыночного сегмента, повысить финансово-экономическую эффективность, создать условия для привлечения частных инвестиций в обновление инфраструктуры и подвижного состава за счет продажи акций.

Анализируя результаты реформирования, необходимо отметить, во-первых, что благодаря реализации Программы

структурной реформы железнодорожная отрасль коренным образом изменилась и динамично развивалась. Во-вторых, основные цели реформирования железнодорожного транспорта, предусматривающие рост его доступности, устойчивости, безопасности, эффективности и сокращение дефицита инвестиций, достигались на всех этапах преобразований.

Правительство Российской Федерации ежегодно рассматривало результаты реформирования и признавало их удовлетворительными.

Позитивный ход структурной реформы на железнодорожном транспорте России также подтверждается оценкой экспертов Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ).

Реформирование ОАО «РЖД» в 2010 году

В соответствии с утвержденной Правительством Российской Федерации Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, в 2010 году завершён третий этап реформы, в ходе которого осуществлены мероприятия по реформированию корпоративной структуры ОАО «РЖД», сокращению перекрестного субсидирования между пассажирскими и грузовыми перевозками, развитию конкуренции на рынке транспортных услуг.

Важнейшим из реализованных мероприятий в сфере реформирования пассажирских перевозок является начало хозяйственной деятельности ОАО «Федеральная пассажирская компания», осуществляющего с 1 апреля 2010 г. пассажирские перевозки в дальнем следовании. В состав Федеральной пассажирской компании переведено 94 тыс. человек и имущество стоимостью 137,2 млрд. руб.

В 2010 году приняты решения о создании 6 ППК, осуществляющих свою деятельность на полигонах Восточно-Сибирской, Калининградской, Северной, Приволжской, Южно-Уральской и Юго-Восточной железных дорог. С 2011 года по инфраструктуре ОАО «РЖД»

ППК будут осуществлять все пригородные железнодорожные пассажирские перевозки в стране.

В целях завершения процесса формирования полноценного конкурентного рынка в сфере предоставления вагонов под грузовые перевозки в 2010 году решением совета директоров ОАО «РЖД» создано дочернее общество ОАО «Вторая грузовая компания» (ОАО «ВГК»), в управление которого поэтапно передается 180 тыс. грузовых вагонов. С 1 октября 2010 г. Вторая грузовая компания начала хозяйственную деятельность, и в настоящее время продолжается процесс формирования ее уставного капитала. Решение о создании ОАО «ВГК» и ликвидации инвентарного парка ОАО «РЖД» означает либерализацию части тарифа на перевозки («вагонной составляющей») и формирует рыночное ценообразование в данном сегменте перевозок при сохранении контроля государства за тарифом на инфраструктуру. С целью увеличения доли частного подвижного состава на рынке и снижения дефицита подвижного состава ОАО «РЖД» осуществило продажу 23 тыс. зерновозов и 50 тыс. полувагонов с истекшим сроком службы с условием их последующего капитального ремонта.

В области ремонта грузовых вагонов сформированы условия для привлечения инвестиций и развития конкуренции. Завершается процесс выделения комплекса из 118 депо по ремонту грузовых вагонов в три дочерние общества, распределенные по экстерриториальному признаку, начало хозяйственной деятельности которых запланировано на 1 июля 2011 г.

В дальнейшем запланирована продажа акций создаваемых предприятий, при этом у ОАО «РЖД» будет сохранен контрольный пакет акций только в одной из трех вагоноремонтных компаний. Продолжена работа по выделению непрофильных активов и созданию специализированных компаний. Созданы дочерние и зависимые общества в следующих сферах: логистика (ОАО «РЖД-Логистика», ТЛЦ «Белый

Раст»), производство современных смазочных материалов (ООО «ИНТЕСМО»), научная сфера (ОАО «Институт экономики и развития транспорта»), развитие Малого кольца Московской железной дороги (ОАО «Московская кольцевая железная дорога»).
Всего за 2010 год создано 16 дочерних и зависимых обществ.

Решения совета директоров ОАО «РЖД» по созданию дочерних и зависимых обществ в 2010 году

№	Наименование дочернего общества	Дата принятия решения	Доля ОАО «РЖД»
1.	ООО «Интесмо»	27.01.2010	25%
2.	ОАО «Байкальская пригородная компания»	19.03.2010	51%
3.	ОАО «Институт экономики и развития транспорта»	27.04.2010	99,9%
4.	ОАО «Калининградская пригородная пассажирская компания»	30.07.2010	99,9%
5.	ОАО «Северная пригородная пассажирская компания»	30.07.2010	99,9%
6.	ОАО «Саратовская пригородная пассажирская компания»	30.07.2010	51%
7.	ОАО «Вторая грузовая компания»	26.08.2010	99,9%
8.	ОАО «РЖД-Логистика»	26.08.2010	99,9%
9.	ОАО «Южно-Уральская пригородная пассажирская компания»	26.11.2010	99,9%
10.	ОАО «ППК «Черноземье»»	26.11.2010	50%+1 акция
11.	ООО «Терминально-логистический центр «Белый Раст»»	29.11.2010	99,9%
12.	ОАО «Вагонная ремонтная компания – 1»	20.12.2010	99,9%
13.	ОАО «Вагонная ремонтная компания – 2»	20.12.2010	99,9%
14.	ОАО «Вагонная ремонтная компания – 3»	20.12.2010	99,9%
15.	ОАО «Люблинский литейно-механический завод»	27.12.2010	99,9%
16.	ОАО «Московская кольцевая железная дорога»	27.12.2010	50%

С целью привлечения инвестиций для развития железнодорожного транспорта в 2010 году ОАО «РЖД» приступило к реализации Плана продажи акций дочерних обществ на период 2010–2012 годов, утвержденных советом директоров ОАО «РЖД» в декабре 2009 г. Советом директоров Компании приняты предварительные решения о продаже акций 54 дочерних обществ.

В ноябре 2010 г. успешно проведено публичное размещение 35-процентного пакета акций ОАО «ТрансКонтейнер», которое стало знаковым не только для российских, но и для международных рынков капитала.

В декабре 2010 г. состоялась сделка по продаже пакета 50%-2 акции

ОАО «Элтеза» (производство средств автоматики и телемеханики) канадской машиностроительной компании Bombardier. Общая стоимость пакета акций составила 1,99 млрд. руб. Привлечение компании «Бомбардье» в качестве стратегического партнера отвечает стратегическим целям развития ОАО «Элтеза», а также позволит ОАО «РЖД» повысить эффективность и безопасность железнодорожных перевозок за счет использования современных высокотехнологичных систем телемеханики и автоматики российского производства.

В целях создания условий для устойчивого развития железнодорожного транспорта, развития рынка железно-

дорожных транспортных услуг Компанией совместно с федеральными органами власти разработана Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года, предусматривающая:

- интеграцию в ОАО «РЖД» функций владельца инфраструктуры общего пользования и общесетевого перевозчика грузов с сохранением в составе компании парка грузовых локомотивов;
- создание условий для формирования конкуренции в перевозочном бизнесе и появления независимых от ОАО «РЖД» перевозчиков, которые будут работать на ограниченных, специально выделенных маршрутах сети общего пользования;
- формирование полностью конкурент-

ного рынка оперирования грузовыми вагонами;

- формирование новой модели государственного тарифного регулирования;
- разработку и применение модели регуляторного контракта по развитию и содержанию инфраструктуры как закрепленную на законодательном уровне систему договоров между владельцем инфраструктуры и государством.
- Реализация Целевой модели позволит обеспечить потребности экономики и отдельных пользователей услуг железнодорожного транспорта в перевозках грузов, повысить качество предоставляемых услуг, а также ликвидировать инфраструктурные ограничения экономического развития Российской Федерации.

1.7. Общественная оценка деятельности ОАО «РЖД»

В течение отчетного года Компания удостоилась нескольких знаков признания своей деятельности со стороны государственных структур, профессиональных сообществ и общественных организаций:

- Ряду работников ОАО «РЖД» объявлена благодарность Правительства Российской Федерации за высокий профессионализм, смелые и решительные действия, проявленные при ликвидации последствий крушения поезда № 166 «Невский экспресс».
- ОАО «РЖД» стало победителем Всероссийского конкурса «Лучшие российские

предприятия. Динамика, эффективность, ответственность – 2009». Конкурс учрежден Российским союзом промышленников и предпринимателей. Компания «Российские железные дороги» признана победителем в номинации «За достижения в развитии кадрового потенциала».

- ОАО «РЖД» стало победителем премии в области энергосбережения «Берегите энергию!» в номинации «Энергоэффективное предприятие». Премия «Берегите энергию!» проводится при поддержке Министерства энергетики Российской Федерации,

правительства Москвы, Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», НП «АВОК», МОО «Московская ассоциация предпринимателей», Российского энергетического агентства Минэнерго России, Московской международной бизнес-ассоциации, Московской торгово-промышленной палаты, Союза участников потребительского рынка.

- Годовой отчет ОАО «Российские железные дороги» по итогам деятельности Компании в 2009 году был признан победителем в XIII Конкурсе годовых отчетов, организованном Фондовой биржей РТС совместно с рейтинговым агентством Standard & Poor's. Годовой отчет ОАО «РЖД» стал победителем в номинации «Лучший дизайн и полиграфия годового отчета». Жюри конкурса назвало в числе достоинств годового отчета ОАО «РЖД» целостность его дизайнерской концепции.
- Пресс-служба ОАО «РЖД» стала победителем конкурса деловой журналистики 2009 года Российского союза промышленников и предпринимателей в номинации «Премия пресс-службе компании».
- По оценке читателей одного из популярнейших путеводителей в мире — британского Lonely Planet, Транссибирская магистраль победила в номинации «Лучшее путешествие – 2010». Голосование проходило среди подписчиков журнала Lonely Planet и покупателей путеводителей этого издательского дома на сайте компании.
- Фильм «Край», снятый при поддержке ОАО «РЖД», выдвинут на соискание премии «Оскар» в результате тайного голосования российских экспертов. Также фильм «Край» выдвинут на соискание кинопремии «Золотой глобус» в числе иностранных картин-номинантов.

02



Стратегические задачи Компании по обеспечению устойчивого развития. Ключевые риски и возможности в области социальной ответственности

2.1. 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 точек 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 ответственность за охрану окружающей среды и рациональное природопользование. С этой целью в филиалах Компании внедряются современные системы экологического менеджмента, энерго- и ресурсосберегающих технологий, осуществляется мониторинг и контроль за состоянием окружающей среды. Протяженность железнодорожного пути, наличие значительного локомотивного и вагонного парка, объектов производственной инфраструктуры, распределенных по территории страны, требуют от Компании значительных мер и соответствующих затрат на поддержание надлежащего эксплуатационного состояния железнодорожного полотна, обеспечения безопасности перевозок грузов и пассажиров, охраны труда персонала Компании, соблюдения мер 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 чего следует учитывать их интересы и требования;
 - для повышения инвестиционной привлекательности необходимо укрепление ее репутации и имиджа как социально ответственной Компании;

Стратегические задачи Компании по обеспечению устойчивого развития. Ключевые риски и возможности в области социальной ответственности

Стратегические задачи Компании по обеспечению устойчивого развития. Ключевые риски и возможности в области социальной ответственности

2.2. Стратегические задачи Компании по обеспечению устойчивого развития

- 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 стратегической деятельности Компании.

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 года. Ожидаемые результаты реализации

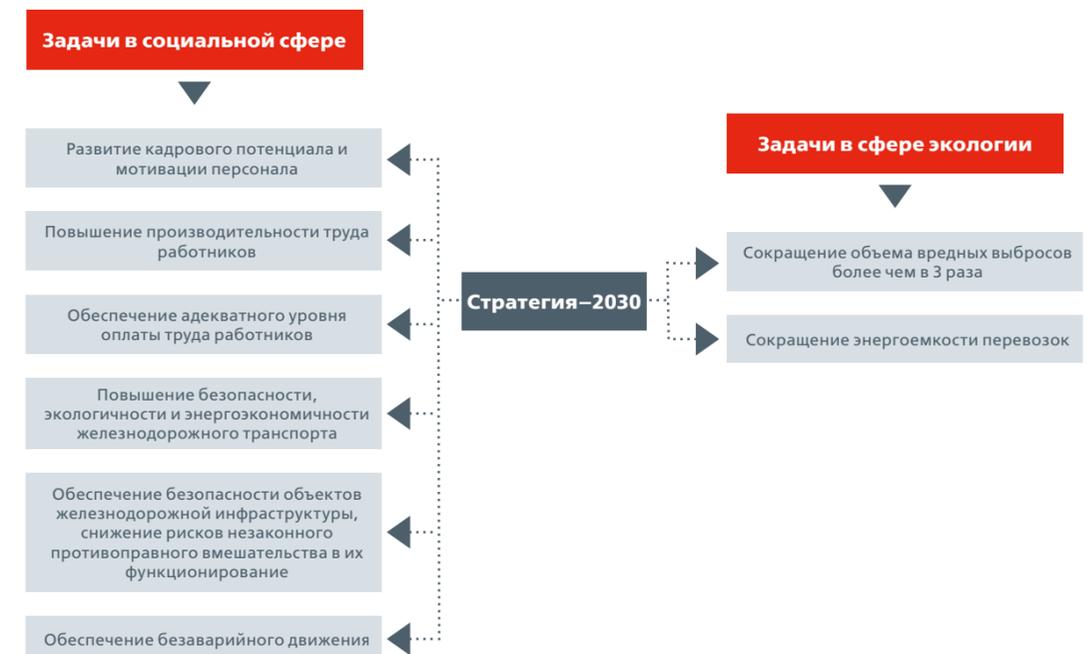
Стратегии–2030 в части устойчивого развития приведены в таблице 2-1. Эти задачи Компания выполняет, руководствуясь принципами устойчивого развития территорий, населения, эффективного и безопасного использования ресурсов государства (см. рис. 2-1).

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) получат надежные транспортные связи.</p> <p>Протяженность линий, обеспечивающих движение высокоскоростных пассажирских поездов со скоростью до 350 км/ч, к 2030 году составит 1,5 тыс. км.</p> <p>Объем инвестиций в развитие железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года составит более 13 трлн. руб. (в ценах 2007 года).</p> <p>Произойдет снижение транспортоемкости ВВП (железнодорожный транспорт) в 1,8 раза к уровню 2007 года.</p> <p>Грузооборот возрастет почти на 58%, а пассажирооборот — на 33% к уровню 2007 года.</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 в 2030 году должен 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



2.3. Основные направления деятельности ОАО «РЖД» в области социальной ответственности

Компания прилагает усилия по 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, эко-

логией 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).

Таблица 2-2
Основные направления корпоративной социальной ответственности Компании

Составляющая устойчивого развития	Виды 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
Экономика	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

Составляющая устойчивого развития	Виды результативности	Существующее направление корпоративной социальной ответственности РЖД
Ресурсосбережение	Ресурсосбережение	Внедрение ресурсосберегающих технологий
		Осуществление ресурсосберегающих мероприятий
		Использование отходов в качестве сырья
		Осуществление мероприятий по снижению энергопотребления и повышению энергоэффективности
		Внедрение энергоэффективных технологий
Биоразнообразие	Биоразнообразие	Внедрение мероприятий по снижению потребления воды (оборотная система водоснабжения, предотвращение аварийных потерь воды)
		Разработка мероприятий по снижению воздействия на особо охраняемые природные территории
		Выполнение рекультивационных работ
Выбросы, сбросы и отходы	Выбросы, сбросы и отходы	Разработка мероприятий по снижению воздействия на растительный и животный мир
		Мероприятия по снижению выбросов загрязняющих веществ (внедрение газоочистных установок, разработка новых технологий, позволяющих сократить выбросы)
		Мониторинг выбросов загрязняющих веществ
		Мероприятия по снижению объема сточных вод
		Мероприятия по снижению загрязнения веществ в сточных водах (внедрение очистных сооружений)
Продукция и услуги	Продукция и услуги	Мониторинг сбрасываемых сточных вод
		Обращение с отходами
		Строительство площадок захоронения отходов (полигонов) Использование менее вредных материалов, позволяющих снизить класс опасности отходов
Продукция и услуги	Продукция и услуги	-

Составляющая устойчивого развития	Виды 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		
Взаимодействие с обществом	Соблюдение прав человека	Выполнение принципов Глобального договора ООН и Хартии российского бизнеса
		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	

Составляющая устойчивого развития	Виды результативности	Существующее направление корпоративной социальной ответственности РЖД
	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
		Обеспечение здоровья и безопасности пассажиров на вокзалах и в поездах
	Ответственность за продукцию и услуги	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

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.

На сегодняшний день российские железные дороги поддерживают свыше 1,4 тыс. объектов социальной инфраструктуры по всей стране. Со дня своего основания Компания 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).

2.4. 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 — 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. при-

вести к ущербу (в т. ч. и финансовому), потере выгоды. Нефинансовые риски характеризуют эту неопределенность, которая связана как с отношением, поведением заинтересованных сторон, их ожиданиями, так и с влиянием деятельности Компании на заинтересованные стороны. К нефинансовым рискам ОАО «РЖД» относят риски политические, правовые, природно-климатические и техногенные, риски экономические, социальные, экологические, риски, связанные с потребителями, и репутационные (см. рис. 2-2).

Задачей ОАО «РЖД» по управлению рисками является 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:

- квалифицированного персонала и развитой системы менеджмента в Компании (в экономике, экологии и социальной сфере);

- активной кадровой политики, направленной на обеспечение престижа профессий в сфере 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;
- эффективного оборудования и технологий, в т. ч. природоохранного назначения;
- стимулирования новых научных разработок, направленных на снижение воздействия на окружающую среду;
- у Компании и ее работников опыта в области устойчивого развития и корпоративной социальной ответственности;
- участия 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.

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



Обзор
заинтересованных
сторонФормы
взаимодействия
с заинтересованными
сторонами

Взаимодействие с заинтересованными сторонами

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 году 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 году, продолжая традиции взаимодействия с заинтересованными сторонами, Компания приняла Кодекс корпоративной социальной ответственности.

3.1. 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, обще-

ственные организации и международные ассоциации, подрядчики и поставщики, партнеры, конкуренты и другие. 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.

Рис. 3-1. Карта заинтересованных сторон



Органы управления. Совет директоров Общества осуществляет ряд ключевых функций, гарантирующих его высокую роль в системе корпоративного управления 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 в соответствии с утвержденным календарным планом заседаний. Исполнительные органы ОАО «РЖД» обязаны предоставлять совету директоров регулярно, своевременно и в пол-

ном 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. В ОАО «РЖД» предусмотрены механизмы вознаграждений членов исполни-

тельных органов, которые зависят от результатов деятельности Компании. Это позволяет создать адекватные стимулы для исполнительных органов по достижению Компанией плановых показателей деятельности и удовлетворения ожиданий 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, которые являются 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 от-

чуждения 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 представителям 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 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, 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) связано с низкой конкурентоспособностью заработной платы, темпами ее роста.

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 воздействие);

- риски по отношению к здоровью и имуществу 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 года 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». Компания стремится обеспечить 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), Евро-азиатский 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;
- информационное 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, имею-

щих 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 этой области 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» с компаниями-перевозчиками 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 организует для сотрудников, задействованных в оказании услуг, доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта, законодательных и других нормативно-правовых актов, регламентирующих оказание таких услуг. Взаимодействие ОАО «РЖД» с конку-

рентами 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 ее целей. 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. Также ОАО «РЖД» раскрывает информацию через информационные

агентства и иные средства массовой информации. Часть существенной информации о деятельности Общества раскрыта на интернет-сайте на английском языке.

Дочерние и зависимые общества. 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.

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. Прежде всего к ним 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 с целью повышения качества производимой продукции, выполняемых работ и предоставляемых услуг. Таким образом, ОАО «РЖД» взаимодействует с заинтересованными сторонами по всем направлениям социальной ответственности, указанным в разделе 2 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														

3.2. Формы взаимодействия с заинтересованными сторонами

При взаимодействии с заинтересованными сторонами Компания 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 заинтересованные 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 внутрен-

него 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 организует 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-трудовых 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.

Экономическая политика ОАО «РЖД» и инструменты ее реализации

Риски и возможности в экономическом контексте

Система управления экономической результативностью ОАО «РЖД»

Реализация экономической политики. Присутствие на ключевых рынках



Инвестиционная деятельность

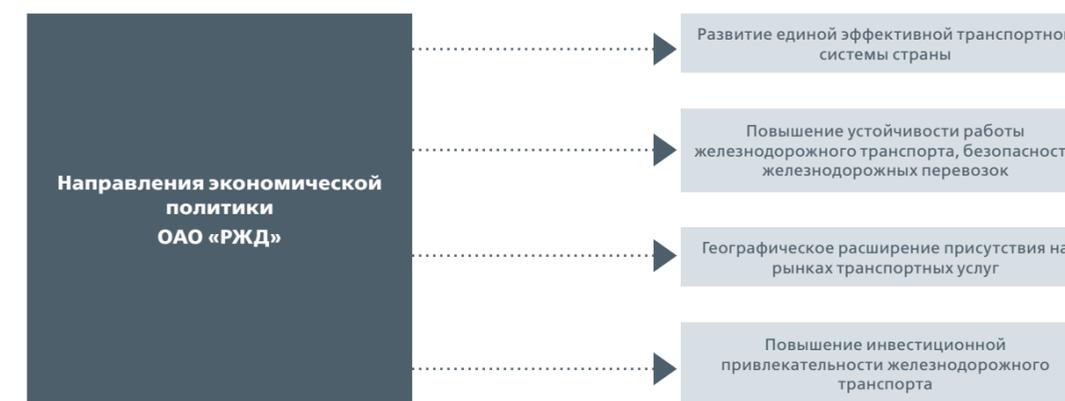
Экономическая результативность

4.1. 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 Федера-

ции 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).

Рис. 4-1. Направления экономической политики



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 не эффективных, 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 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.

4.2. 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.

4.2.1. 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, в частности теми, которые могут быть как положительными, так и отрицательными по отношению к деятельности Компании. Ниже в таблице (рис. 4-2) приведены риски ОАО «РЖД», связанные с различны-

ми аспектами деятельности ОАО «РЖД». В основном они являются наследием прошлых лет Компании: достаточно сказать, что большая часть подвижного состава была построена еще до распада 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

Риски	Направления деятельности Компании	Показания экономической результативности
Изменение доли рынка в пассажирских и грузовых перевозках в связи с увеличением числа российских и зарубежных перевозок	Инвестиции в проекты хозяйств и обновление подвижного состава, создание ряда дочерних компаний	Прибыль ОАО «РЖД» и дочерних компаний
Конкуренция других видов транспорта	Улучшение условий грузо- и пассажироперевозок	Доля железнодорожного транспорта в общем объеме транспортных перевозок
Технологические трудности в железнодорожном сообщении с зарубежными государствами	Комплексная реконструкция железнодорожных подходов к портам Финского залива	Пассажирооборот и грузооборот с зарубежными государствами, протяженность железнодорожных путей
Рост стоимости нового подвижного состава (увеличение сроков окупаемости вагонов)	Привлечение в отрасль внешних инвестиций частных компаний. Приобретение подвижного состава	Объем закупок подвижного состава, доходность перевозок
Отсутствие необходимого объема фондов железнодорожного транспорта	Инвестиции в пассажирский и грузовой комплекс	Объем ремонтных работ и закупок подвижного состава
Жесткая регуляция тарифов со стороны государства	Деятельность по обеспечению государственной поддержки. Совершенствование системы тарифов	Объем государственных субсидий на компенсацию убыточности пассажирских перевозок

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 железнодорож-

ном транспорте. Например, улучшение условий провоза пассажиров сопровождается дифференциацией тарифов, основанной на уровне комфортабельности. Также Компания постепенно вводит систему самообслуживания по приобретению билетов дальнего следования: билетопечатающие автоматы будут установлены во всех доступных местах. Предполагается, что эти нововведения увеличат пассажирооборот в ОАО «РЖД» и железнодорожного транспорта в целом.

4.3. Реализация экономической политики. Присутствие на ключевых рынках

Присутствие на рынках грузовых и пассажирских перевозок
Железные дороги исторически играют ключевую роль в транспортной системе России, обеспечивая более 42% грузооборота всей транспортной системы страны (а без учета трубопроводного транспорта — около 85%) и почти 33% пассажирооборота.

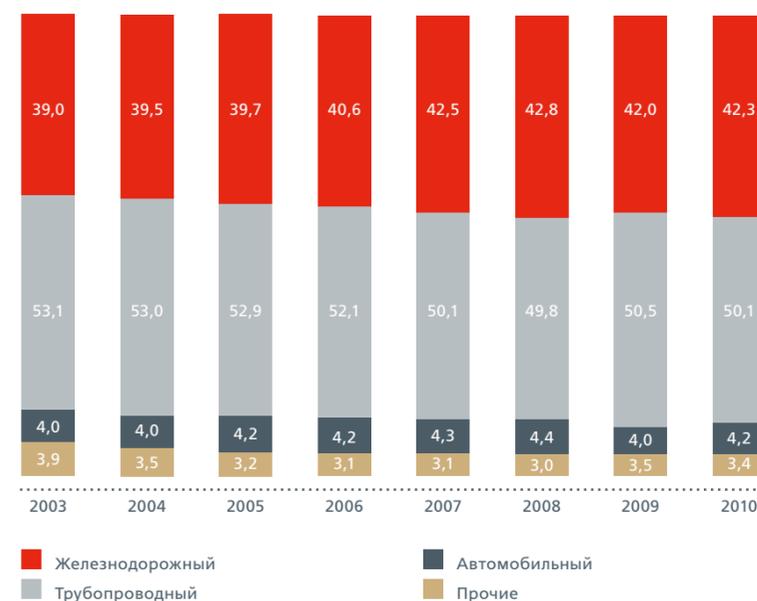
В 2010 году грузооборот железнодорожного транспорта (без учета порожнего пробега частного и арендованного подвижного состава) вырос на +7,8% по сравнению с 2009 годом. При этом удельный вес железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны увеличился на +0,3 п.п. (с 42% в 2009 году до 42,3% в 2010 году).

Грузооборот по видам транспорта, млрд. ткм

Вид транспорта	2009	2010	%	Доля видов транспорта в общем грузообороте	
				2009, %	2010, %
Грузооборот транспорта	4 444,8	4 752,5	+6,9	100,0	100,0
в том числе:					
железнодорожного¹	1 865,3	2 011,3	+7,8	42,0	42,3
автомобильного	180,1	199,2	+10,6	4,0	4,2
морского	98,4	101,0	+2,6	2,2	2,1
внутреннего водного	52,7	54,3	+3,1	1,2	1,2
воздушного (транспортная авиация)	3,6	4,7	+32,0	0,1	0,1
трубопроводного	2 245,8	2 382,0	+6,0	50,5	50,1

¹ Грузооборот без учета порожнего пробега частного и арендованного подвижного состава, по отчетным данным ОАО «РЖД»

Структура грузооборота по видам транспорта за 2003–2010 гг., %



В 2010 году, в процессе реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, продолжилось развитие конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок. За 2010 год российский парк грузовых вагонов увеличился на 3,4% и составил более 1 млн. 25 тыс. вагонов (на 31 декабря 2009 г. — 991 тыс. вагонов)². По состоянию на 31 декабря 2010 г. инвентарный парк ОАО «РЖД» насчитывал более 212 тыс. вагонов, или 20,7% от общего российского парка, против 337,9 тыс. вагонов и 34,1% соответственно годом ранее. При этом доля парка ДЗО ОАО «РЖД» составила 29,7%, а независимых частных собственников — 49,5% в общей структуре парка (против 23,9% и 41,9% на 31 декабря 2009 г.). Увеличен принадлежащий независимым частным компаниям парк полувагонов (+22,3%), прочих (специализированных) вагонов (+36%), крытых вагонов (+7,9%), цистерн (+8,9%). Доля холдинга «РЖД» уменьшилась по

всем родам вагонов, кроме прочих. Наибольшими темпами сокращалась доля парка полувагонов ОАО «РЖД» (снижение более 50%) в связи с передачей части парка полувагонов ОАО «Вторая грузовая компания» и их продажей независимым частным собственникам. В 2010 году по сравнению с 2009 годом доля ОАО «РЖД» (без учета дочерних и зависимых обществ) на рынке оперирования грузовыми вагонами по объемам грузовых железнодорожных перевозок снижена с 33,8% до 25,5%. Доля дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в объемах перевозок достигла 23,9%. Объемы перевозок в вагонах холдинга «РЖД» (ОАО «РЖД» и дочерние и зависимые общества) в 2010 году снижены на -1,9% (-11,9 млн. тонн). При этом в целом по рынку прирост объемов перевозок составил +8,9%. В то же время объемы перевозок в вагонах иных собственников увеличились на +18,5% (+104,6 млн. тонн).

² Без учета вагонов «транспортер»

Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам в 2003–2010 гг., %



Доля ОАО «РЖД» на рынке оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота сокращена с 78,2% в 2003 году до 18,6% в 2010 году. В 2003 году доля грузооборота, прихо-

дящегося на вагоны частных собственников, составляла 21,8%, а в 2010 году аналогичный показатель достиг 81,4% (+10,6 п.п. к 2009 году).

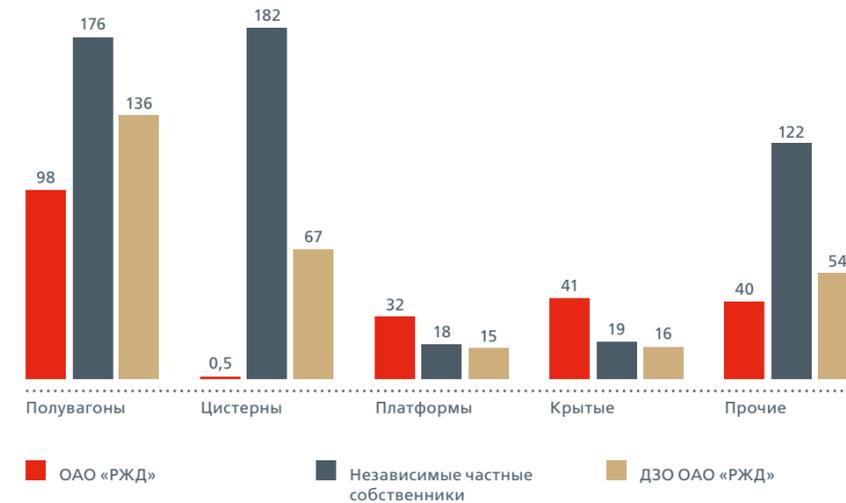
Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота в 2003–2010 гг., %



В течение 2003–2008 годов Холдинг существенно ослабил свои конкурентные позиции в области оперирования грузовыми вагонами. Доля Холдинга в 2010 году составила около 53% по числу вагонов и выручке (по сравнению с 75–78% в 2002–2003 годах), что связано с дерегулированием рынка и тарифной свободой деятельности частных операторов, а также с активным входом на рынок частных лизинговых компаний.

Максимальны доли рынка Холдинга универсального подвижного состава (полувагоны и пр.), где Холдинг контролирует более 75% рынка, в сегменте зерновозов (90% рынка) и цементовозов (70% рынка), тогда как в сегменте цистерн доля рынка Холдинга существенно ниже (около 25%). Таким образом, структура подвижного состава Холдинга делает его менее конкурентоспособным с точки зрения перевозки высокодоходных грузов.

Численность российского парка грузовых вагонов, тыс. ед. (по состоянию на 31.12.2010)



Работа пассажирского комплекса в 2010 году была направлена на полное удовлетворение спроса и повышение качества обслуживания населения, на устойчивое и динамичное развитие пассажирских перевозок. Пассажирооборот железнодорожного транспорта в 2010 году составил 139 млрд. пасс-км (-8,2% к 2009 году), в том числе:

- в дальнем следовании — 111,0 млрд. пасс-км (-2%);

- в пригородном сообщении — 28 млрд. пасс-км (-26,6%).

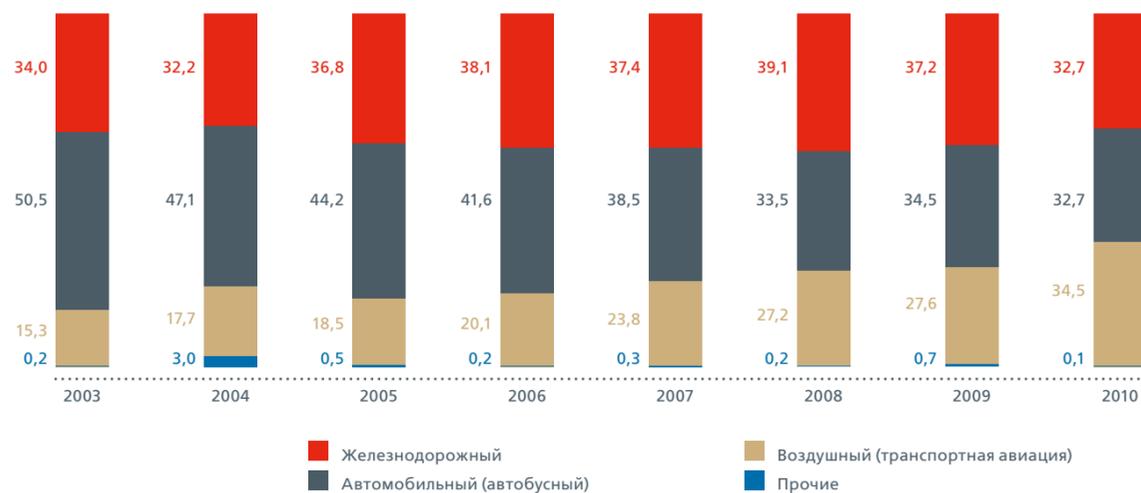
Причины снижения объемов пассажирских перевозок в 2010 году:

- усиление конкуренции на рынке транспортного обслуживания со стороны автобусных перевозчиков, местной, региональной, межрегиональной авиации, включая низкобюджетных перевозчиков, и личного автотранспорта;

- низкие темпы восстановления спроса на пассажирские перевозки в пост-кризисный период;
 - снижение спроса на пассажирские перевозки, обусловленное демографическим спадом и старением населения;
 - изменение системы учета проезда в ОАО «РЖД»;
 - увеличение количества случаев безбилетного проезда пассажиров на железнодорожном транспорте.
- В пригородном сообщении объективной причиной снижения пассажирооборота является изменение порядка оформления проездных документов

федеральным льготникам. Несмотря на рост доходов населения в 2010 году (104,1% к уровню 2009 года), пассажирооборот железнодорожного транспорта как в дальнем, так и в пригородном сообщении имеет тенденцию к сокращению. По данным Росстата, за период 2009–2010 годов доля железнодорожного транспорта в пассажирообороте основных видов транспорта общего пользования снизилась с 37,2% до 32,7%. Изменения в структуре пассажирооборота связаны со значительным снижением доли автобусного транспорта и повышением доли воздушного транспорта.

Структура пассажирооборота по видам транспорта за 2003–2010 гг., %

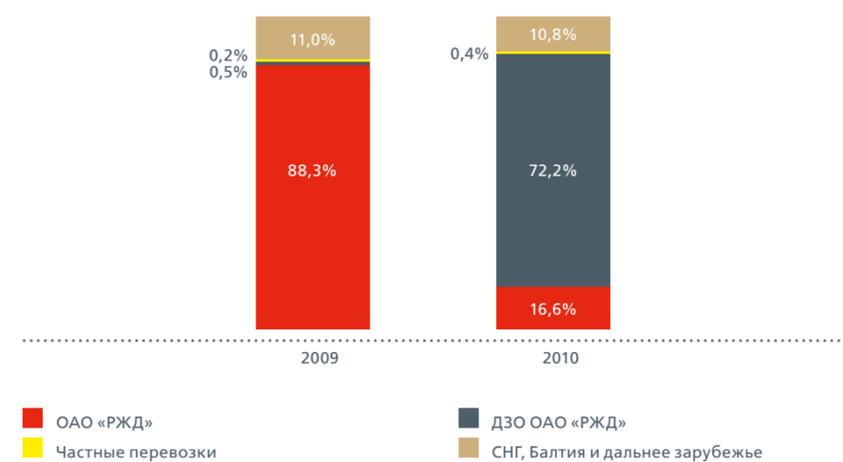


³ Самостоятельная хозяйственная деятельность ОАО «ФПК» осуществляется с 1 апреля 2010 г.

В 2010 году в структуре пассажирооборота в дальнем следовании доля ОАО «РЖД» составила 16,6%, а доля ДЗО увеличилась до 72,2% за счет роста

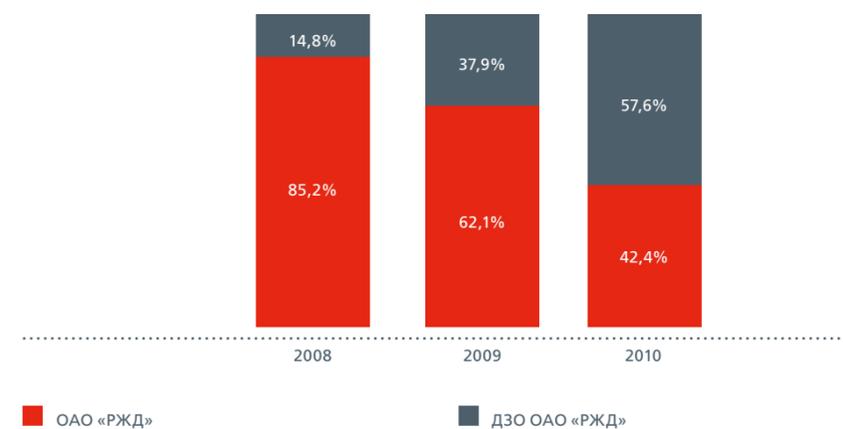
объемов перевозок пассажиров ОАО «Федеральная пассажирская компания»³, осуществляющим основную часть перевозок.

Структура пассажирооборота по перевозчикам в дальнем следовании, %



В пригородном сообщении доля ДЗО увеличилась на 19,7 п.п. (до 57,6%) в 2010 году по сравнению с 2009 годом

Структура пассажирооборота по перевозчикам в пригородном сообщении, %



4.4. Инвестиционная деятельность

Общий объем средств, предусмотренный инвестиционным бюджетом ОАО «РЖД» на 2010 год и одобренный на заседании совета директоров Компании, составляет 315,0 млрд. руб., фактическое исполнение инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» за 2010 год составило 317,4 млрд. руб., или 100,8% к плану, в том числе за счет привлеченных источников финансирования — 0,6 млрд. руб.

В целом по сети железных дорог в 2010 году обеспечен ввод в действие основных фондов в объеме 214,6 млрд. руб. За указанный период введено в действие: 2,49 км новых линий; порядка 116 км вторых и около 96,5 км станционных путей; выполнена реконструкция (модернизация) 1657,1 км верхнего строения пути. На обновление подвижного состава в 2010 году направлено 46,0 млрд. руб., при этом закуплено 393 локомотива, 172 грузовых вагона и 677 вагонов моторвагонного подвижного состава, а также модернизировано 88 грузовых вагонов, 812 локомотивов и 9 вагонов моторвагонного подвижного состава. При этом необходимо отметить, что наряду с решением производственных задач наша Компания особое внимание уделяет социальным вопросам.

В указанный период в рамках инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» по разделу **«Проекты социального развития»** выполнены мероприятия в объеме 6,3 млрд. руб., что выше аналогичного показателя в 2009 году на 0,6 млрд. руб. Данные проекты направлены на обновление объектов здравоохранения и образования, увеличение специализированного жилищного фонда Компании и развитие материально-технической базы детских железных дорог. Реализация **программы по обновлению объектов здравоохранения** осуществляется в целях сохранности учреждений здравоохранения Компании,

связанных с медицинским обеспечением безопасности процесса перевозок и определением профессиональной пригодности, оказанием высококвалифицированной специализированной медицинской помощи работникам железнодорожного транспорта, членам их семей, пенсионерам железнодорожного транспорта, а также местному населению.

В 2010 году в рамках данной программы приобретено высокотехнологическое медицинское оборудование и оборудование для установки пожароохранной сигнализации, а также проведена реконструкция ряда объектов здравоохранения.

Также одним из направлений работы Компании является дальнейшее развитие существующей системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации персонала ОАО «РЖД». В рамках инвестиционного бюджета Компании были реализованы мероприятия, направленные **на обновление и развитие объектов образования.**

В текущий период были выполнены работы по строительству, реконструкции и дооснащению учебным оборудованием технических школ, учебных центров и образовательных учреждений ОАО «РЖД» (школ-интернатов и дошкольных учреждений) на сети железных дорог.

В 2010 году реконструированы и введены в эксплуатацию следующие объекты:

- общежитие технической школы на ст. Калуга (Московская железная дорога);
- здание учебного центра подготовки кадров по ул. Клубная в г. Хабаровске с пристройкой под общежитие (Дальневосточная железная дорога);
- учебный корпус дорожной технической школы на ст. Елец (Юго-Восточная железная дорога);
- техническая школа на ст. Астрахань (Приволжская железная дорога);
- общежитие, административно-быто-

вой корпус, мастерские, помещение для производства сварочных работ, гараж и здание тренажера технической школы на ст. Тихорецкая (Северо-Кавказская железная дорога);

- детский сад № 47 на ст. Александров (Московская железная дорога);
- детский сад № 262 на ст. Хабаровск-1 (Дальневосточная железная дорога).

В соответствии с Концепцией жилищной политики Компании, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 25 мая 2005 г. № 780р, в Компании осуществляется формирование специализированного жилищного фонда ОАО «РЖД» (технологического жилья). Первым направлением Концепции определена необходимость создания жилищного фонда Компании для обеспечения производственно-технологической потребности, а также сохранения и привлечения кадрового потенциала.

По итогам реализации проекта **«Технологическое жилье»** за 2010 год специализированный жилищный фонд Компании был увеличен на 69,9 тыс. кв. м, или 941 жилое помещение.

В целях повышения качества профориентационного образования детей и престижности железнодорожных профессий, а также для обеспечения безопасности детей и подростков во время нахождения на объектах детских железных дорог в 2010 году реализовывались мероприятия **по развитию материально-технической базы детских железных дорог.**

Детские железные дороги являются объектами дополнительного всестороннего образования детей, технического творчества, осознанного восприятия инноваций, интеллектуального и культурного развития, общения к здоровому образу жизни.

В текущий период для детских железных дорог были приобретены новые тепловозы серии ТУ10, разработанные

специально для обучения детей и отвечающие современным требованиям. В 2010 году начато строительство гостиницы для размещения учащихся детской железной дороги в г. Иркутске и продолжены работы по реконструкции и строительству Новомосковской детской железной дороги и объектов Малой Октябрьской железной дороги.

Реализация данной программы обеспечила проведение реконструкции и строительства имеющейся инфраструктуры, а также создание учебно-методической базы с переводом образовательной деятельности детских железных дорог на единую учебную программу. ОАО «РЖД» уделяет особое внимание вопросам безопасности населения.

В рамках проекта **«Транспортная безопасность»** предусмотрены мероприятия по оснащению техническими средствами охраны объектов железнодорожного транспорта.

Реализация данных мероприятий позволяет повысить уровень безопасности населения на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, обеспечить сохранность жизни и здоровья граждан, предотвратить совершение преступлений и других правонарушений в отношении пассажиров и работников железнодорожного транспорта, а также снизить уровень угроз, в том числе террористического характера, на социально значимых объектах Компании.

Одной из важнейших задач Компании является максимальное удовлетворение потребности пассажиров и грузоотправителей в транспортных услугах.

В настоящее время для повышения мобильности населения необходима интеграция различных видов транспорта в единую логистическую систему. Решением данной задачи является строительство железнодорожных линий, соединяющих вокзалы и крупнейшие

транспортные узлы, что позволяет значительно сэкономить время в пути и в некоторых случаях решить транспортную проблему городов-мегаполисов (разгрузить автомобильные дороги). В целях обеспечения качественного уровня перевозок пассажиров в пригородном сообщении на наиболее напряженных участках, повышения комфортности и уровня безопасности осуществляемых перевозок и обеспечения вывоза растущего пассажиропотока ОАО «РЖД» реализует следующие социально значимые проекты:

- «Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт Кневиичи». По итогам реализации проекта время следования электропоезда по маршруту Владивосток — аэропорт Кневиичи с тремя промежуточными остановками составит 48 мин.;
- «Организация интермодальных перевозок от железнодорожной станции Казань до международного аэропорта Казань». По итогам реализации проекта время нахождения в пути составит 20–25 мин.;
- «Организация интермодальных перевозок на участке Сочи — Адлер — аэропорт Сочи». По итогам реализации проекта время нахождения в пути составит 44 мин.

В целях расширения возможности ис-

пользования услуг железнодорожного транспорта для маломобильных групп населения и инвалидов в текущий период продолжалась реализация проекта «Реконструкция железнодорожных терминалов г. Сочи и адаптация их использования лицами с ограниченными физическими возможностями».

Указанные мероприятия планируется осуществлять на следующих вокзалах: Дагомыс, Сочи, Мацеста, Хоста.

Кроме того, при строительстве или реконструкции зданий и сооружений осуществляется комплекс мероприятий по обеспечению безбарьерного доступа для маломобильных групп населения и инвалидов к объектам железнодорожной инфраструктуры. Выполняются работы по установке лифтов, подъемников, предусматриваются парковочные места на автостоянке вокзальных комплексов, ликвидируются бордюрные камни для выезда с автостоянок, оборудуются пандусы с устройством двойных поручней, осуществляется внедрение устройств внутри вокзалов тактильных дорожек.

В рамках программы развития скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог открыто скоростное сообщение на направлении Москва — Нижний Новгород и осуществлен запуск движения поездов Allegro:

- 30 июля 2010 г. поезда «Сапсан» начали

курсировать на линии Москва — Нижний Новгород. Время в пути составляет 3 ч. 55 мин. В рамках реконструкции объектов железнодорожной инфраструктуры на участке Москва — Нижний Новгород проведены работы по строительству и реконструкции 54 пассажирских платформ, установлены ограждения участка на протяжении 331 км и ряд других.

- 12 декабря 2010 г. открыто скоростное сообщение между Россией (Санкт-Петербург) и Финляндией (Хельсинки). С началом скоростного сообщения время в пути по железной дороге между Санкт-Петербургом и Хельсинки сократилось с 6 ч 18 мин. до чуть более трех с половиной часов. В поездах предусмотрены места для пассажиров с ограниченными физическими возможностями, для детского досуга в каждом поезде спроектирован специальный игровой уголок.

Итоги реализации инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» подтверждают высокую степень социальной направленности инвестиционных проектов, а также сбалансированный подход к планированию средств, направленных на развитие объектов производственного и непроизводственного назначения.

Политика ОАО «РЖД» в области охраны окружающей среды и рационального природопользования	Возможности природоохранной деятельности и риски в области экологии	Использование водных ресурсов	Обращение с отходами производства и потребления			
	Система управления природоохранной деятельностью	Охрана атмосферного воздуха	Охрана водных ресурсов			Затраты на охрану окружающей среды



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

Природоохранная деятельность в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с природоохранным законодательством Российской Федерации, а также документами ОАО «РЖД»:

- Экологической стратегией ОАО «РЖД» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 13 февраля 2009 г. № 293;
- Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р;
- Стратегией инновационного развития ОАО «Российские железные дороги» на период до 2015 года (Белая книга ОАО «РЖД»).

В своей работе ОАО «РЖД» придает большое значение наличию в Компании системы управления природоохранной

деятельностью, ее совершенствованию. В рамках проводимых в Компании структурных преобразований в 2010 году на всех железных дорогах созданы Центры охраны окружающей среды, включающие экологические лаборатории. На Центры возлагаются функции организатора по обеспечению экологической безопасности в филиалах Компании, расположенных в границах железной дороги. В целях совершенствования системы управления природоохранной деятельностью ОАО «РЖД» и обеспечения снижения негативного воздействия на окружающую среду образована Центральная комиссия ОАО «РЖД» по природоохранной деятельности. На всех железных дорогах созданы Региональные комиссии ОАО «РЖД» по природоохранной деятельности.

5.2. Система управления природоохранной деятельностью 5.2.1. Возможности природоохранной деятельности и риски в области экологии

Железнодорожный транспорт признан одним из наиболее экологичных видов транспорта в мире, 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

Выполнение инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности»	Мероприятия, обеспечивающие шумозащитный эффект					
	Техническое перевооружение ОАО «РЖД», обеспечивающее охрану окружающей среды					

Мероприятия на особо охраняемых природных территориях	Деятельность природоохранных подразделений железных дорог
	Экологический аудит

Экологическая результативность

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 для тяги поездов и в котельных;
- потребление водных ресурсов для технических и хозяйственно-бытовых нужд;
- образование отходов 5-го класса опасности;
- производство и потребление энергии для тяги 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
1	Потребление топлива для тяги поездов и в котельных	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • Потребление дизельного топлива для тяги поездов • Потребление газа, мазута, угля и другого топлива котельными
2	Потребление водных ресурсов для технических и хозяйственно-бытовых нужд	Внедрение водосберегающих технологий, систем оборотного водоснабжения, нормирования и приборного учета водопотребления	<ul style="list-style-type: none"> • Потребление воды на хозяйственно-питьевые и производственные нужды • Объем оборотной воды

3	Образование большого объема отходов производства и потребления (шпалы отработанные, котельный шлак, зола, строительные отходы, мусор бытовых помещений, металлолом, строительный щебень)	<ul style="list-style-type: none"> • Использование отходов в технологических процессах в качестве источников сырья и вторичных материалов • Внедрение технологий вторичного использования отходов 	<ul style="list-style-type: none"> • Образование отходов по классам опасности • Доля использования отходов
4	Производство и потребление энергии на тягу поездов	<ul style="list-style-type: none"> • Реализация энергосберегающих мероприятий • Обучение по энергосберегающим технологиям 	Потребление энергии
5	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
6	Выбросы загрязняющих веществ (оксид углерода, твердые вещества, диоксид серы, оксид азота и углеводороды) в атмосферный воздух от стационарных источников выбросов	<ul style="list-style-type: none"> • Перевод котельных на более экологически чистые виды топлива • Повышение эффективности сжигания топлива • Внедрение электроотопления • Ликвидация малодетальных угольных котельных • Реконструкция и строительство действующего и внедрение нового пылегазоулавливающего оборудования 	<ul style="list-style-type: none"> • Объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников • Объем выбросов основных загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников
7	Выбросы загрязняющих веществ (оксид углерода, сажа, диоксид серы, оксид азота и углеводороды) в атмосферный воздух от тепловозов	<ul style="list-style-type: none"> • Замена двигателей на более экономичные, с улучшенными экологическими характеристиками • Разработка новых тепловозов с газодизельными двигателями 	<ul style="list-style-type: none"> • Объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от тепловозов • Объем выбросов основных загрязняющих веществ в атмосферу от тепловозов
8	Сброс сточных вод в водные объекты	<ul style="list-style-type: none"> • Внедрение технологий мойки пассажирских вагонов и деталей подвижного состава с оборотной системой водоснабжения • Реконструкция и строительство очистных сооружений 	<ul style="list-style-type: none"> • Объем сточных вод • Объем загрязняющих веществ, сбрасываемых в водные объекты со сточными водами
9	Несвоевременное получение необходимых экологических разрешительных документов	Разработка проектной документации квалифицированными сотрудниками ОАО «РЖД» или с привлечением сторонних специализированных организаций	<ul style="list-style-type: none"> • Штрафы • Платежи за сверхнормативное воздействие

Рис. 5-2. Организация управления природоохранной деятельностью в ОАО «РЖД»



Основные показатели природоохранной деятельности ОАО «РЖД»

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

В рамках реализации Экологической стратегии ОАО «РЖД» за период с 2008 по 2010 год по сравнению с 2007 годом (базовым) выбросы вредных веществ в атмосферу от стационарных источников сократились на 31%, эмиссия парниковых газов уменьшилась на 19%, использование воды для производственных нужд сократилось на 34%, сбросы загрязненных сточных вод снизились на 16%, образование отходов сократилось на 29%.

В 2010 году по сравнению с 2009 годом Компанией было достигнуто:

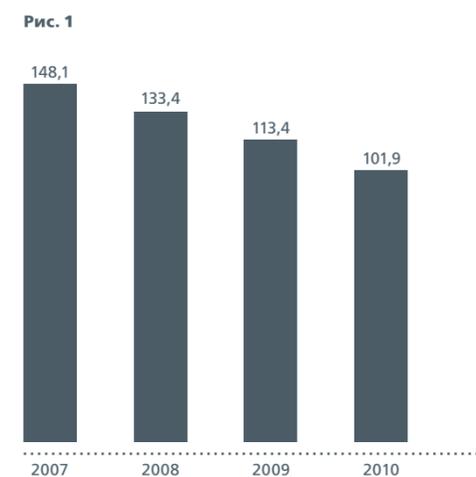
- снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников на 10%;

- сокращение сбросов в водные объекты загрязненных сточных вод на 4%;
- увеличение обезвреживания и использования в технологических процессах отходов на 9%.

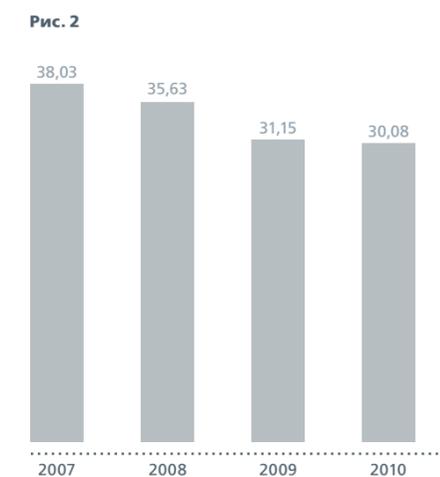
Такое снижение воздействия на окружающую среду достигнуто за счет 4 важнейших направлений в деятельности ОАО «РЖД»:

- действующая система управления природоохранной деятельностью;
- техническое перевооружение с экологической составляющей;
- реализация инвестиционных проектов;
- обеспечение экомониторинга за воздействием на окружающую среду.
- Динамика выбросов вредных веществ и парниковых газов в атмосферу, использования воды, сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты, образования отходов за период с 2007 по 2010 год приведена на рис. 1–5.

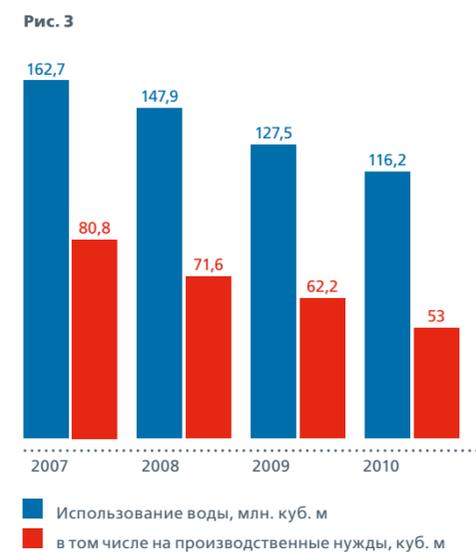
Динамика выброса вредных веществ в атмосферный воздух от стационарных источников филиалов ОАО «РЖД», тыс. тонн



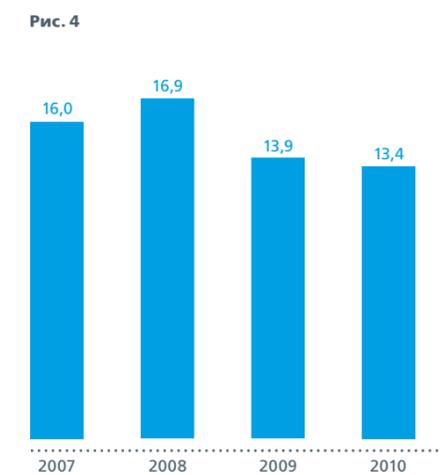
Динамика выбросов парниковых газов филиалами ОАО «РЖД», млн. тонн CO₂-экв.



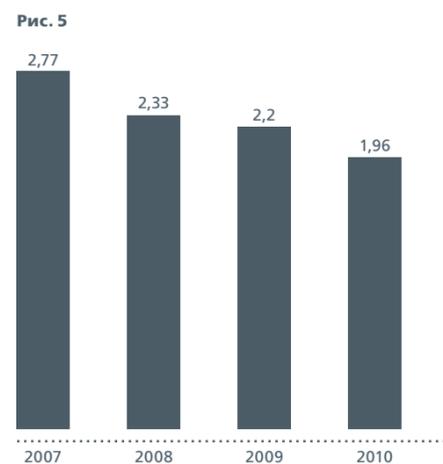
Динамика использования воды филиалами ОАО «РЖД», млн. куб. м



Динамика сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты филиалами ОАО «РЖД», млн. куб. м



Динамика образования отходов филиалами ОАО «РЖД», млн. тонн



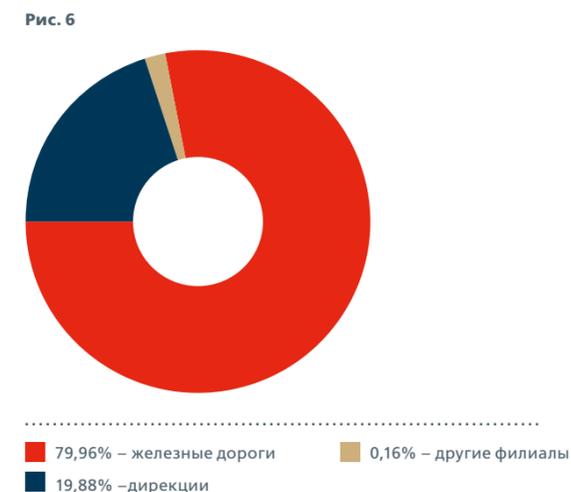
5.2.2. Охрана атмосферного воздуха

В 2010 году выбросы вредных веществ в атмосферу составили 403,1 тыс. тонн, в том числе: от стационарных объектов — 101,9 тыс. тонн, от передвижных источников — 301,2 тыс. тонн, из которых выбрасывается: магистральными и маневровыми тепловозами — 200,2 тыс. тонн, автотранспортными средствами — 89,96 тыс. тонн, самоходным специальным подвижным составом — 11,0 тыс. тонн. По сравнению с 2009 годом выбросы от стационарных объектов в 2010 году снизились на 11,5 тыс. тонн. Сокращение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников обеспечивается за счет строитель-

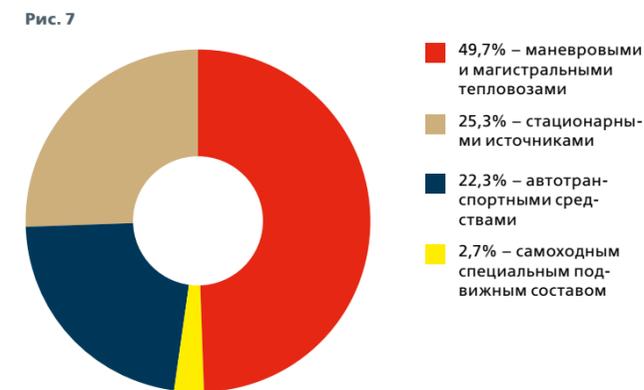
ства новых и реконструкции действующих котельных, перевода котельных на более экологически чистые виды топлива (газ, мазут), повышения эффективности сжигания топлива, внедрения электроотопления, ликвидации малодетальных угольных котельных, реконструкции действующего и внедрения нового пылегазоулавливающего оборудования (циклонов).

Доля выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников железных дорог и дирекций ОАО «РЖД» в 2010 году представлена на рис. 6.

Доля выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников железных дорог и дирекций ОАО «РЖД» в 2010 году, %



Структура выбросов вредных веществ в атмосферу передвижными источниками филиалов ОАО «РЖД» в 2010 году, %

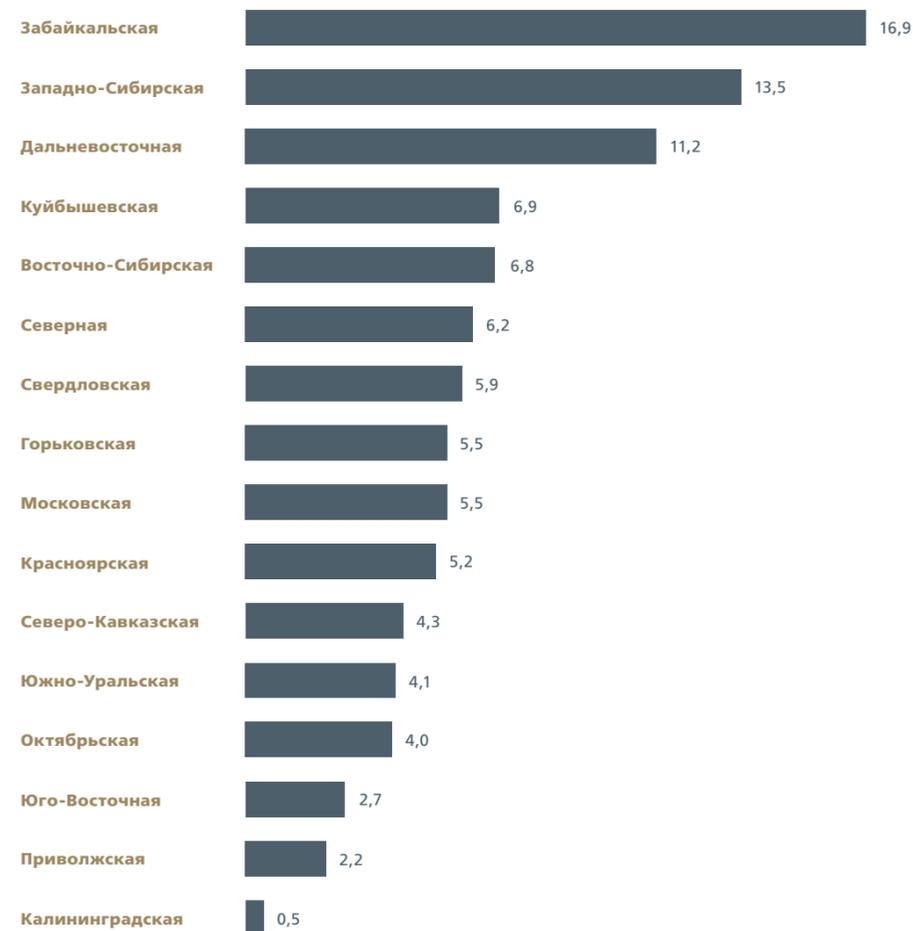


В 2010 году количество стационарных источников выброса загрязняющих веществ в атмосферный воздух в ОАО «РЖД» составило всего 49026 ед. На стационарные источники приходится 25,3% выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, на передвижные источники: магистральные и маневровые тепловозы, автотранспортные средства, самоходный специальный подвижной состав — 74,7%.

В 2010 году выброшено от стационарных источников загрязняющих веществ в атмосферу железными дорогами 81,5 тыс. тонн, дирекциями — 20,26 тыс. тонн и другими филиалами (заводами) — 0,16 тыс. тонн. Наибольший выброс вредных веществ в атмосферу от стационарных источников приходится на железные дороги: Забайкальская (13,7 тыс. тонн), Западно-Сибирская (11,0 тыс. тонн), Дальневосточная (9,1 тыс. тонн), Восточно-Сибирская (5,6 тыс. тонн), Куйбышевская (5,6 тыс. тонн), Северная (5,0 тыс. тонн), Свердловская (4,8 тыс. тонн), Горьковская (4,5 тыс. тонн), Красноярская (4,3 тыс. тонн) и на дирекции: ЦТР (9,8 тыс. тонн), ЦДРП (5,2 тыс. тонн), ЦДРВ (5,1 тыс. тонн). Сокращены в 2010 году выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников на всех железных дорогах и дирекциях ОАО «РЖД», кроме ЦДРВ (+52,81 тонны) и ЦТР (+9784,35 тонны). Наибольшее снижение выбросов вредных веществ в атмосферу достигнуто на железных дорогах: Московской (2,2 тыс. тонн), Юго-Восточной (1,6 тыс. тонн), Восточно-Сибирской (1,4 тыс. тонн), Красноярской (1,3 тыс. тонн), Свердловской (0,9 тыс. тонн) дирекциях ОАО «РЖД»: ФПД (7,1 тыс. тонн), ЦДРП (0,4 тыс. тонн).

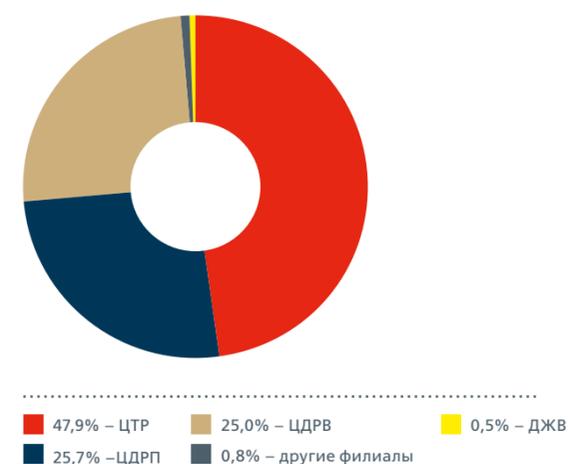
Доля выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников по железным дорогам в 2010 году, %

Рис. 8



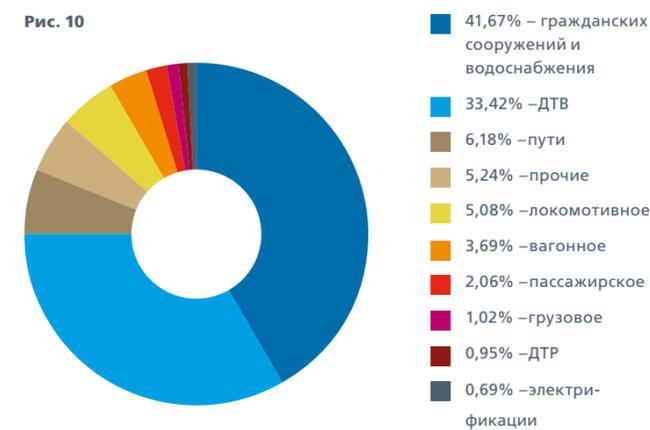
Доля выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников по дирекциям в 2010 году, %

Рис. 9



Выброс вредных веществ в атмосферный воздух в 2010 году от стационарных объектов по хозяйствам железных дорог, %

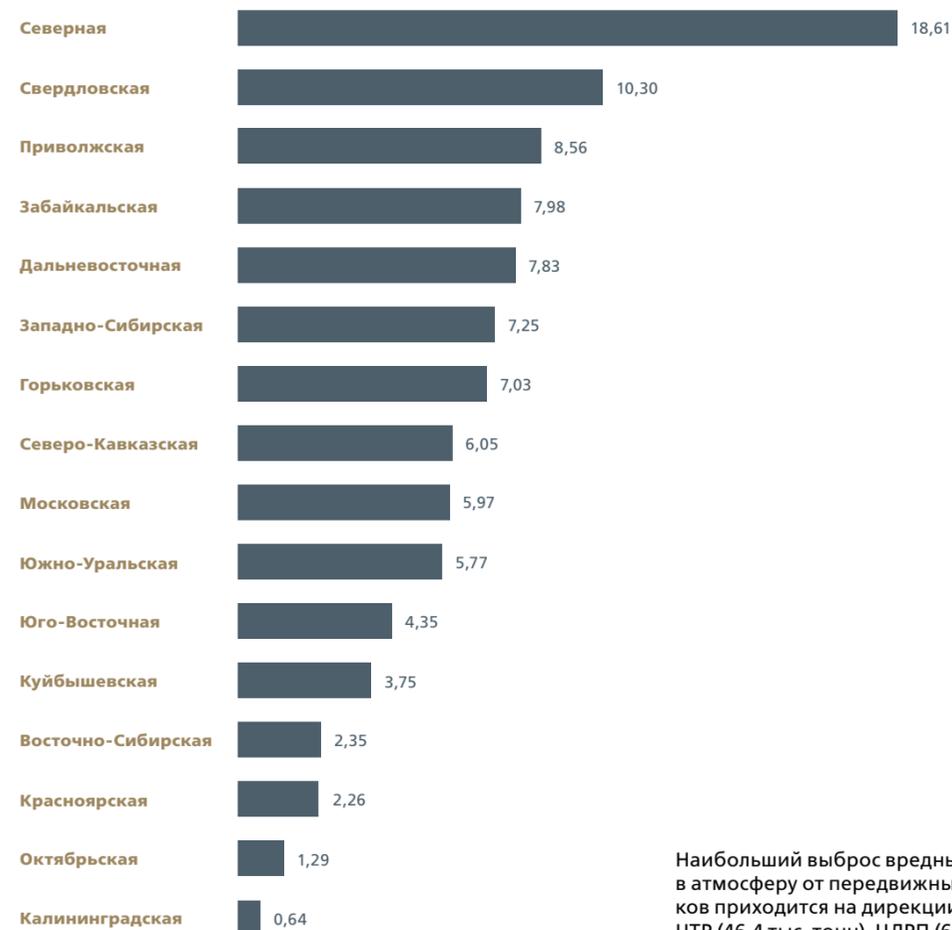
Рис. 10



По сравнению с 2009 годом выбросы от передвижных источников (тепловозы, автотранспортные средства, самоходный специальный подвижной состав) в 2010 году возросли на 45,6 тыс. тонн. В 2010 году выбросы вредных веществ в атмосферный воздух от тепловозов составили 200,2 тыс. тонн, что на 5,8 тыс. тонн больше, чем в 2009 году. Наибольший выброс вредных веществ в атмосферу от передвижных источников приходится на железные дороги: Северная (45,9 тыс. тонн), Свердловская (25,4 тыс. тонн), Приволжская (21,1 тыс. тонн), Забайкальская (19,7 тыс. тонн), Дальневосточная (19,3 тыс. тонн), Западно-Сибирская (17,9 тыс. тонн), Горьковская (17,3 тыс. тонн), Северо-Кавказская (14,9 тыс. тонн), Московская (14,7 тыс. тонн).

Доля выбросов вредных веществ в атмосферу от передвижных источников по железным дорогам ОАО «РЖД» в 2010 году, %

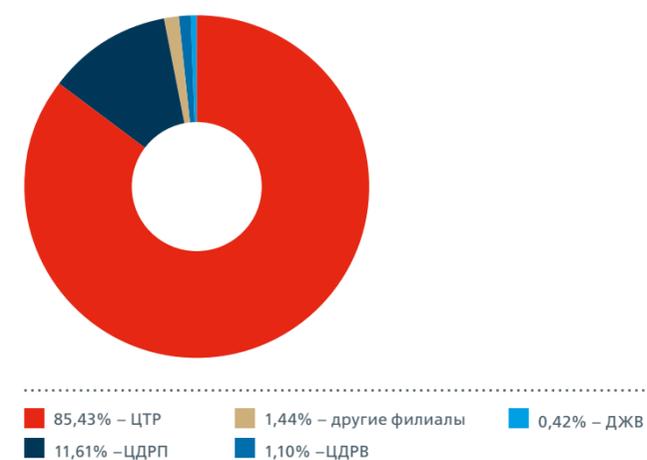
Рис. 11



Наибольший выброс вредных веществ в атмосферу от передвижных источников приходится на дирекции: ЦТР (46,4 тыс. тонн), ЦДРП (6,3 тыс. тонн).

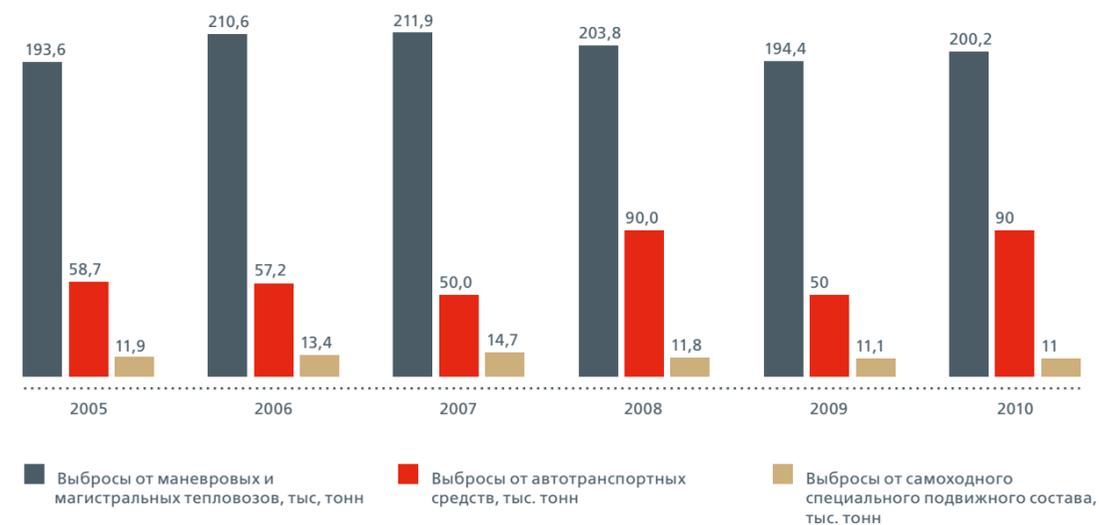
Доля выбросов вредных веществ в атмосферу от передвижных источников по дирекциям ОАО «РЖД» в 2010 году, %

Рис. 12



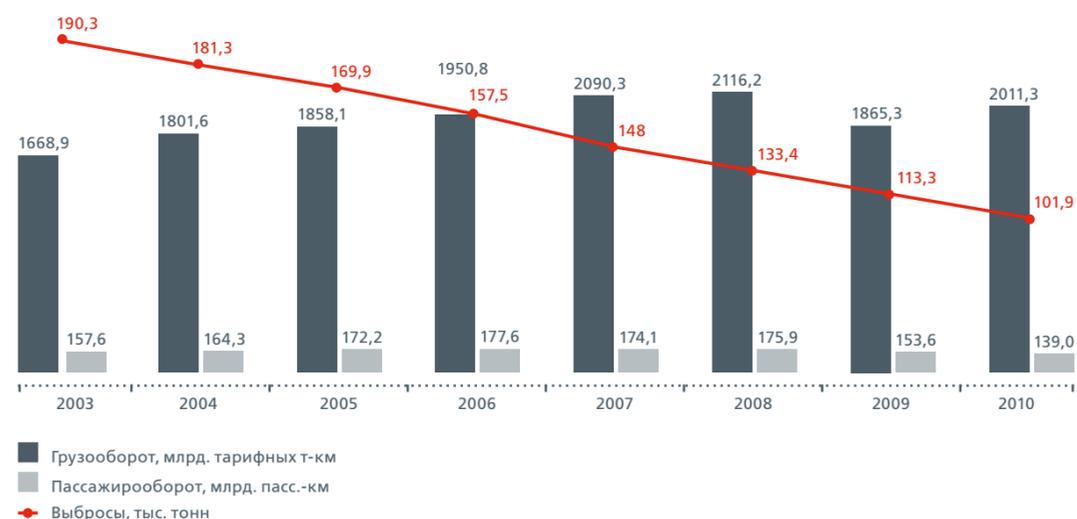
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников ОАО «РЖД» в 2010 году

Рис. 13



Динамика снижения выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух в соотношении с грузо- и пассажирооборотом в ОАО «РЖД»

Рис. 14



5.2.3. Использование водных ресурсов

В 2010 году в ОАО «РЖД» достигнуто снижение потребления воды за счет внедрения водосберегающих технологий, систем обратного водоснабжения, нормирования и приборного учета водопотребления. В течение года в ОАО «РЖД» использовано всего 116,2 млн. куб. м воды, что на 11,4 млн. куб. м, или на 8,9%, меньше чем в 2009 году. Потребление воды на

хозяйственно-питьевые нужды снизилось на 1,9 млн. куб. м и составило 59,52 млн. куб. м. На производственные нужды расход воды сократился на 9,2 млн. куб. м и составил 53,02 млн. куб. м. Железные дороги использовали 100,5 млн. куб. м воды, дирекции — 15,7 млн. куб. м. Структура использования воды в процентах представлена на рисунке 15.

Структура использования воды в ОАО «РЖД» в 2010 году, %

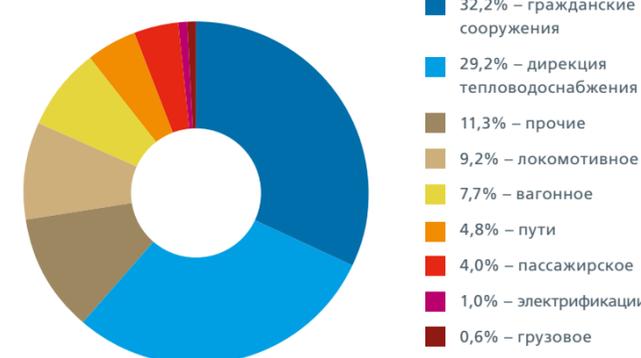
Рис. 15



В 2010 году предприятиями железных дорог использовано 100 477,17 тыс. куб. м воды, из них на производственные нужды — 44882,72 тыс. куб. м, хозяйственно-питьевые — 51917,29 тыс. куб. м, прочие — 3677,16 тыс. куб. м. Наибольшее потребление воды на железных дорогах для производственных нужд приходится на хозяйства: гражданских сооружений, тепловодоснабжения, локомотивное, вагонное и пути, на которые приходится 83,1% от всего потребления. Доля потребления воды для производственных нужд хозяйств железных дорог в процентах представлена на рис. 16.

Доля использования воды на производственные нужды в 2010 году по хозяйствам железных дорог, %

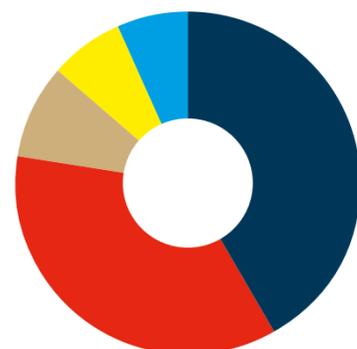
Рис. 16



В 2010 году дирекциями ОАО «РЖД» использовано воды на производственные нужды 8,1 млн. куб. м. Наибольшее потребление воды приходится на ЦТР, ЦДРВ. Доля использования воды на производственные нужды в процентах по дирекциям представлена на рис. 17.

Доля использования воды на производственные нужды по дирекциям ОАО «РЖД» в 2010 году, %

Рис. 17



41,9% – ЦТР
35,8 – ЦДРВ
8,7% – ДЖВ
7,0 – ЦДРП
6,6% – другие филиалы

В целом по ОАО «РЖД» водооборот составил 54,72%, по железным дорогам – 44,0%. Наиболее низкий водооборот сохраняется на Красноярской (1,9%), Калининградской (2,8%), Октябрьской (10,1%) и Восточно-Сибирской (13,4%) железных дорогах. Высокие показатели водооборота по ОАО «РЖД» на Западно-Сибирской (77,4%), Юго-Восточной (61,8%), Южно-Уральской (43,3%) железных дорогах, в других филиалах: Люблинский литейно-механический завод (97,9%) и завод Войтовича (67,4%), ЦДРВ (62,4%), ЦТР (56,2%).

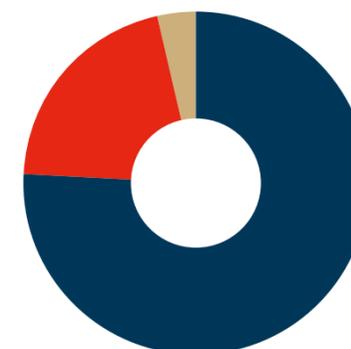
5.2.4. Охрана водных ресурсов

Железными дорогами и другими филиалами ОАО «РЖД» в 2010 году всего сброшено в окружающую среду 89,4 млн. куб. м сточных вод, в том числе: в муниципальные канализационные системы – 68,0 млн. куб. м,

в поверхностные водные объекты – 18,4 млн. куб. м, на рельеф местности – 3,0 млн. куб. м. Структура сброса сточных вод филиалами ОАО «РЖД» в процентах приведена на рис. 18.

Структура сброса сточных вод в окружающую среду филиалами ОАО «РЖД» в 2010 году, %

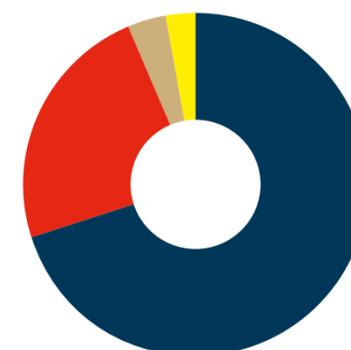
Рис. 18



76,0% – муниципальные канализационные системы
20,6% – поверхностные водные объекты
3,4% – на рельеф местности

Структура сброса сточных вод ОАО «РЖД» в поверхностные водные объекты в 2010 году, млн. куб. м

Рис. 19



12,9 – недостаточно очищенные
4,31 – нормативно очищенные
0,7 – нормативно чистые
0,47 – без очистки

Сброс сточных вод в поверхностные водные объекты

В 2010 году в целом по ОАО «РЖД» в поверхностные водные объекты сброшено 18,38 млн. куб. м сточных вод, в том числе:

- 4,31 млн. куб. м – нормативно очищенных;
- 0,70 млн. куб. м – нормативно чистых (без очистки);
- 12,90 млн. куб. м – недостаточно очищенных;
- 0,47 млн. куб. м – загрязненных (без очистки).

Железными дорогами в 2010 году в поверхностные водные объекты сброшено 17,0 млн. куб. м сточных вод, в том числе:

- 4,12 млн. куб. м — нормативно очищенных;
- 0,70 млн. куб. м — нормативно чистых;
- 11,77 млн. куб. м — недостаточно очищенных;
- 0,41 млн. куб. м — без очистки.

Сброс сточных вод дирекциями в поверхностные водные объекты увеличился по сравнению с 2009 годом и составляет 7,5% от всех сбрасываемых ОАО «РЖД» стоков. В 2010 году в поверхностные водные объекты сброшено 1,38 млн. куб. м сточных вод, в том числе:

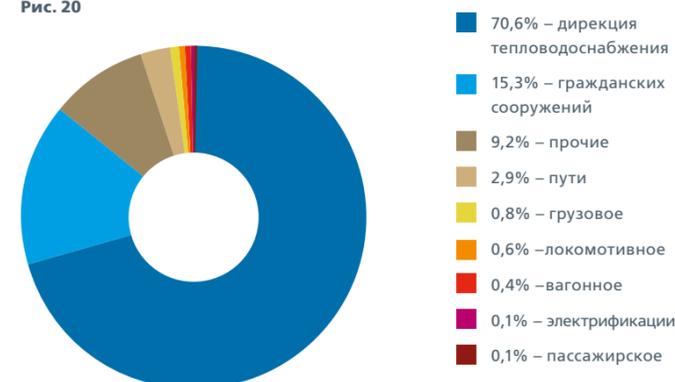
- 192,4 тыс. куб. м — нормативно очищенных;
- 1135,0 тыс. куб. м — недостаточно очищенных;
- 56,03 тыс. куб. м — без очистки.

В водные объекты сбрасываются без очистки сточные воды 3 железных дорог: Октябрьской, Свердловской, Дальневосточной и дирекций: ЦТР, ЦДРВ и ДЖВ. Не допускают сброса сточных вод в поверхностные водные объекты без очистки Калининградская, Московская,

Горьковская, Северная, Северо-Кавказская, Юго-Восточная, Приволжская, Куйбышевская, Южно-Уральская, Западно-Сибирская, Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская железные дороги, а также ЦДРП. В 2 филиалах ОАО «РЖД» произошло увеличение сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты в сумме на 328,6 тыс. куб. м. Это Свердловская (317,5 тыс. куб. м) железная дорога, ДЖВ (11,1 тыс. куб. м). Наибольшая доля сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты приходится на железные дороги: Южно-Уральская (24,99%), Свердловская (10,68%), Дальневосточная (9,75%), Восточно-Сибирская (9,47%), Забайкальская (8,09%), Московская (8,05%), Северная (6,63%), на дирекции: ЦТР (7,49%), ЦДРВ (1,2%). На железных дорогах наибольший сброс загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты приходится на 4 хозяйства железных дорог: дирекция тепловодоснабжения, гражданских сооружений, прочие и пути, на которые приходится 98,0% от всего сброса.

Доля сброса загрязненных сточных вод в водоемы в 2010 году по хозяйствам железных дорог, %

Рис. 20



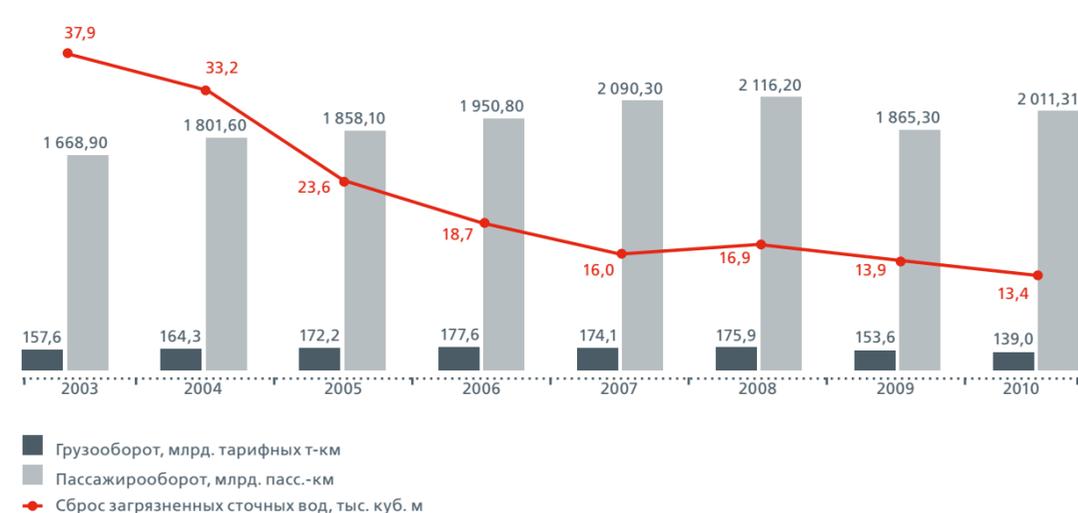
Структура сброса сточных вод в поверхностные водные объекты в 2010 году филиалами ОАО «РЖД», тыс. куб. м

Рис. 21



Динамика снижения сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты в соотношении с грузо- и пассажирооборотом в ОАО «РЖД»

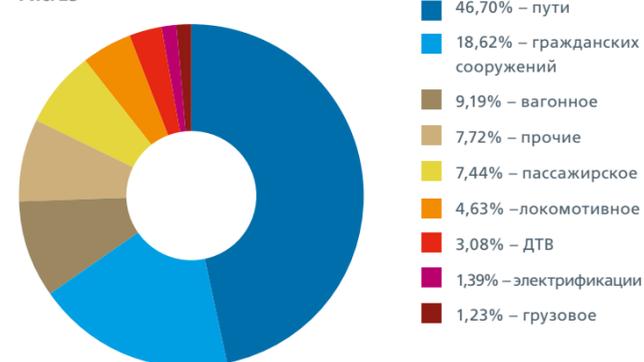
Рис. 22



5.2.5. Обращение с отходами производства и потребления

Доля образования отходов производства и потребления по хозяйствам железных дорог, %

Рис. 23



Наибольшее количество образовавшихся отходов относится к 5 классу — практически неопасных. Образование отхо-

дов по классам опасности представлено в таблице 1.

В 2010 году в филиалах ОАО «РЖД» образовалось 1,96 млн. тонн отходов производства и потребления, что на 237,0 тыс. тонн, или на 10,5%, меньше по сравнению с аналогичным периодом 2009 года. В структурных подразделениях железных дорог всего в 2010 году образовалось 809,97 тыс. тонн отходов производства и потребления. Наибольший объем образования отходов в 2010 году приходится на следующие хозяйства: пути, гражданских сооружений, вагонное, на которые приходится 74,5% от всего объема образования. Доля образования отходов производства и потребления по хозяйствам железных дорог представлена на рис. 23.

Таблица 1

Показатели	Всего	1-й класс	2-й класс	3-й класс	4-й класс	5-й класс
Объем образования, тыс. тонн	1964,4	0,13	1,52	291,99	309,22	1361,53
Объем образования, %	100	0,01	0,08	14,86	15,74	69,31

Использовано в 2010 году в ОАО «РЖД» 559,98 тыс. тонн отходов производства

потребления, в том числе по классам опасности:

Таблица 2

Показатели	Всего	1-й класс	2-й класс	3-й класс	4-й класс	5-й класс
Использовано, тыс. тонн	559,98	0	0,175	107,42	65,25	387,14
Использовано, %	100	0	0,031	19,18	11,65	69,13

Обезврежено в 2010 году в ОАО «РЖД» 17,41 тыс. тонн отходов производства

потребления, в том числе по классам опасности:

Таблица 3

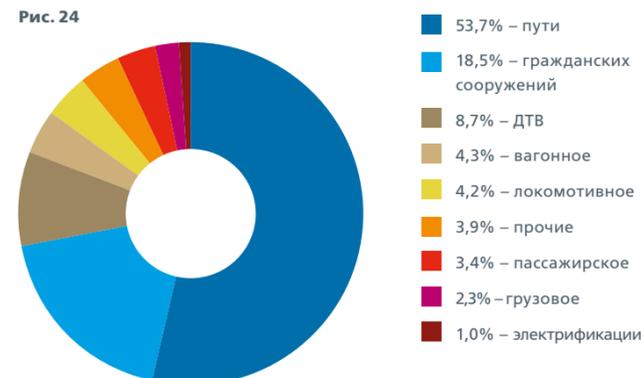
Показатели	Всего	1-й класс	2-й класс	3-й класс	4-й класс	5-й класс
Обезврежено, тыс. тонн	17,41	0	0,54	6,24	8,55	2,08
Обезврежено, %	100	0	3,1	35,9	49,1	11,9

В 2010 году в структурных подразделениях железных дорог использовано и обезврежено 267,03 тыс. тонн отходов производства и потребления. Наибольший объем использования

и обезвреживания отходов приходится на хозяйства железных дорог: пути, гражданских сооружений, вагонное, локомотивное и дирекции тепловодоснабжения, на которые приходится 89,39%.

Использование и обезвреживание отходов по хозяйствам железных дорог, %

Рис. 24



Наибольший объем использования и обезвреживания отходов приходится на отходы 5-го класса опасности — 1361,53 тыс. тонн.

Это отходы: металлолом — 733,77 тыс. тонн (53,89%); строительный щебень, потерявший потребительские свойства, — 310,288 тыс. тонн (22,79%); древесные отходы — 45,19 тыс. тонн (3,3%); золошлаки от сжигания углей — 55,134 тыс. тонн (4,0%); бой железобетонных изделий — 25,543 тыс. тонн (1,9%).

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

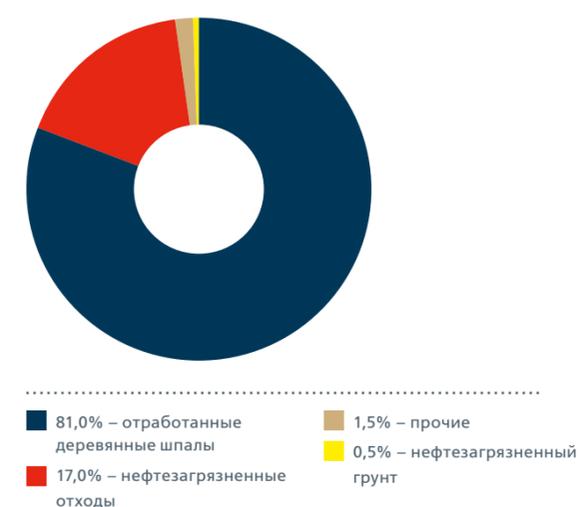
Отходы 4-го и 5-го классов опасности (малоопасные и практически неопасные) не создают больших проблем по использованию и захоронению. Основные проблемы возникают при работе с отходами 3-го класса опасности

(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», «Экочудо», 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-го класса опасности в 2010 году

Рис. 25



Передано в 2010 году другим предприятиям для использования и обезвреживания, хранения, захоронения

1360,01 тыс. тонн отходов производства потребления, в том числе по классам опасности:

Таблица 4

Показатели	Всего	1-й класс	2-й класс	3-й класс	4-й класс	5-й класс
Передано, тыс. тонн	1360,01	0,14	0,83	184,06	234,22	940,77
Передано, %	100	0,01	0,06	13,53	17,23	69,17

В результате проведенной работы по обезвреживанию, использованию и передаче отходов производства другим предприятиям на площадках струк-

турных подразделений ОАО «РЖД» их наличие на конец 2010 года составило 94,84 тыс. тонн, в том числе по классам опасности:

Таблица 5

Показатели	Всего	1-й класс	2-й класс	3-й класс	4-й класс	5-й класс
Наличие на конец года, тыс. тонн	94,84	0,032	0,039	59,88	4,75	30,14
Наличие на конец года, %	100	0,03	0,04	63,14	5,01	31,78

Динамика снижения образования отходов в соотношении с грузо- и пассажирооборотом в ОАО «РЖД»

Рис. 26



Ликвидация загрязнений прошлых лет
Наиболее значимыми объектами ликвидации загрязнений прошлых лет в 2010 году являются:

1. Рекультивация земель Коптевского карьера Новоспасского района Ульяновской области (Куйбышевская железная дорога). Загрязнение бывшего песчаного карьера нефтесодержащими отходами промывочно-пропарочной станции осуществлялось в 50-е годы прошлого

столетия. До настоящего времени произведена рекультивация нефтезагрязненного грунта в объеме 44,7 тыс. куб. м, в том числе в 2010 году — 6,0 тыс. тонн. В 2011 году планируется очистить 6,0 тыс. куб. м загрязненного грунта. Работы завершатся в 2012 году. Обезвреживание грунта производится биологическим способом на временных площадках вблизи карьера. Проект рекультивации данного карьера был отмечен дипло-

мом Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации как лучший экологический проект 2008 года. **2.** На Горьковской железной дороге выполнены работы по дезактивации и вывозу радиоактивных отходов с территории бывшего технолого-экспериментального полигона Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта, расположенного в Гороховцеком районе Владимирской области. Радиоактивные загрязнения территории полигона и радиоактивные отходы образовались в период с 1986 по 1989 год

при проведении исследований по разработке технологий дезактивации подвижного состава, загрязненного в результате аварии на Чернобыльской АЭС. Работы проводились в соответствии с решениями государственных органов. Выполнен следующий объем работ: дезактивировано 750 кв. м территории и 35 куб. м радиоактивных отходов, утилизировано 25 куб. м радиоактивных отходов, рекультивировано 270 куб. м грунта. Затраты составили 25,4 млн. руб. Работы приняты природоохранными органами.

5.2.6. Затраты на охрану окружающей среды

Экологические платежи

Экологические платежи, начисленные ОАО «РЖД» за загрязнение окружающей среды в 2010 году, составили 228,9 млн. руб. что на 32,15 млн. руб. меньше чем в 2009 году.

Доля сверхнормативных платежей в 2010 году составила в целом по ОАО «РЖД» 50,06 млн. руб., или 21,9% от суммы внесенных платежей (228,9 млн. руб.). В 2010 году по сравнению с 2009 годом сверхнормативные платежи уменьшились на 3,91 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 2010 году составили 165,7 млн. руб., в том числе за сверхнормативное загрязнение окружающей среды — 32,9 млн. руб. Экологические платежи дирекций — филиалов ОАО «РЖД» за загрязнение окружающей среды в 2010 году соста-

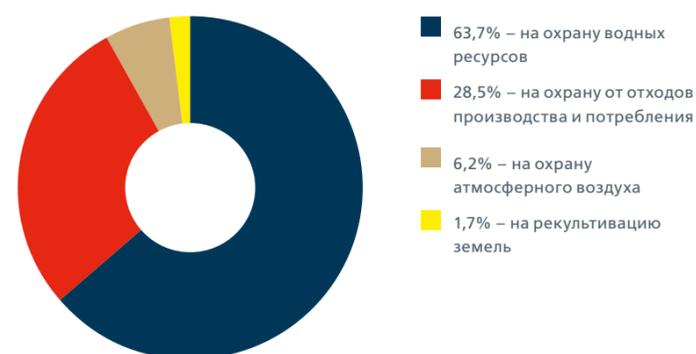
вили 63,26 млн. руб., в том числе: за допустимое — 46,14 млн. руб., за сверхнормативное — 17,12 млн. руб.

Текущие затраты на охрану окружающей среды

В 2010 году в ОАО «РЖД» текущие затраты на охрану окружающей среды составили 2 338,14 млн. руб., в том числе на: охрану водных ресурсов — 1488,7 млн. руб., из них 1041,3 млн. руб. выплачено другим организациям за прием и очистку сточных вод; охрану атмосферного воздуха — 145,1 млн. руб.; охрану от отходов производства — 665,5 млн. руб., из них 551,3 млн. руб. выплачено другим организациям за прием, хранение и уничтожение отходов; рекультивацию земель — 38,8 млн. руб.

Распределение текущих затрат в 2010 г., %

Рис. 27



5.2.7. Выполнение инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности»

В 2010 году Компанией выполнялась «Программа реализации экологической стратегии ОАО «РЖД», сформированной на основе инвестиционных проектов: «Обеспечение экологической безопасности», «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте», а также инвестиционных проектов департаментов, железных дорог, дирекций и дочерних обществ ОАО «РЖД». При этом инвестиции на строительство и реконструкцию природоохранных объектов составили 1,4 млрд. руб., текущие расходы на мероприятия экологического назначения — более 500 млн. руб.

В рамках инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» в 2010 году:

- построено, реконструировано и введено в эксплуатацию 11 природо-

охранных объектов;

- приобретено 15 комплектов природоохранного оборудования по очистке выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, доочистке сточных вод и обезвреживанию отходов производства.

Ввод в эксплуатацию указанных объектов позволит в 2011 году, согласно проектным данным, повысить качество 3,6 млн. куб. м сточных вод, сбрасываемых в поверхностные водные объекты, муниципальные канализационные сети, и уменьшить объем образования производственных отходов на 0,8 млн. тонн.

5.2.8. 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, более экологичные двигатели отечественного производства, которые повышают топливную экономичность отремонтированных тепловозов на 15%, улучшают экологические показатели на 30%.

В 2010 году произведена замена старых дизелей на новые в количестве 124 ед.

При капитальном ремонте пути заменяются деревянные шпалы на экологически чистые железобетонные. В 2010 году заменено 3,05 тыс. км пути с деревянными шпалами на путь с железобетонными шпалами.

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 2010 году было введено в эксплуатацию 516 вагонов с ЭЧТ.

5.2.9. Мероприятия, обеспечивающие шумозащитный эффект

В 2010 году проводились мероприятия, обеспечивающие шумозащитный эффект:

- проведены работы по рельсошлифованию на 14586 км;
- на 954 км использованы рельсовые скрепления типа АРС;
- произведена укладка 3153 км бесстыкового пути.

Осуществлялись мероприятия по установке шумозащитных экранов. При необходимости данные работы проводятся при новом строительстве или реконструкции объектов инфраструктуры железных дорог. При реконструкции участка Солончак — Верхний Баскунчак Приволжской железной дороги установлен шумозащитный экран высотой 4,22 м, протяженностью 453 м. В настоящее время шумозащитные экраны имеются на Октябрьской и Куйбышевской железных дорогах.

Вопросы шумового воздействия железнодорожного транспорта в районах жилой застройки образовались в связи с интенсивным жилищным строитель-

ством в 60–80-е годы. Тогда многие железнодорожные станции и другие объекты оказались в зоне жилой застройки, без необходимых нормативных разрывов от нее. Такие места застройки отводились местными органами власти без согласования с МПС СССР. В результате акустический климат на территориях населенных пунктов стал ухудшаться. В 2010 году разработан и утвержден СТО РЖД 1.07.007-2010 «Экраны акустические для железнодорожного транспорта. Правила приемки, ввода в эксплуатацию и обслуживания в процессе жизненного цикла». Выполнялись работы по разработке 3 национальных стандартов Российской Федерации:

- ГОСТ Р «Шум. Методы расчета уровней внешнего, излучаемого железнодорожным транспортом»;
- ГОСТ Р «Экраны акустические для железнодорожного транспорта. Технические требования»;
- ГОСТ Р «Экраны акустические для железнодорожного транспорта. Методы контроля технических требований».

5.2.10. Мероприятия на особо охраняемых природных территориях

В 2010 году были осуществлены следующие природоохранные мероприятия вблизи железнодорожных путей:

1. На береговой линии озера Байкал на 3 объектах Восточно-Сибирской железной дороги:

- капитальный ремонт берегоукрепления на перегоне Переемная — Мишиха в объеме 8,8 тыс. куб. м на сумму 11,1 млн. руб.;
- капитальный ремонт берегоукрепления на перегоне Байкальск — Мурино в объеме 22,0 тыс. куб. м на сумму 24,8 млн. руб.;

- берегозащитные сооружения из горной массы в объеме 7,6 тыс. куб. м на сумму 8,6 млн. руб.
- 2. На береговой линии Черного моря у железнодорожных путей участка Туапсе — Адлер Северо-Кавказской железной дороги выполнены работы по подпорной стенке с нагорной стороны протяженностью 1477 п.м., сетчатому ограждению площадью 1470 кв. м, железобетонным лоткам протяженностью 305 п.м. Затраты составили 170 млн. руб.

мещение отходов (27), оборудования площадок для накопления отходов.

В области обеспечения производственного экологического контроля выявлено 240 замечаний. В основном это вопросы организации производственного экологического контроля, назначения ответственных лиц за проведение экологического контроля и их обучение.

По каждому объекту выявленные замечания находятся в структурных подразделениях филиалов. По всем замечаниям аудиторами были выданы рекомендации по их устранению.

АСУ «Экология»

В 2010 году на 6 железных дорогах (Горьковская, Северо-Кавказская, Куйбышевская, Приволжская, Юго-Восточная) внедрена система управления природоохранной деятельностью ОАО «РЖД» — АСУ «Экология». В 2011 году систему планируется внедрить на всей сети железных дорог, с 2012 года планируется осуществлять всю природоохранную деятельность с использованием АСУ «Экология».

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 данных 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 2010 году производственный экологический контроль за выбросами

и сбросами загрязняющих веществ в атмосферу, водные объекты и загрязнением почв осуществлялся:

- от стационарных объектов — 56 экологическими лабораториями, а также 9 вагонами-лабораториями с бортовым комплексом аналитического оборудования и 55 лабораториями 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. В течение года было протестировано 6488 секций тепловозов. Контроль за выбросами вредных веществ от автомобилей производился на имеющихся на узловых автобазах пунктах экологического контроля.

ОАО «РЖД» уделяет внимание развитию материально-технической базы экологических лабораторий. В рамках инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» на Забайкальскую железную дорогу в 2010 году поставлен передвижной экологический вагон-лаборатория, оснащенный аналитическими приборами и лабораторным оборудованием. Вагон-лаборатория Куйбышевской железной дороги прошел модернизацию. На станции Челябинск Южно-Уральской железной дороги введен в эксплуатацию модульный лабораторный комплекс для проведения мониторинга воды, воздуха, почвы, измерения шума, вибрации, электромагнитных излучений, определения токсичности воды и отходов.

5.2.11. Экологический аудит

В 2010 году 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 169 структурных подразделениях (объектах) филиалов ОАО «РЖД», в том числе: Московская железная дорога — на 37 объектах, Горьковская железная дорога — на 10 объектах, Юго-Восточная железная дорога — на 36 объектах, а также на объектах: ЦДРП (15), ЦДРВ (24), ЦТР (18), ЦТ (19), ДЖВ (10). По результатам аудита было выявлено всего 3021 несоответствие в области охраны окружающей среды, в том числе 2187 — по вопросам экологического менеджмента.

В области охраны атмосферного воздуха

выявлено 103 замечания. Наибольшее количество замечаний относится к вопросам получения разрешений на выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух (34).

В области охраны и использования водных ресурсов

выявлено 27 замечаний. В основном это вопросы обеспечения соблюдения требований по охране окружающей среды, связанных с отведением поверхностных сточных вод с водосборной площади и разработке нормативных документов.

В области обращения с отходами производства и потребления

и **охраны земель** выявлено 312 замечаний. Наибольшее количество рекомендаций относится к вопросам: обучения лиц, допущенных к обращению с отходами (73), разработки и согласования ПНО-ОЛР (48), получения лимитов на раз-

5.2.12. Деятельность природоохранных подразделений железных дорог

В течение 2010 года экологическими лабораториями железных дорог произведено около 273,3 тыс. анализов по воздуху, сбрасываемым стокам, почвам, 28,7 тыс. анализов по выбросам от автотранспорта и 45,9 тыс. других анализов, выполнена инвентаризация 37,9 тыс. источников выбросов и сбросов вредных веществ в окружающую среду, разработано нормативной экологической документации в количестве 1273 томов, продлено в природоохранных органах 2423 разрешения 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 сторон-

ние организации и обеспечить экономию в сумме 321,9 млн. руб. Защита интересов предприятий при решении спорных вопросов в области охраны окружающей среды позволила сэкономить 101,9 млн. руб. По результатам замеров выбросов загрязняющих веществ в окружающую среду инструментальными методами и в результате корректировки экологических платежей, предъявленных территориальными органами Ростехнадзора, по результатам замеров выбросов загрязняющих веществ в окружающую среду инструментальными методами, позволило снизить предъявленные платежи на 21,0 млн. руб. Экономический эффект от внедрения природоохранных технологий на предприятиях отрасли составил 76,2 млн. руб. Всего сокращено эксплуатационных затрат дорог на 521,8 млн. руб.

Политика ОАО «РЖД» в области взаимодействия с персоналом	Система управления в области взаимодействия с персоналом	Проведение единой корпоративной политики в области управления персоналом в ОАО «РЖД» в 2009 году	Развитие кадрового потенциала	Производственное соревнование		
	Ключевые риски и возможности в области взаимодействия с персоналом	Стратегия и программы в области взаимодействия с персоналом	Характеристика кадрового состава ОАО «РЖД»	Модели компетенций холдинга ОАО «РЖД»	Корпоративная социальная политика	Коллективно-договорные отношения и взаимодействие с профсоюзами



6.1. 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.

6.2. Система управления в области взаимодействия с персоналом

6.2.1. Ключевые риски и возможности в области взаимодействия с персоналом

Корпоративная социальная ответственность	О реализации жилищной программы ОАО «РЖД»	Молодежная политика ОАО «РЖД»	Культура и спорт	Корпоративная пенсионная система	Оплата труда и мотивация персонала	Здравоохранение
Охрана труда и безопасность на рабочем месте	Оценка рисков	Производственный травматизм		Планирование мероприятий по охране труда		Финансирование мероприятий по охране труда

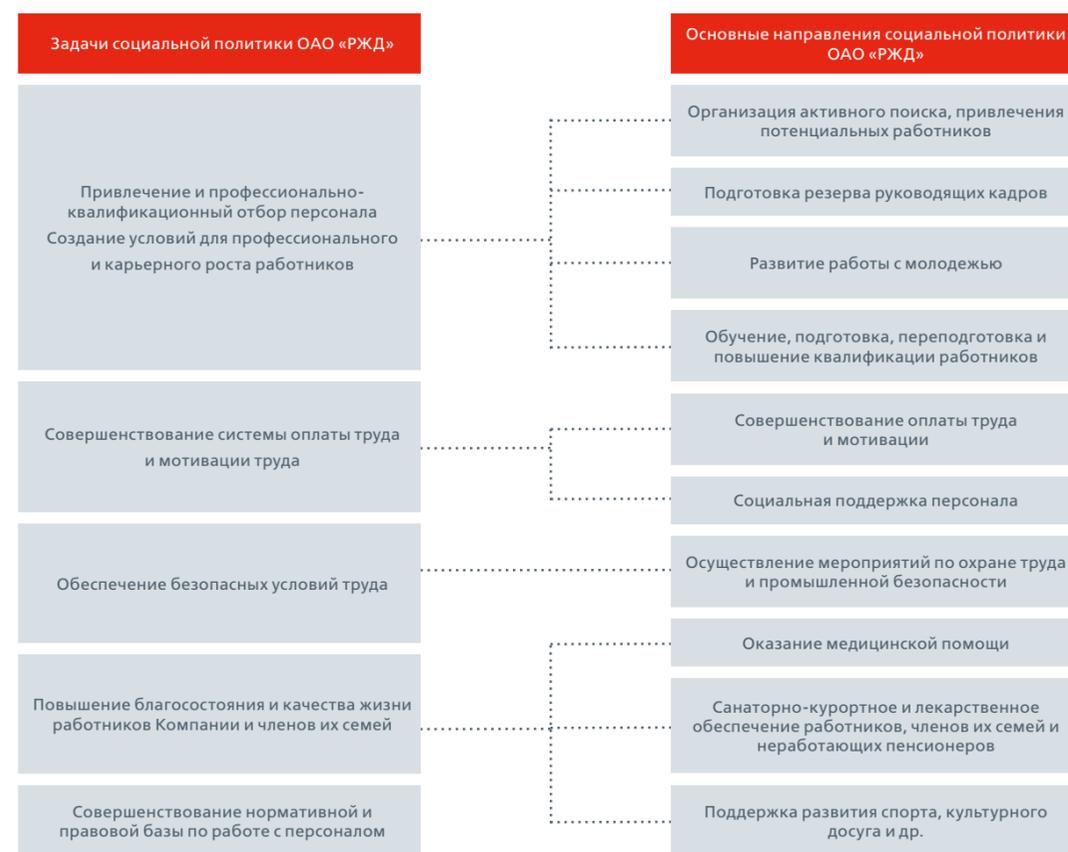
Успешность реализации политики взаимодействия с персоналом Компании зависит как от существующих возможностей и потенциала Компании, так и от действующих и потенциальных рисков, связанных с влиянием внешней и внутренней корпоративной среды. Возможности ОАО «РЖД» в области взаимодействия с персоналом определяются, с одной стороны, сочетанием многолетнего опыта реализации социальных программ, существенной материально-технической базой в этой области, а с другой — внедрением новых методов и стратегических подходов к социальному развитию.

Управление персоналом и повышение качества трудовых ресурсов Компании, а также их корпоративной социальной поддержкой осуществляется 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.

Взаимодействие с персоналом

Аттестация рабочих мест	
Средства индивидуальной защиты	Обеспечение осведомленности и компетентности работников в области охраны труда

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



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 со следующими факторами:

- с возможным снижением эффектив-

ности 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 года.

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

- **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 на железнодорожном транспорте и в других отраслях экономики.

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



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

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	Обеспечение безопасных условий труда.	Производственный травматизм. Реализация программ по улучшению условий и охраны труда. Аттестация рабочих мест. Обеспечение осведомленности и компетентности работников в области охраны труда.

Связанные с факторами внешней среды риски и возможности в меньшей степени поддаются корпоративному управле-

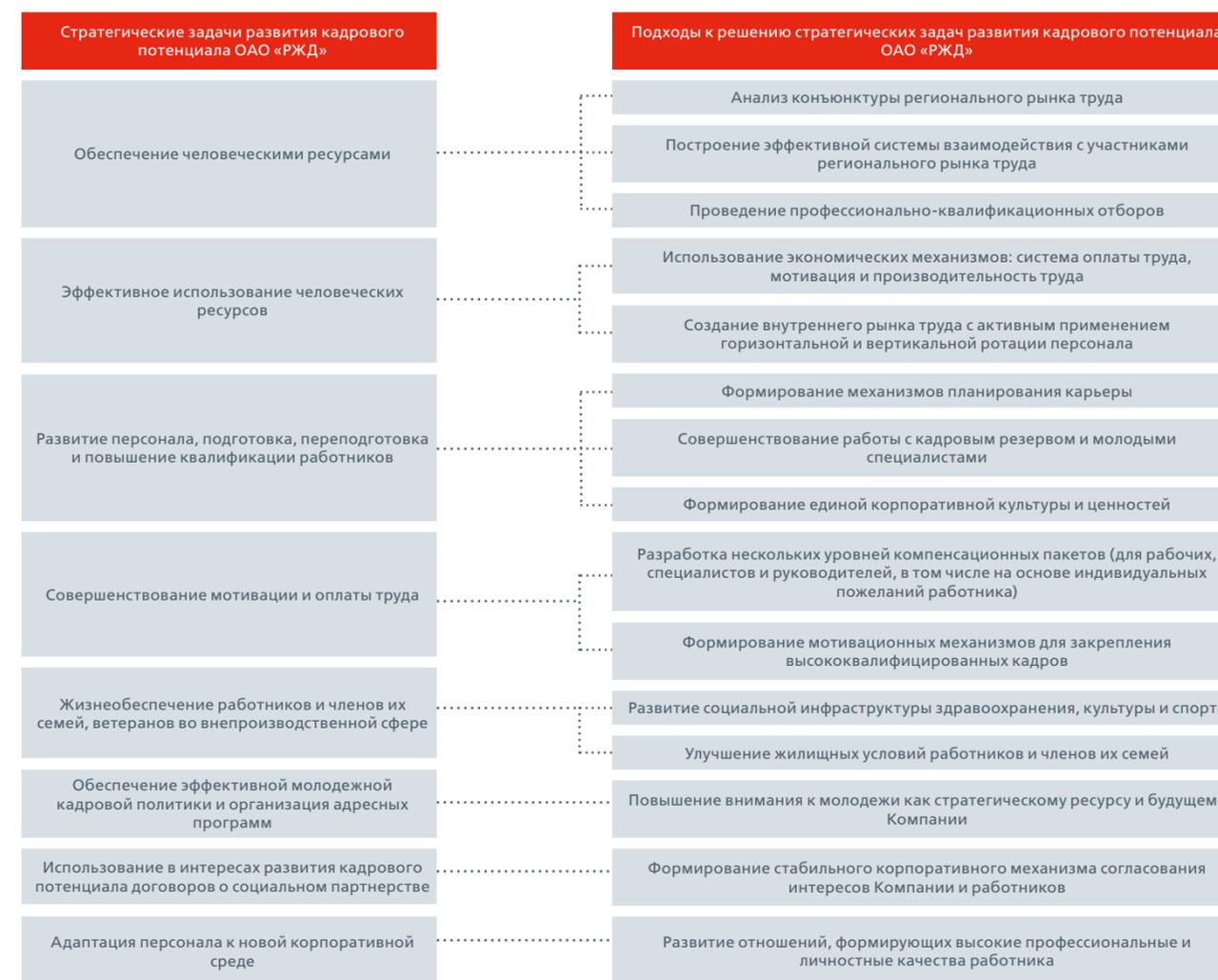
нию, но при этом также учитываются в рамках разработки и реализации стратегии развития кадрового потенциала.

6.2.2. 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»» (утв. 10 мая 2006 г. № 933р), целью которой

является обеспечение потребности холдинга «РЖД» в квалифицированном персонале и эффективное развитие кадрового потенциала на среднесрочную перспективу (см. рис. 6-3).

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



В рамках реализации Стратегии развития кадрового потенциала Компания разработала и осуществляет ряд

программ, направленных на выполнение основных задач Стратегии.

6.3. Проведение единой корпоративной политики в области управления персоналом в ОАО «РЖД» в 2010 году

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

Единая кадровая политика Компании проводится в соответствии со Стратегией развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года (далее Стратегия) и направлена на повышение эффективности деятельности и вовлеченности персонала в реализацию корпоративных задач.

Стратегия учитывает среднесрочные и долгосрочные перспективы реформирования компании ОАО «РЖД» в холдинг, определяет целевые параметры в сфере управления человеческими ресурсами компании, а также включает укрупненный план мероприятий по ее реализации до 2015 года.

Реализация Стратегии предусматривает достижение целевого состояния ОАО «РЖД» в сфере управления трудовыми ресурсами со следующими характеристиками:

- высокая конкурентоспособность холдинга «РЖД» как работодателя на рынке труда;
- соответствие компетенций менеджеров среднего и высшего звена корпоративным требованиям, освоение ими технологий управления организацией, ориентированных на реализацию стратегии развития Холдинга;
- сформировавшаяся система непрерывного обучения работников Холдинга на основе планирования

индивидуального развития и контроля знаний;

- повышение эффективности деятельности персонала за счет совершенствования системы оценки результатов труда и мотивации;
- достижение запланированного роста производительности труда, соотносимого с финансово-экономическими показателями деятельности;
- единая корпоративная система использования и ротации персонала за счет базы вакансий и резерва кадров;
- применение в сфере управления персоналом передовых информационных и управленческих технологий.

Достижение целевого состояния будет способствовать не только закреплению роли ОАО «РЖД» как одного из крупнейших российских работодателей, но и росту социального благосостояния работников, улучшению качества их жизни. Тем самым будет обеспечен вклад Холдинга в решение долгосрочных задач социально-экономического развития России.

Для достижения главной цели Стратегии выделено 7 функциональных задач, в каждой из которых определено несколько направлений их реализации. Блоком управления трудовыми ресурсами организована целенаправленная работа по реализации этих задач, и анализ итогов работы за 2010 год подтверждает выполнение плана мероприятий по реализации Стратегии.

6.3.1. Характеристика кадрового состава ОАО «РЖД»

За 2010 год списочная численность работников ОАО «РЖД» составила 976 116 чел. В Компании продолжается работа по переводу сотрудников в связи с реоргани-

зацией и реформированием. Компания выполнила свои обязательства по приему студентов, окончивших вузы и техникумы по целевому набору,

и лиц, вернувшихся из рядов Вооруженных Сил России — 12,9 тыс. чел. Удельный вес категорий персонала в общей численности распределяется следующим образом: рабочие составляют 68,6% (670 088 чел.), руководители — 6,9% (67 417 чел.), специалисты — 20,8% (202 964 чел.), служащие — 3,7% (35 647 чел.). В 2010 году повысился уровень образования персонала в ОАО «РЖД»:

- численность работников с высшим образованием составила 20,9% от общей численности (рост к началу года на 1,9%);
 - численность работников со средним профессиональным образованием — 25,5% (рост к началу года на 0,6%).
- Кадрового дефицита основных рабочих профессий в Компании в целом за 2010 год не наблюдалось. Укомплектованность персоналом составила 98,2% (в 2009 году — 97,9%).

Доля молодых работников Компании в возрасте до 30 лет увеличилась за год на 4,0% и составила 26,9%. Средний возраст работников Общества составляет 39,7 лет. Из общего числа работников количе-

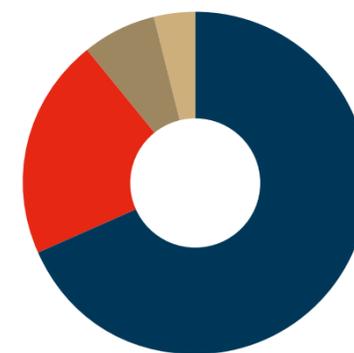
ство женщин составляет 301 097 чел. (30,8%). Женщины занимают 51,6% всех должностей руководителей и специалистов Компании, их численность на должностях этих категорий составляет 139 809 чел.

В целях укрепления руководства филиалов и структурных подразделений по номенклатуре ОАО «РЖД» назначено 424 руководителя. Приказами руководителей функциональных филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» — 3,5 тыс. чел.

Текущая кадровая ситуация в целом по Компании снизилась на 0,6% к аналогичному периоду прошлого года и составила 9,0%.

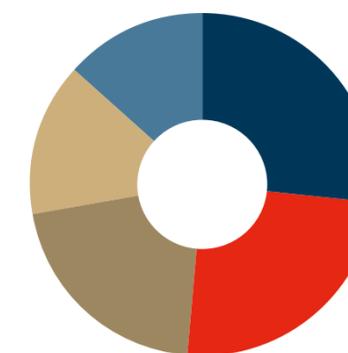
Снижение процента текучести к аналогичному периоду прошлого года наблюдается по всем основным хозяйствам и ведущим профессиям: осмотрщики вагонов — на 1,3%, приемосдатчики груза и багажа — на 1,1%, машинисты тепловозов — на 1,1%, машинисты электровозов — на 0,7%, электромонтеры контактной сети — на 0,7%, электро-

Удельный вес категорий персонала в общей численности



68,6% – рабочие
20,8% – специалисты
6,9% – руководители
3,7% – служащие

Возраст работников Общества



26,92% – до 30
24,60% – 36-35
20,81% – старше 50
14,35% – 46-50
13,32% – 31-35

6.3.2. Развитие кадрового потенциала

В современных условиях все большее значение приобретает работа по развитию человеческих ресурсов. Основное направление реализации данной задачи — повышение эффективности обучения за счет выделения корпоративных приоритетов повышения квалификации, индивидуализации оценки потребностей в обучении. В целях обеспечения квалифицированным персоналом в 2010 году прошли профессиональную подготовку более 54 тыс. и повышение квалификации 132,7 тыс. рабочих, повысили квалификацию более 72 тыс. руководителей и специалистов. Большое внимание уделено подготовке специалистов в вузах и техникумах. На очную форму обучения филиалами и ДЗО ОАО «РЖД» было направлено в вузы железнодорожного транспорта 3741 чел., в техникумы и колледжи — 3695 чел., что соответствует потребностям Компании в специалистах. Всего на очной форме обучения на условиях целевой подготовки обучается в вузах железнодорожного транспорта 17,2 тыс. чел., в техникумах и колледжах — 13,1 тыс. чел. В 2010 году в филиалах и других структурных подразделениях ОАО «РЖД» прошли практику 12,1 тыс. студентов вузов, в том числе на оплачиваемых рабочих местах — 5,1 тыс. чел., и 8,8 тыс. студентов техникумов, в том числе на оплачиваемых рабочих местах — 2,8 тыс. чел. Студентам и аспирантам учебных заведений железнодорожного транспорта присуждено 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 года, Компания ежегодно выделяет вузам и техникумам желез-

нодорожного транспорта средства на проведение спартакиады студентов. В 2010 году на эти цели было направлено 30,4 млн. руб. Продолжена работа по подготовке руководителей новой формации, обучению их новым формам управления структурными подразделениями в соответствии с мировым опытом, направлению перспективных руководителей на переподготовку в зарубежные и отечественные бизнес-школы по программам MBA. В 2010 году по указанной программе в отечественных бизнес-школах (РАНХ и ГС, Финуниверситет, РЭА им. Г. В. Плеханова, МИИТ) прошли переподготовку 124 и продолжают обучение еще 286 человек. Престижные зарубежные бизнес-школы (Англия, Испания, Гонконг, США и др.) окончили 5 руководителей, продолжают обучение 8 и готовятся к поступлению еще 17 человек. Кроме этого, для изучения передового опыта ведущих мировых компаний в 2010 году прошли зарубежную стажировку 235 руководителей (Германия, Испания, Япония, США, Великобритания, Китай). Свыше 500 руководителей обучено управлению проектами, инвестиционному менеджменту, менеджменту качества и бережливому производству. С 2007 года в Компании реализуется программа повышения уровня владения иностранными языками для работников, связанных с международной деятельностью. На текущий момент более 200 сотрудников Компании проходят обучение английскому, немецкому и французскому языкам, которое проводится в очном и в дистанционном формате. Прошли обучение в Германии 2 группы молодых перспективных руководителей: 29 человек — по программе «Менеджмент международных связей»; 19 человек — по программе «Практика организации работы с зарубежными партнерами по международным стандартам». Стажировка проводилась на английском языке ведущими специалистами по международному праву. С 1 июля 2010 года начал свою работу Корпоративный университет

ОАО «РЖД», основной задачей которого является реализация Концепции создания системы дополнительного корпоративного образования руководящего состава ОАО «РЖД». Количество участников программ обучения по итогам 2010 года составило 1573 человек, из них 1390 — работники ОАО «РЖД» и 183 — работники ДЗО «РЖД». Оценку по технологии ассесмент-центра на основе модели корпоративных компетенций прошли 1507 руководи-

телей Компании. 61 руководитель из групп вице-президентов и резерва на эти должности прошел оценку деловых и личностных качеств по технологии глубинного интервью с коучем. По результатам оценки в группу HiPo (высокопотенциальные сотрудники) вошло 389 человек (26% от количества оцененных руководителей), для которых составлены индивидуальные планы развития на 2011 год.

6.3.3. Модели компетенций холдинга «РЖД»

В 2010 году разработаны и утверждены корпоративные компетенции, цель которых транслировать работникам требования Компании к поведению и действиям персонала, стремящегося быть успешным, то есть задать ориентиры развития. В основу корпоративных

компетенций заложена модель «5К+Л» (компетентность, клиентоориентированность, корпоративность и ответственность, качество и безопасность, креативность и инновационность + лидерство). Они дифференцированы для каждой категории персонала.

Ценности бренда	Модель компетенций «5К+Л»
Мастерство	Компетентность
	Клиентоориентированность
Целостность	Корпоративность и ответственность
	Качество и безопасность
Обновление	Креативность и инновационность
	Лидерство

Цели внедрения корпоративных компетенций в Компании:

- сфокусировать деятельность всех работников Компании на реализации стратегии развития холдинга «РЖД»;
- заложить основу для системной работы по оценке и развитию персонала;
- содействовать внедрению ценностей бренда Компании в работу сотрудников;
- способствовать формированию целевой управленческой культуры Компании.

Региональные центры оценки, мониторинга персонала и молодежной политики

В целях оценки кандидатов в кадровый резерв по единым технологиям,

подготовки планов индивидуального развития резервистов, проведения мониторинга социальной напряженности в коллективах в регионе, а также реализации молодежной кадровой политики созданы региональные центры оценки, мониторинга персонала и молодежной политики.

Потребность в создании региональных центров оценки, мониторинга персонала и молодежной политики обусловлена задачами, обозначенными в Стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года. В 2010 году сформулированы ключевые цели по каждому направлению работы центров.

6.3.4. Производственное соревнование

Ежеквартально правление Компании подводит итоги сетевого соревнования среди коллективов железных дорог, других филиалов, структурных подразделений и работников ОАО «РЖД». По итогам соревнования в 2010 году 699 коллективов заняли призовые места. Среди 27 коллективов, добившихся наивысших результатов, по итогам года признаны победителями коллективы: Северной и Западно-Сибирской железных дорог, а также коллективы Сольвычегодского отделения Северной железной дороги, Петропавловского отделения Южно-Уральской железной дороги, Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги. В I квартале 2010 года первенство завоевывали коллективы Северной и Куйбышевской, во II квартале – Восточно-Сибирской, Октябрьской, Горьковской, в III квартале – Южно-Уральской, Восточно-Сибирской и Западно-Сибир-

ской железных дорог. 446 работникам присвоены почетные звания:

- «Лучший руководитель среднего звена на железнодорожном транспорте» — 110 человек;
- «Лучший мастер на железнодорожном транспорте» — 86 человек;
- «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте» — 250 человек;
- «Лучший коллектив бригады (колонны, участка, смены)» — 195 коллективов.

Поощрения

В 2010 году всеми видами наград отмечено более 7745 работников Компании и лиц, не работающих в ОАО «РЖД», но внесших вклад в развитие Общества, из них: государственными наградами — 97 работников; Минтранса России — 729 работников; корпоративными наградами Компании поощрены 6919 работников, из них 355 удостоены высшей

награды — знака «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги»».

Работа негосударственных образовательных учреждений

ОАО «Российские железные дороги» является учредителем 310 негосударственных образовательных учреждений, в том числе 28 общеобразовательных школ, 30 школ-интернатов и 252 дошкольных образовательных учреждений. Число обучающихся и воспитанников этих учреждений составляет более 42,2 тыс. чел., в том числе 37,2 тыс. чел. (88,1%) — дети работников Компании. В негосударственных образовательных учреждениях ОАО «РЖД» работают более 6 тыс. педагогов.

Выпуск из 11-х классов общеобразовательных учреждений ОАО «РЖД» состоялся из 871 человека, из них 65 выпускников (7,5%) окончили школы с золотыми и серебряными медалями «За особые успехи в учении». 10 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, также составляет 1,1%).

В 2009–2010 учебном году 243 учащихся общеобразовательных учреждений ОАО «РЖД» стали победителями и призерами международных и общероссийских предметных олимпиад и конкурсов, около 900 детей заняли призовые места в аналогичных муниципальных, региональных мероприятиях.

В 2010 году в негосударственных образовательных учреждениях ОАО «РЖД» проводилась работа по важнейшим направлениям деятельности — профессиональной ориентации молодежи на железнодорожные профессии, организации профильного обучения учащихся, по допрофессиональной и профессиональной подготовке школьников. В целях приобщения подрастающего поколения к традициям и истории железнодорожного транспорта, повышения престижа негосударственных образовательных учреждений ОАО «РЖД»

в 2010 году проводились тематические конкурсы:

1. На лучшее сочинение о железнодорожном транспорте. Лауреатами конкурса стали 18 учащихся образовательных учреждений Приволжской, Южно-Уральской, Юго-Восточной, Красноярской и Куйбышевской железных дорог.

2. «Школа года ОАО «РЖД»» и «Детский сад года ОАО «РЖД»», в которых оценивалась работа учреждения в целом, при этом одним из важнейших критериев оценки участников являлась результативность проводимой профориентационной работы. Лауреатами конкурсов 1-й степени стали негосударственные образовательные учреждения ОАО «РЖД»: школа-интернат № 20 на ст. Омск Западно-Сибирской железной дороги и детский сад № 198 на ст. Красноярск Красноярской железной дороги. Налажено тесное взаимодействие общеобразовательных учреждений с вузами, техникумами и колледжами железнодорожного транспорта. На базе 18 учреждений совместно с вузами организованы центры профориентации и довузовской подготовки. Создана система непрерывного образования по схеме «детский сад — школа — вуз — подразделение железной дороги».

Расширяется полигон внедрения предпрофильной подготовки и профильного обучения. В настоящее время профильное обучение реализуется в школах и школах-интернатах Октябрьской, Юго-Восточной, Приволжской, Свердловской, Южно-Уральской, Западно-Сибирской, Восточно-Сибирской и Дальневосточной железных дорог. В результате этой деятельности ежегодно до 50% выпускников общеобразовательных учреждений ОАО «РЖД» становятся студентами вузов и техникумов железнодорожного транспорта. Стратегической целью политики ОАО «РЖД» в сфере образования является воспитание компетентных, социально ответственных, конкурентоспособных и инициативных молодых людей, которые составят потенциальный кадровый резерв ОАО «РЖД», в том числе на замещение самых высо-

ких должностей в руководстве Компании. Для осуществления этой цели разработана и утверждена Концепция развития системы дошкольного и общего образования ОАО «РЖД», основными задачами которой являются повышение качества обучения, расширение работы с одаренными детьми, совершенствование профориентационной деятельности

среди учащихся и воспитанников, развитие инфраструктуры образовательных учреждений. Для решения этих задач принята Программа действий по реализации Концепции развития системы дошкольного и общего образования ОАО «РЖД» на 2010–2015 годы с дополнительным финансированием около 1 млрд. руб.

В 2010 году на эти цели, по прогнозу, направлено порядка 84 млрд. руб.. С учетом оздоровления в домах отдыха и санаториях, медицинского обслуживания и других социальных гарантий

расходы на одного работника составили более 53 тыс. руб., а расходы на неработающего пенсионера — 8 тыс. руб.

6.4. Корпоративная социальная политика

6.4.1. Коллективно-договорные отношения и взаимодействие с профсоюзами

Наиболее важным достижением 2010 года является подписание Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы.

Проект договора, разработанный на основе Отраслевого соглашения, а также структуры и принципов Концепции оптимизации Системы социальной поддержки персонала, рассмотрен и одобрен на заседании правления ОАО «РЖД» 24 ноября 2010 г. Договор был подписан 29 ноября 2010 г. в торжественной обстановке. 30 ноября 2010 г. он был зарегистрирован, а с 1 января 2011 г. принят к исполнению. В новом Коллективном договоре основной акцент сделан на привлечение, развитие, удержание и мотивацию работников. Введен принцип ответственности работников за производственные результаты.

Следует отдельно выделить две ключевые новации — это возможность использования компенсируемого социального пакета как мотивационного инструмента в руках работодателя и включение в текст договора раздела, посвященного корпоративной социальной ответственности Компании, что имеет высокий общественный резонанс. Практически полностью сохранены

льготы, гарантии и компенсации для работников, а для неработающих пенсионеров даже предусмотрено увеличение некоторых выплат.

Важным новшеством в разделе «Обязательства Работодателя сверх законодательства» является его структурирование на 4 логические группы, определенные в соответствии с Системой социальной поддержки персонала:

- гарантии, компенсации и льготы, связанные с производственно-технологическим процессом;
- корпоративный социальный пакет, который направлен на формирование лояльности к Компании;
- различные виды материальной помощи, которые направлены на социальную защиту при наступлении определенных жизненных ситуаций;
- индивидуальный социальный пакет, основной ролью которого является привлечение, развитие, мотивация и удержание работников в Компании.

В новой редакции исключены пункты, напрямую дублирующие Трудовой кодекс РФ или нормативные акты Компании.

В 2010 году Компания выполнила все обязательства, закрепленные в Коллективном договоре, несмотря на еще не закончившийся финансовый кризис.

6.4.2. Корпоративная социальная ответственность

Подготовлен корпоративный социальный отчет за 2009 год.

Выполнено поручение (п. 9.22. протокола итогового заседания правления ОАО «РЖД» за 2009 год от 23–24 декабря 2009 г. № 50) по распространению практики корпоративной социальной ответственности.

В целях организации работы по выполнению поставленной задачи на системной основе был проведен сетевой семинар с представителями железных дорог и иных филиалов ОАО «РЖД» о принципах и подходах в области подготовки корпоративной социальной отчетности по международным стандартам (GRI) и совершенствованию коллективно-договорных отношений. Семинар проводился в оздоровительном комплексе «Старая Руза» 17 и 18 февраля 2010 г.

Для повышения квалификации работников железных дорог, функциональных филиалов и дочерних обществ было организовано краткосрочное обучение с 22 по 26 марта 2010 г. в Российской академии путей сообщения. Кроме того, 26 марта 2010 г. был проведен круглый стол с участием руководителей причастных департаментов аппарата управления ОАО «РЖД», Объединения работодателей железнодорожного транспорта «Желдортранс», представителей железных дорог, иных филиалов и Роспротжела.

В 2010 году применен новый подход, при котором Корпоративный социальный отчет за 2009 год был подготовлен не только на центральном уровне, но и на уровне филиалов. Выполняя решение итогового заседания правления о распространении практики подготовки корпоративной социальной отчетности на филиалы в 2010 году, 15 филиалов ОАО «РЖД» подготовили отчеты о корпоративной социальной ответственности — Калининградская, Октябрьская, Московская, Горьковская, Северная, Северо-Кавказская, Юго-Восточная, Приволжская, Куйбышевская, Свердловская, Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская и Дальневосточная железные дороги, а также Дирекция железнодорожных вокзалов.

Большим прорывом является включение в Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы нового раздела «Корпоративная социальная ответственность», декларирующего добровольную приверженность Компании международным принципам корпоративной социальной ответственности и устойчивого развития, в котором сконцентрированы положения, имеющие важный социально значимый характер и высокий общественный резонанс. С 2008 года ОАО «РЖД» является постоянным членом национальной (русской) сети Глобального договора Организации Объединенных Наций и принимает участие во всех собраниях сети.

6.4.3. О реализации жилищной программы ОАО «РЖД»

Об ипотечной жилищной программе ОАО РЖД. Организован учет нуждающихся в получении корпоративной поддержки в структурных подразделениях ОАО «РЖД», в филиалах ОАО «РЖД»: всего на учете состоит 24 555 работников ОАО «РЖД». Имеется статистика и учетные списки по каждому филиалу и их структурным подразделениям. Реализуется механизм предоставления корпоративной поддержки работникам ОАО «РЖД».

Количество выданных кредитов составляет 2 717 шт. на сумму 4 180,7 млн. руб. (первоначальный прогноз — 2 701 шт., 4 530,3 млн. руб.) (100,1%).

Количество выданных безвозмездных субсидий — 44 шт. на сумму 49,8 млн. руб. (первоначальный прогноз — 50,0 млн. руб.), т. е. 100%.

Количество выданных безвозмездных субсидий по случаю рождения детей — 1 307 шт. на сумму 403,1 млн. руб. (первоначальный прогноз — 250,0 млн. руб.), т. е. 160%.

Сформирована потребность филиалов ОАО «РЖД» в средствах на оказание их работникам корпоративной поддержки для приобретения жилых помещений в собственность.

В соответствии с планом продаж ЗАО «ЖДИ» и сформированной в филиалах очередностью Центральной жилищной комиссией ОАО «РЖД» 9 марта 2010 г. распределены средства корпоративной поддержки по филиалам. Всего распределено:

- ипотечные субсидии — 362,7 млн. руб.;
- безвозмездные субсидии — 50,0 млн. руб.;
- безвозмездные субсидии по случаю рождения детей — 250,0 млн. руб. (не распределялись).

В связи с фактической рождаемостью в ноябре 2010 г. Центральной жилищной комиссией ОАО «РЖД» лимит безвозмездного субсидирования по случаю рождения детей увеличен до 403,1 млн. руб. за счет лимита ипотечных субсидий.

Сформированы предложения по совершенствованию системы и механизмов ипотечного жилищного кредитования, а также других форм эффективного привлечения средств работников в Компании и сторонних инвесторов в жилищное строительство.

Разработаны и утверждены изменения и дополнения в нормативные документы по жилищной политике, предусматривающие продление срока их действия и срока действия Концепции жилищной политики до 2015 года (распоряжение ОАО «РЖД» от 3 декабря 2010 г. № 2495р).

О формировании специализированного жилищного фонда. Совместно с филиалами ОАО «РЖД» был сформирован и 8 декабря 2009 г. утвержден план строительства, проектирования и приобретения технологического жилья на общую сумму (без НДС) 3 284,4 млн. руб. Обеспечено выполнение планов строительства объектов ЖК, систематический контроль и анализ выполнения указанных планов, подготовка и осуществление мероприятий по устранению недостатков, установленных заданий по вводу в эксплуатацию объектов ЖК и освоению в пределах выделенных средств установленных лимитов. План 2010 года по инвестиционному проекту выполнен.

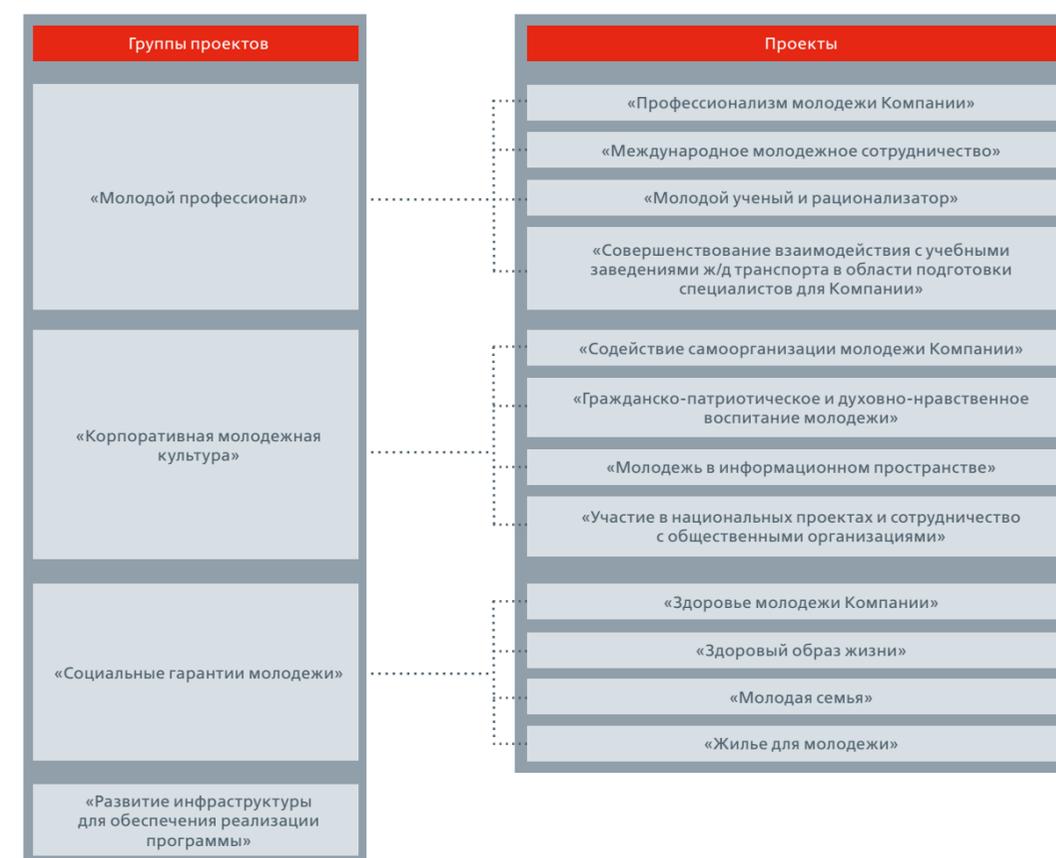
При плане 2010 года по инвестиционному проекту 3 284,4 млн. руб. выполнение составило 3 276,3 млн. руб. (100%). Введено в эксплуатацию 69,9 тыс. кв. м площади при плане 69,79 тыс. кв. м, или 100% (941 квартира).

Строительство и приобретение жилых помещений ЖК в 2010 году осуществлялось в соответствии с Адресной программой формирования ЖК на 2009–2010 годы, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 24 июля 2008 г. № 1564р. В 2010 году сформирован реестр жилых помещений специализированного жилищного фонда, согласно которому по состоянию на 1 января 2010 г.:

- их площадь составляет 635,5 тыс. кв. м;
 - их балансовая стоимость — 15 539,9 млн. руб.;
 - количество — 10 626.
- В 2010 году добавится:
- площадь ЖК — 69,9 тыс. кв. м;
 - балансовая стоимость — 2,5 млрд. руб.;
 - количество — 941 шт.

6.4.4. Молодежная политика ОАО «РЖД»

Рис. 6-10. Проекты Целевой программы «Молодежь Компании»



В целях реализации приоритетных направлений молодежной политики ОАО «РЖД» в области организации отдыха, оздоровления, дополнительного образования для подростков, детей и молодых работников ОАО «РЖД» в Компании разработаны и реализуются социальные корпоративные проекты. Эти проекты охватывают все возрастные категории целевой программы «Молодежь ОАО «Российские железные дороги» (2006–2010 годы):

- для детей работников ОАО «РЖД» (в возрасте от 7 до 14 лет) успешно создан летний корпоративный лагерь «Дороги будущего» на Черноморском побережье Краснодарского края и экскурсионные новогодние программы во время зимних школьных каникул;
- для подростков (от 14 до 17 лет), стоящих перед выбором будущей профессии, — программа «Открытые двери Компании»;

• для студентов и молодежи (от 17 до 30 лет) — проект «Сеть 3Д: Дорога, Дом, Друзья».

Программы направлены на восприятие каждой возрастной группой основ корпоративной идеологии, разностороннее развитие не только личностных, но и профессиональных навыков. 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 2007–2010 годах количество участников проектов составило 22,7 тыс. человек (в том числе в 2010 году — около 4 тыс. человек). В декабре 2010 года Компания ОАО «РЖД» была награждена почетным дипломом участника программы «Лучшее — детям» национальной программы продвижения лучших российских товаров и услуг для детей, а также получила три свидетельства знака качества «Лучшее — детям» за организацию профориентационной программы для молодежи «Сеть 3Д: Дорога, Дом, Друзья», детского корпоративного лагеря «Дороги будущего», профориентационной программы для подростков «Открытые двери Компании».

Организация детского отдыха.

В летний сезон 2010 года 70 детских оздоровительных объектов обеспечивали отдых и оздоровление детей. В целом в лагерях ОАО «РЖД» и сторонних здравницах отдохнули около 56 тыс. детей, из них на Черноморском побережье — 14,0 тыс. детей (с учетом приобретения 8,0 тыс. путевок).

На базе детского оздоровительного лагеря «Зеленый огонек» Северо-Кавказской железной дороги успешно проведен четвертый корпоративный лагерь «Дороги будущего» для 2,5 тыс. детей работников ОАО «РЖД», представляющей собой специально разработанную профориентационную программу дополнительного образования. Во всех загородных детских оздо-

ровительных лагерях проводились спортивно-оздоровительные программы: «Президентские состязания» и «Локобол-ДОЛ», в которых приняли участие более 54 тыс. детей.

Организация взрослого отдыха и оздоровления. 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 2010 год отдохнули и прошли курс оздоровления около 150 тыс. человек. Особое внимание при распределении и реализации санаторно-курортных путевок уделяется работникам, непосредственно связанным с обеспечением безопасности движения поездов.

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

За 2010 год на детских железных дорогах прошли обучение более 15 тыс. юных железнодорожников, из них 1 031 ребенок поступил в железнодорожные учебные заведения. За время летней практики 2010 года детские железные дороги перевезли более 330 тыс. пассажиров.

В 2008–2010 годах осуществлялось поэтапное обновление подвижного состава ДЖД. В 2010 году на детские железные дороги поставлено 5 тепловозов и 15 вагонов (Октябрьская, Новомосковская, Горьковская, Волгоградская, Южно-Сахалинская).

С 2007 года Компания на паритетных условиях с Правительством Санкт-Петербурга осуществляет строительство Малой Октябрьской железной дороги, которая пройдет по старой царской трассе и соединит г. Санкт-Петербург и г. Пушкин.

Со 2 по 6 августа 2010 года на Малой Октябрьской железной дороге (г. Санкт-Петербург) проведен Слет воспитанников детских железных дорог ОАО «РЖД», в котором приняли участие лучшие ученики детских железных до-

рог со всей России. На слете был проведен конкурс «Лучший по профессиям железнодорожников» по 7 номинациям: «Лучший дежурный по железнодорожной станции»; «Лучший машинист тепловоза ТУ–2»;

«Лучший машинист тепловоза ТУ–7»; «Лучший осмотрщик вагонов»; «Лучший проводник пассажирского вагона»; «Лучший электромонтер СЦБ и связи»; «Лучший монтер пути».

6.4.5. Культура и спорт

В ОАО «РЖД» имеются 192 объекта спорта, на которых занимаются более 39 тыс. человек, из них почти 24 тыс. — железнодорожники и члены их семей. В 2010 году 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. ОАО «РЖД» придает особое значение пропаганде здорового образа жизни, популяризации занятий физической культурой и спортом среди своих работников. Особый акцент на это делается в молодежной политике Компании. В 2010 году на всех железных дорогах проведены Всероссийские игры — 2010 «Спорт поколений» среди работников холдинга ОАО «РЖД» и студентов железнодорожных учебных заведений. При финансовой поддержке ОАО «РЖД» совместно с футбольным клубом «Локомотив», баскетбольным клубом «Локомотив-Кубань», волейбольным клубом «Локомотив-Новосибирск» проводятся детские общероссийские соревнования: по футболу — «Локобол», по баскетболу — «Школьная лига» и «Кубок «Локомотив»» по уличному баскетболу, по волейболу — «Локоволей», в которых принимают участие не только дети же-

лестнодорожников, но и все желающие. В период с 22 по 27 апреля 2010 года в г. Нижнем Новгороде (Нижегородская область) состоялся XVIII чемпионат Международного спортивного союза железнодорожников (МССЖ) по настольному теннису, в котором приняли участие спортивные команды железнодорожников из 18 стран. Победу в общекомандном зачете одержала сборная команда РФСО «Локомотив», составленная из работников ОАО «РЖД».

На 185 объектах культуры функционируют порядка 1,5 тыс. клубных формирований, в их работе принимают участие более 46 тыс. человек, из которых почти 28 тыс. — железнодорожники и члены их семей. В 2010 году организовано более 26 тыс. культурно-массовых мероприятий. Проведены торжественные мероприятия, посвященные Дню защитника Отечества, Международному женскому дню, Дню Победы в Великой Отечественной войне, Дню железнодорожника, Дню Компании. На всех железных дорогах проведен Фестиваль самодеятельного искусства «РЖД зажигает звезды». В нем приняли участие более 4 тыс. участников из почти 513 самодеятельных коллективов железных дорог. В конкурсных играх «Лига КВН РЖД» в 2010 году приняло участие 13 команд (340 участников).

6.4.6. Корпоративная пенсионная система

В условиях реализации структурной реформы железнодорожного транспорта привлечение и закрепление высококвалифицированных кадров — одна из важнейших задач Компании. Негосударственное пенсионное обеспечение занимает в решении данного вопроса не последнее место.

Развитие и совершенствование системы НПО позволяет получить экономический эффект в виде конкурентных преимуществ Холдинга по сравнению с другими отраслями на рынке труда. Реализацию корпоративной пенсионной программы ОАО «РЖД» осуществляет негосударственный пенсионный фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

В 2010 году число участников-вкладчиков увеличилось за отчетный год более чем на 66 тыс. человек. К договору негосударственного пенсионного обеспечения в течение года присоединились 127,8 тыс. работников ОАО «РЖД». Общая численность участников-вкладчиков в Компании достигла 650,6 тыс. человек, что составляет более 68% от численности работников ОАО «РЖД». Корпоративную пенсию получают более 220 тыс. бывших железнодорожников. В 2010 году пенсии назначены 20 687 работникам ОАО «РЖД», средний размер негосударственной пенсии, назначенной в 2010 году, составляет 4030 руб. При этом средний размер негосударственной пенсии нарастающим итогом составил 2 281,30 руб., что на 159 руб. больше уровня 2009 года.

В 2010 году осуществлялось организационно-нормативное обеспечение деятельности системы негосударственного пенсионного обеспечения.

Были подготовлены и проведены 4 заседания Центральной комиссии по негосударственному пенсионному обеспечению работников ОАО «РЖД», 3 заседания Рабочей группы по совершенствованию системы негосударственного пенсионного обеспечения работников ОАО «РЖД» и 1 заочное правление ОАО «РЖД» по вопросу внесения изменений и дополнений в Положение о негосударственном пенсионном обеспечении работников ОАО «РЖД». В течение года были подготовлены нормативные документы, направленные на совершенствование системы негосударственного пенсионного обеспечения: Регламент электронного обмена документами между ОАО «РЖД» и НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» в рамках об-

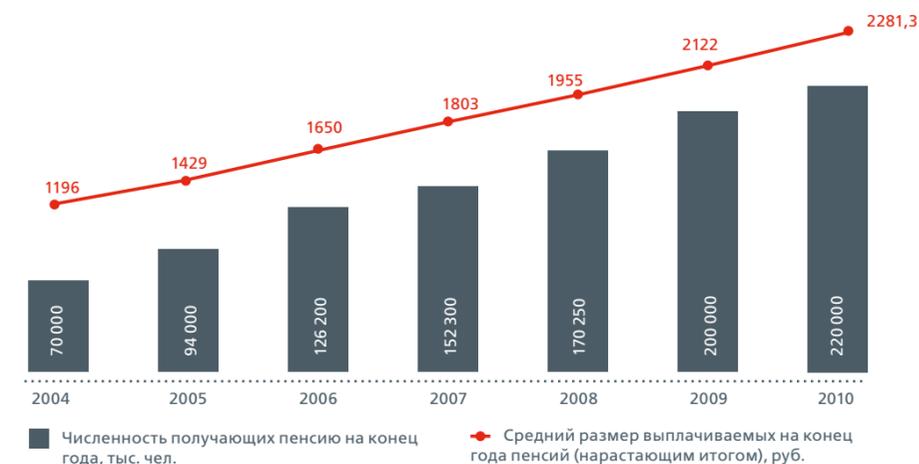
служивания договора негосударственного пенсионного обеспечения от 14 июня 2004 г. № 1002004001 — 233 от 24 ноября 2010 г. № 92, распоряжение ОАО «РЖД» от 21 декабря 2010 г. № 2641р «О внесении изменений в пункт 6.8 Регламента по обеспечению начала хозяйственной деятельности дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» и прекращению деятельности филиалов, на базе имущества которых они образованы», распоряжение ОАО «РЖД» от 29 декабря 2010 г. № 2775р «О внесении изменений в Положение о негосударственном пенсионном обеспечении работников ОАО «РЖД»». В течение 2010 года были подготовлены разъяснительные письма Центральной комиссии по негосударственному пенсионному обеспечению работников ОАО «РЖД», ответы на обращения физических и юридических лиц по вопросам негосударственного пенсионного обеспечения, 27 заключений к советам директоров дочерних обществ ОАО «РЖД» по вопросам согласования Положений о негосударственном пенсионном обеспечении работников ДЗО.

Социальные гарантии неработающим пенсионерам. В течение года были подготовлены распоряжения ОАО «РЖД», определяющие порядок предоставления социальных гарантий неработающим пенсионерам ОАО «РЖД», — от 12 апреля 2010 г. № 780р; от 16 июня 2010 г. № 1283р; от 16 июня 2010 г. № 1282р; от 2 июля 2010 г. № 1440р.

На основании указанных распоряжений улучшено материальное положение неработающих пенсионеров ОАО «РЖД» — в 2010 году они дополнительно получили материальную помощь в размере 2 636 млн. руб., в том числе:

- выплаты ко Дню Победы — 184 млн. руб.;
- ежемесячная материальная помощь — 1 896 млн. руб.;
- выплаты хранителям отделенческих и производственных музеев — 8 млн. руб.;
- помощь для приобретения бытового топлива — 370,6 млн. руб.;
- ежемесячная помощь председателям и заместителям председателей советов ветеранов — 49,1 млн. руб.;
- выплаты к праздничным датам — 111,9 млн. руб. и др.

Основные показатели негосударственного пенсионного обеспечения в ОАО «РЖД»



6.5. Оплата труда и мотивация персонала

В соответствии с решением итогового правления ОАО «РЖД» в 2010 году осуществлялась планомерная работа по переводу работников Компании на полное рабочее время и восстановлению стимулирующих выплат. Для вывода работников из режимов неполного рабочего времени, усиления мотивации труда филиалам в 2010 году были направлены дополнительные средства в размере 20 млрд. руб., что в значительной мере обеспечило восполнение средств, удержанных из бюджетов филиалов в кризисном 2009 году. В результате численность работников, которые трудятся в условиях снижения нормы рабочего времени, уменьшилась до уровня докризисного периода. ОАО «РЖД», как социально ориентированная компания, выполняет все принятые обязательства в сфере оплаты труда. В соответствии с Коллективным договором в 2010 году заработная плата работ-

ников Компании проиндексирована на уровне роста цен на потребительские товары и услуги: в мае — на 3,9%; в августе — на 1,2%, в ноябре — на 1,8%. За 2010 год среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках, составила 29432 руб. с ростом к 2009 году на 17,4%. В реальном исчислении (с учетом инфляции) заработная плата возросла на 9,8%. По Российской Федерации среднемесячная заработная плата составила 21193 руб., рост реальной заработной платы к 2009 году — 4,6%. По уровню заработной платы в сравнении с хозяйствующими субъектами промышленного производства Российской Федерации в 2010 году ОАО «РЖД» находилось на 6-м месте после добычи нефти и газа, производства кокса, производства и распределения электроэнергии, добычи металлических руд. Отставание уровня заработной платы

железнодорожников от заработной платы в промышленности в течение 2010 года отмечалось в 5 регионах: Липецкой и Белгородской областях, Республике Татарстан, Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком автономных округах. В целях формирования единого общекорпоративного подхода стимулирования работников к достижению установленных результатов деятельности Компании (как индивидуальных, так и коллективных) распоряжением ОАО «РЖД» от 20 июля 2010 г. № 1573р утверждено Положение о корпоративной системе премирования работников ОАО «РЖД» на основе трехуровневого подхода, массовое внедрение которого в филиалах ОАО «РЖД» осуществлялось в IV квартале 2010 г.

Для решения конкретных задач по обеспечению безопасности движения поездов, снижению эксплуатационных расходов, усилению контроля за условиями и охраной труда, улучшению качества предоставляемых услуг и повышению конкурентоспособности заработной платы работников филиалов ОАО «РЖД» на рынке труда в 2010 году были утверждены положения о дополнительном премировании:

- за обнаружение трудноуловимых дефектов в грузовых и пассажирских вагонах (распоряжение ОАО «РЖД» от

30 августа 2010 г. № 1815р);

- за результаты использования топливно-энергетических ресурсов (распоряжение ОАО «РЖД» от 28 января 2010 г. № 162р);
- работников филиалов ОАО «РЖД» и негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД», входящих в состав инженерно-врачебных бригад — за достижение положительных результатов в области охраны труда и улучшения здоровья работников ОАО «РЖД» (распоряжение ОАО «РЖД» от 24 ноября 2010 г. № 2423р);
- за результаты внедрения бережливого производства (распоряжение ОАО «РЖД» от 21 октября 2010 г. № 2179р).

В 2010 году по итогам работы за 2009 год выплачено вознаграждение за обеспечение безопасности движения поездов в работникам, которые непосредственно обеспечивают перевозки грузов и пассажиров и их безопасность. Поощрены более 119 тыс. работников ведущих должностей и профессий, достигших наилучших результатов труда. Сумма выплат на одного работника составила в среднем 16,8 тыс. руб.

В течение 2010 года производились выплаты единовременного вознаграждения за преданность Компании, сумма выплат составила 9,7 млрд. руб.

онировало 210 врачебно-экспертных комиссий (в 2009 году — 216), которыми проведено 1,27 млн. обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров (в 2009 году —

1,29 млн.) осмотров. Уровень профессиональной непригодности составил: у работников, обеспечивающих движение поездов, — 1,0 на 100 осмотренных (в 2009 году — 1,1), в том числе у работников локомотивных бригад — 0,9 (в 2009 году — 1,2).

В структуре причин профнепригодности работников, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой, как и в прежние годы, преобладают внутренние болезни (62%), из них на болезни системы кровообращения приходится 78%.

На сети функционирует 1503 кабинета предрейсовых медицинских осмотров (в 2009 году — 1550). За год проведено около 24 млн. предрейсовых (предсменных) медицинских осмотров (в 2009 году — 23,3 млн. осмотров). Отстранено от рейса более 24,6 тыс. человек — 0,11% (в 2009 году — 23,4 тыс. осмотров). Наиболее частые причины отстранения: острые респираторно-вирусные инфекции (44,5%), повышение АД (34%). Психологическое обеспечение работников локомотивных бригад занимает важное место в системе медико-психологического обеспечения безопасности движения поездов.

В региональных дирекциях медицинского обеспечения на железных дорогах функционируют 11 отделов и 4 сектора психофизиологического обеспечения, в негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД» — 205 лабораторий психофизиологического обеспечения и кабинетов психолога, в состав которых входят 136 кабинетов профессионального психофизиологического отбора и 115 кабинетов разгрузки и мобилизации в эксплуатационных локомотивных (моторвагонных) депо. Психофизиологическое обеспечение работников локомотивных бригад осуществляют 543 специалиста.

В 2010 году проведено психофизиологических обследований работников локомотивных бригад:

- по первичному психофизиологическому отбору (ПФО) — 36 тыс.;
- по периодическому ПФО — 43 тыс.;
- по расширенному ПФО — 56 тыс.;

- по динамическому контролю функционального состояния — 225 тыс. Восстановительные (коррекционные) мероприятия прошли более 127 тыс. работников локомотивных бригад, которым назначено и проведено около 471 тыс. процедур.

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 — структурных подразделений негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД».

В 2010 году число посещений врачей медицинских пунктов вокзалов (станций) пассажирами составило 202,8 тыс. (в 2009 году — 215,0 тыс.), число посещений на самостоятельном приеме у среднего медперсонала — 902,0 тыс. (в 2009 году — 958,7 тыс.). Число процедур, проведенных во врачебных и фельдшерских медпунктах вокзалов (станций), — 673,9 тыс. (в 2009 году — 622,7 тыс.). Число вызовов медицинских работников для оказания медицинской помощи за пределами медицинского пункта, всего — 102,2 тыс. Выявлено больных в поездах, всего — 78,1 тыс. человек. Из числа больных, выявленных в поездах, снято — 5,3 тыс. человек (в 2009 году — 5,03 тыс. человек), госпитализировано — 4,9 тыс. больных (в 2009 году — 4,6 тыс. больных). Через комнаты матери и ребенка прошло 12,9 тыс. человек (в 2009 году — 25,5 тыс. человек).

Организация оказания медицинской помощи, санаторно-курортного обеспечения работников ОАО «РЖД», членов их семей и неработающих пенсионеров. Для оказания всех видов медицинской помощи работникам ОАО «РЖД», членам их семей и неработающим пенсионерам функционирует 255 негосударственных учреждений здравоохранения (в 2009 году — 256), из них — 123 больничных (в 2009 году — 131)

6.6. Здравоохранение

Медицинское обеспечение безопасности перевозочного процесса. Важнейшее значение придается медицинскому обеспечению безопасности движения поездов. В 2010 году функци-

и 132 (в 2009 году — 125) амбулаторно-поликлинических учреждений. По состоянию на 31 декабря 2010 г. численность прикрепленного к НУЗ ОАО «РЖД» населения — 3,2 млн. человек (в 2009 году — 3,3 млн. человек). В структуре населения, прикрепленного к НУЗ ОАО «РЖД», работников Компании — 32,2% (в 2009 году — 35,7%), пенсионеров железнодорожного транспорта — 19,3% (в 2009 году — 20,7%), членов семей работников ОАО «РЖД» — 14,6% (в 2009 году — 15,5%), работников дочерних зависимых обществ — 5% (в 2009 году — 4,1%), населения муниципальных образований — 28,9% (в 2009 году — 23,9%). Уровень первичной заболеваемости на 1 тыс. прикрепленного взрослого контингента населения — 460,8 случая (в 2009 году — 474 случая). Заболеваемость с временной утратой трудоспособности (ВУТ) на 100 работников ОАО «РЖД» в случаях составила 62,7 (в 2009 году — 62,4), в днях — 865,5 (в 2009 году — 866,6). Сохраняется тенденция к ее снижению. Уровень впервые установленной профессиональной заболеваемости на 1 тыс. человек всех работников ОАО «РЖД» — 1,47 (в 2009 году — 1,16). Большое значение придается вопросам активизации работы инженерно-врачебных бригад в ходе производственной деятельности работников ОАО «РЖД». Проводится комплекс мероприятий, направленных на охрану и восстановление здоровья работников ОАО «РЖД»: обязательные предварительные, периодические и целевые медицинские осмотры, диспансеризация, вакцинопрофилактика, амбулаторное и стационарное лечение. Пристальное внимание направлено на совершенствование оказания специализированной, в том числе высокотехнологичной, медицинской помощи (ВТМП). Получило ВТМП в 2010 году — 28,0 тыс. пациентов (в 2009 году — 27,5 тыс. пациентов), в том числе 6,6 (23,6%) тыс. работников ОАО «РЖД», 7,5 тыс. (26,8%) неработающих пенсионеров железнодорожного транспорта. Создаются новые дорожные (междорожные) центры: невро-

логические, микрохирургии глаза, травматологии и ортопедии, урологии и др. В эпидемический сезон 2010–2011 годов против гриппа и острых респираторных вирусных инфекций привито 372 тыс. работников ОАО «РЖД», обеспечивающих безопасность движения поездов (охват прививками — 98% от плана). Против высокопатогенного гриппа А(Н1N1)/2009 профилактические прививки получили 111,2 тыс. работников ОАО «РЖД» и медицинских работников НУЗ ОАО «РЖД» (66% от численности подлежащих контингентов). В целях предупреждения риска заражения в процессе производственной деятельности на энзоотичных территориях проведена вакцинация и ревакцинация против вирусного клещевого энцефалита 98 тыс. работникам Компании 42 профессий и должностей. План вакцинации выполнен на 100%, ревакцинации — на 96%. Проведена диспансеризация 937,4 тыс. работников ОАО «РЖД». Охват диспансерным осмотром в 2010 году составил 97,0% от числа подлежащих диспансеризации (в 2009 году — 95,7%). Выявлено около 88 тыс. заболеваний. По итогам диспансеризации госпитализировано в больничные учреждения ОАО «РЖД» 36,7 тыс. работников (в 2009 году — 38,5 тыс. работников), в том числе для оказания высокотехнологичных видов медицинской помощи — 1526 человек — 4,1% (в 2009 году — 1351 человек — 3,5%). Из числа прошедших диспансеризацию впервые взято под диспансерное наблюдение 58,3 тыс. работников (в 2009 году — 60 тыс. работников). Для оказания лечебной и консультативно-диагностической помощи работникам железнодорожного транспорта, членам их семей, пенсионерам железнодорожного транспорта и территориальному населению, проживающим в отдаленных регионах России, в 2010 году на 5 железных дорогах функционировало 5 передвижных консультативно-диагностических центров (далее — ПКДЦ), (в 2009 году — 4). Маршруты ПКДЦ проходили по 18 субъектам Российской Федерации. Они обслуживают население в границах 5 железных дорог: Северной, Дальневосточной, Красно-

ярской, Западно-Сибирской и Восточно-Сибирской (около 1 млн. прикрепленного контингента и более 2 млн. территориального населения). В августе 2010 г. ПКДЦ Северной железной дороги «Хирург Николай Пирогов» работал в регионах, пострадавших от лесных пожаров. В 2010 году специалисты НУЗ ОАО «РЖД», работающие на ПКДЦ, совершили 74 выезда и посетили 335 станций (в 2009 году — 62 выезда и 335 станций). Медицинская помощь была оказана более 64,0 тыс. пациентов (в 2009 году — 43,7 тыс.). Число посещений врачей-специалистов составило около 197,0 тыс.

В течение 2010 года получили санаторно-курортное лечение и оздоровление 95412 человек, 32,7% от потребности (в 2009 году — 99168 человек, 31,9%), в том числе: работающие железнодорожники — 66966 человек, 34,1% (в 2009 году — 69563 человека, 33,4%), члены семей работников — 8735 человек, 42% (в 2009 году — 8187 человек, 31,9%), неработающие пенсионеры железнодорожного транспорта — 19711 человек, 26,4% (в 2009 году — 21418 человек, 27,6%), из них ветеранов Великой Отечественной войны — 1962 человека, 48,2% (в 2009 году — 2090 человек, 43,8%).

6.7. Охрана труда и безопасность на рабочем месте

Политика ОАО «РЖД» в области охраны труда, защиты окружающей среды и промышленной безопасности направлена на сбалансированное решение социально-экономических задач при реализации всех направлений деятельности Компании. Политика ОАО «РЖД» в области охраны труда устанавливает следующие задачи:

- постоянное улучшение условий и охраны труда за счет совершенствования технологических процессов, технического оснащения, повышения уровня квалификации персонала;
- создание в ОАО «РЖД» эффективного планирования и реализации программ в области охраны труда;
- повышение эффективности профилактических мер по соблюдению требований норм охраны труда;
- снижение потенциальных рисков в области охраны труда;
- воспитание корпоративной культуры безопасности труда, ответственного отношения к здоровью работников.

В ОАО «РЖД» сложилась и действует система управления охраной труда, которая, являясь частью системы управления Компанией, обеспечивает комплексный подход и единый порядок организации работ по охране труда на всех уровнях. Работа в области охраны труда и промышленной безопасности на объектах Компании организована в соответствии с федеральным законодательством, является неотъемлемой частью динамичного развития и одним из приоритетных направлений нашей деятельности. Работы по охране труда в ОАО «РЖД» осуществляются во взаимодействии с профсоюзными организациями с привлечением научно-исследовательских, проектно-конструкторских, обучающих и других организаций, а также отдельных специалистов в области охраны труда. Система управления охраной труда базируется на структуре управления ОАО «РЖД», сформированной по основным направлениям деятельности

Общества, и основывается на распределении функций управления, установлении взаимосвязей и отношений органов управления и должностных лиц аппарата управления ОАО «РЖД», железных дорог, других филиалов и структурных подразделений ОАО РЖД».

В целях обеспечения функционирования систем управления, а также создания условий для реализации единой политики в области охраны труда, промышленной и пожарной безопасности, непроизводственного травматизма на железных дорогах созданы региональные комиссии:

- охраны труда и здоровья работников;
- безопасности производственных процессов;
- пожарно-техническая;
- предупреждения травмирования граждан.

Комиссии своей работой в переходном и целевом состоянии должны обеспечивать координацию и общий подход в решении задач по реализации единой технической политики Компании и функций в системе управления в обозначенных областях.

Корпоративная нормативная база по охране труда

В соответствии с требованиями ст. 212 Трудового кодекса Российской Федерации и в целях соблюдения требований охраны труда, обеспечения необходимого порядка выполнения работниками возложенных на них обязанностей в ОАО «РЖД» создана база нормативных и организационно-методических документов по охране труда.

В 2010 году были разработаны следующие нормативные документы:

- Правила по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и коммерческих операциях в сфере грузовых перевозок;
- Правила по охране труда при обслуживании скоростных и высокоскоростных линий железных дорог ОАО «РЖД»;
- Правила безопасности при эксплуатации контактной сети и устройств электроснабжения автоблокировки железных дорог ОАО «РЖД»;

- Инструкция по охране труда для оператора дефектоскопной тележки и оператора по путевым измерениям;
 - Инструкция по охране труда для дежурного по переезде;
 - Инструкция по охране труда для работников, обслуживающих вагон-рельсосмазывать;
 - Инструкция по безопасности для электромонтеров контактной сети;
 - Инструкция по ограждению изолирующих съемных вышек при производстве работ на контактной сети железных дорог ОАО «РЖД»;
 - Положение об организации работы по обеспечению охраны труда при эксплуатации электроустановок и электрооборудования в ОАО «РЖД»;
 - Положение об организации работы по обеспечению охраны труда при эксплуатации электроустановок и электрооборудования в ОАО «РЖД».
- Утверждены стандарты ОАО «РЖД»:
- Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Порядок аттестации рабочих мест по условиям труда;
 - Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Организация обучения.
- Разработаны организационно-методические:

- Положение о Центральной комиссии по охране труда и здоровья работников ОАО «РЖД», Типовое положение о региональной комиссии по охране труда и здоровья работников ОАО «РЖД», Положение об инженерно-врачебной бригаде;
- Положение об организации в ОАО «РЖД» работы по системе информации «Человек на пути»;
- Типовое положение о службе (отделе) охраны труда и промышленной безопасности органа управления железной дороги.

В соответствии с Положением Управление осуществляет взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти и субъектами Российской Федерации, федеральными органами по надзору в сфере установленной деятельности, иными органами государственной власти в порядке, установленном ОАО «РЖД», в рамках выполнения задач, возложенных на

Управление. Представители Управления принимают участие в работе следующих совещательных органов:

- комитета РСПП по экологической, промышленной и технологической безопасности;
- рабочей группы Комиссии по защите трудовых прав, охране труда, промышленной и экологической безопасности РТК;
- рабочей группы по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 20 ноября 2008 г.

№ 870 (создана Минздравсоцразвития Российской Федерации).

Управление систематически по своим направлениям деятельности представляет предложения в РСПП, Минтранс России, Минздравсоцразвития Российской Федерации и другие органы по совершенствованию законодательства.

Рис. 6-12. Основные направления политики ОАО «РЖД» в области охраны труда



6.7.1. 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 выявленных ранее наиболее опасных производственных объектов, технологических процессов и профессий работников с целью разра-

ботки мероприятий по предупреждению возможных опасностей и снижению риска и планирования работ по улучшению условий труда работников. Порядок выявления опасностей и оценка рисков осуществляются в соответствии с Методикой анализа и оценки профессиональных рисков в ОАО «РЖД».

6.7.2. 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 Компании работа по созданию безопасных и благоприятных условий труда, предупреждению и сокращению несчастных случаев на производстве позволила сохранить в 2010 году тенденцию к снижению производственного травматизма работников ОАО «РЖД». В 2010 году производственный травматизм в целом по ОАО «РЖД» снижен:

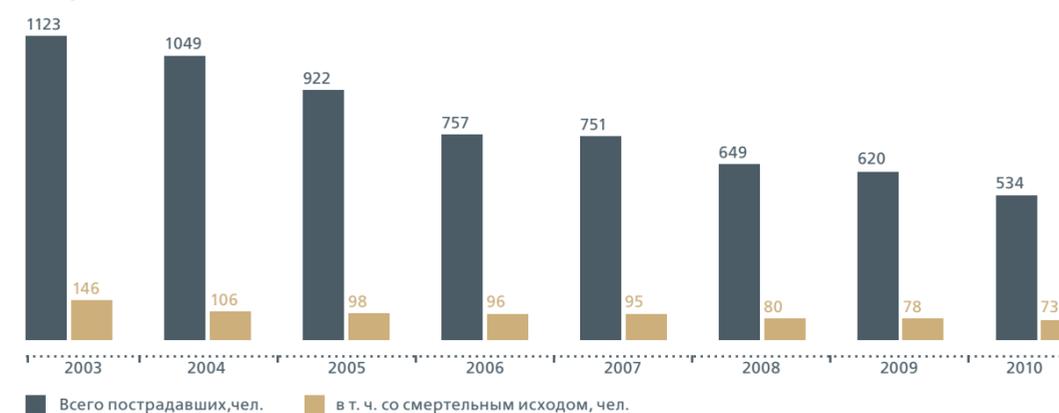
- общий — на 14%, травмировано 534 человека (в 2009 году — 620 человек);
- со смертельным исходом — на 6%, погибло 73 человека (в 2009 году — 78 человек).

Коэффициент частоты общего травматизма (число травмированных на 1 тыс. работающих) по сравнению с 2009 годом в целом по Компании снижен на 7%

и составил Кчаст.общ.ОАО«РЖД»=0,55 (2009 год — Кчаст.общ.ОАО«РЖД»=0,59). Коэффициент частоты со смертельным исходом (число погибших на 1 тыс. работающих) остался на уровне 2008–2009 годов и составил Кчаст.см.ОАО«РЖД»=0,07. Коэффициент тяжести (число дней нетрудоспособности на 1 тыс. работающих) снижен на 3% и составил Ктяж.ОАО«РЖД»=44,2 (2009 год — Ктяж.ОАО«РЖД»=45,6). Производственный травматизм в ОАО «РЖД» в динамике представлен на диаграммах 1 и 2. Основная доля травмированных (68%) приходится на железные дороги. При этом в 2010 году большинство показателей производственного травматизма сети железных дорог по сравнению с 2009 годом ухудшилось. При снижении общего производственного травматизма на 11%, травматизм со смертельным исходом возрос на 13%.

Динамика производственного травматизма в ОАО «РЖД» за 2003–2010 годы

Диаграмма № 1



Основными видами происшествий, приводящих к травмированию работников со смертельным исходом, остаются: наезд, удар, зажатие подвижным составом; дорожно-транспортные происшествия; воздействие электрического тока. В этих трех видах происшествий погибло 54 работника, что составляет 73% от всех травмированных со смертельным исходом в ОАО «РЖД»

в 2010 году:

- дорожно-транспортные происшествия — 67 пострадавших, из них 20 погибших;
- наезд, удар, зажатие подвижным составом — 41 пострадавший, из них 19 погибших;
- поражение электрическим током — 36 пострадавших, из них 16 погибших.

Удельный вес пострадавших со смертельным исходом от несчастных случаев в ОАО «РЖД» по видам происшествий в 2010 году, %

Диаграмма № 2



Основные причины травматизма, указанные на диаграмме №2, свидетельствуют о недостатках в организации безопасных условий труда и контроля со стороны руководителей филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» в отношении соблюдения требований технологии производства работ, трудовой дисциплины.

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

В 2010 году Управлением охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля в соответствии с графиком проведены проверки по охране труда в филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД». В течение года проведено:

- 2 комплексные проверки на Забайкальской и Дальневосточной железных дорогах;
- 7 целевых проверок на Горьковской, Юго-Восточной и Южно-Уральской железных дорогах, в Департаменте социального развития, Центральных дирекциях связи и по ремонту пути, административно-хозяйственном управлении;
- 1 внеплановый выезд в локомотивное эксплуатационное депо Уфа Куйбышевской железной дороги в связи с поступившей в центральный аппарат ОАО «РЖД» жалобой работника депо на сокрытие случая его травмирования.

Наряду с традиционными методами контроля за состоянием охраны труда в Компании с 1 февраля 2010 г. внедрен стандарт ОАО «РЖД» «Система внутреннего аудита управления охраной труда и промышленной безопасностью в ОАО «РЖД»», который определяет новые подходы к мониторингу системы управления охраной труда и промышленной безопасностью в ОАО «РЖД».

В 2010 году данный стандарт был апробирован на Калининградской и Куйбышевской железных дорогах. Основная цель внутренних аудитов — выявление как сильных сторон, так и элементов системы управления охраной труда и промышленной безопасностью, требующих улучшения и разработки корректирующих мер.

В целях усиления мер безопасности персонала и профилактической работы по предупреждению несчастных случаев на производстве, повышения роли, ответственности руководителей всех уровней управления, специалистов и всех работников Компании по обеспечению и соблюдению безопасных и здоровых условий труда на каждом рабочем месте в 2010 году в ОАО «РЖД» разработаны Методические рекомендации по организации и проведению поведенческих аудитов безопасности (ПАБ) по охране труда. Общей целью рекомендаций является изменение поведения работника через выявление и устранение опасных действий и условий, которые могут привести к травме. Планируется начать работу по внедрению данных рекомендаций в ОАО «РЖД» с 2011 года.

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 2010 года рассматривались на селекторных совещаниях: ежеквартально — старшим вице-президентом ОАО «РЖД», ежемесячно — Управлением охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля. Вопросы организации и проведения профилактической работы, обмена передовыми методами труда в 2010 году рассмотрены на сетевой школе по охране труда на базе Красноярской железной дороги с участием руководителей департаментов, филиалов ОАО «РЖД», федеральных органов исполнительной власти, НИИ, вузов.

6.7.3. 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.

В 2010 году утверждена Программа по улучшению условий и охраны труда в ОАО «РЖД» на 2010–2012 годы.

В соответствии с утвержденной Программой на ее реализацию в 2010 году планировалось направить 5,0 млрд. руб., фактически на эти цели затрачено 6,1 млрд. руб.

За счет бюджетов филиалов ОАО «РЖД» финансовые средства были направлены на выполнение мероприятий:

- по предупреждению наездов подвижного состава на работающих — в размере 407,8 млн. руб.;
- по предупреждению электротравматизма — 263,7 млн. руб.;
- по предупреждению других случаев производственного травматизма — 3030,4 млн. руб.;
- по снижению воздействия вредных химических факторов и аэрозолей, преимущественно фиброгенного действия (пыли) — 46,9 млн. руб.;
- по созданию микроклиматических условий, соответствующих требованиям норм, — 152,1 млн. руб.;

- по приведению уровней шума и вибрации в соответствие с требованиями норм — 65,9 млн. руб.;
- по приведению уровней освещенности в соответствие с требованиями норм — 130,3 млн. руб.;
- по снижению тяжести и напряженности трудового процесса — 107,5 млн. руб.;
- по улучшению санитарно-бытовых условий работающих — 783,6 млн. руб.;
- по обучению и пропаганде в области вопросов охраны труда — 291,2 млн. руб.;
- прочих — 510,1 млн. руб.

За счет централизованных инвестиций на мероприятия по улучшению условий и охраны труда направлено 317,1 млн. руб. и поставлено следующее оборудование: переносные радиостанции; модульные пункты обогрева; комплекты тепловых завес; устройства защиты персонала от поражения наведенным напряжением при работе на контактной сети; изолирующие съемные вышки; обучающие экзаменационные комплексы по охране труда; тренажерные комплексы для обучения навыкам по оказанию первой помощи пострадавшим; аппараты для очистки воздуха от вредных веществ; машины для химической чистки спецодежды; комплекты технических средств «Безопасность труда» для электромехаников связи и работников ЛАЗ и АТС и др.

6.7.4. Финансирование мероприятий по охране труда

В 2010 году в ОАО «РЖД» на мероприятия по улучшению условий и охраны труда по всем источникам финансирования направлено 9,6 млрд. руб., в том числе 5,7 млрд. руб. без учета затрат на спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты, или 0,8% от сумм эксплуатационных расходов.

Объем финансирования мероприятия по улучшению условий и охраны труда на железных дорогах составил 7,8 млрд. руб., в том числе 4,5 млрд. руб. без учета затрат на СИЗ, или 0,8% от сумм эксплуатационных расходов. Анализ представленных отчетов показал, что во всех филиалах и хозяйствах

выполнено требование Коллективного договора в части выделения на мероприятия по улучшению условий и охраны труда не менее 0,7% от сумм эксплуатационных расходов без учета затрат на СИЗ и медосмотры. Расходы на мероприятия по улучшению условий и охраны труда в пересчете на одного работника в среднем по ОАО «РЖД» составили 11,5. В декабре 2010 г. Управлением охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля на базе Российской академии путей сообщения (РАПС) было проведено обучение 60 работников железных дорог, дирекций, департаментов и управлений, занимающихся вопросами финансирования мероприятий по охране труда, по теме: «Управленческий учет в ОАО «РЖД» расходов, относимых на охрану труда, определение затрат на мероприятия по охране

труда, отработка навыков подготовки отчетности по выполненным работам, планирование затрат на мероприятия по охране труда в ОАО «РЖД»». Одним из дополнительных источников финансирования мероприятий по охране труда являются возвратные средства Фонда социального страхования России. В целом в ОАО «РЖД» на предупредительные меры было направлено свыше 192 млн. руб. Из них железными дорогами использовано 142 млн. руб., дирекциями — порядка 50 млн. руб. Основная часть средств направлялась на приобретение работникам сертифицированных средств индивидуальной защиты (124 млн. руб.), на проведение аттестации рабочих мест по условиям труда (25 млн. руб.), на приведение к нормам уровень запыленности/загазованности (21 млн. руб.) и др.

6.7.5. Аттестация рабочих мест

Одной из главных задач охраны труда является создание безопасных для жизни и здоровья работников условий труда на рабочих местах. Аттестация рабочих мест по условиям труда является эффективным механизмом, позволяющим объективно определить состояние условий труда и стать основой для последующей оценки рисков профессиональных заболеваний и травмирования работников. Аттестация рабочих мест по условиям труда в ОАО «РЖД» в 2010 году проведена на 107466 рабочих местах по централизованному договору, общее

количество рабочих мест, на которых проводилась аттестация, — 130,3 тыс., в том числе за счет возвратных средств Фонда социального страхования России. Самыми распространенными вредными производственными факторами в Компании остаются напряженность труда (около 70 тыс. рабочих мест), шум (61 тыс.), тяжесть труда (61 тыс.), микроклимат (51 тыс.), вибрация (32 тыс.). В целом по ОАО «РЖД» приведены в соответствие с требованиями норм 16 тыс. рабочих мест и улучшены условия труда на 48,5 тыс. рабочих мест.

6.7.6. Средства индивидуальной защиты

Обеспечение работников современными сертифицированными средствами индивидуальной защиты является на сегодняшний день одной из важных задач, которая существенным образом влияет на состояние профессиональной заболеваемости и производственного травматизма и очень часто является единственной возможностью снижения воздействия многих вредных производственных факторов. Работники ОАО «РЖД» обеспечены специальной одеждой и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с нормативами и планами железных дорог и других филиалов. В 2010 году на приобретение спецодежды, спецобуви и других средств индивидуальной защиты направлено 3,9 млрд. руб. Для обеспечения работников ОАО «РЖД» спецодеждой в соответствии с типовыми нормами бесплатной выдачи спецодежды, спецобуви и другими СИЗ, утвержденными Минздравсоцразвития России 23 сентября 2010 г., утверждено распоряжение ОАО «РЖД» «О выделении дополнительных средств на финансирование закупки спецодежды». В IV квартале 2010 г. дополнительно выделено 600 млн. руб., в I квартале 2011 г. запланировано 600 млн. руб., во II квартале — 335 млн. руб. В основном предусмотрена закупка костюмов для защиты работников хозяйства электрификации и электроснабжения от воздействия термической составляющей электродуги и наведенного напряжения. Применение таких костюмов уже позволило избежать необратимых последствий для работников ОАО «РЖД». В целях обеспечения работников ОАО «РЖД» специальной одеждой, специальной обувью и другими средствами индивидуальной защиты с учетом структурных преобразований, произошедших в Компании, разработан и утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 28 декабря 2010 г. № 2744р «Порядок обеспечения работников ОАО «РЖД» средствами индивидуальной защиты».

Распоряжением ОАО «РЖД» от 7 сентября 2010 г. № 1880р внесены изменения в Положение «О взаимодействии между ОАО «РЖД» и подрядными организациями в сфере охраны труда», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 17 августа 2009 г. № 1722р о необходимости применения жилетов желтого цвета подрядными организациями. При заключении договоров с подрядными организациями на выполнение работ на территории и объектах ОАО «РЖД» в разделы, обязывающие подрядчика соблюдать требования охраны труда, установленные ОАО «РЖД», включается пункт по обеспечению всех работников подрядных организаций указанными сигнальными жилетами.

6.7.7. Обеспечение осведомленности и компетентности работников в области охраны труда

Одним из основных организационных мероприятий по предотвращению производственного травматизма и профессиональных заболеваний является эффективное обучение работников требованиям охраны труда.

В 2010 году обучено по охране труда руководителей и специалистов железных дорог и филиалов 16,8 тыс. человек, из них руководителей — 11,8 тыс., специалистов — 5,0 тыс. На железных дорогах обучено 8,8 тыс. человек, из них руководителей — 5,8 тыс., специалистов — 3,0 тыс. Проведено обучение и проверка знания требований охраны труда 100 руководителей и специалистов аппарата управления.

Работники ОАО «РЖД» в количестве 139 человек обучились дистанционно в Российской академии путей сообщения и прошли проверку знаний в комиссии обучающей организации. Данный вид обучения впервые прошел апробацию как пилотный проект, получил хорошую оценку со стороны обучаемых. В целях совершенствования организации обучения охране труда утверждён СТО «РЖД» 1.15.011-2010 «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Организация обучения», который будет введен в действие с 1 марта 2011 г.

Данный документ устанавливает требования к организации проведения обучения по охране труда руководителей, специалистов и работников рабочих профессий ОАО «РЖД».

В прошедшем году переработана Примерная учебная программа для профессиональной подготовки рабочих кадров «Охрана труда», которая позволит формировать у учащихся принципы единства профессиональной деятельности и ее безопасности.

На мероприятия по обучению и пропаганде вопросов охраны труда израсходовано 291,2 млн. руб.

В ОАО «РЖД» функционирует 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.

07

Соблюдение прав человека

Раздел 7. Соблюдение прав человека

В области соблюдения прав человека Компания руководствуется российским законодательством, следует положениям 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, который предъявляет деловым кругам требования в области прав человека. Глобальный договор требует от своих участников поддержки и уважения к подходу, предусматривающему 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 реализации 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 восемнадцати 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 неравен-

ство 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.

Политика взаимодействия ОАО «РЖД» с обществом	Система управления ОАО «РЖД» в области взаимодействия с обществом	Выполнение Компанией государственных задач	Взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти	Взаимодействие с бизнес-сообществами		
	Риски и возможности	Участие ОАО «РЖД» в формировании государственной политики в 2009 году	Взаимодействие с палатами Федерального Собрания	Взаимодействие с региональными органами власти		



Взаимодействие с бизнес-сообществами		Информационная прозрачность деятельности Компании				
	Благотворительная деятельность					

Взаимодействие с обществом

8.1. 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.

Главная цель политики ОАО «РЖД» в отношении с обществом — 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 присутствует 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 определяется форма и степень участия ОАО «РЖД» в реализации соответствующих программ или решении конкретных проблем в соответствии с приоритетными для общества и Компании областями и на-

правлениями 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 является поддержка и материальная помощь социально незащищенным группам граждан, общественным некоммерческим организациям, предоставление возможностей для развития творческих способностей, занятия физической культурой и спортом, профессиональной ориентации 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.

Основными направлениями взаимодействия Компании и общества являются (см. рис. 8-1):

Рис. 8-1. Задачи и основные направления взаимодействия ОАО «РЖД» с обществом



8.2. Система управления ОАО «РЖД» в области взаимодействия с обществом

8.2.1. Риски и возможности

Учитывая проблемы ряда регионов, связанные с занятостью населения и недостаточностью средств местных бюджетов для обеспечения требуемого уровня социального развития, ОАО «РЖД» принимает на себя добровольные обяза-

тельства по социально ответственному участию в жизни местного сообщества в регионах присутствия Компании. При этом во взаимодействии Компании с обществом возникают такие основные риски и возможности (см. таблицу 8-1):

Таблица 8-1
Основные риски и возможности при взаимодействии ОАО «РЖД» с обществом

№	Наименования рисков	Направления деятельности	Показатель результативности
1.	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
2.	Негативный имидж Компании в регионах и у населения	Информирование общественности о деятельности Компании	Количество публикаций о Компании, в том числе позитивных, негативных, нейтральных
3.	Замедление осуществления 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 4.4. «Инвестиционная деятельность»)

8.3. Участие ОАО «РЖД» в формировании государственной политики в 2010 году

8.3.1. 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 работы (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 годы) обеспечен прирост пассажирооборота на 11,6%, погрузки — на 12,3%, грузооборота нетто — на 26,8%. Несмотря на кризис, в 2009 году российские железные дороги сохранили устойчивость транспортного обслуживания экономики и населения страны

при повышении качества перевозочного процесса. По итогам 2009 года погрузка снижена на -15% (при первоначально прогнозировавшемся сокращении на -19%), грузооборот — на -6,3% (с учетом порожнего пробега частных и арендованных вагонов), а пассажирооборот — на -12,7%. К уровню 2008 года 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 по снижению 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 году до 2,6% в 2009 году.

сообщения Desiro Rus. В результате принятого решения таможенная пошлина на ввозимые электропоезда для обслуживания пассажиров в период проведения зимних Олимпийских и Паралимпийских игр 2014 года снизится на 1,1082 млрд. руб.

Финансирование за счет средств федерального бюджета отдельных направлений деятельности ОАО «РЖД»
В 2010 году 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 сумме 23 млрд. руб.;
- субсидии на проведение работ по капитальному ремонту объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в сумме 19 млрд. руб.;
- субсидии на перевозки новых легковых автомобилей, произведенных на территории Российской Федерации, на железнодорожные станции, расположенные на территории Дальневосточного федерального округа и в обратном направлении, в сумме 1,3492 млрд. руб.;
- субсидии на компенсацию потерь в доходах, связанных с установлением исключительных тарифов на перевозку нефелинового концентрата по направлению ст. Апатиты Октябрьской ж.д. — ст. Пикалево-2, на сумму 0,26 млрд. руб.;
- субсидии ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, связанных с установлением исключительных тарифов на перевозку зерна, на сумму 2 млрд. руб.;
- уставный капитал ОАО «РЖД» в сумме 103,6 млрд. руб., в том числе:
 - проведение работ по капитальному ремонту объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в сумме 20 млрд. руб.;
 - организацию интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи в сумме 3,6 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 2010 год ОАО «РЖД» заключило договор с Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации по перевозке граждан — получателей социальной услуги в пригородном сообщении на сумму 4,05 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 792,4 млн. руб., инвалидов и отдельных категорий граждан из числа ветеранов к месту нахождения организаций, обеспечивающих их техническими средствами реабилитации и протезно-ортопедическими изделиями, в размере 8,74 млн. руб.

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 8,25 млн. руб.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 7 апреля 2007 г. № 207 из федерального бюджета в 2010 году 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 35,795 млрд. руб.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2007 г. № 916 из федерального бюджета в 2010 году выделены субсидии на компенсацию потерь, возникающих от выравнивания тарифов при перевозке пассажиров в сообщении Россия — Калининград, на сумму 307 млн. руб. Значимым этапом в развитии пригородных пассажирских перевозок и пре-

8.3.2. Взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти

Государственно-частное партнерство
В 2010 году продолжилась реализация проектов «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Буловская Октябрьской железной дороги» и «Реконструкция участка Оунэ — Высокотгорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань» за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации. Для этих целей из Инвестиционного фонда Российской Федерации в 2010 году было выделено 11964,05 млн. руб.

Государственная поддержка строительства олимпийских объектов
В соответствии с распоряжениями Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 2144-р и от 2 декабря 2010 г. № 2150-р «Об увеличении уставного капитала открытого акционерного общества «Российские железные дороги»» уставный капитал ОАО «РЖД» был увеличен на 60 млрд. руб. и 20 млрд. руб. соответственно. Данные средства были направле-

ны на создание объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в городе Сочи.

Льготная ставка таможенной пошлины
В результате проведенной работы в федеральных органах исполнительной власти Комиссией Таможенного союза принято решение от 28 января 2011 г. № 534 «О внесении изменений в единый таможенный тариф Таможенного союза в отношении отдельных видов железнодорожных вагонов моторных и несамоходных». Данное решение вступило в силу 16 февраля 2011 г. и устанавливает сроком на 2 года нулевую ставку ввозной таможенной пошлины на моторные и несамоходные железнодорожные вагоны, предназначенные для движения в составе железнодорожных электропоездов с максимальной эксплуатационной скоростью не менее 140 км/ч, но менее 250 км/ч, что соответствует заявленным ОАО «РЖД» техническим характеристикам электропоезда пригородного

крашении их перекрестного субсидирования явилось решение, принятое на правительственном уровне, о поддержке в объеме 25 млрд. руб. пригородного пассажирского комплекса. Соответствующее бюджетное финансирование запланировано в 2011 году, что предусмотрено Федеральным законом от 13 декабря 2010 г. № 357-ФЗ «О федеральном бюджете на 2011 год и плановый период 2012 и 2013 годов».

Другим важным результатом активного взаимодействия с федеральными органами власти стало создание нормативной базы для компенсации выпадающих доходов за льготный проезд студентов и школьников:

- постановление Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2010 г. № 1163 «Об утверждении Правил предоставления 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».
- Из федерального бюджета в 2010 году выделены:
- субсидии на перевозку обучающихся железнодорожным транспортом в дальнем следовании в сумме 0,8788 млрд. руб.;
- субсидии субъектам Российской Федерации на компенсацию потерь в доходах перевозчику в связи с применением льгот по тарифам на проезд обучающихся в пригородном сообщении в сумме 1,16 млрд. руб.

Обеспечение безопасности и антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта

В связи с острой необходимостью перехода на качественно новый уровень обеспечения безопасности на транспорте в результате совместной работы ОАО «РЖД» с федеральными органами власти 27 июля 2010 г. принят Федеральный закон № 195-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности», который призван предотвратить угрозу террористических актов и несанкционированного вмешательства в деятельность транспорта путем усиления ответственности за нарушение требований безопасности на транспорте, а также ужесточения наказания за незаконное вмешательство в его деятельность.

В 2010 году утверждена Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте (распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р с учетом внесенных изменений распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2010 г. № 2341-р), в рамках которой на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на железнодорожном транспорте в 2010 году выделено 2,5703 млрд. руб. Проводилась работа по подготовке нормативных актов в области технического регулирования на железнодорожном транспорте, в 2010 году утверждено три технических регламента постановлением Правительства Российской Федерации:

- от 15 июля 2010 г. № 524 «Об утверждении технического регламента о безопасности железнодорожного подвижного состава»;
- от 15 июля 2010 г. № 525 «Об утверждении технического регламента о безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта»;
- от 15 июля 2010 г. № 533 «Об утверждении технического регламента о безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта».

Развитие высокоскоростного железнодорожного движения

В целях 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, подписан Указ Президента Российской Федерации от 16 марта 2010 г. № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации».

Соглашения

ОАО «РЖД» и Минрегионом России подписано соглашение о сотрудничестве в области развития железнодорожных вокзалов, предусматривающее разработку согласованных позиций по проекту программы «Железнодорожные вокзалы — точка экономического роста субъектов Российской Федерации» в рамках комплексного территориального развития регионов и направленное на реализацию инвестиционных проектов в области строительства и реконструкции железнодорожных вокзальных комплексов.

8.3.3. Взаимодействие с палатами Федерального Собрания

Важное направление работы — законодательное и нормативно-правовое обеспечение интересов Компании. В 2010 году продолжилась многолетняя работа по недопущению принятия Федеральным Собранием ряда 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 хранения 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. Важным результатом работы Компании с органами власти стало подписание Президентом Российской Федерации Федерального закона «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса

Российской Федерации в связи с совершенствованием порядка применения налоговой ставки 0 процентов по налогу на добавленную стоимость» от 27 ноября 2010 г. № 309-ФЗ. Закон предусматривает применение ставки 0 процентов в отношении транспортно-экспедиционных услуг, услуг по предоставлению подвижного состава и сохраняет значительные оборотные средства дочерних компаний ОАО «РЖД»: ПГК, ВГК, «ТрансКонтейнер» и др. В соответствии с решением правления ОАО «РЖД» также сопровождался мониторингом процесс рассмотрения в палатах Федерального Собрания законопроекта «О таможенном регулировании в Российской Федерации». Закон в редакции, не ухудшающей положения Компании, принят Государственной Думой, одобрен Советом Федерации, подписан Президентом Российской Федерации 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ и опубликован 29 ноября 2010 г.

8.3.4. 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 2010 год заключены договоры со всеми 55 регионами, где предусмотрена централизованная оплата за оказание услуг по перевозке льготных категорий граждан регионального уровня (в 18 регионах приняты решения о монетизации льгот).

В 2010 году за перевозку региональных льготников получено 3,8 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.

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 66 регионами, кроме того, в 3 регионах перевозка осуществляется на основе соглашений о взаимодействии и сотрудничестве.

Общий объем бюджетной поддержки пригородных пассажирских перевозок в 2010 году составил 3,9 млрд. руб. (прирост 1,1 млрд. руб. к уровню 2009 года), в том числе совместные с регионами пригородные пассажирские компании получили около 1,9 млрд. руб.

Пригородные компании

Программой реформы железнодорожного транспорта предусмотрено создание пригородных пассажирских компаний с целью увеличения бюджетной поддержки пригородных перевозок со стороны субъектов Российской Федерации и снижение тем самым убыточности этого вида деятельности. В течение 2010 года с участием ряда субъектов Российской Федерации создано 7 пригородных компаний. По состоянию на 1 января 2011 г. деятельностью 22 пригородных пассажирских компаний были охвачены все 73 субъекта Российской Федерации, имеющие пригородное сообщение.

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 2010 году объемы региональных бюджетных инвестиций, направленных на объекты железнодорожной инфраструктуры, со-

ставили 271,9 млн. руб., в том числе:

- произведен ремонт автоподходов к переездам на общую сумму 10,9 млн. руб., в том числе:
 - на сумму 2,0 млн. руб. (Омская область);
 - 4,0 млн. руб. (Новосибирская область);
 - 2,9 млн. руб. (Кемеровская область);
 - 1,0 млн. руб. (Томская область);
 - 1,0 млн. руб. (Алтайский край);
- капитальный ремонт и реконструкция пассажирских платформ (Ленинградская область) — 80 млн. руб.;
- строительство вокзала на ст. Приобье (ХМАО) — 97,36 млн. руб.;
- строительство вокзала на ст. Нягань — 52,04 млн. руб. (ХМАО);
- реконструкция и проведение реставрации объектов железнодорожного транспорта, расположенных в мемориальной зоне ст. Лев Толстой в Липецкой области, приуроченные к 100-летней годовщине смерти писателя, в ноябре 2010 г. (13 млн. руб. — в 2009 году, 20,4 млн. руб. — в 2010 году);
- капитальный ремонт железнодорожного вокзала ст. Альметьевская и посадочной платформы ст. Альме-

тьевская (Республика Татарстан) — 11,64 млн. руб.

О дополнительных источниках финансирования при реализации инвестиционных проектов. С конца 2008 года проводится активная работа по получению налоговых льгот, предоставляемых субъектами Федерации крупным инвесторам по налогам на прибыль и имущество предприятий. В 2010 году 28 регионов предоставили Компании возможность получения налоговых льгот. По итогам года налоговые льготы составили 1,1 млрд. руб., что на 298,9 млн. руб. больше уровня 2009 года (или 137%).

Лидерами по объему полученных льгот являются Октябрьская (420 млн. руб.), Свердловская (209 млн. руб.), Приволжская (64,3 млн. руб.) железные дороги. Расширение имеющейся практики получения налоговых льгот позволит создать дополнительные благоприятные условия при реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года.

8.3.5. Взаимодействие с бизнес-сообществами

В рамках взаимодействия ОАО «РЖД» с бизнес-сообществами и общественными организациями в 2010 году получена поддержка инициатив Компании и обеспечено проведение знаковых мероприятий по следующим темам:

С Российским союзом промышленников и предпринимателей

В рамках Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре рассмотрены и поддержаны Союзом:

- проекты федеральных законов

о внесении изменений в Федеральные законы: «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»;

- Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года (одобрена Правительством России);
- основные направления и механизмы

- регулирования российского рынка международных автомобильных перевозок;
- вопросы инновационного подхода к организации контейнерных перевозок с участием предприятий различных видов транспорта;
 - вопросы развития портового комплекса;
 - вопросы создания Второй грузовой компании (компания создана);
 - вопросы взаимодействия грузоотправителей, перевозчика и государства:
 - в области развития инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;
 - в области совершенствования нормативного регулирования;
 - в области совершенствования тарифного регулирования;
 - вопросы организации контейнерных перевозок;
 - вопросы основных принципов повышения эффективности управления вагонными парками, работающими на инфраструктуре ОАО «РЖД»;
 - вопросы законодательного обеспечения мер по государственной поддержке модернизации транспортной системы в Российской Федерации и повышению ее безопасности.
 - В рамках Бюро правления РСПП рассмотрен и поддержан вопрос «Интеграции России в мировое экономическое сообщество, достижения приоритетных целей государства через эффективное использование ее транзитного потенциала».
- Поддержаны предложения ОАО «РЖД»:
- о порядке взимания НДС с грузоотправителей нефтепродуктов при осуществлении экспортных операций (Закон принят);
 - о внесении изменений в статью 164 Налогового кодекса Российской Федерации в части изменения перечня услуг, подлежащих налогообложению НДС по налоговой ставке 0 процентов, а также круга лиц, имеющих право на применение указанной налоговой ставки (Закон принят);
 - о внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации в связи с совершенствованием порядка применения налоговой ставки 0 процентов по налогу на добавленную

- стоимость. (Закон принят);
- об оптимизации налогового администрирования в части применения нулевой ставки налога на добавленную стоимость в отношении транспортно-экспедиционных услуг, связанных с международными перевозками (Закон принят);
 - о развитии долгосрочного рынка мощности: меры по привлечению инвестиций в электроэнергетику;
 - по эффективности налоговых мер по стимулированию инноваций;
 - по проекту концепции развития, накопительного компонента пенсионной системы, разрабатываемой Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации;
 - предложения по государственной поддержке уровня модернизации и развития сети железных дорог до 2015 года в размере 447 млрд. руб.;
 - проекту Федерального закона «О полиции» в части пункта 6 статьи 48 законопроекта, где устанавливается обязанность транспортных организаций предоставлять помещения, оборудования, средства и услуги связи территориальным органам и подразделениям полиции на безвозмездной основе (не получили поддержки);
 - предложения по повышению безопасности на транспорте.
- Получена поддержка РСПП по таким важным для Компании законопроектам, как:
- «О транзите грузов через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты, связанные с организацией транзитных перевозок»;
 - «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках»;
 - внесение изменений в закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» положения об обязательном предварительном информировании таможенных органов;
 - внесение изменений в закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» положения, предусматривающего ограничение количества таможенных операций и перечня сведений, предъявляемых в таможенный орган,

- в отношении грузов, следующих транзитом по территории Российской Федерации, а также применение таможенного контроля транзитных грузов;
- внесение изменений в закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» положений, регламентирующих вопросы взаимодействия различных видов транспорта, вывоза грузов из порта, необходимость уточнения сторон и условий узловых соглашений, ответственности операторов, перевозчиков и портов;
 - внесение изменений в закон «О транспортной безопасности».
- Свыше 20 представителей руководства Компании и специалистов включены в состав Комиссий и Комитетов РСПП.

С Общественной палатой Российской Федерации

По инициативе Компании проведены общественные слушания по следующим темам:

- «Детская летняя оздоровительная кампания 2010 года: проблемы и пути их решения» (25 марта 2010 г.);
- «Роль пригородного железнодорожного пассажирского транспорта в социально-экономическом развитии субъектов Российской Федерации и актуальные вопросы его функционирования» (25 августа 2010 г.);
- «Роль молодежи в модернизационном развитии российской промышленности» (15 декабря 2010 г.);
- «Большая Москва: ревизия транспортных проблем и способов их решения» (17 декабря 2010 г.).

По итогам всех слушаний подготовлены рекомендации, полностью учитывающие позицию Компании.

С Торгово-промышленной палатой Российской Федерации

По инициативе Компании проведены круглые столы по следующим темам:

- «Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года», которая полностью поддержана Палатой;

- «Проблемные вопросы перевозок лесных и иных грузов железнодорожным транспортом».
- ОАО «РЖД» принято в члены Торгово-промышленной палаты Российской Федерации (февраль 2011 г.). Президент ОАО «РЖД» принят в члены Правления Торгово-промышленной палаты Российской Федерации (февраль 2011 г.).

С Союзом транспортников России

По инициативе Компании проведен круглый стол по теме «Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года», которая полностью поддержана Палатой, по итогам получена поддержка позиции Компании. Союзом, по инициативе Компании, поддержаны предложения по проекту Федерального закона «О полиции» в части пункта 6 статьи 48 законопроекта, где устанавливается обязанность транспортных организаций предоставлять помещения, оборудования, средства и услуги связи территориальным органам и подразделениям полиции на безвозмездной основе.

С Гильдией экспедиторов России

Совместно с Гильдией проведено свыше 20 мероприятий, затрагивающих интересы Компании. На постоянной основе происходит совместное планирование работы, направленной на реализацию наиболее значимых для Компании проектов. Создана совместная рабочая группа по сопровождению законодательных инициатив. Гильдией, по инициативе Компании, поддержаны следующие предложения:

- «О транзите грузов через территорию Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты, связанные с организацией транзитных перевозок»;
- «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках»;
- внесение изменений в закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации» положения об обязательном предварительном информировании таможенных органов;
- внесение изменений в закон «О тамо-

женном регулировании в Российской Федерации» положения, предусматривающего ограничение количества таможенных операций и перечня сведений, предъявляемых в таможенный орган, в отношении грузов, следующих транзитом по территории Российской Федерации, а также применение таможенного осмотра в качестве основного способа контроля транзитных грузов;

- по проекту Федерального закона «О полиции» в части пункта 6 статьи 48 законопроекта, где устанавливается обязанность транспортных организаций предоставлять помещения, оборудования, средства и услуги связи территориальным органам и подразделениям полиции на безвозмездной основе.

Подписано Соглашение о сотрудничестве между Торгово-промышленной палатой (ТПП) Российской Федерации 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 гла-

вы Компании проведено расширенное заседание Комиссии РСПП по транспорту, где были рассмотрены проекты федеральных законов о внесении изменений в Федеральные законы: «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», «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 Российской Федерации. Соответствующие рекомендации направлены в адрес главы Правительства В.В. Путина. Поддержана позиция Компании по совершенствованию налогового контроля над 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.

8.4. Благотворительная деятельность

Рис. 8-4. Направления благотворительной деятельности ОАО «РЖД»



Благотворительная деятельность Российских железных дорог является традиционным направлением добровольной и бескорыстной корпоративной социальной ответственности. Ежегодно руководство Компании определяет и утверждает План благотворительной деятельности на отчетный период, а по итогам года рассматривает

результаты этой работы. Общий объем такой благотворительной деятельности ОАО «РЖД» по обращениям различных организаций и граждан составляет порядка 0,5 млрд. руб. Традиционные направления благотворительной деятельности Российских железных дорог:

- оказание различного рода социальной помощи самого широкого спектра (от прямой денежной помощи до предоставления медицинской помощи) людям, оказавшимся в тяжелых жизненных ситуациях;
- благотворительная помощь различным общественным, религиозным и некоммерческим организациям, деятельность которых направлена на достижение общественно полезных целей, развивающих духовность, нравственность, культуру, здоровье нашего общества в самом широком смысле;
- поддержка социально значимых инициатив и проектов в деле воспитания и развития молодого поколения;
- забота о детях и о ветеранах-железнодорожниках, об их здоровье, условиях и среде их жизни.

Для более эффективного выполнения указанных задач в прошлом году был создан Благотворительный фонд содействия развитию железнодорожного транспорта «Транссоюз», призванный консолидировать финансовые возможности и благотворительные усилия ОАО «РЖД», его дочерних обществ, предприятий, связанных с железнодорожной отраслью, для реализации благотворительных проектов, которые имеют общероссийское значение или признаны крупными отраслевыми проектами. Несмотря на сложную экономическую обстановку, нам удалось, сохраняя стабильные годовые объемы благотворительной помощи, решать значительный спектр вопросов и просьб, содержащихся в обращениях граждан, общественных, религиозных и иных организаций. Значительное внимание Компания уделяет вопросам, связанным с улучшением морально-психологического состояния и повышением жизненного уровня, благополучия и социальной защищенности работников и ветеранов железнодорожного транспорта. Так, в ознаменование 65-летия Победы в Великой Отечественной войне был реализован широкомасштабный целевой благотворительный проект Российских железных дорог — улучшение жилищных условий ветеранов — участников

Великой Отечественной войны. Двадцать один филиал ОАО «РЖД» (включая все железные дороги страны) принял участие в финансировании этих работ на общую сумму более 110 млн. руб. В эту программу было включено более 800 ветеранов-железнодорожников, в квартирах и домах которых был произведен необходимый текущий и капитальный ремонт. Компанию «Российские железные дороги» всегда отличала активная жизненная позиция и готовность откликнуться и прийти на помощь согражданам в период трудных жизненных ситуаций. Именно такой период переживала наша страна этим летом во время крупномасштабных лесных пожаров, охвативших огромные территории и лишивших сотни семей крова и имущества. Нами была оказана значительная материальная помощь (на общую сумму 30 млн. руб.) 7 регионам страны, наиболее пострадавшим от лесных пожаров. Духовное возрождение нации невозможно без возрождения веры наших предков — Русского Православия — культуруобразующей религии нашей страны. Под покровительством Русской Православной Церкви русское общество не раз преодолевало хозяйственные, политические и нравственные кризисы. Поэтому для нас важно поддерживать проекты, связанные с религиозной сферой. Помимо строительства и восстановления храмов, это может быть также и внимание к социальной деятельности Русской Православной Церкви, охватывающей все стороны жизни общества в целом и каждого человека, исповедующего Православие, в отдельности. В указанном контексте можно было бы привести множество примеров участия компании «Российские железные дороги», Благотворительного фонда «Транссоюз», среди которых:

- финансовое участие в восстановлении Воскресенского Ново-Иерусалимского ставропигиального мужского монастыря (общий объем выделенных средств на сегодняшний момент составляет 75 млн. руб.);
- помощь в реконструкции храма Феодоровской иконы Божией Мате-

ри, расположенного рядом с Московским вокзалом в г. Санкт-Петербурге (включая помощь на отливку и установку колоколов);

- оказание финансовой помощи на возведение Странноприимного дома (Дома паломника) Русской Православной Церкви на месте Крещения Иисуса Христа на реке Иордан (объем выделенных средств на сегодняшний момент составляет 75 млн. руб.);
- сооружение в колонии общего режима ФГУ 55/5 г. Сухиничи Калужской области храма Всех святых в земле Российской просиявших — единственного места, где несчастные, с искаленной душой люди видят нормальное человеческое отношение и, возможно, впервые в жизни сталкиваются с добром, любовью и духовной радостью.

И таких примеров можно привести множество. Большая и фундаментальная работа проводится Российскими железными дорогами и БФ «Транссоюз» в области сохранения культурного наследия наше-

го государства. Примерами этой деятельности являются работы по восстановлению объектов Государственных музеев-заповедников «Павловск» и «Царское Село» в окрестностях Санкт-Петербурга, помощь в проведении реставрации в Соборе Василия Блаженного на Красной Площади в Москве, сооружении нового Концертного зала Мариинского театра и многие др. Эффективная благотворительная деятельность строится на добровольной и бескорыстной помощи людей, унаследовавших лучшие традиции российских предпринимателей прошлого — меценатов, которые прославились своим милосердием. Благотворительность становится возможной и благодаря обычным людям, которым не безразличны такие понятия, как «сострадание», «милосердие» и такое забытое, но очень важное слово, касающееся самой сути благотворительности, как «призрение». Это значит «быть при зрении» — видеть, чувствовать, сопереживать и по возможности помогать тем, кто в этом нуждается.

8.5. Информационная прозрачность деятельности Компании

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» придерживается принципов максимальной доступности и прозрачности для всех клиентов и заинтересованных лиц. Компания стремится обеспечить всеми необходимыми данными о своей деятельности акционеров, государственных органы, инвесторов, персонал, общественные организации, представителей СМИ. ОАО «РЖД» ориентировано на предоставление полной и достоверной информации обо всех направлени-

ях работы Компании, но вместе с тем придерживается принципа неразглашения коммерческой тайны и недопущения утечки инсайдерской информации. Кроме обязательно раскрываемой в соответствии с российским законодательством информации, ОАО «РЖД» в добровольном порядке предоставляет информацию о своей текущей производственной, социальной и другой деятельности в целях более полного представления о работе Компании. ОАО «РЖД» оперативно и адекватно

реагирует на события и изменение обстоятельств, связанных с корпоративными действиями. Общедоступной является следующая информация:

- биографические и личные данные членов совета директоров и правления Компании;
- данные о корпоративной социальной и кадровой политике;
- сведения об участии Компании в национальных и международных проектах;
- факты благотворительной и спонсорской деятельности;
- случаи загрязнения окружающей среды и факты, оказывающие негативное воздействие на экологическую безопасность граждан;
- финансово-хозяйственная деятельность;
- стратегические вопросы и проекты развития;
- ход структурной реформы на железнодорожном транспорте;
- информация о рейтингах, присвоенных Компании;
- информация о закупочной и оценочной деятельности;
- о введении новых услуг и иных возможностей для стейкхолдеров;
- информация о любых фактах, имеющих значение при принятии инвестиционных и иных решений, связанных с ОАО «РЖД».

Главным инструментом информационной политики ОАО «РЖД» является корпоративный веб-портал (www.rzd.ru), включающий англоязычную версию. На сайтах портала размещаются все основные новости Холдинга. Каналами распространения корпоративной информации являются также независимые и отраслевые средства массовой информации.

За эффективное информационное взаимодействие со всеми заинтересованными структурами отвечает Департамент корпоративных коммуникаций, работа которого построена в соответствии с принятым Компанией положением «Об информационной политике ОАО «РЖД».

Для раскрытия информации всем заинтересованным сторонам и соблюдения

принципов достоверности, доступности и объективности используются следующие способы:

- размещение информации в сети Интернет на общедоступной и бесплатной основе;
- предоставление информации и документов Компании по запросам заинтересованных сторон;
- публикация информации в официальном периодическом печатном издании Компании — газете «Гудок»;
- регулярные встречи менеджмента Компании с заинтересованными сторонами в целях выяснения их позиции и мнений по основным вопросам развития и деятельности Компании.

В течение 2010 года проводилась планомерная работа с ведущими российскими и зарубежными СМИ, направленная на донесение до широких слоев общества позиции Компании по актуальным дискуссионным вопросам, информирование о новшествах, внедряемых ОАО «РЖД», повышение лояльности СМИ и общества к Компании. Реализованы комплексные программы коммуникационного сопровождения по каждому из функциональных направлений бизнеса Компании:

- грузовых и пассажирских перевозок;
- финансов и экономики;
- реформирования;
- инвестиционных проектов, инноваций;
- социальной политики;
- безопасности.

Среди важнейших мероприятий Компании, получивших широкое информационное освещение в СМИ в 2010 году, были следующие:

- презентация поезда Allegro;
- строительство объектов железнодорожной инфраструктуры к Олимпиаде в Сочи;
- совещание «Инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2010 год» с участием Председателя Правительства Российской Федерации В.В. Путина в Сочи;
- открытие движения высокоскоростных поездов «Сапсан» по маршруту Москва — Нижний Новгород;
- запуск пассажирского поезда Москва — Ницца.

Всего в течение года выпущено более

900 официальных пресс-релизов Компании, 4700 новостей филиалов и ДЗО. Ежедневно в СМИ рассылалось не менее 25 сообщений о деятельности Компании во всех регионах присутствия. В течение года было организовано более 25 презентаций новшеств ОАО «РЖД», полноправными участниками которых стали журналисты, благодаря чему все эти новшества получили широкую информационную поддержку СМИ. Проведено более 25 пресс-конференций руководителей Компании, более 65 пресс-мероприятий в регионах и за рубежом, организовано более 65 очных и заочных интервью топ-менеджеров и президента ОАО «РЖД».

Кроме этого, в целях более глубокого понимания журналистами и представителями средств массовой информации сути происходящих в Компании изменений в 2010 году было проведено 20 пресс-туров на различные объекты железнодорожной инфраструктуры и крупные транспортные форумы. В результате проделанной в 2010 году работы в федеральных средствах массовой информации (телевидение, радио, газеты, журналы, интернет-издания) было опубликовано более 25 тыс. материалов о деятельности Компании, подавляющее большинство которых носило позитивный характер.

8.6. 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 интере-

сов 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 пристальное 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 Департа-

мент 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 актуальным является соблюдение норм антимонопольного законодательства.

Политика ОАО «РЖД» в области ответственности перед потребителями		Возможности и риски в области ответственности перед потребителями		Структура управления в области ответственности перед потребителями	
	Система управления в области ответственности перед потребителями		Стратегии и программы в области ответственности перед потребителями		



9.1. 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;
- 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.

9.2. Система управления в области ответственности перед потребителями

9.2.1. Возможности и риски в области ответственности перед потребителями

Деятельность Компании в области ответственности перед потребителями

сопряжена с рядом рисков (см. таблицу 9-1).

Таблица 9-1
Риски и возможности ОАО «РЖД» в области ответственности перед потребителями

№	Наименования рисков	Направления деятельности	Показатель результативности
1.	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 	<ul style="list-style-type: none"> • Сокращение количества крушений, аварий, чрезвычайных ситуаций, прочих происшествий и противозаконных действий; • внедрение функциональной стратегии управления качеством; • внедрение функциональной стратегии гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса

	Инициативная политика ОАО «РЖД» в 2010 году				
Реализация политики в области ответственности перед потребителями в 2010 году					

Ответственность ОАО «РЖД» за продукцию и услуги

Таблица 9-1
Риски и возможности ОАО «РЖД» в области ответственности перед потребителями

№	Наименования рисков	Направления деятельности	Показатель результативности
2.	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 	Снижение количества жалоб, претензий со стороны потребителей

9.2.2. 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 с целью 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 не доступных 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.

9.2.3. Структура управления в области ответственности перед потребителями

Система контроля обеспечения безопасности движения поездов в 2010 году реализовывалась через трехуровневую организационную структуру, работа которой создавалась вице-президентом ОАО «РЖД», курирующим вопро-

сы безопасности движения. Структура взаимодействия ревизорского аппарата по безопасности движения с филиалами и их структурными подразделениями представлена на рис. 9-1.

Рис. 9-1. Структура взаимодействия ревизорского аппарата по безопасности



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.

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 подразделений, 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).

Повышение безопасности работы железнодорожного транспорта является одной из важнейших целей реформирования, зафиксированных в Программе структурной реформы, утвержденной Правительством Российской Федерации. Для реализации этой цели предусмотрены принципы постепенности и минимизации риска необратимых действий. Уже на протяжении последних 3,5 лет главным направлением в обеспечении безопасности движения в Компании является «Функциональная стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса».

Стратегия определила переход к новой системе управления безопасностью движения — построения и развития Системы менеджмента безопасности на основе новых принципов, методов и инструментария. Базовой методологией данной системы является риск-менеджмент, что позволит установить системный приоритет.

За истекший период была проделана следующая работа:

- структурные подразделения, железные дороги, дирекции совместно с департаментами вовлечены в решение основных функциональных задач Стратегии;
- разработаны стандарты анализа и улучшений;
- ревизии и проверки дорог проводятся с элементами технического аудита, по результатам ревизий определяются «узкие места» для проведения профи-

лактической работы;

- на основании «Методических рекомендаций по расчету ущерба от транспортных происшествий» проводится многофакторный анализ состояния безопасности движения, в котором учитываются не только факты наступления транспортных событий и происшествий, но и экономические последствия, связанные с ними;
- развернута работа по проведению прогноза возникновения рисков опасных состояний на объектах инфраструктуры и в подвижном составе.

Для развития Стратегии в Компании было принято решение о создании в ОАО «РЖД» Ситуационного центра мониторинга и управления чрезвычайными ситуациями. В связи с этим была разработана и утверждена концепция Ситуационного центра, а также меры по его созданию и функционированию. Современная экономическая ситуация требует от Компании наличия эффективного механизма реагирования на ситуацию с безопасностью перевозок для использования комплекса экономических, юридических и технических мер. Для реализации такого механизма Компанией осуществляется системная работа в вопросах мотивации труда работников железных дорог, обеспечивающих безопасность движения. Вознаграждение на сумму более 2 млрд. руб. за обеспечение безопасности движения поездов в 2010 году выплачено 119 тыс. работников. Знаком «За безопасность движения» с выплатой премии в размере 12 тыс. руб. награждено 184 человека на общую сумму 2,208 тыс. руб.

На протяжении деятельности ОАО «РЖД» только в реализацию программы повышения безопасности движения, не считая комплексных проектов, инвестировано более 33 млрд. руб. 25 февраля 2010 г. на специальном заседании правления ОАО «РЖД» был рассмотрен и утвержден комплекс мер по повышению надежности работы технических средств и обеспечению безопасности движения. Реализация данного комплекса позволит повысить качество поставляемой продукции для

нужд Компании, надежность работы объектов инфраструктуры и подвижного состава и уровень безопасности движения.

Постоянный мониторинг и анализ нарушений безопасности движения и их экономических последствий является неотъемлемой частью комплексной системы управления безопасностью движения в ОАО «Российские железные дороги». Ежегодно проводится научно-практическая конференция «Безопасность движения поездов», в которой участвуют руководители и специалисты департаментов, дирекций, филиалов и их структурных подразделений ОАО «РЖД», а также представители отраслевой науки, высших учебных заведений, конструкторских бюро, заводов и стран СНГ. В работе конференции участвуют руководители Компании. После проведения конференции разрабатываются рекомендации по выполнению работ, прежде всего направленных на решение накопившихся проблем в области безопасности движения.

В апреле 2010 г. были приняты меры по оптимизации структуры аппаратов главных ревизоров по безопасности движения поездов железных дорог. В аппарат главного ревизора по безопасности движения поездов органа управления железных дорог — филиалов ОАО «РЖД» были переданы ревизоры по безопасности движения отделений железных дорог.

Проведенная реорганизация позволила более эффективно использовать ревизорский аппарат, гармонизировать работу региональных ревизоров. В 2010 году проведены технические ревизии организации обеспечения безопасности движения на Горьковской, Западно-Сибирской, Дальневосточной, Октябрьской, Северной, Свердловской, Московской, Куйбышевской, Северо-Кавказской железных дорогах, а также проверки Калининградской, Приволжской, Юго-Восточной, Южно-Уральской, Восточно-Сибирской, Сахалинской, Забайкальской, Красноярской железных дорог, включая проверки структурных подразделений центральных дирекций и других филиалов ОАО «РЖД», распо-

ложенных в границах соответствующих железных дорог. В результате этих проверок было отставлено от эксплуатации 8 318 локомотивов, приостановлена работа 1 623 цехов и участков, отменена готовность 1 230 пассажирским и грузовым поездам; закрывались для движения 399 перегонов, 22 209 стрелочных переводов и 6 252 станционных пути.

Показатели безопасности

В 2010 году на сети железных дорог было выявлено более 38 тыс. остродефектных рельсов, при этом допущено 56 изломов рельсов (в 2009 году — 58), в пяти случаях изломы привели к четырем сходам подвижного состава и крушению грузового поезда. Постоянное увеличение полигона бесстыкового пути и длин плетей (в блок-участок и перегон) ведет к увеличению сварных стыков, однако сварочные машины и сваренные ими стыки не соответствуют современным требованиям. За период функционирования Компании допущено 194 случая излома рельсов в сварных стыках, или 30% от общего количества изломов. Основными причинами изломов рельсов явились:

- несовершенство средств дефектоскопии сплошного контроля рельсов;
 - неэффективный технологический контроль за качеством использования дефектоскопных средств;
 - недостаточное качество сварных стыков.
- Решение задачи по выявлению всех дефектов в рельсах на ранней стадии их образования позволит минимизировать уровень риска изломов рельсов. В локомотивном комплексе на 62% возросло количество порч локомотивов с пассажирскими поездами. В 2010 году на локомотивах произошло 65 случаев возгораний, что на 81% выше уровня 2009 года. Основными причинами возгораний локомотивов явились неисправности:
- электропроводки и электроаппаратуры (19 случаев);
 - тяговых электродвигателей и кабелей (20 случаев);
 - дизеля и его оборудования (8 случаев).

В вагонном комплексе основной проблемой являются изломы боковых рам тележек грузовых вагонов по вине заводов-изготовителей:

- 10 случаев допущено по ответственности за ОАО «НПК “Уралвагонзавод”»;
- 5 случаев — ЗАО «Азовэлектросталь»;
- 4 случая — ОАО «Промтрактор-Пром-лит»;
- по одному — за Бежицким и Кременчугским сталелитейными заводами.

86% изломавшихся рам было изготовлено в период 2006–2008 годов. ОАО «РЖД» неоднократно информировало производителей о низком качестве выпускаемых вагонов, прежде всего литых деталей тележек, однако проблема качества продукции остается.

Для снижения риска сходов подвижного состава ОАО «РЖД» вынуждено в 2010 году вновь проводить внеплановые технические ревизии основных узлов полувагонов.

С начала 2010 года проведено техническое обслуживание в объеме ТО-3 6962 вагонам, в ходе которого забраковано 3453 боковые рамы и 396 наддресорных балок. За последние 3 года ТО-3 проведено 52621 вагону, при этом были забракованы 9174 боковые рамы и 1552 наддресорные балки.

Создавшаяся обстановка и в дальнейшем требует проведения данных мероприятий на железных дорогах.

С целью предупреждения дорожно-транспортных происшествий (ДТП) Компания ежегодно проводит работу по оборудованию переездов современными предупредительными и ограждающими устройствами, выделяет около 500 млн. руб. на содержание железнодорожных переездов.

Ежегодно в России происходит более 200 дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах, в результате которых погибает и получает увечья большое количество участников движения, наносится серьезный материальный ущерб. Практически все ДТП на железнодорожных переездах происходят из-за невыполнения водителями автотранспортных средств требований Правил дорожного движения. В 2010 году количество ДТП на переездах составило 260 случаев с ростом

к уровню 2009 года на 29%.

Допущено 79 столкновений автотранспорта с пассажирскими поездами. При дорожно-транспортных происшествиях пострадали 225 человек, 72 из которых погибли. Повреждено 107 локомотивов и 26 вагонов. Прямой материальный ущерб составил более 27 млн. руб. На железных дорогах на автотранспортных предприятиях и непосредственно на переездах с водителями автотранспортных средств проводится профилактическая работа по предупреждению ДТП и разъяснению правил проезда через железнодорожные переезды.

С органами ГИБДД заключено 93 договора о работе дополнительных постов, созданы и действуют 1210 групп ГИБДД, которые совместно с сотрудниками ОАО «РЖД» проводят проверки на железнодорожных переездах. В 2010 году было произведено более 11 тыс. проверок правил проезда через переезды. В ОАО «РЖД» реализовывалась программа по повышению безопасности движения на железнодорожных переездах, разработанная на период 2006–2010 годов. Устанавливается система видеофиксации с выводом информации на мониторы Управлений ГИБДД.

В 2010 году установлено 19 таких систем. Полностью проблема безопасности на железнодорожных переездах может быть решена только посредством строительства путепроводов (тоннелей). В настоящее время строительство ведется очень низкими темпами. На текущий момент из предусмотренных к строительству 118 путепроводов построено всего 23.

По данным железных дорог и функциональных филиалов, получено значение экономического ущерба в размере 280,384 млн. руб., причиненного Компанией ОАО «РЖД» в 2010 году нарушениями безопасности движения.

По вине структурных подразделений Компании ущерб составляет 171,1 млн. руб., 109,3 млн. руб. — потери, причиненные сторонними участниками перевозочного процесса. Общая сумма ущерба снизилась по сравнению с предыдущими годами.

Следует отметить более активную работу по учету экономических последствий нарушений безопасности движения, произошедших по вине различных предприятий и частных лиц. На железных дорогах подробно рассматриваются все составляющие ущерба не только по транспортным происшествиям, но и по всем видам событий.

Около 50% материальных потерь связано с 4 сходами подвижного состава, виновником которых было ОАО «Азовэлектросталь». Четверть ущерба причинена Компанией дорожно-транспортными происшествиями на железнодорожных переездах, виновниками которых были водители различных автотранспортных средств. Основная часть ущерба, происшедшего по вине сторонних организаций (81,1%), касается объектов железнодорожной инфраструктуры.

9.3. Реализация политики в области ответственности перед потребителями в 2010 году

9.3.1. 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 пассажиров вагоны оборудуются системами видеонаблюдения, которые позволяют проводнику из служебного купе контролировать обстановку в вагоне. В период летних пассажирских пере-

возок 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 2008–2011 годах 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.

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» размещен перечень международных маршрутов и другая полезная информация (правила проезда, скидки). Купить билет через Интернет на поезд дальнего следования ОАО «РЖД» можно из любой точки мира. Услуга предоставляется как россиянам, так и иностранным гражданам. 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 сбоех 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 2010 года 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 отплатлением (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 проводил работу по внедрению технологии электронного документооборота при оформлении документов в процессе организации перевозок грузов и порожне-

9.3.2. Информирование потребителей и маркетинговые коммуникации

ОАО «РЖД» информирует потребителя о своих услугах, а также 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.

Информация об оказываемых услугах ОАО «РЖД» предоставляется бесплатно на железнодорожных станциях, железнодорожных вокзалах, в поездах и других местах обслуживания пользователей. На территории вокзалов рекламной снабжены 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

го 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 2010 году 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 разработаны 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, регламентирующими 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 ее политике, направленной на воплощение в жизнь Стратегии–2030, и изменениях, происходящих внутри Компании.

Рис. 9-2. Цели рекламно-информационной деятельности



9.4. Инновационная политика ОАО «РЖД» в 2010 году

Инновационное развитие ОАО «РЖД»

Задачи инновационного развития экономики, определенные руководством страны и нашедшие свое развитие в перечне поручений Президента Российской Федерации от 4 января 2010 г. № Пр-22, обусловили необходимость актуализации основополагающих документов Компании в соответствии с изменившимся уровнем ее научно-технического и технологического развития и возможностей машиностроительного комплекса страны. Это нашло отражение в решениях совета директоров ОАО «РЖД» от 27 апреля 2010 г. В рамках выполнения соответствующих решений

совета директоров Белая книга ОАО «РЖД» была актуализирована, и на ее основе разработана Стратегия инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года. Уточнены показатели инновационного развития Компании, приведены оценки ее существующего технологического уровня. Определены 12 направлений инновационного развития Компании, охватывающие вопросы:

- создания современных транспортно-логистических систем, включая высокоскоростное и скоростное движение;
- развития интеллектуальных систем управления перевозочным процессом;

- внедрения инновационных материалов, технических средств и технологий в области эксплуатации и ремонта инфраструктуры и подвижного состава, обеспечивающих снижение стоимости жизненного цикла и повышение надежности;
- освоения технологий производства подвижного состава, соответствующего по основным характеристикам (производительности, скорости, надежности) лучшим мировым образцам;
- создания эффективного управления ресурсами на основе формирования системы эксплуатационных показателей надежности и безопасности инфраструктуры и подвижного состава, методов их применения с учетом оценки рисков на всех этапах жизненного цикла.

По сравнению с предыдущей редакцией Белой книги дополнительно в число ключевых вошли следующие направления развития:

- повышение энергетической эффективности основной деятельности Компании;
- охрана окружающей среды;
- совершенствование системы технического регулирования;
- внедрение инновационных спутниковых и геоинформационных технологий.

В соответствии с курсом Компании на инновационное развитие в 2010 году объемы совокупного финансирования НИОКР составили 4,7 млрд. руб. При этом к 2015 году предполагается довести расходы на НИОКР до 1% от доходов. К этому времени должна быть реализована программа инновационного развития Компании, результаты которой будут способствовать восстановлению научных школ, усилению потенциала научно-исследовательских институтов, организации и функционированию сети инжиниринговых центров, способствующих созданию и реализации прорывных технологий в сфере железнодорожного транспорта. В Стратегии определены основные целевые ориентиры, индикаторы и показатели ее реализации, которые уточняются при разработке программы инновационного развития ОАО «РЖД». Компания последовательно реализует

политику повышения эффективности в области развития партнерских отношений с ведущими научными, финансовыми организациями и промышленными компаниями.

В октябре 2010 г. подписано новое соглашение о сотрудничестве с Российской академией наук. В целях объединения финансовых и научных ресурсов для разработки критически важных технологий железнодорожного транспорта заключены соглашения

о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и Российским фондом фундаментальных исследований (РФФИ), с государственными корпорациями «Роснано» и «Ростехнологии», рядом зарубежных и отечественных компаний. Реализация Стратегии инновационного развития и разработка Программы должны проводиться с учетом перспективы формирования технологических платформ.

В 2010 году Компания выступила инициатором создания технологической платформы «Высокоскоростной интеллектуальной железнодорожной транспорт», которая вошла в перечень технологических платформ, утвержденных 1 апреля 2011 г. решением Правительственной комиссии по высоким технологиям и инновациям.

В 2010 году в Компании была организована разработка Программы инновационного развития. Программа предусматривает реализацию 12 основных направлений инновационного развития, определенных Стратегией, и содержит комплекс мероприятий, направленных на разработку и внедрение новых технологий, инновационных продуктов и услуг, соответствующих мировому уровню, а также стимулирующих инновационное развитие ключевых отраслей промышленности Российской Федерации.

Эти мероприятия направлены на расширение научно-производственной кооперации, в том числе в рамках международного сотрудничества, развитие бизнес-процессов Компании. Важная роль в Программе отведена таким направлениям, как подготовка кадров, воспитание молодежи, обеспечение непрерывного образования, что нацелено

на формирование «инновационного человека», если применять терминологию проекта Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года. Программа инновационного развития ОАО «РЖД» утверждена советом директоров после согласования с Минтрансом России и одобрения рабочей группой по развитию частно-государственного партнерства в инновационной сфере.

Скоростное и высокоскоростное движение

В области развития скоростного и высокоскоростного развития главными итогами являются:

- полное освоение электропоездами «Сапсан» высокоскоростного движения на линии Москва — Санкт-Петербург, в эксплуатации находится 8 электропоездов;
- открытие 30 июля 2010 г. скоростного движения на линии Москва — Нижний Новгород;
- открытие 12 декабря 2010 г. скоростного сообщения Санкт-Петербург — Хельсинки.

За 2010 год на участке Санкт-Петербург — Москва перевезено более 1,5 млн. пассажиров, а с учетом участка Москва — Нижний Новгород — около 2,0 млн. человек. Для сравнения: до организации движения электропоездов «Сапсан» годовой объем перевозок скоростными поездами «Невский экспресс», «ЭР-200» и «Аврора» на участке Санкт-Петербург — Москва составлял только 600–700 тыс. пассажиров в год. Представленный проект пользуется небывалым спросом у пассажиров.

Использование вместимости скоростных поездов на участке Москва — Санкт-Петербург с начала эксплуатации составило 86,0%. На дневных поездах, с учетом входа и выхода пассажиров на промежуточных станциях, населенность превышает 100%. Использование вместимости скоростных поездов на участке Москва — Нижний Новгород с начала эксплуатации составило 64,1%. Техническое обслуживание 8 электропоездов осуществляется в цитатном режиме в моторвагонном депо

Санкт-Петербург — Московское Октябрьской ж.д. («Металлострой»). Компания «Сименс АГ» осуществляет весь спектр работ, направленных на обеспечение постоянной эксплуатации электропоездов «Сапсан», включая техническое обслуживание и ремонт поездов на весь срок их эксплуатации (30 лет). При этом обеспечение деталей, составных частей и модулей поезда, необходимых для ремонта подвижного состава на весь срок эксплуатации, осуществляет компания «Сименс АГ». В последующие годы прогнозируется увеличение потенциального спроса на высокоскоростные перевозки на направлении Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород. В целях удовлетворения данного спроса и обеспечения стабильности перевозок в период проведения электропоездам «Сапсан» крупных видов ремонта возникнет необходимость дополнительной закупки высокоскоростных поездов. Сейчас сама возможность приобретения дополнительной партии поездов и их количество рассматриваются руководством Компании.

Не менее важным проектом является развитие скоростного сообщения на направлении Санкт-Петербург — Хельсинки. ОАО «РЖД» совместно с Финскими железными дорогами создано совместное предприятие «Ой Карелиан Трейнс Лтд», которое на основе проведенного международного тендера закупило у компании «Альстом» 4 семивагонных электропоезда двойного питания «Аллегро» (Pendolino Sm6) с конструкционной скоростью 220 км/ч и вместимостью 344 посадочных места. Сертификат на электропоезда «Аллегро» получен 9 декабря 2010 г. А 12 декабря 2010 г. открыто скоростное сообщение Санкт-Петербург — Хельсинки, что позволило сократить время в пути между двумя городами (415 км) до 3 часов 36 минут. Таможенный и паспортный контроль проводится в процессе движения поезда. В 2011 году будет введен в коммерческую эксплуатацию четвертый состав. В 2010 году причастными подразделениями ОАО «РЖД» была проведена работа по определению первоочередных про-

ектов развития скоростного и высокоскоростного движения, к которым были отнесены:

- начало проектирования и строительного-монтажных работ по проекту ВСМ Москва — Санкт-Петербург со сроком окончания в 2017 году;
- организация скоростного пассажирского движения с максимальной скоростью 160 км/ч на направлениях:
 - Москва — Курск (с возможным дальнейшим продлением до Сочи и Крыма);
 - Москва — Смоленск — Красное — Минск (с продлением до Варшавы и Берлина с использованием подвижного состава типа «Тальго»);
 - Москва — Суземка — Киев (с использованием подвижного состава с технологией наклона кузова типа «Пендолино» или «Тальго»);
 - Москва — Ярославль;
 - Омск — Новосибирск.

В соответствии с целевыми задачами долгосрочной программы «Развитие скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог ОАО «РЖД» на перспективу до 2020 года» в 2010 году был завершен комплекс работ по усилению и модернизации инфраструктуры на участке Санкт-Петербург — Бусловская для организации скоростного движения. При общей протяженности участка 158 км движение со скоростью 200 км/ч обеспечено на участке в 100 км, что составляет 70% от общей длины. При реконструкции инфраструктуры под скоростное движение выполнены мероприятия на общую сумму 27,3 млрд. руб., включающие в себя ремонт и модернизацию пути, реконструкцию искусственных сооружений, замену стрелочных переводов, реконструкцию контактной сети, модернизацию ЭЦ станций и оборудование перегонов устройствами АБТЦ.

Во исполнение достигнутых договоренностей на заседании совместной российско-украинской рабочей группы 9 июля 2010 г. по вопросу организации скоростного движения на направлении Москва — Киев по плану НТР-2011 ОАО «РЖД» с 15 декабря 2010 г. было выполнено комплексное обследова-

ние объектов инфраструктуры линии Москва — Киев универсальным диагностическим комплексом АДК-И «ЭРА» с целью проведения дальнейшего анализа, выявления барьерных мест и выполнения расчетов по повышению скоростей движения по участку Москва — Суземка. С целью выполнения работ по подготовке инфраструктуры участка Москва — Александров — Ярославль к пропуску пассажирских поездов со скоростью 140–160 км/ч и временем хода до 2 часов 55 минут ОАО «Росжелдорпроект» разработаны проекты на общую сумму 947 млн. руб., из них 450 млн. руб. освоено в 2010 году в рамках модернизации инфраструктуры. Принято решение для организации движения на участке Александров — Ярославль-Главный со скоростью 140 км/ч применить на первом этапе тяговый подвижной состав ЭП-2К, ЭП-20 с вагонами от «Невского экспресса», предусмотрев с 2013 года движение на участке Александров — Ярославль-Главный поездов «Ласточка».

Организация разработки и производства инновационного подвижного состава

В 2010 году при непосредственном участии ОАО «РЖД» завершена подготовка серийного производства ряда локомотивов: ЭП2К, 2ЭС6, 2ТЭ25А. Завершена разработка газотурбовоза ГТ-001.

В рамках V Международного бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520» ОАО «РЖД» заключены контракты на поставку 200 двухсистемных скоростных пассажирских электропоездов нового поколения ЭП20 и 221 грузового электропоезда с асинхронным тяговым приводом типа 2ЭС10.

Для производства электропоездов 2ЭС10 при содействии ОАО «РЖД» создано совместное производство ООО «Уральские локомотивы» на базе завода ОАО «Уральский завод железнодорожного машиностроения» (г. Верхняя Пышма Свердловской области). В результате впервые в Российской Федерации разработан серийный электропоезд по-

стоянного тока с асинхронным тяговым приводом. В ноябре 2010 г. проведены приемочные испытания специализированного полувагона модели 12-9828 для перевозки угля с осевой нагрузкой 27 тс. В рамках реализации Меморандума о сотрудничестве ОАО «РЖД» и АО «Татравагонка» завершена работа по постановке на производство вагона-платформы сочлененного типа модели 13-9851. В продолжение сотрудничества ОАО «РЖД» и АО «Татравагонка» при участии ОАО «ПК» ведутся работы по созданию универсального крытого вагона с осевой нагрузкой 25 тс для перевозки тарных, пакетированных и штучных грузов, требующих укрытия от атмосферных осадков. При участии ОАО «РЖД» в рамках реализации проекта ТВСЗ освоена поставка на производство тележек Barber S-2-R с нагрузкой от оси колесной пары на рельсы 23,5 тонны (модель 18-9810). При участии ОАО «РЖД» компания «Амстед Рейл» адаптировала для условий эксплуатации на Российских железных дорогах колеи 1520 мм грузовую тележку модели 18-9836 Motion Control с нагрузкой на ось 25 тонн. В настоящее время РС ФЖТ выдан сертификат соответствия.

Инновационные технические решения в инфраструктуре

Для создания конструкции пути, обеспечивающей долговременную стабильность, разработаны комплексные решения по переходу на эффективные конструкции железнодорожного пути и его элементы, соответствующие мировому уровню и обеспечению качества отечественных материалов верхнего строения пути. Применение рельсов мирового уровня качества, пружинные рельсовые скрепления, использование зарубежных инновационных технологий для создания верхнего строения пути, а также внедрение эффективных технологий ремонтов пути в комплексе с использованием современных путевого машин позволит добиться увеличения межремонтных сроков до 1,1 млрд. тонн брутто, что в 1,6 раза больше эксплуати-

руемых в настоящее время. Для реализации на сети железных дорог программ по организации скоростного и высокоскоростного движения поездов компанией ОАО «РЖД» с 2008 года производятся ежегодные закупки партий сертифицированных рельсов японского производства компании «Ниппон Стил Корпорейшн», которые подтвердили их высокие показатели при эксплуатации на линии Санкт-Петербург — Москва. Продолжается работа с австрийской компанией «Фест Альпине Гмбх», у которой после получения сертификата появится возможность участвовать в конкурсе на поставку для ОАО «РЖД» рельсов длиной 100 м для укладки на скоростных участках и на линиях с высокой грузонапряженностью. ОАО «РЖД» поддерживает стремление «Евраз Холдинга» и инициативу «Мечел» по подготовке производства и поставке в 2011–2012 годах для нужд ОАО «РЖД» высококачественной рельсовой продукции. Плановое проведение работ по расширению полигонов укладки бесстыкового пути на железобетонных шпалах с пружинными рельсовыми скреплениями российского производства типа ЖБР и АРС позволило довести протяженность такого пути до 21% от протяженности главного пути на железобетонных шпалах. Продолжается работа с немецкой компанией Vossloh-Werke GmbH по созданию на территории Российской Федерации совместного предприятия по производству пружинных рельсовых скреплений типа W30. Мировым лидером в разработке конструкции и строительстве безбалластного железнодорожного пути является немецкая компания Rail One GmbH. С целью внедрения на российских железных дорогах безбалластного пути производились работы по устройству опытного полигона на линии Санкт-Петербург — Москва. Впервые в истории железных дорог России в 2010 году на перегоне Саблино — Тосно уложен участок безбалластного пути как образец конструкции уже существующего высокоскоростного движения. В настоящее время находят широкое

применение конструкции и технологии укладки бесстыкового пути на мостах с применением уравнильного стыка. Внедряются опорные части скольжения с шаровым сегментом для пролетных строений мостов. Разработаны конструкции пешеходных мостов из композитных материалов. Совершенствуются конструкции и технологии гидроизоляции железобетонных мостов и тоннелей. Разрабатываются и применяются прогрессивные конструкции пролетных строений с ортотропной плитой проезжей части, пролетные строения из атмосферостойкой стали.

В рамках стратегических направлений научно-технического развития ОАО «Российские железные дороги» на период до 2015 года (Белая книга ОАО «РЖД») в хозяйстве автоматики и телемеханики определены задачи в области инновационного развития систем и средств ЖАТ:

- создание и внедрение интегрированной многофункциональной системы управления движением поездов, маневровой работой, работой сортировочных станций на основе спутниковой навигации и передачи команд управления по радиоканалу, адаптированной для различных категорий железнодорожных линий;
- внедрение многоуровневой автоматизированной системы технического диагностирования и мониторинга состояния устройств СЦБ с одновременным контролем выполнения регламентных и ремонтных работ с соответствующим архивированием (СТДМ), включая мобильные диагностические комплексы;
- создание малообслуживаемого напольного оборудования СЦБ, средств

механизации сортировочных горок нового поколения с элементами резервирования, диагностики, защищенного от несанкционированного доступа с применением композитных материалов и нанотехнологий.

В настоящее время на сети железных дорог внедряются следующие технические средства ЖАТ, позволяющие обеспечить требуемые уровни безопасности, надежности, расширение функциональных возможностей по сравнению с релейными аналогами:

- системы диспетчерской централизации «Тракт», «Сетунь», «ЮГ», «Диалог»;
- микропроцессорные и релейно-процессорные централизации ЭЦ-ЕМ, EbiLock 950, МПЦ-МЗ-Ф, МПЦ-И, МПЦ-2, ЭЦ-МПК, «Диалог-Ц», «РПЦ-Дон»;
- микропроцессорные системы автоблокировки АБТЦ-М, АБТЦ-Е, АБТЦ-ЕМ;
- микропроцессорные системы автоматизации сортировочных станций КСАУ СП;
- средства диагностики технического состояния устройств ЖАТ — аппаратно-программные комплексы систем технической диагностики и мониторинга (СТДМ) устройств ЖАТ и мобильные диагностические комплексы;
- маневровая автоматическая локомотивная сигнализация МАЛС.

В области напольного оборудования внедряются следующие технические средства:

- стрелочные переводы для высокоскоростного проекта 2956, обеспечивающие движение поездов со скоростями до 250 км/ч с четырьмя электропроводами типа ВСП-220 и новой девятипроводной схемой управления и контроля;

- железнодорожные светофоры на новой элементной базе со светодиодными светооптическими системами для децентрализованных систем автоблокировки;
- напольное оборудование ЖАТ (герметичные путевые ящики, кабельные муфты, шкафы-концентраторы) и шинные клеммы;
- воздухоборник с управляющей аппаратурой вагонных замедлителей типа ВУПЗ-05М;
- замедлитель вагонный универсальный с пневмокамерами типа ЗВУ-5пк;
- замедлитель вагонный рычажный типа РЗ-5пк;
- устройства контроля заполнения путей с повышенной длиной контролируемого участка сортировочной горки КЗП-ИЗД;
- устройства защиты от грозовых и коммутационных перенапряжений контрольных и рабочих цепей стрелок, линейных цепей светофоров микропроцессорной электрической централизации.
- выравнитель УЗП1-500, разрядник УЗП1-РУ-1000, разрядник угольный РУ-И, Р-600, Р-900, РКН-900;
- современные устройства электропитания, обладающие эффективной защитой по цепям электропитания от грозовых и коммутационных перенапряжений, СПУ АБТЦ/АБТЦ-ЕМ/ЭЦ-ЕМ, УЭП-МПК, УЭП «EbiLock 950», ПВВ-ЭЦ, ПВВ-АБ.

Техническое регулирование

В области технического регулирования в 2010 году в результате проведенной работы утверждены технические регламенты «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности

инфраструктуры железнодорожного транспорта», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» (постановления Правительства Российской Федерации от 15 июля 2010 г. №№ 524, 525, 533 со сроком вступления в силу в июле–августе 2013 г.).

Разработано и направлено в Росстандарт на утверждение 25 межгосударственных и национальных стандартов. Утвержден 21 стандарт ОАО «РЖД».

Организована экспертиза 18 стандартов и 3 сводов правил других отраслей.

Подготовлен и направлен в Минтранс России перечень документов в области стандартизации, в результате соблюдения которых обеспечивается исполнение обязательных требований принятых технических регламентов в области железнодорожного транспорта и осуществление оценки соответствия.

Подготовлены и направлены на рассмотрение в Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии предложения о создании межгосударственного технического комитета по стандартизации «Железнодорожный транспорт» на базе российского ТК 45 «Железнодорожный транспорт».

Предложения рассмотрены на 40-м заседании Научно-технической комиссии по стандартизации Межгосударственного совета по стандартизации, метрологии и сертификации СНГ (НТКС МГС, 26–28 октября 2010 г., г. Коломна), принято решение учредить Межгосударственный технический комитет по стандартизации № 524 «Железнодорожный транспорт» на базе одноименного российского Технического комитета, возглавляемого ОАО «РЖД».

Приложения

Приложение 1. Таблица соответствия разделов и подразделов отчета элементами отчета по GRI

Примечание: Курсивом выделены дополнительные показатели, не требующие обязательного включения в отчет.

Показатель GRI	Раздел
1. Стратегия и анализ	Раздел 2
2. Характеристика организации	
2.1. Название организации	Раздел 1
2.2. Главные бренды, виды продукции и/или услуг	Раздел 1
2.3. Функциональная структура организации, включая основные подразделения, операционные компании, дочерние компании и совместные предприятия	Раздел 1
2.4. Расположение штаб-квартиры организации	Раздел 1
2.5. Число стран, в которых организация осуществляет свою деятельность, и названия стран, где осуществляется основная деятельность или которые особенно значимы с точки зрения вопросов устойчивого развития, охватываемых отчетом	Раздел 1
2.6. Характер собственности и организационно-правовая форма	Раздел 1
2.7. Рынки, на которых работает организация (включая географическую разбивку, обслуживаемые сектора и категории потребителей и бенефициаров)	Раздел 1 Раздел 4
2.8. Масштаб организации, включая: - численность сотрудников; - чистый объем продаж (для организаций частного сектора) или чистая выручка (для государственных организаций); - общую капитализацию с разбивкой на заемный и собственный капитал (для организаций частного сектора); - количественные характеристики продукции или предоставленных услуг.	Раздел 1 Раздел 4 Раздел 6
2.9. Существенные изменения масштабов, структуры или собственности, произошедшие на протяжении отчетного периода, включая: - распоряжение или характер изменения деятельности, включая открытие, закрытие и расширение предприятий; - изменения в структуре акционерного капитала и другие действия по формированию, поддержанию или изменению капитала	Раздел 1
2.10. Награды, полученные за отчетный период	Раздел 1
3. Параметры отчета	
Общие сведения об отчете	
3.1. Отчетный период (например, финансовый/календарный год), к которому относится представленная информация	Введение
3.2. Дата публикации последнего из предшествующих отчетов	Введение
3.3. Цикл отчетности (годовой, двухгодичный и т.п.)	Введение
3.4. Контактная информация для вопросов относительно отчета или его содержания	Справочная информация
Область охвата и границы отчета	
3.5. Процесс определения содержания отчета, включая определение существенности, определения приоритетов, тем в рамках отчета, выявления заинтересованных сторон, рассматриваемых в качестве потенциальных пользователей отчета	Введение
3.6. Границы отчета (например, страны, подразделения, дочерние компании, мощности, сданные в аренду, совместные предприятия, поставщики)	Введение
3.7. Укажите любые ограничения области охвата границ отчета	Введение

Ресурсосбережение

В 2010 году на реализацию инвестиционного проекта «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» (далее — инвестиционный проект) было направлено 2,4 млрд. руб., что позволило обеспечить внедрение более 8 тыс. новых ресурсосберегающих технических средств.

Приоритетным направлением инвестиционного проекта являлось внедрение мероприятий, направленных на экономию топливно-энергетических ресурсов. В рамках инвестиционного проекта было продолжено полномасштабное внедрение системы автоведения поездов, что позволяет, помимо снижения трудовых ресурсов, обеспечить экономию электроэнергии от 3 до 8%. Такой системой в настоящее время оборудовано более 2 тыс. электровозов и почти 1 400 электропоездов, а ее возможности позволили начать адресную работу по переводу пассажирских поездов на энергооптимальные графики движения, за счет чего планируется сэкономить в текущем году не менее 30 млн. кВт-ч электроэнергии в год. Продолжено внедрение экономичной инновационной светодиодной техники. Анализ результатов работ по внедрению светодиодной техники показал важную роль светодиодов в экономии электроэнергии, потребление которой на внедряемых объектах снизилось более чем на 55%. В 2010 году внедрены мачтовые светодиодные головки с модулями светодиодных систем (для светофоров числовой кодовой автоблокировки) в количестве 886 ед. на сумму 92,5 млн. руб. Осуществлены пилотные проекты по светодиодному освещению железнодорожных мостов и Северомуйского тоннеля.

Эффективно применялись новые подходы в отоплении производственных помещений локомотивных и вагонных депо с помощью газовых инфракрасных излучателей для отопления рабочих мест. Расположение их в определенном порядке на поверхности потолочной части и верхней части стен производственных помещений обеспечивает энергоэффективный обогрев больших площадей. При этом стоимость 1 Гкал потребляемого тепла снижается в 3–5 раз по сравнению с системами водяного отопления. С целью снижения эксплуатационных расходов на лубрикацию, высвобождения локомотивов и локомотивных бригад руководством ОАО «РЖД» принято решение о создании парка вагонов-рельсосмазывателей на базе новых пассажирских вагонов, курсирующих в составе почтово-багажных и пассажирских поездов.

Это позволит:

- высвободить нитки графика, занятые локомотивами-рельсосмазывателями;
- снизить износ гребней колес и рельсов в 3 раза;
- уменьшить сопротивление движению в кривой на 5–10%;
- уменьшить расход энергоресурсов на 6% за счет снижения сопротивления движению в кривых малого радиуса.

В период с 2008 по 2010 год от реализации инвестиционного проекта получен экономический эффект на общую сумму более 1,8 млрд. руб., в том числе за счет снижения удельного расхода топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов, снижения энергоемкости и материалоемкости технологических процессов, а также повышения производительности труда.

Показатель GRI	Раздел
3.8. Основания для включения в отчет данных по совместным предприятиям, дочерним предприятиям, аренде производств, передачи части функций внешним подрядчикам и другим организационным единицам, которые могут существенно повлиять на сопоставимости с предыдущими отчетами и/или другими организациями	Нет оснований
3.9. Методы измерения данных и расчетов, включая предложения и методики, использованные для подготовки показателей и другой информации, включенной в отчет	Введение
3.10. Описание значения любых переформулировок информации, приведенной в предыдущих отчетах, а также оснований для таких переформулировок (например, слияние/поглощение, изменение периодов отчетности, характера бизнеса, методов оценки)	Нет оснований
3.11. Существенные изменения относительно предыдущих периодов отчетности в области охвата, границах или в методах, примененных в отчете	Нет оснований
Указатель содержания GRI	
3.12. Таблица, указывающая расположение Стандартных элементов в отчете	Приложение 1
Подтверждение	
3.13. Политика и применяемые практические подходы в отношении внешнего подтверждения отчета	Введение
4. Управление, обязательства и взаимодействие с заинтересованными сторонами	
Управление	
4.1 Структура управления организации, включая основные комитеты в составе высшего руководящего органа, ответственные за конкретные задачи, например, разработку стратегии или общий надзор за деятельностью организации	Раздел 1
4.2. Укажите, является ли председатель высшего руководящего органа одновременно исполнительным менеджером компании (и, в случае положительного ответа, какова роль этого руководителя в управлении организацией и каковы причины такого положения дел)	Раздел 1
4.3. Для организаций, имеющих унитарный совет директоров, укажите количество независимых членов высшего руководящего органа и/или членов, не относящихся к исполнительному руководству компании	Не применимо
4.4 Механизмы, при помощи которых акционеры или сотрудники организации могут направлять деятельность высшего руководящего органа или давать ему рекомендации	Раздел 1
4.5. Связь между выплатами членам высшего руководящего органа, представителям высшего исполнительного руководства и старшим руководителям (включая выходные пособия) и результатами деятельности организации (включая социальные и экологические результаты)	Раздел 1.2
4.6. Действующие процессы в высшем руководящем органе, призванные избежать конфликтов интересов	Раздел 8
4.7. Процессы определения квалификации и компетентности членов высшего руководящего органа для определения стратегии организации по экономическим, экологическим и социальным темам (устойчивого развития)	Раздел 1
4.8 Разработанные внутри организации заявления о миссии или ценностях, кодексы корпоративного поведения и принципы, значимые с точки зрения экономической, экологической и социальной результативности, а также степень их практической реализации	Раздел 3 Раздел 7
4.9. Процедуры, используемые высшим руководящим органом для надзора за тем, как организация оценивает свою экономическую, экологическую и социальную результативность и управляет ею, включая риски и возможности, а также следование или соответствие международным стандартам, кодексам корпоративного поведения и принципам.	Раздел 1

Показатель GRI	Раздел
4.10. Процессы оценки собственной результативности высшим руководящим органом, в частности, в связи с экономическими, экологическими и социальными результатами деятельности организации	Раздел 1
Участие во внешних инициативах	
4.11. Объяснение того, применяет ли организация принцип предосторожности и каким образом	Раздел 2
4.12. Разработанные внешними сторонами экономические, экологические и социальные хартии, принципы или другие инициативы, к которым организация присоединилась или которые она поддерживает	Раздел 3 Раздел 7
4.13. Членство в ассоциациях (например, отраслевых) и/или национальных и международных организациях по защите интересов, в которых организация занимает место в органах управления, участвует в проектах или комитетах, предоставляет существенное финансирование за рамками общих членских взносов или рассматривает свое членство как стратегическое	Раздел 1 Раздел 3
Аспект: недопущение дискриминации	
HR4. Общее число случаев дискриминации и предпринятые действия	Раздел 7
Аспект: свобода ассоциаций и ведения коллективных переговоров	
HR5. Деятельность, в рамках которой право на использование свободы ассоциации и ведение коллективных переговоров может быть подвергнуто существенным рискам, и действия, предпринятые для поддержки этих прав	Раздел 6
Аспект: детский труд	
HR6. Деятельность, в рамках которой имеется значительный, риск случаев использования детского труда, и действия, предпринятые для участия в искоренении детского труда	Раздел 7
Аспект: принудительный и обязательный труд	
HR7. Деятельность, в рамках которой имеется значительный риск, случаев использования принудительного или обязательного труда, и действия, предпринятые для участия в искоренении принудительного и обязательного труда	Раздел 7
Аспект: Подходы к обеспечению безопасности	
HR8. Доля сотрудников службы безопасности, прошедших обучение политикам и процедурам в отношении аспектов прав человека, связанных с осуществляемой деятельностью	Раздел 7
Аспект: Права коренных и малочисленных народов	
HR9. Общее число случаев нарушения, затрагивающих права коренных и малочисленных народов, и предпринятые действия	Показатель, не требующий обязательного отражения
Показатели результативности взаимодействия с обществом	
Аспект: Сообщество	
S01. Характер, сфера охвата и результативность любых программ и практических подходов, оценивающих воздействия деятельности организации на сообщества и управляющих этим воздействием, включая начало деятельности, ее осуществление и завершение	Раздел 8

Показатель GRI	Раздел
Аспект: Коррупция	
S02. Доля и общее число бизнес-единиц, проанализированных в отношении рисков, связанных с коррупцией	Раздел 8
S03. Доля сотрудников, прошедших обучение антикоррупционным политикам и процедурам организации	-
S04. Действия, предпринятые в ответ на случаи коррупции	Раздел 8
Аспект: Государственная политика	
S05. Позиция в отношении государственной политики и участие в формировании государственной политики и лоббирование	Раздел 8
S06. <i>Общее денежное выражение финансовых и натуральных пожертвований политическим партиям, политикам и связанным с ними организациям в разбивке по странам</i>	<i>Показатель, не требующий обязательного отражения</i>
Аспект: Препятствие конкуренции	
S07. <i>Общее число правовых действий в отношении организации в связи с противодействием конкуренции, практические подходы по недопущению монополистической практики и их результаты</i>	<i>Показатель, не требующий обязательного отражения</i>
Аспект: Соответствие требованиям	
S08. Денежное выражение существенных штрафов и общее число нефинансовых санкций, наложенных за несоблюдение законодательства и нормативных требований	Раздел 8

Приложение 2.
Таблица соответствия разделов и подразделов индикаторам результативности РСПП

Примечание: Курсивом выделены дополнительные показатели, не требующие обязательного включения в отчет.

Наименования индикаторов	Раздел в отчете
Экономические индикаторы	
1.1 Основные принципы ведения бизнеса	Раздел 4
1.2 Объем реализации продукции (работ, услуг)	Раздел 4
1.3 Начисленные к уплате налоги и другие обязательства отчисления	Раздел 4
1.4 Затраты на работников	Раздел 4, Раздел 6
1.5 Инвестиции в основной капитал	Раздел 4
1.6 Выплаты поставщикам капитала	Раздел 4
1.7 Инвестиции в сообщество	Раздел 4
1.8 Добровольное пенсионное обеспечение	Раздел 4, Раздел 6
Экологические индикаторы	
Аспект: Материалы	
2.1 Доля используемого вторичного сырья	Раздел 5
Аспект: Энергия	
2.2 Использование энергии	Раздел 5
2.2.1 <i>Удельное потребление энергии в натуральном выражении</i>	<i>Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения в отчете</i>
Аспект: Вода	
2.3 Потребление свежей воды на собственные нужды	Раздел 5
2.3.1 Удельное потребление воды в натуральном выражении	Раздел 5
2.4 <i>Доля повторно использованной воды в общем объеме расхода воды на собственные нужды</i>	<i>Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения в отчете</i>
Аспект: Выбросы, сбросы, отходы	
2.5 Выбросы парниковых газов	
2.6 Выброс загрязняющих веществ в атмосферу	Раздел 5
2.6.1 Удельные выбросы загрязняющих веществ в натуральном выражении	Раздел 5
2.7 Сбросы сточных вод	Раздел 5
2.7.1 Удельные сбросы сточных вод в натуральном выражении	Раздел 5

Наименования индикаторов	Раздел в отчете
2.7.2 Сбросы загрязненных сточных вод	<i>Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения в отчете</i>
2.8 Объем отходов	Раздел 5
2.8.1 Удельный объем отходов в натуральном выражении	Раздел 5
2.9 Число существенных аварии с экологическим ущербом	Раздел 5
2.10 Взысканный экологический ущерб	Раздел 5
Аспект: Процедура и услуги	
2.11 Инициативы по смягчению воздействия продукции и услуг на окружающую среду и масштаб смягчения воздействия	Раздел 5
Аспект: Общие	
2.12 Инвестиции в объекты охраны окружающей среды	Раздел 5
Социальные индикаторы	
1. Подраздел: Показатели результативности подходов к организации труда и достойный труд	
Аспект: Занятость	
3.1.1 Численность работников с разбивкой по территориальному признаку	Раздел 6
3.1.2 Уровень текучести кадров	Раздел 6
3.1.3 Коэффициент оборота работников, оставивших работу в данной организации по всем основаниям	Раздел 6
Аспект: Взаимоотношения сотрудников и руководства	
3.1.4 Охват работников коллективным договором	Раздел 6
3.1.5 Уровень травматизма на производстве	Раздел 6
3.1.6 Количество несчастных случаев со смертным исходом	Раздел 6
3.1.7 Число работников, у которых были выявлены профессиональные заболевания	-
3.1.8 Уровень потерь рабочего времени вследствие заболеваемости по всем причинам	Раздел 6
3.1.9 Уровень расходов на охрану труда	Раздел 6
3.1.10 Число часов обучения на одного работника	-
3.1.11 Уровень затрат на обучение	Раздел 6
3.1.12 Участие женщин в руководстве организацией	<i>Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения в отчете</i>

Наименования индикаторов	Раздел в отчете
2. Подраздел: Показатели результативности в области прав человека	
Аспект: Недопущение дискриминации	
3.2.1 Трудовые споры	Раздел 6, Раздел 7
3.2.2 Случаи дискриминации	Раздел 7, стр. 127-128
3.2.3 Случаи, связанные с правами коренных и малочисленных народов	<i>Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения в отчете</i>
3. Подраздел: Показатели результативности взаимодействия с обществом	
Аспект: Сообщество	
3.3.1 Взаимодействия с органами власти в области общественно значимых задач (социально-экономического развития территории, присутствия организации)	Раздел 3, Раздел 8
3.3.2 Взаимодействие с некоммерческими и неправительственными организациями в области общественно значимых задач	Раздел 3
3.3.3 Оценка воздействия деятельности организации на социально-экономическое развитие местных сообществ	Раздел 8
Аспект: Государственная политика	
3.3.4 Участие во внешних инициативах, в том числе формировании государственной политики	Раздел 8
3.3.5 Участие в некоммерческих организациях (например, отраслевых) и/или национальных и международных организациях, деятельность которых связана с интересами компании	Раздел 3
4. Подраздел: Показатели результативности в области ответственности за продукцию	
Аспект: Маркировка продукции и услуг	
3.4.1 Информация и маркировка	Раздел 9
3.4.2 Обеспечение качества продукции	Раздел 9

Приложение 3.**Таблица соответствия разделов и подразделов отчета принципам Глобального договора ООН**

Принципы глобального договора ООН		Раздел в отчете
Права человека		
1	Предприятия должны поддерживать и соблюдать права человека, провозглашенные международным сообществом	Раздел 7
2	Принять меры к тому, чтобы не быть замешанными в нарушении прав человека	Раздел 7
Условия труда		
3	Предприятия должны поддерживать свободу объединений и признание на деле права на заключение коллективных договоров	Раздел 6
4	Выступать за устранение всех форм принудительного труда	Раздел 7
5	Выступать за полное искоренение детского труда	Раздел 7
6	Содействовать ликвидации дискриминации в сфере труда и занятости	Раздел 7
Охрана окружающей среды		
7	Деловые круги должны способствовать предупреждению негативных воздействий на окружающую среду	Раздел 5
8	Предпринимать инициативы, направленные на повышение ответственности за состояние окружающей среды	Раздел 5
9	Поощрять создание и распространение экологически чистых технологий	Раздел 5
Противодействие коррупции		
10	Предприятия должны бороться против всех форм коррупции, включая вымогательство и взяточничество	Раздел 8