

**2011**

**Корпоративный социальный отчет**





Корпоративный социальный отчет  
**2011**

Обращение президента ОАО «РЖД» В.И. Якунина \_\_\_ 4

Введение \_\_\_\_\_ 5

1. Общая информация об отчете \_\_\_\_\_ 5

2. Назначение отчета \_\_\_\_\_ 5

3. Область охвата и границы отчета \_\_\_\_\_ 5

4. Нормативно-методическая база  
подготовки отчета \_\_\_\_\_ 6

5. Принципы подготовки отчета и их реализация \_\_\_ 6

6. Оценка соответствия отчета нормативно-  
методическим документам в области социальной  
ответственности и устойчивого развития \_\_\_\_\_ 8

Список сокращений и терминов, используемых  
в отчете \_\_\_\_\_ 8

## Раздел 1. ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ О КОМПАНИИ

1.1. Общая характеристика деятельности  
ОАО «РЖД» \_\_\_\_\_ 12

1.2. Структура управления ОАО «РЖД» \_\_\_\_\_ 13

1.3. Организационная структура холдинга «РЖД» \_ 15

1.4. Структура собственности ОАО «РЖД» \_\_\_\_\_ 16

1.5. Корпоративный стиль ОАО «РЖД» \_\_\_\_\_ 16

1.6. Основные показатели, характеризующие  
деятельность ОАО «РЖД» \_\_\_\_\_ 17

1.7. Участие ОАО «РЖД» в международных  
организациях и международная  
деятельность \_\_\_\_\_ 17

1.8. Программа структурной реформы  
на железнодорожном транспорте \_\_\_\_\_ 19

1.9. Общественная оценка деятельности  
ОАО «РЖД» \_\_\_\_\_ 23

## Раздел 2. СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ КОМПАНИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ. КЛЮЧЕВЫЕ РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

2.1. Миссия, масштаб и характер деятельности  
ОАО «РЖД» \_\_\_\_\_ 26

2.2. Стратегические задачи ОАО «РЖД»  
по обеспечению устойчивого развития \_\_\_\_\_ 29

2.3. Основные направления деятельности ОАО «РЖД»  
в области социальной ответственности \_\_\_\_\_ 31

2.4. Ключевые риски и возможности в области  
социальной ответственности \_\_\_\_\_ 34

## Раздел 3. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ

3.1. Обзор заинтересованных сторон \_\_\_\_\_ 37

3.2. Формы взаимодействия с заинтересованными  
сторонами \_\_\_\_\_ 43

## Раздел 4. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ

4.1. Экономическая политика ОАО «РЖД»  
и инструменты ее реализации \_\_\_\_\_ 46

4.2. Система управления экономической  
результативностью ОАО «РЖД» \_\_\_\_\_ 46

4.2.1. Риски и возможности в экономическом контексте \_\_\_ 46

4.3. Реализация экономической политики \_\_\_\_\_ 48

4.3.1. Основные экономические результаты деятельности  
ОАО «РЖД» за 2011 год \_\_\_\_\_ 48

4.3.2. Присутствие на рынках грузовых и пассажирских  
перевозок \_\_\_\_\_ 49

4.4. Инвестиционная деятельность \_\_\_\_\_ 52

## Раздел 5. ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ

5.1. Политика ОАО «РЖД» в области охраны окружающей среды и рационального природопользования _____	60
5.2. Система управления природоохранной деятельностью _____	61
5.2.1. Возможности природоохранной деятельности и риски в области экологии _____	61
5.2.2. Планирование в области охраны окружающей среды и природопользования _____	63
5.2.3. Нормативно-методическая база в области охраны окружающей среды и рационального природопользования _____	63
5.2.4. Структура управления природоохранной деятельностью _____	63
5.2.5. Основные показатели природоохранной деятельности ОАО «РЖД» _____	65

## Раздел 6. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ПЕРСОНАЛОМ

6.1. Политика ОАО «РЖД» в области взаимодействия с персоналом _____	72
6.2. Система управления в области взаимодействия с персоналом _____	73
6.2.1. Ключевые риски и возможности в области взаимодействия с персоналом _____	73
6.2.2. Стратегия и программы в области взаимодействия с персоналом _____	74
6.3. Проведение единой корпоративной политики в области управления персоналом в ОАО «РЖД» _____	76
6.3.1. Характеристика кадрового состава ОАО «РЖД» _____	76
6.3.2. Развитие кадрового персонала и работа корпоративного университета _____	77
6.3.3. О работе негосударственных образовательных учреждений _____	78
6.3.4. О корпоративных соревнованиях и поощрении _____	79
6.4. Корпоративная социальная политика _____	80
6.4.1. Коллективно-договорные отношения и социальное партнерство с профсоюзом _____	80
6.4.2. Социальная отчетность _____	80
6.4.3. О реализации жилищной программы ОАО «РЖД» _____	81
6.4.4. Молодежная политика ОАО «РЖД» _____	82
6.4.5. Культура и спорт _____	84
6.4.6. Корпоративная пенсионная система _____	85
6.5. Оплата труда и мотивация персонала _____	86
6.6. Управление социально-психологическим климатом в трудовых коллективах и развитие корпоративной культуры _____	87
6.7. Охрана труда и безопасность на рабочем месте _____	88
6.7.1. Оценка рисков _____	89
6.7.2. Производственный травматизм _____	89
6.7.3. Организация и проведение в ОАО «РЖД» политики охраны окружающей среды и рационального природопользования _____	92
6.8. Здравоохранение _____	93

## Раздел 7. СОБЛЮДЕНИЕ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА \_\_\_\_\_ 96

## Раздел 8. ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ОБЩЕСТВОМ

8.1. Политика взаимодействия ОАО «РЖД» с обществом _____	98
8.2. Система управления ОАО «РЖД» в области взаимодействия с обществом _____	99
8.2.1. Риски и возможности _____	99
8.3. Участие ОАО «РЖД» в формировании государственной политики в 2009 году _____	100
8.3.1. Взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти _____	100
8.3.2. Взаимодействие с палатами Федерального Собрания _____	102
8.3.3. Взаимодействие с региональными органами власти _____	102
8.3.4. Взаимодействие с бизнес-сообществами _____	104
8.4. Благотворительная деятельность _____	106
8.5. Информационная прозрачность деятельности ОАО «РЖД» _____	106

## Раздел 9. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КОМПАНИИ ЗА ПРОДУКЦИЮ И УСЛУГИ

9.1. Политика ОАО «РЖД» в области ответственности перед потребителями _____	109
9.2. Система управления в области ответственности перед потребителями _____	109
9.2.1. Возможности и риски в области ответственности перед потребителями _____	109
9.2.2. Стратегии и программы в области ответственности перед потребителями _____	110
9.2.3. Структура управления в области ответственности перед потребителями _____	110
9.3. Реализация политики в области ответственности перед потребителями в 2009 году _____	111
9.3.1. Оказание неотложной медицинской помощи _____	111
9.3.2. Управление качеством _____	111
9.3.3. Информирование потребителей и маркетинговые коммуникации _____	111
9.4. Инновационное развитие Общества и реализация единой технической политики _____	114

## Приложения \_\_\_\_\_ 121

## Обращение президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина



Уважаемые партнеры, коллеги, друзья!

Перед вами социальный отчет ОАО «РЖД» за 2011 год — документ, в полной мере отображающий результаты деятельности Компании за отчетный период в сфере корпоративной социальной ответственности.

Экономический масштаб, географический охват и, как следствие, неоспоримая важность деятельности ОАО «РЖД» на государственном уровне по умолчанию предполагают совершенно особую степень социальной ответственности, которая в текущих условиях постоянно возрастает. Именно поэтому мы были и остаемся ведущей компанией в области социального обеспечения работников, создания условий для улучшения качества жизни людей в регионах тяготения железнодорожного транспорта, охраны окружающей среды.

При этом, являясь рыночной структурой и ясно понимая свои социальные функции, мы вынуждены также отдавать себе отчет в необходимости соответствия бизнес-требованиям, которые предлагает современный рынок в условиях растущей конкуренции.

Исходя из этих принципов, мы продолжаем активно развиваться, увеличивая научно-технический потенциал, инвестируем серьезные средства в инфраструктурные проекты, создаем новые и модернизируем существующие активы. Ведь ответственность любого крупного бизнеса, а тем более естественного монополиста, каковым является ОАО «РЖД», заключается еще и в обязанности определять тенденции развития отрасли, задавать темпы общего социально-экономического развития России.

В 2011 году ОАО «РЖД» соблюдало все социальные обязательства, взятые на себя ранее, отчетливо понимая, что реализация амбициозных планов, поставленных в «Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», невозможна без компетентных, профессиональных сотрудников, разделяющих корпоративную систему ценностей, без главного капитала Компании — людей.

Как мне представляется, корпоративный социальный отчет Компании — это действенный инструмент поддержания максимально открытого диалога с обществом, с государственными и коммерческими структурами, позволяющий ОАО «РЖД» предельно расширить возможности для развития плодотворного сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами.

Уверен, что отчет поможет вам больше узнать о работе Компании в области корпоративной социальной ответственности, понять ее стратегические задачи. Цель этого документа — показать прозрачность нашей деятельности, открытость обществу и готовность к новым деловым контактам. Надеюсь, изучение отчета будет для вас не только интересным и познавательным, но и полезным!

Президент ОАО «РЖД»  
В. И. Якунин

# Введение

## 1. Общая информация об отчете

Подготовка корпоративного социального отчета ОАО «РЖД» за 2011 год открыла шестой годичный цикл разработки нефинансовой отчетности (отчетности в области социальной ответственности и устойчивого развития) Компании.

Настоящий отчет подготовлен в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 17 апреля 2012 г. № 777р «О подготовке корпоративного социального отчета ОАО «РЖД» за 2011 год» с учетом основных требований Руководства по отчетности в области устойчивого развития (GRI, версия G3). Предыдущие социальные отчеты Компании за 2006, 2007, 2008, 2009, 2010 годы размещены на официальном сайте ОАО «РЖД» [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru).

ОАО «РЖД» развивает практику взаимодействия с ведущими общественными организациями в области социальной ответственности бизнеса, прежде всего с Российским союзом промышленников и предприни-

мателей. Компания поддерживает принципы Глобального договора ООН и присоединилась к Социальной хартии российского бизнеса.

Ключевыми чертами подготовки корпоративного социального отчета Компании за 2011 год по сравнению с предыдущим циклом подготовки нефинансовой отчетности являются:

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

## 2. Назначение отчета

Корпоративный социальный отчет разработан для решения следующих задач:

- информирование всех заинтересованных сторон о политике, методах управления и существенных фактах деятельности Компании в области социальной ответственности;
- развитие диалога с заинтересованными сторонами для наиболее полного учета их потребностей и запросов в отношении социальной деятельности Компании;

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

## 3. Область охвата и границы отчета

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

результативности по обеспечению устойчивого экономического, экологического и социального развития Компании.

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

## 4. Нормативно-методическая база подготовки отчета

Нормативно-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.

## 5. 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 2011 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: ключевые риски и возможности; стратегии Компании. В отчете нашли отражение вопросы и показатели, в отношении которых был высказан интерес со стороны заинтересованных сторон.
2	Охват заинтересованных сторон	Принцип охвата заинтересованных сторон реализован за счет следующих действий, выполненных в ходе подготовки отчета. <b>Идентификация и оценка заинтересованных сторон Компании.</b> 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: 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	1. <b>Сфера охвата.</b> Рабочей группой была проведена работа по сбору данных в аппарате управления ОАО «РЖД» и филиалах Компании по всем существенным темам отчета. 2. <b>Границы отчетности.</b> См. раздел введения «Границы отчета».

№	Принцип GRI	Охват принципа в корпоративном социальном отчете
5	Сбалансированность	<p>В отчете приведены как положительные, так и отрицательные факторы и результаты деятельности.</p> <p>Описание отрицательных факторов и результатов содержится:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• в таблицах внутренних и внешних рисков по каждому направлению результативности и в комментариях к этим таблицам;</li> <li>• в разделах, содержащих значения отрицательных показателей GRI, таких как объемы негативного воздействия на окружающую среду, нарушения в области безопасности движения, текучесть кадров, штрафы и иски и др.</li> </ul>
6	Сопоставимость	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. В отчете значения показателей результативности за 2011 год (там, где это, возможно) приведены в сопоставлении с данными за предыдущие периоды.</li> <li>2. Данные отчета сопоставимы с показателями, рекомендуемыми GRI и другими нормативно-методическими документами по подготовке нефинансовой отчетности (см. раздел введения «Оценка соответствия отчета нормативно-методическим документам в области социальной ответственности и устойчивого развития»).</li> </ol>
7	Точность	<p>Оценочное определение количественных данных для целей отчета не производилось.</p> <p>Качественные оценки утверждения, содержащиеся в отчете, основаны на соответствующих количественных данных.</p> <p>При этом все стоимостные показатели в отчете приведены в текущих ценах.</p>
8	Своевременность	<p>Подготовка отчета была произведена в рамках жесткого графика. Готовность материалов отчета во второй половине года, следующего за отчетным, объясняется масштабом деятельности Компании и существующими сроками подготовки статистической и корпоративной отчетности.</p>
9	Ясность	<p>Для повышения ясности отчета и удобства при его использовании:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Введена единая структура для всех разделов, в которых содержатся данные о результативности деятельности Компании по направлениям социальной ответственности.</li> <li>2. Даны ссылки на источники подробной информации (в том числе на сайте Компании).</li> <li>3. Подготовлена таблица терминов, определений и сокращений, использованных в отчете.</li> </ol>
10	Надежность	<p>Материалы отчета сформированы на основе данных государственной статистической отчетности и корпоративной отчетности ОАО «РЖД». Кроме того, при подготовке отчета были использованы данные, содержащиеся на официальном сайте и корпоративных информационных системах ОАО «РЖД».</p>

## 6. Оценка соответствия отчета нормативно-методическим документам в области социальной ответственности и устойчивого развития

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

### Список сокращений и терминов, 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, Общество	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»	<p>Ответственность за транспортное обеспечение развития экономики страны и российского общества в сочетании с ответственностью за устойчивое развитие Компании.</p> <p>Социальная ответственность ОАО «РЖД»:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• базируется на строгом соблюдении российского законодательства и нормативных актов;</li> <li>• включает в себя инициативную деятельность, осуществляемую сверх существующих нормативных правовых требований;</li> <li>• ориентирована на наиболее полный и сбалансированный учет требований заинтересованных сторон в экономической, экологической и социальной областях.</li> </ul>
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
ДЦФТО	Дорожные центры фирменного транспортного обслуживания
ЕЛС	Единый лицевой счет
ЕТЛ	Единая телефонная линия
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций
ЖАСО	Железнодорожное Акционерное Страховое Общество
ж. д.	Железная дорога
ЖЕЛДОТРАНС	Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта
ЗАО	Закрытое акционерное общество
ЗАО «ЕРЛ»	Закрытое акционерное общество «Евразия Рейл Логистикс»
КИ СМК	Корпоративная интегрированная система управления качеством
КНР	Китайская Народная Республика
МГИМО	Московский государственный институт международных отношений
МИИТ	Московский государственный университет путей сообщения
МСЖД	Международный союз железных дорог
«НЛМК»	Новолипецкий металлургический комбинат
НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»	Негосударственный пенсионный фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»
НТР	Научно-технические работы
ООН	Организация Объединенных Наций
ООО	Общество с ограниченной ответственностью
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ПГК	Первая грузовая компания
ВГК	Вторая грузовая компания
ПДВ	Предельно допустимые выбросы
ПДС	Предельно допустимые сбросы
ПНООЛР	Проект нормативов образования отходов и лимитов на их размещение
Роспрофжел	Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей
Росстат	Федеральная служба государственной статистики
Ростехнадзор	Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору
Роспотребнадзор	Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека
РСПП	Российский союз промышленников и предпринимателей
СИЗ	Средства индивидуальной защиты
СМК	Система управления качеством
СНГ	Содружество Независимых Государств

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
ЦФТО	Центр фирменного транспортного обслуживания
ЧС	Чрезвычайные ситуации
ЭЦП	Электронная цифровая подпись
ИРО	Initial Public Offering (первичное публичное предложение акций)
ISO	International Organization for Standardization (международная организация по стандартизации)
ISO 14001	Международный стандарт ISO 14001–2004 «Системы экологического менеджмента. Требования и руководство по применению» (Environmental management systems — Requirements with guidance for use)
OHSAS 18001	Occupational Health and Safety Assessment Series (Система менеджмента профессиональной безопасности и здоровья), международный стандарт



||||||| раздел 1 **ОБЩАЯ**  
информация о компании



## 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»:** 107174, Россия, г. Москва, ул. Новая Басманная, 2.

### Адрес ОАО «РЖД» в Интернете:

[www.rzd.ru](http://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 с 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, в том числе для государственных нужд;
- воинские и специальные железнодорожные перевозки;
- оказание услуг по предоставлению локомотивной тяги;
- погрузочно-разгрузочная деятельность на железнодорожных путях общего и необщего пользования;
- сопровождение и охрана грузов в пути следования и на железнодорожных станциях;
- 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 вагонов, контейнеров и локомотивов, по проведению ремонта колесных пар, а также промывочно-пропарочных работ;
- оказание услуг связи, информационных, маркетинговых, сервисных 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, тепло-снабжению, 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 сотрудничества с иностранными организациями железнодорожного транспорта, привлечение в установленном порядке к сооружению объектов железнодорожного транспорта иностранных организаций;
- прочие виды деятельности.

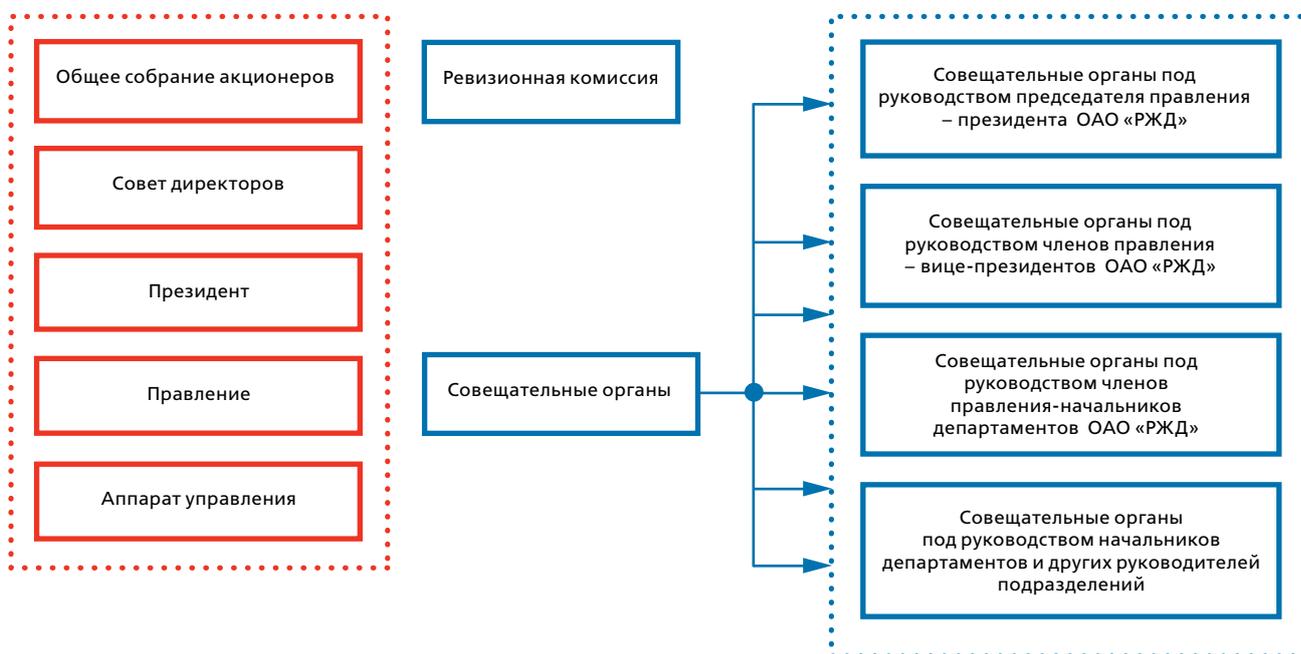


## 1. Общая информация о компании

### 1.2. Структура управления ОАО «РЖД»

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

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



**Рис. 1–1.**  
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.

Правительство Российской Федерации единолично принимает решение и оформляет письменно численный и персональный состав совета директоров ОАО «РЖД».

Членам совета директоров ОАО «РЖД» вознаграждение за исполнение своих обязанностей, связанных с исполнением ими функций членов совета директоров ОАО «РЖД», в 2011 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 извлечения прибыли.

Президент Общества является единоличным исполнительным органом Общества.

Правление ОАО «РЖД» является коллегиальным исполнительным органом Общества. Правление Общества состоит из председателя правления обще-

ства — 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.

Действующая система вознаграждения членов правления ОАО «РЖД», утвержденная советом директоров Компании, разработана в целях повышения эффективности индивидуальной и коллективной работы членов правления как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе, а также поощрения за фактические успешные результаты деятельности ОАО «РЖД» как единого хозяйствующего субъекта.

Ревизионная комиссия создается для контроля за финансово-хозяйственной деятельностью Компании. Члены ревизионной комиссии не могут одновременно занимать какие-либо должности в органах управления Компании.



1. Общая информация о компании

1.3. Организационная структура холдинга «РЖД»

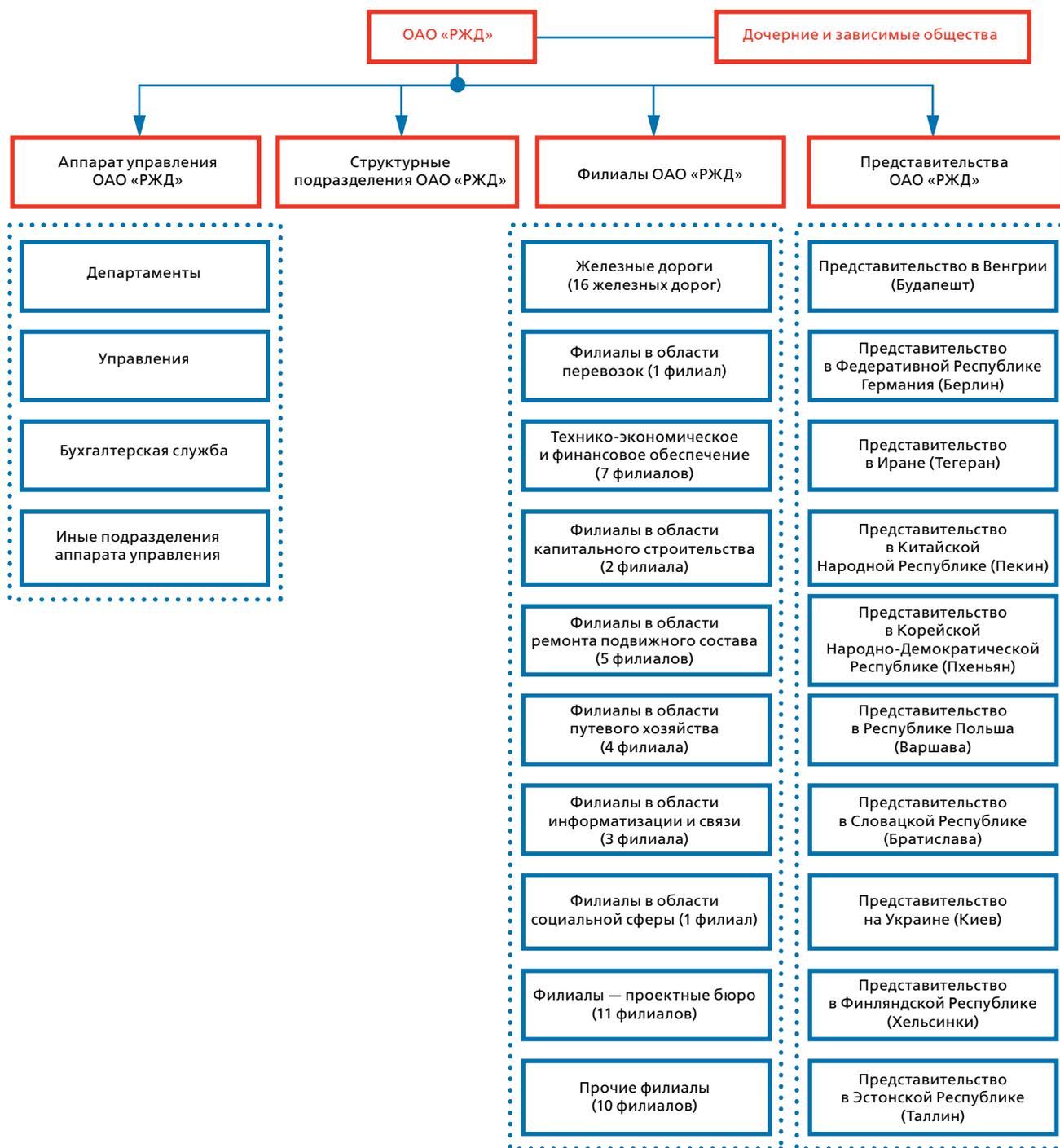


Рис. 1–2. Организационная структура ОАО «РЖД»

Организационная структура холдинга «РЖД» состоит из материнской компании ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществ и по состоянию на 31 декабря 2011 г. включала<sup>1</sup>:

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:

- 1 филиал 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;
- 4 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: Венгрия (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».

## 1.4. Структура собственности ОАО «РЖД»

Размер уставного капитала Общества по состоянию на 31 декабря 2010 г. составлял 1 698 128 067 тыс. руб.

В течение 2011 года увеличение уставного капитала проходило следующим образом:

- на 40 000 000 тыс. 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 со статьей 11 Федерального закона «О федеральном бюджете на 2011 год и плановый период 2012 и 2013 годов»;
- на 30 146 903 тыс. руб. — для создания объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в городе Сочи;

- на 17 758 300 тыс. руб. — для проведения работ по модернизации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;
- на 682 318 тыс. руб. — для проведения работ по технологическому присоединению к центрам электропитания объектов подвижной радиотелефонной связи на автомобильной дороге «Амур» Чита — Хабаровск в 2011 году.

В Единый государственный реестр юридических лиц 21 февраля 2012 г. внесена запись о государственной регистрации изменений, вносимых в учредительные документы ОАО «РЖД» за государственным регистрационным номером 6127746061239. Таким образом, уставный капитал Общества составляет **1 786 715 588 тыс. руб.**

## 1.5. Корпоративный стиль ОАО «РЖД»

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



<sup>1</sup> Организационная структура холдинга «Российские железные дороги» представлена с учетом всех изменений, принятых на заседаниях совета директоров ОАО «РЖД» в 2011 году, и по состоянию на 31.12.2011 г. может не совпадать с перечнем филиалов и представительств ОАО «РЖД» согласно приложению к уставу ОАО «РЖД» на соответствующую дату.



## 1. Общая информация о компании

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

несет в себе такие ценности, как:

мастерство - преемственность традиций позволяет передавать наши знания из поколения в поколение;  
целостность - понимание своей роли и следование общему долгу, активная жизненная позиция и работа на благо лучшего будущего во все времена служили нам опорой;

обновление - постоянный поиск и внедрение в ежедневную практику самых передовых решений и технологий – залог нашего лидерства и стремления к совершенству.

### 1.6. Основные показатели, характеризующие деятельность ОАО «РЖД»

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

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

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

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

При этом национальная сеть железных дорог занимает лидирующие позиции в мире: по эксплуатационной длине — третье место в мире (после США и Китая); по протяженности электрифицированных линий — первое место; по грузообороту — третье место (после США и Китая); по пассажирообороту — четвертое место (уступая Китаю, Индии и Японии). Холдингу «РЖД»

принадлежит более 20 тыс. локомотивов и 576 тыс. грузовых вагонов. Компания — один из крупнейших работодателей в стране. В ОАО «РЖД» работают порядка 1,1 млн. человек.

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

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

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

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

Компания осуществляет концессионное управление железными дорогами Армении.

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

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

### 1.7. Участие ОАО «РЖД» 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 является одним из приоритетных направлений деятельности Общества. Первоочередной задачей в этом направлении

является обеспечение максимально благоприятных организационно-правовых и технологических условий для достижения качественно высокого уровня эффективности международных перевозок.

В 2011 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 том числе 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).

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 «Европа — Россия — Китай».

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 технологий, 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. долл. 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», Компания в 2010 году 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.

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, 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.



## 1. Общая информация о компании

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 которым 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», которым 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 пред-

усматривает 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».

В отношении 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.

### 1.8. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте

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 непроизводственных 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.

### Основные события третьего этапа реформы (2006–2010 годы)

Реализованы основные мероприятия Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы:

- создана Федеральная пассажирская компания (далее — ОАО «ФПК») в качестве дочернего общества ОАО «РЖД» — перевозчик пассажиров в дальнем следовании. Этому способствовало сокращение перекрестного субсидирования между пассажирскими и грузовыми перевозками и решение Правительства Российской Федерации о необходимости 100-процентной компенсации потерь в доходах перевозчика, возникающих от перевозок пассажиров в плацкартных и общих вагонах;
- активно формировался конкурентный рынок оперирования грузовыми вагонами путем создания операторских компаний — дочерних обществ ОАО «РЖД» (в том числе за этот период были созданы: в 2006 году — ОАО «РейлТрансАвто», в 2007 году — ОАО «Первая грузовая компания», в 2010 году — ОАО «Вторая грузовая компания»), а также увеличения вагонного парка независимых операторских компаний. Кроме этого, развитию конкурентного рынка способствовали продажи на аукционных торгах 23 тыс. зерновозов и 50 тыс. полувагонов принадлежности ОАО «РЖД» с истекшим сроком службы с условием их последующего капитального ремонта;
- обоснована целесообразность сохранения единства инфраструктуры и грузовых перевозок под управлением ОАО «РЖД»;
- продолжилось создание дочерних обществ, что 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. Всего за время реформы создано 85 дочерних и зависимых обществ;
- сформированы условия для развития конкуренции в вагоноремонтной деятельности:
- в 2006 году созданы три дочерние компании ОАО «РЖД» в сфере капитального ремонта грузовых вагонов. Контрольные пакеты акций двух обществ проданы в 2011 году;
- в 2007 году созданы 7 дочерних компаний ОАО «РЖД» в сфере ремонта пассажирских вагонов и производства запасных частей;
- в 2008 году создана компания в сфере капитального ремонта пассажирских вагонов — ОАО «Вагонремаш»;

- в 2009 году создана компания в сфере ремонта тягового подвижного состава — ОАО «Желдорремаш»;
- в 2008–2009 годах на торгах реализовано имущество 17 вагоноремонтных депо и участков;
- в 2010 году созданы три вагоноремонтных компании в сфере деповского ремонта вагонов, организованных по экстерриториальному признаку.

В 2010 году завершена реализация трех запланированных Программой структурной реформы этапов, итоги которых одобрены Правительством Российской Федерации и международными экспертами.

### Реформирование железнодорожного транспорта в 2011 году

По результатам рассмотрения результатов реформы 13 января 2011 г. Правительством Российской Федерации в целом одобрен ход преобразований в отрасли. Отмечено, что значительная часть мероприятий, предусмотренных базовыми документами реформирования, выполнена. Было отмечено, что развитие железнодорожной отрасли движется в правильном направлении, однако еще предстоит решить ряд масштабных задач:

- адаптировать нормативную базу реформирования и тарифную систему к текущим потребностям экономики и субъектов рынка;
- вывести пригородные перевозки на безубыточный уровень;
- ликвидировать системное недофинансирование железнодорожного транспорта;
- осуществить интеграцию национальных транспортных систем России, Белоруссии и Казахстана в связи с формированием единого экономического пространства.

В связи с этим Правительством Российской Федерации было принято решение о продолжении структурных преобразований в отрасли до 2015 года, основные направления которых закреплены в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года. Стратегической целью данного документа является создание условий для устойчивого развития железнодорожного транспорта в соответствии с потребностями экономики страны на основе роста конкурентоспособности отрасли, расширения инвестиционных механизмов и развития рынка железнодорожных транспортных услуг.

План мероприятий по реализации Целевой модели утвержден 13 апреля 2011 г. на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи.

В 2011 году работа по реформированию железнодорожной отрасли велась по ряду важнейших направлений: развитие рынка оперирования грузовыми вагонами, модернизация инфраструктуры общего пользования, реформирование системы тарифного регулирования, завершение процесса создания пригородных пассажирских компаний и формирование условий для обеспечения безубыточности их функционирования, продажа пакетов акций дочерних обществ ОАО «РЖД», реформирование непрофильных видов деятельности.



## 1. Общая информация о компании

### Мероприятия по развитию рынка оперирования грузовыми вагонами

В соответствии с Планом мероприятий по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок в 2011 году ОАО «РЖД» выполнены следующие мероприятия.

В сфере развития конкуренции на рынке оперирования завершено формирование уставного капитала ОАО «ВГК», которому передано 151,3 тыс. вагонов ОАО «РЖД». С окончанием передачи вагонов в ОАО «ВГК» инвентарный парк практически упразднен и грузовые перевозки полностью обеспечиваются частными вагонами.

С целью ликвидации доминирующего положения холдинга «РЖД» на рынке оперирования полувагонами и развития конкуренции в операторском сегменте рынка в соответствии с Целевой моделью рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года 28 октября 2011 г. состоялась продажа контрольного пакета акций (75% минус 2 акции) ОАО «ПГК». Вырученные средства направлены на развитие железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД».

Парк вагонов ОАО «РЖД» к концу декабря 2011 г. составил 6,2% от общего российского парка, а частный вагонный парк — 93,8%.

Вместе с тем в связи с крайне медленным созданием новой регуляторной модели рынка оперирования в условиях перехода к обеспечению перевозок полностью частными парками вагонов потребовалась разработка пакета необходимых мер на период становления рынка оперирования в условиях отсутствия инвентарного парка.

Правительственной комиссией по транспорту и связи 29 ноября 2011 г. было принято решение поручить ОАО «РЖД» совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти обеспечить доработку и внедрение эффективной технологии управления вагонным парком в условиях множественности операторов подвижного состава и отсутствия инвентарного парка, отработать указанную технологию в пилотном режиме в 2012 году и обеспечить ее полномасштабное внедрение с января 2013 г.

В ходе реализации данного поручения Правительством Российской Федерации поддержаны предложения ОАО «РЖД» консолидировать часть парка вагонов частных собственников под управлением Компании и принято постановление от 20 декабря 2011 г. № 1051, определяющее порядок привлечения ОАО «РЖД» железнодорожного подвижного состава для перевозок грузов и устанавливающее особый порядок ценообразования на перевозки грузов в указанном подвижном составе.

### Мероприятия по модернизации инфраструктуры общего пользования

Ключевой задачей в рамках реализации Целевой модели рынка является разработка и апробация модели долгосрочного взаимодействия государства и владельца инфраструктуры.

Этот механизм позволит поддерживать качество инфраструктуры на определенном государством уровне, обеспечивая экономическую доступность же-

лезнодорожных перевозок и равенство конкурентных условий работы различных видов транспорта.

ОАО «РЖД» развернута полномасштабная работа в этой части: разработан проект Концепции «сетевой контракт» на эксплуатацию и развитие инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД», создан Управляющий комитет по разработке и внедрению « сетевого » контракта на эксплуатацию и развитие инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД», начались подготовительные работы по пилотному этапу « сетевого контракта ».

### Мероприятия по реализации пилотных проектов создания локальных перевозчиков и недискриминационному доступу к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования перевозчиков из стран – членов ЕЭП

Одним из важнейших положений Целевой модели является развитие конкуренции в перевозочной деятельности.

ОАО «РЖД» совместно с федеральными органами исполнительной власти и консалтинговыми компаниями ведется работа по разработке нормативно-правовой базы по созданию института локальных перевозчиков по принципу конкуренции «за маршрут» и «на маршруте».

Конкуренция «за маршрут» предполагает, что на отдельных участках инфраструктуры ОАО «РЖД» по результатам государственного конкурсного отбора исключительное право осуществлять все грузовые перевозки передаются локальному перевозчику на срок 5–10 лет. При этом общесетевой перевозчик не работает на участке локального перевозчика, сдавая или принимая поезда на стыковой станции.

Конкуренция «на маршруте» предполагает, что на отдельных участках и маршрутах сети российских железных дорог параллельно с ОАО «РЖД» на публичной основе будут осуществляться деятельность нескольких локальных грузовых перевозчиков.

Предполагается также, что на равной основе с российскими локальными перевозчиками на выделенных полигонах в соответствии с законодательством Российской Федерации, Целевой моделью рынка грузовых железнодорожных перевозок в Российской Федерации смогут действовать перевозчики стран ЕЭП.

На заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи 29 ноября 2011 г. было принято решение о переносе мероприятий по реализации пилотных проектов создания локальных перевозчиков на более поздний срок, после внедрения эффективной технологии управления вагонным парком в условиях множественности операторов подвижного состава и отсутствия инвентарного парка.

### Совершенствование тарифного регулирования

В 2011 году осуществлен ряд мероприятий, направленных на совершенствование системы тарифного регулирования:

- приказом ФСТ России от 29 июля 2011 г. № 182-т/1 утвержден расчет платы за услуги по использованию

инфраструктуры ОАО «РЖД», что позволило создать нормативные и экономические условия для формирования конкуренции в сфере перевозок грузов;

- проводится поэтапная унификация тарифов 2-го и 3-го разделов Прейскуранта № 10–01. В 2011 году проведена работа по унификации тарифов на перевозки грузов (около 70 позиций Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов), к которым относятся продукция сельского хозяйства, строительные материалы, продукция пищевой, мясо-молочной и рыбной промышленности, продукция легкой промышленности. Приказом ФСТ России от 20 мая 2011 г. № 104-т/1 внесены изменения, касающиеся тарификации этих грузов при перевозках железнодорожным транспортом. Приказом ФСТ России от 6 декабря 2011 г. № 318-т/3 с 1 января 2012 г. в Прейскурант № 10–01 внесены изменения в части унификации тарифов на перевозки метанола, ряда скоропортящихся грузов в изотермическом подвижном составе, а также всех грузов в термических контейнерах.

### Мероприятия по реформированию пассажирского комплекса

В сфере реформирования пассажирского комплекса в 2011 году завершены корпоративные мероприятия по созданию трех пригородных пассажирских компаний (ОАО «Забайкальская пригородная пассажирская компания», ОАО «Пассажирская компания «Сахалин»», ОАО «Байкальская пригородная компания»); с 2011 года вся деятельность по перевозке пассажиров в пригородном сообщении осуществляется 26 пригородными компаниями.

Ключевой задачей реформирования комплекса является формирование системы безубыточной работы. Для этого в 2011 году приняты существенные меры:

1. Правительством Российской Федерации утвержден льготный тариф на услуги ОАО «РЖД» по предоставлению инфраструктуры пригородным пассажирским компаниям в размере 1% и выделено 25 млрд. руб. для субсидирования инфраструктурной составляющей предоставляемых услуг пригородным компаниям.
2. ОАО «РЖД» сохранило на уровне 2010 года размер платежей, предъявляемых пригородным компаниям за услуги по предоставлению, обслуживанию, ремонту и управлению подвижным составом, — эффект составил 9 млрд. руб.
3. Пригородные компании сократили собственные расходы на 0,8 млрд. руб.

С субъектами Российской Федерации заключены договоры на организацию транспортного обслуживания населения пригородными пассажирскими компаниями.

Несмотря на снижение в 2011 году потребности регионов в субсидиях с 49 до 15,5 млрд. руб., бюджетами субъектов Российской Федерации подтверждено финансирование только в размере 5,73 млрд. руб. Нерешенность вопроса финансирования пригородных перевозок создает угрозу удовлетворению спроса на пригородные перевозки в долгосрочном периоде.

На решение этой проблемы направлен проект Федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации». Законопроект закрепляет обязанность софинансирования бюджетов субъектов Российской Федерации за счет средств федерального бюджета на цели компенсации выпадающих доходов перевозчиков, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

На это же направлена разработка федеральными органами власти совместно с ОАО «РЖД» Концепции развития рынка пригородных пассажирских перевозок.

### Основные структурные преобразования ОАО «РЖД» комплексов в соответствии с запланированными мероприятиями реформы

В 2011 году в ОАО «РЖД» были завершены основные структурные преобразования в части выделения имущественных комплексов:

- полностью сформирован уставный капитал ОАО «Вторая грузовая компания»;
- приступили к самостоятельной хозяйственной деятельности три дочерних общества в сфере вагоноремонтной деятельности (ВРК-1, ВРК-2 и ВРК-3), ОАО «Люблинский литейно-механический завод»;
- для формирования инвестиционных источников развития Компании продолжена реализация Плана продажи акций дочерних обществ ОАО «РЖД», утвержденного советом директоров Компании в 2009 году.

В 2011 году в результате проведенных конкурсов и аукционов заключены договоры по продаже акций дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» на сумму 149,3 млрд. руб.

### Реформирование непрофильных видов деятельности

В 2011 году была продолжена работа по оптимизации непрофильных видов деятельности ОАО «РЖД». В июне 2011 года совет директоров ОАО «РЖД» одобрил проводимую ОАО «РЖД» работу по непрофильным активам. Органами управления ОАО «РЖД» одобрены концепции реформирования объектов здравоохранения, социальной инфраструктуры, системы управления специализированным жилищным фондом Компании. Доходы от сделок по управлению недвижимым имуществом в 2011 году составили более 5,5 млрд. руб.

Концепция реформирования комплекса объектов здравоохранения одобрена советом директоров ОАО «РЖД» 26 октября 2011 г. Советом директоров поручено при реализации Концепции учесть необходимость сохранения доступности и высокого качества медицинской помощи для сотрудников ОАО «РЖД», членов их семей и пенсионеров; сохранения льгот медицинского персоналу, в том числе относящихся к пенсионному обеспечению; обеспечить взаимодействие с профсоюзными организациями и трудовыми коллективами ОАО «РЖД» в части реализации Концепции.



## 1. Общая информация о компании

В настоящее время утвержден план мероприятий по реализации Концепции, который предусматривает создание дочернего общества в сфере стоматологии в 2013 году и дочернего общества в области оказания иных медицинских услуг в 2015 году.

Концепция реформирования социальной инфраструктуры одобрена советом директоров ОАО «РЖД» 7 февраля 2012 г. Она предусматривает сохранение 319 из 620 имеющихся объектов социальной инфраструктуры ОАО «РЖД» в составе Компании для выполнения корпоративного социального заказа. Остальные объекты, мало задействованные в выполнении корпоративного социального заказа, в том числе имеющие перспективы развития рыночно ориентированных услуг, будут выведены за корпоративный периметр путем продажи, а также путем передачи в аренду, внесения в уставный капитал дочерних обществ и передачи муниципальным органам власти.

Часть корпоративного социального заказа, исполняемого выводимыми за корпоративный периметр объектами, впоследствии будет передана на свободные мощности социально значимых объектов, остающихся в ОАО «РЖД». В той части, где подобное перераспределение невозможно, Компания будет закупать соответствующие услуги у сторонних поставщиков по рыночным ценам.

Для повышения эффективности управления сохраняемыми в ОАО «РЖД» объектами предполагается разделение функций заказчика и исполнителя между

подразделениями Компании: функции заказчика передать Департаменту социального развития, а функции исполнителя сосредоточить в Дирекциях социальной сферы (структурных подразделениях железных дорог).

Концепция по реформированию системы управления специализированным жилищным фондом одобрена советом директоров ОАО «РЖД» 7 февраля 2012 г. В Концепции предложено до 2013 года завершить мероприятия Адресной программы формирования жилищного фонда Компании (ЖФК). Согласно Концепции, специализированный ЖФК выполняет в основном технологическую функцию — создание условий для проживания вблизи места работы работников, непосредственно задействованных в обеспечении перевозочного процесса и его безопасности. К началу 2011 года общая площадь ЖФК составляла 701,7 тыс. м<sup>2</sup>, при этом технологическая потребность ОАО «РЖД» в специализированном жилье оценивается в 1 млн. м<sup>2</sup>. Для завершения формирования ЖФК в требуемом объеме на 2011–2013 годы предусмотрены инвестиции в размере более 10,0 млрд. руб.

Жилой фонд ОАО «РЖД», не относящийся к ЖФК (в основном это общежития, в которых проживает население, не относящееся к контингенту ОАО «РЖД»), постепенно выводится из имущественного комплекса Компании путем передачи местным муниципальным органам. Концепцией предусмотрено, что к 2015–2016 годам в составе ОАО «РЖД» останется только ЖФК.

### 1.9. Общественная оценка деятельности ОАО «РЖД»

Информация об общественной оценке деятельности Компании Важным индикатором эффективности деятельности Компании является признание профессиональных сообществ и общественных организаций, выражающееся в многочисленных наградах, победой в конкурсах и высоких позициях в рейтингах. Среди наград, полученных ОАО «РЖД» в 2011 году:

1. Международный конкурс REBRAND 100 Global Awards отметил ОАО «РЖД» в сотне самых удачных примеров ребрендинга за 2011 год.
2. Российское рейтинговое агентство «Эксперт РА», опросив 20 ведущих российских страховых компаний в области добровольного медицинского страхования, назвало лучшей поликлиникой г. Москвы для взрослых НУЗ «Центральная поликлиника ОАО «РЖД»», а лучшим стационаром столицы для взрослых стала НУЗ «Центральная клиническая больница № 1 ОАО «РЖД»».
3. По данным опроса шведской исследовательской компании Universum, проведенного среди 13 тыс. российских студентов ведущих вузов, ОАО «РЖД» признано одним из наилучших работодателей.
4. Старший вице-президент ОАО «РЖД» В. А. Гапанович и вице-президент ОАО «РЖД» М. П. Акулов были награждены официальными государственными наградами Финляндии за их личный вклад в работу по организации и запуску скоростного сообщения между Россией и Финляндией.
5. В июле 2011 г. на конференции «Коммуникативные

инструменты российских компаний: потенциал и применение» в Санкт-Петербурге ОАО «РЖД» названо победителем в номинации «Лучший PR-раздел корпоративного сайта — 2011» и одним из лидеров в номинации «Лучший корпоративный сайт — 2011».

6. В январе 2011 г. журнал о международных рынках заемного капитала Euroweek объявил дебютный выпуск еврооблигаций ОАО «РЖД» одним из победителей номинации «Лучшая сделка 2010 года в Восточной Европе».
7. На XIV ежегодном Конкурсе годовых отчетов и сайтов, организатором которого выступил журнал «Рынок ценных бумаг» совместно с Министерством финансов Российской Федерации, годовой отчет ОАО «РЖД» за 2010 год был признан лучшим среди компаний транспортной отрасли, а также был номинирован на премию «Лучшее комплексное представление компании».
8. В апреле 2011 г. ОАО «РЖД» вручили благодарность как участнику экспозиции павильона Российской Федерации на всемирной универсальной выставке «ЭКСПО-2010» за подписью председателя оргкомитета Российской секции на «ЭКСПО-2010» Министра промышленности и торговли Российской Федерации В. Б. Христенко.

9. Ассоциация менеджеров России включила в двенадцатый ежегодный рейтинг «ТОП-1000 российских менеджеров» многих сотрудников ОАО «РЖД», в том числе в такую номинацию, как «Бизнес-лидеры», в рейтинги лучших финансовых директоров, директоров по корпоративному управлению, директоров по управлению персоналом, IT-директоров, директоров по общественным и корпоративным связям, директоров по маркетингу.
10. В декабре 2011 г. ОАО «РЖД» стало лауреатом премии «Время инноваций — 2011» в номинации «Лучший проект по популяризации инновационной деятельности» с проектом «Передвижной выставочно-лекционный комплекс (ПВЛК)».
11. ОАО «РЖД» получило награду «Лидер бизнеса СНГ», которая присуждается за существенный вклад в развитие интеграционных процессов и экономического сотрудничества на территории государств — участников СНГ.
12. На ежегодном конкурсе Национальной ассоциации контактных центров «Хрустальная гарнитура» Единый информационно-сервисный центр ОАО «РЖД» получил четыре награды: первое место в номинациях «Лучшее использование технологии» и «Лучшая большая команда», второе место в номинациях «Лучшая программа/проект набора, подготовки и обучения персонала» и «Лучший проект открытия нового сайта, создания нового call-центра».
13. Старший вице-президент ОАО «РЖД» В. А. Гапанович награжден знаком отличия «Милосердие» Министерства здравоохранения и социального развития Российской Федерации за активное участие в организации работы по выполнению требований законодательства по охране труда и разработку системообразующих документов ОАО «РЖД» в области охраны труда.



раздел 2 **СТРАТЕГИЧЕСКИЕ** задачи  
компании по обеспечению  
устойчивого развития.  
Ключевые риски и возможности  
в области социальной  
ответственности



## 2.1. Миссия, масштаб и характер деятельности ОАО «РЖД»

Миссия холдинга «РЖД» заключается в эффективном развитии транспортного бизнеса, конкурентоспособного на российском и мировом рынках, 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» наделяются 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 пассажиров и других услуг;
- социально ответственную бизнес-систему, обеспечивающую в своей деятельности баланс корпоративных, государственных и общественных интересов.

В 2011 году продолжилась реализация 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 2011 году в соответствии с определенными целевыми параметрами последовательно совершенствовалась инновационная, инвестиционная, кадровая политики холдинга «РЖД».

2011 год стал началом реализации четвертого этапа Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте.

Также реализованы наиболее важные шаги, завершающие переход холдинга «РЖД» к вертикально интегрированной матричной системе управления.

В 2011 году было завершено формирование полной вертикали Дирекции тяги — филиала ОАО «РЖД».

Создание данной вертикали позволяет закрепить за данной дирекцией полную ответственность за достижение установленных параметров хозяйственной деятельности, в том числе экономических, обеспечить обоснованность и адресность выделения необходимых ресурсов и, как следствие, повысить надежность работы локомотивного комплекса.

## 2. Стратегические задачи компании по обеспечению устойчивого развития.

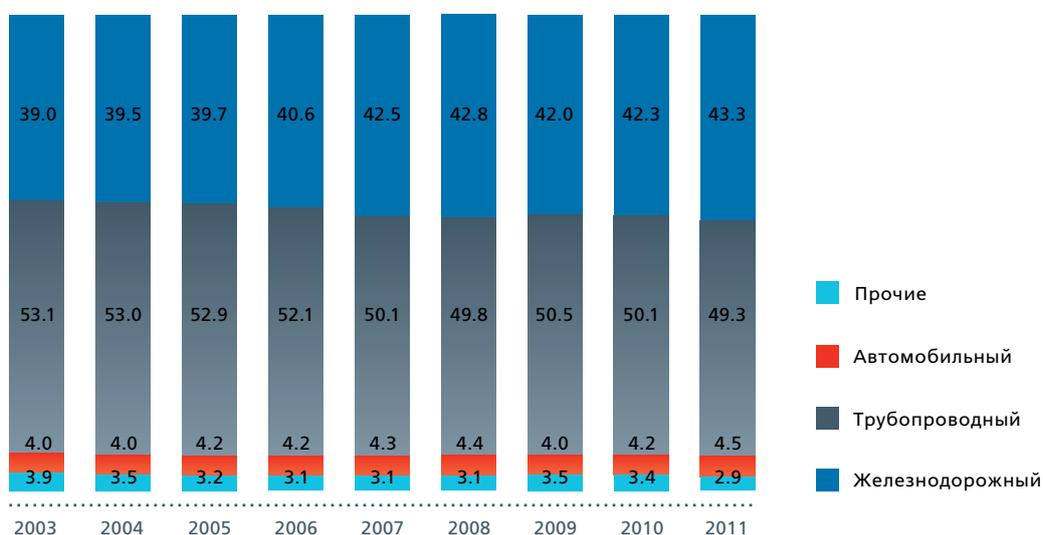
### Ключевые риски и возможности в области социальной ответственности

Также в течение 2011 года продолжались мероприятия по формированию Центральной дирекции инфраструктуры. Упразднены департаменты вагонного хозяйства, пути и сооружений, автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения, инспекция по сохранности вагонного парка, центр реформирования инфраструктуры. Сформированы дорожные дирекции инфраструктуры и центральный аппарат будущей вертикали.

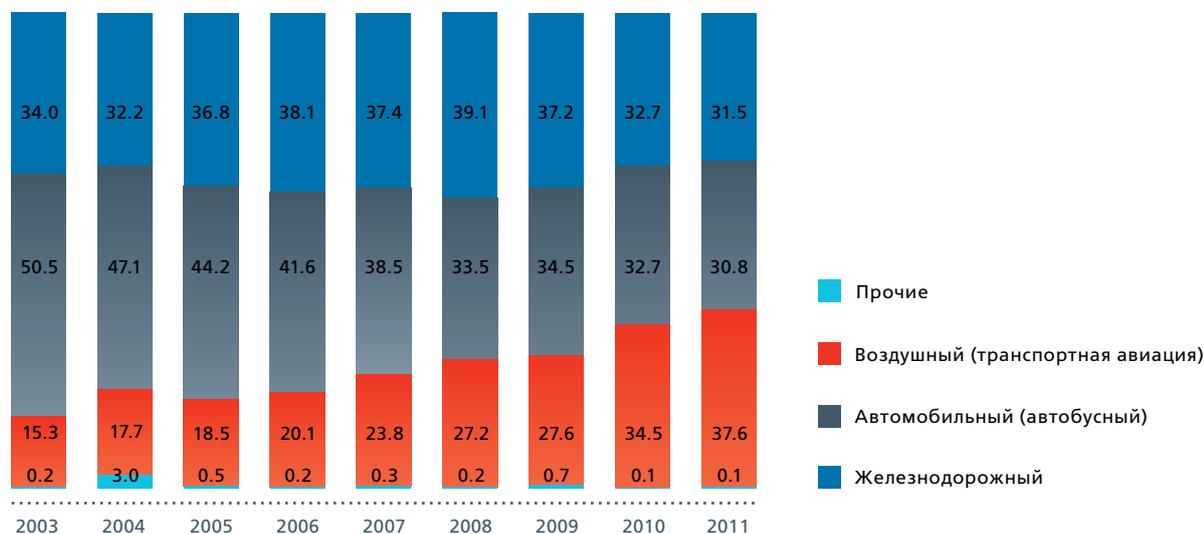
В рамках реализации принципа непрерывных улучшений разработана и утверждена президентом ОАО «РЖД» Концепция организационного развития холдинга «Российские железные дороги» на период до 2015 года, в соответствии с которой сформирован План организационного развития Холдинга до 2014

года. Концепция и План учитывают запланированные изменения в корпоративной структуре Холдинга, в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, а также требования Стратегии развития Холдинга, прежде всего в части повышения эффективности деятельности и качества перевозочных услуг на период до 2015 года.

Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте страны в 2011 году составила 43,3%, увеличившись на 4,3 п.п. по сравнению с 2003 годом (рис. 2.1), а без учета трубопроводного транспорта, отличающегося специфической технологией перемещения, — 85,3%. Доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте страны в 2011 году составила 31,5% (рис. 2.2).



**Рис. 2.1.**  
Структура грузооборота по видам транспорта за 2003–2011 гг., %

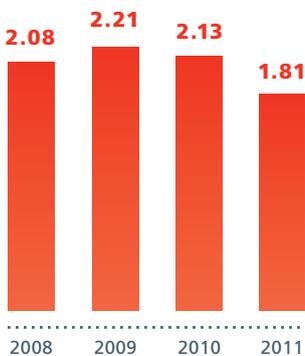


**Рис. 2.2.**  
Структура пассажирооборота по видам транспорта за 2003–2011 гг., %



ОАО «РЖД» способствует сохранению экономического и геополитического суверенитета страны, участвует в решении экономических, политических, социальных и иных государственных задач, обеспечивает конституционное право граждан на свободу передвижения. В настоящее время ОАО «РЖД» посредством подготовки необходимой транспортной инфраструктуры принимает участие в решении государственных задач по проведению XXII Олимпийских зимних игр в 2014 году и Чемпионата мира по футболу в 2018 году.

ОАО «РЖД» активно участвует в формировании валового внутреннего продукта страны. В 2008–2011 годах доля Компании в ВВП оценивается в среднем на уровне около 2% (рис. 2.3).



**Рис. 2.3.**  
Доля ОАО «РЖД» в ВВП Российской Федерации в 2008–2011 гг., %

Реформирование ОАО «РЖД» стало основой для перехода от монокомпании, осуществляющей 10 видов деятельности, к холдингу, развивающему портфель видов бизнеса. В целях эффективного управления портфелем все виды бизнеса Холдинга классифицируются на три группы.

К приоритетным направлениям деятельности ОАО «РЖД», обеспечивающим реализацию миссии Компании, относятся следующие виды бизнеса: грузовые перевозки и предоставление железнодорожной инфраструктуры для осуществления перевозок; пассажирские перевозки в дальнем следовании; пассажирские перевозки в пригородном сообщении; высокоскоростные перевозки; услуги вокзалов и пассажирских станций.

В целях повышения конкурентоспособности комплекса дальних пассажирских перевозок Холдингом

реализуется ряд перспективных проектов, направленных на привлечение новых и удержание «традиционных» пассажиров, предпочитающих железнодорожный транспорт другим видам транспорта:

- продажа билетов через Интернет, в т.ч. с электронной регистрацией;
- 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.

Помимо ключевых видов бизнеса, группа осуществляет деятельность, направленную на их обслуживание в части поставок продукции или услуг. К данным видам бизнеса относятся ремонт и обслуживание подвижного состава; железнодорожное машиностроение и производство комплектующих и агрегатов; НИОКР, управление интеллектуальной собственностью, консалтинговые услуги; телекоммуникационные и IT-услуги; проектирование объектов железнодорожной инфраструктуры; производство строительных материалов; передача электроэнергии и техническое присоединение к сетям; тепло- и водоснабжение, водоотведение; услуги здравоохранения и отдыха; общественное питание и розничная торговля.

Также группа включает в себя виды бизнеса, которые имеют синергетические связи с ключевыми видами бизнеса, и их цель — максимизация стоимости бизнеса группы. К ним относятся: операторская деятельность, логистическая деятельность, строительство объектов железнодорожной инфраструктуры; управление доходным недвижимым имуществом.

В 2011 году трансформация бизнес-модели Холдинга была направлена на:

- развитие бизнесов, в сфере которых у Холдинга наибольшая конкурентоспособность;
- сохранение в портфеле бизнесов с существенной синергией;
- диверсификацию бизнеса и сокращение зависимости от результатов предоставления услуг инфраструктуры и грузовых перевозок;
- расширение географии бизнеса и выход на зарубежные рынки;
- сохранение в портфеле масштабных видов бизнеса с долгосрочным потенциалом развития и роста стоимости.

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

## 2.2. Стратегические задачи ОАО «РЖД» по обеспечению устойчивого развития

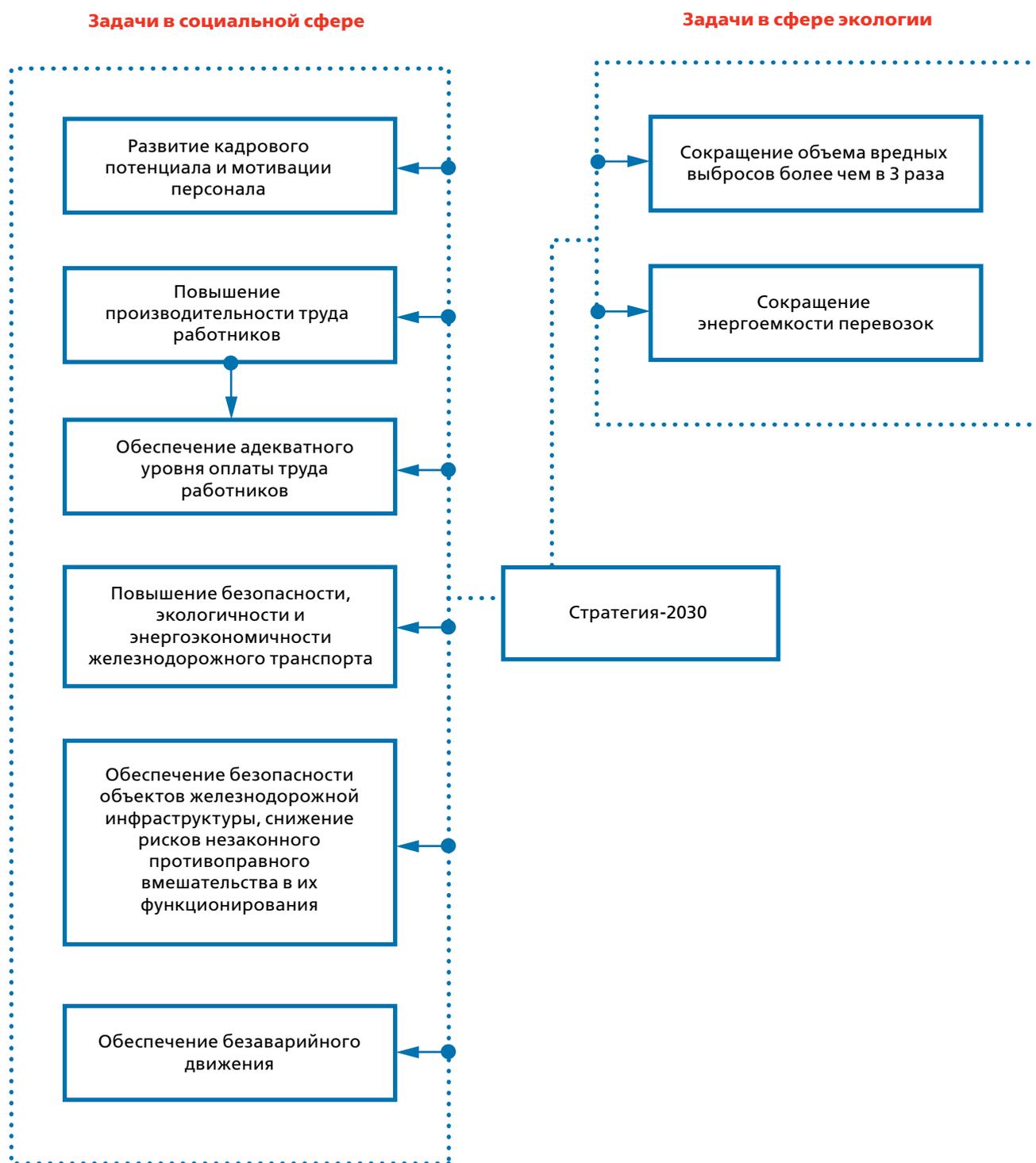
Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р) определены стратегические цели и задачи его развития до 2030 года.

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. 2.4).

Таблица 2–1  
**Ожидаемые результаты реализации Стратегии-2030**

<p>Экономическая результативность</p>	<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. Четыре субъекта Российской Федерации (Республика Алтай, Республика Тыва, Магаданская область и Ненецкий автономный округ) получают надежные транспортные связи.</p> <p>Протяженность линий, обеспечивающих движение высокоскоростных пассажирских поездов со скоростью до 350 км/ч, к 2030 году составит 1,5 тыс. км. Объем инвестиций в развитие железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года составит более 13 трлн. руб. (в ценах 2007 года). 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>
<p>Экологическая результативность</p>	<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>
<p>Социальная результативность</p>	<p>Обеспечение развития кадрового потенциала и мотивации персонала.</p> <p>Повышение производительности труда работников железнодорожного транспорта общего пользования и, как следствие, обеспечение адекватного уровня оплаты труда работников Компании, который должен в 2030 году 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. 2.4.**  
Задачи Стратегии-2030 в социальной сфере и в сфере экологии

2. Стратегические задачи компании по обеспечению устойчивого развития. \_\_\_\_\_  
 Ключевые риски и возможности в области социальной ответственности

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

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

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

Таблица 2–2

**Основные направления корпоративной социальной ответственности Компании**

Составляющая устойчивого развития	Вид результативности	Существующее направление корпоративной социальной ответственности РЖД	
Экономика	Экономическая результативность	Развитие бизнеса Компании в соответствии со стратегическими направлениями развития железнодорожного транспорта.	
		Взаимодействие с международными организациями в области международных перевозок и технологического оснащения отрасли.	
	Присутствие на рынках	Реализация инвестиционных проектов по строительству и реконструкции железнодорожных магистралей, развитию пассажирских и грузовых перевозок, обновлению локомотивного и вагонного парка.	
		Привлечение к участию в деятельности Компании региональных поставщиков и подрядчиков, местных менеджеров.	
Экология	Инвестиционная деятельность	Инвестиции в развитие социальной инфраструктуры в регионах и природоохранную деятельность.	
	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.	
	Ресурсосбережение	Организация экологического мониторинга.	Оценка соответствия требованиям.
			Внедрение ресурсосберегающих технологий.
		Осуществление ресурсосберегающих мероприятий.	
		Использование отходов в качестве сырья.	
		Осуществление мероприятий по снижению энергопотребления и повышению энергоэффективности. Внедрение энергоэффективных технологий.	
		Внедрение мероприятий по снижению потребления воды (оборотная система водоснабжения, предотвращение аварийных потерь воды).	

Составляющая устойчивого развития	Вид результативности	Существующее направление корпоративной социальной ответственности РЖД
Социальная сфера (социальная результативность)	Биоразнообразие	Разработка мероприятий по снижению воздействий на особо охраняемые природные территории.
	Выбросы, сбросы и отходы	Выполнение рекультивационных работ.
		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).
	Продукция и услуги	Мониторинг выбросов загрязняющих веществ.
		Мероприятия по снижению объема сточных вод. Мероприятия по снижению загрязняющих веществ в сточных водах (внедрение очистных сооружений). Мониторинг сбрасываемых сточных вод.
		Обращение с отходами. Строительство площадок захоронения отходов (полигонов). Использование менее вредных материалов, позволяющих снизить класс опасности отходов.
		–
	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.
Соблюдение прав человека Взаимодействие с обществом	Взаимодействие с профсоюзами.	
	Выполнение принципов Глобального договора ООН и Социальной хартии российского бизнеса.	
	Разработка программ (планов) взаимодействия.	
	Участие в подготовке кадров в регионах деятельности Компании. Работа с обращениями и жалобами заинтересованных сторон.	

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

Составляющая устойчивого развития	Вид результативности	Существующее направление корпоративной социальной ответственности РЖД
	Предупреждение коррупции Участие в формировании государственной политики Соответствие требованиям Ответственность за продукцию и услуги	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.
		Антикоррупционные меры при осуществлении закупочной деятельности.
		Участие в выработке государственной политики в отношении развития транспортной системы страны.
		Участие в деятельности общественных (неправительственных) организаций, международных организаций.
		Обеспечение выполнения требований российского законодательства, а также принятых Компанией международных требований и стандартов.
		Обеспечение здоровья и безопасности пассажиров на вокзалах и поездах.
		Обеспечение сохранности грузов и безопасности перевозок.
		Информирование потребителей продукции и услуг в отношении существующих правил пользования ж/д транспортом.
		Рекламная деятельность по продвижению продукции и услуг.
Организация предварительной продажи билетов.		
Соблюдение требований в отношении ответственности за организацию перевозок пассажиров и грузов.		

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.

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



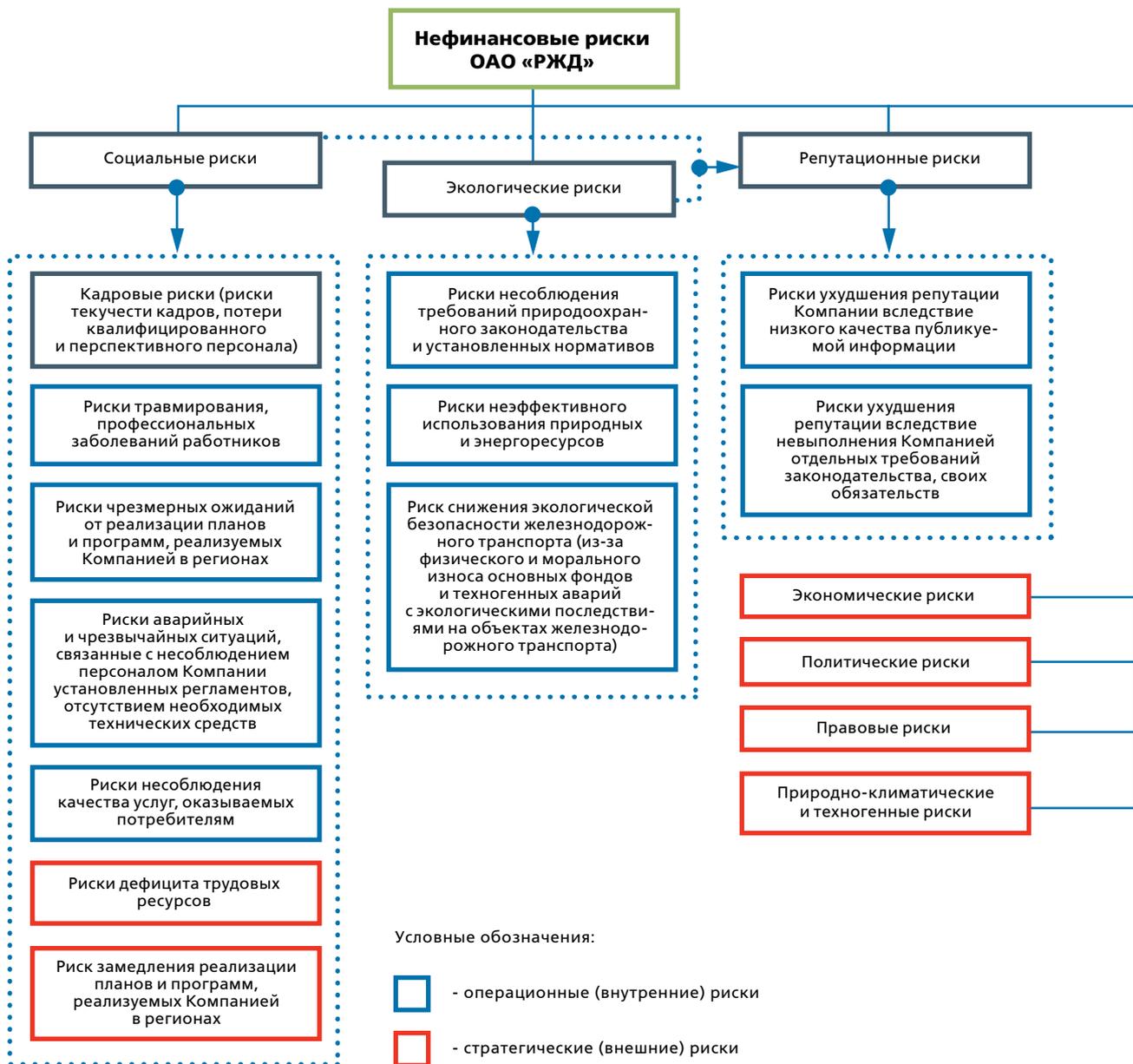
## 2.4. Ключевые риски и возможности в области социальной ответственности

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

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

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. 2.5).



**Рис.2.5.**  
Нефинансовые риски ОАО «РЖД»



## 2. Стратегические задачи компании по обеспечению устойчивого развития.

### Ключевые риски и возможности в области социальной ответственности

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:

- в Компании квалифицированного персонала и развитой системы менеджмента (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.



раздел **3** **Взаимодействие**  
с заинтересованными  
сторонами

### 3. 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 в себе 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 в себя различные категории коммерческих и некоммерческих организаций, органов государственной власти, физических лиц, на которые влияет деятельность Компании или деятельность которых влияет на Компанию.

Важнейшими группами заинтересованных сторон Компании в сфере корпоративной социальной ответственности являются акционеры, сотрудники Компании, потребители ее услуг, население, органы государственной власти, общественные организации и между-

народные 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.

Карта заинтересованных сторон приведена на рисунке 3–1.



Рис. 3–1. Карта заинтересованных сторон



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

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

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

Внутренними документами ОАО «РЖД» закреплена обязанность членов совета директоров раскрывать информацию о владении ценными бумагами ОАО «РЖД» и сделках с ними, 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 исполнительных органов в зависимости от результатов деятельности Компании. Это позволяет создать адекватные стимулы для исполнительных органов по достижению Компанией плановых показателей деятельности и удовлетворения ожиданиям акционера.

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

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

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

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

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

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

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

Рисками сотрудников, связанными с деятельностью Компании, являются риски травматизма и профессиональных заболеваний. На минимизацию этих рисков направлены мероприятия Компании по охране труда и промышленной безопасности. Большинство кадровых рисков Компании (подробно о кадровых рисках



### 3. Взаимодействие с заинтересованными сторонами

см. раздел 6) связаны 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 приводят к увеличению занятости и росту уровня жизни населения. Повышению социального благополучия населения спо-

собствуют 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 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.

Совершенствуя 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». ОАО «РЖД» стремится обеспечивать взаимопонимание и доверие во взаимоотношениях с профсоюзами, поддерживая имидж социально ответственной компании.

**Международные организации.** ОАО «РЖД» участвует в деятельности ряда международных организаций — как функциональных, так и отраслевых. Это 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, имеющих характер международного договора и содержащих порядок деятельности организаций, в международных соглашениях и конвенциях, таких как Глобальный договор ООН, различные добровольные международные стандарты и руководства.

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

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

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

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

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

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

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

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

Риски взаимодействия с конкурентами — железнодорожными перевозчиками — связаны с несоблюдением требований нормативно-правовых актов

### 3. Взаимодействие с заинтересованными сторонами

и договорных условий, определяющих механизм этого взаимодействия.

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

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

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

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

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

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

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

**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, фи-

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

**Дочерние и зависимые общества.** ОАО «РЖД» имеет дочерние и зависимые общества (ДЗО). Создание и деятельность ДЗО регулируются законодательством, а также уставами ДЗО. Деятельность ДЗО направлена на достижение целей и задач, определенных их уставами. Компания заинтересована в эффективной деятельности ДЗО и участвует в корпоративном управлении ими 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 во втором разделе данного отчета. Направления взаимодействия Компании с заинтересованными сторонами с привязкой к основным группам заинтересованных сторон раскрыты в таблице 3–1.

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

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



Таблица 3–1

**Направления взаимодействия с привязкой к основным группам заинтересованных сторон**

Направления взаимодействия	в том числе по группам заинтересованных сторон													
	Сотрудники	Потребители	Население	Органы власти	Общественные организации	Международные организации	Подрядчики и поставщики	Конкуренты	СМИ	Инвесторы	Акционер	Партнеры	ДЗО	Органы управления
<b>Экономическая составляющая</b>														
Увеличение экономической результативности														
Расширение присутствия на рынке														
Инвестиционная деятельность														
<b>Экологическая составляющая</b>														
Выполнение природоохранных мероприятий														
Внедрение систем экологического менеджмента														
<b>Социальная составляющая</b>														
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. Взаимодействие с заинтересованными сторонами

#### 3.2. Формы взаимодействия с заинтересованными сторонами

Во взаимодействии с заинтересованными сторонами Компания использует систему взаимосвязанных форм диалога, начиная с 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](http://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 ([www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)).

ОАО «РЖД» информирует потребителя о своих услугах, а также результатах деятельности Компании посредством СМИ, Интернета, текстовых объявлений.

Компания обеспечивает доступность правил и норм, регулирующих пользование железнодорожным транспортом и поведение потребителей услуг железнодорожного транспорта.

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

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

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

Для учета интересов потребителей и населения Компания организывает встречи с фокусными группами (представителями местного населения), прием граждан, функционирование горячей линии и обратной связи через Интернет ([www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)), проводит общественные слушания и др.

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 социального-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.

### Развитие внутрикорпоративных коммуникаций и каналов обратной связи с работниками в ОАО «РЖД»

Одним из ключевых направлений реализации Стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года является развитие системы внутрикорпоративных коммуникаций.

Основная задача внутрикорпоративных коммуникаций в ОАО «РЖД» состоит в том, чтобы посредством использования различных инструментов коммуникации (корпоративные СМИ, интернет- и интранет-сайты, печатные информационные материалы и пр.), а также инструментов обратной связи (социологические опросы персонала, телефонные горячие линии, общественные приемные и др.) создать у каждого работника целостную картину происходящих в Компании изменений, показать горизонты дальнейшего развития и те возможности, которые открываются для него.

Именно общее видение является основой корпоративного единства, под которым понимается прежде всего общность корпоративных ценностей, корпоративной культуры и информационного пространства.

В 2011 году были реализованы внутренние коммуникационные программы и мероприятия по следующим ключевым направлениям:

- коммуникационная поддержка внедрения новой системы управления холдинга «РЖД»;
- разъяснение преимуществ нового Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы;
- поддержка внедрения новой системы корпоративных компетенций — модели «5К + Л»;
- информационное сопровождение новой системы мотивации персонала в ОАО «РЖД».

В рамках развития системы внутрикорпоративных коммуникаций, а также в целях совершенствования и технологизации работы с обращениями сотрудников осуществлены подготовка и запуск с 1 октября 2011 г. Единого информационно-справочного ресурса — многоканальной горячей линии для работников ОАО «РЖД» (далее — ЕИР «Горячая линия»).

В период с 1 октября 2011 г. по 31 декабря 2011 г. в ЕИР «Горячая линия» поступило 3 322 звонка, из них по 2 372 звонкам операторами были предоставлены ответы в режиме онлайн-консультаций, и 581 запрос был зарегистрирован как обращения, по каждому из которых причастными департаментами и подразделениями подготовлен и направлен обратившемуся лицу развернутый мотивированный ответ.

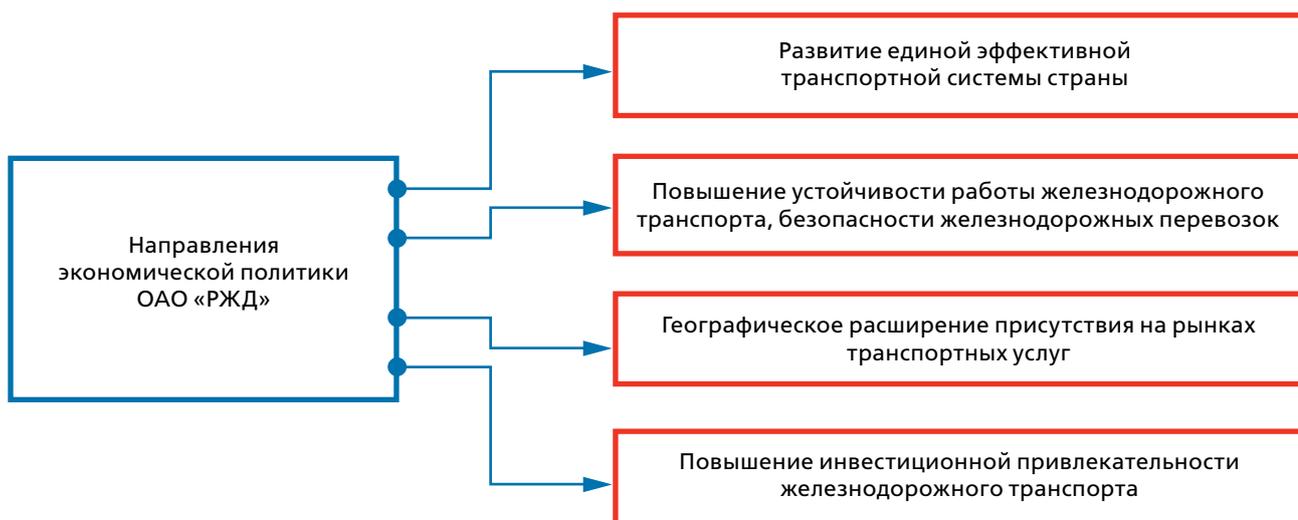


||||||| раздел 4 **ЭКОНОМИЧЕСКАЯ  
результативность**



## 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 Федерации на период до 2020 года» (утверждена приказом Минтранса Российской Федерации от 12 мая 2005 г. № 45) и Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации (утверждена 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 неэффективных, но социально значимых перевозок. Кроме того, ОАО «РЖД» уже сегодня работает в условиях возрастающей конкуренции.

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

перевозок для формирования 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 лучших практик 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

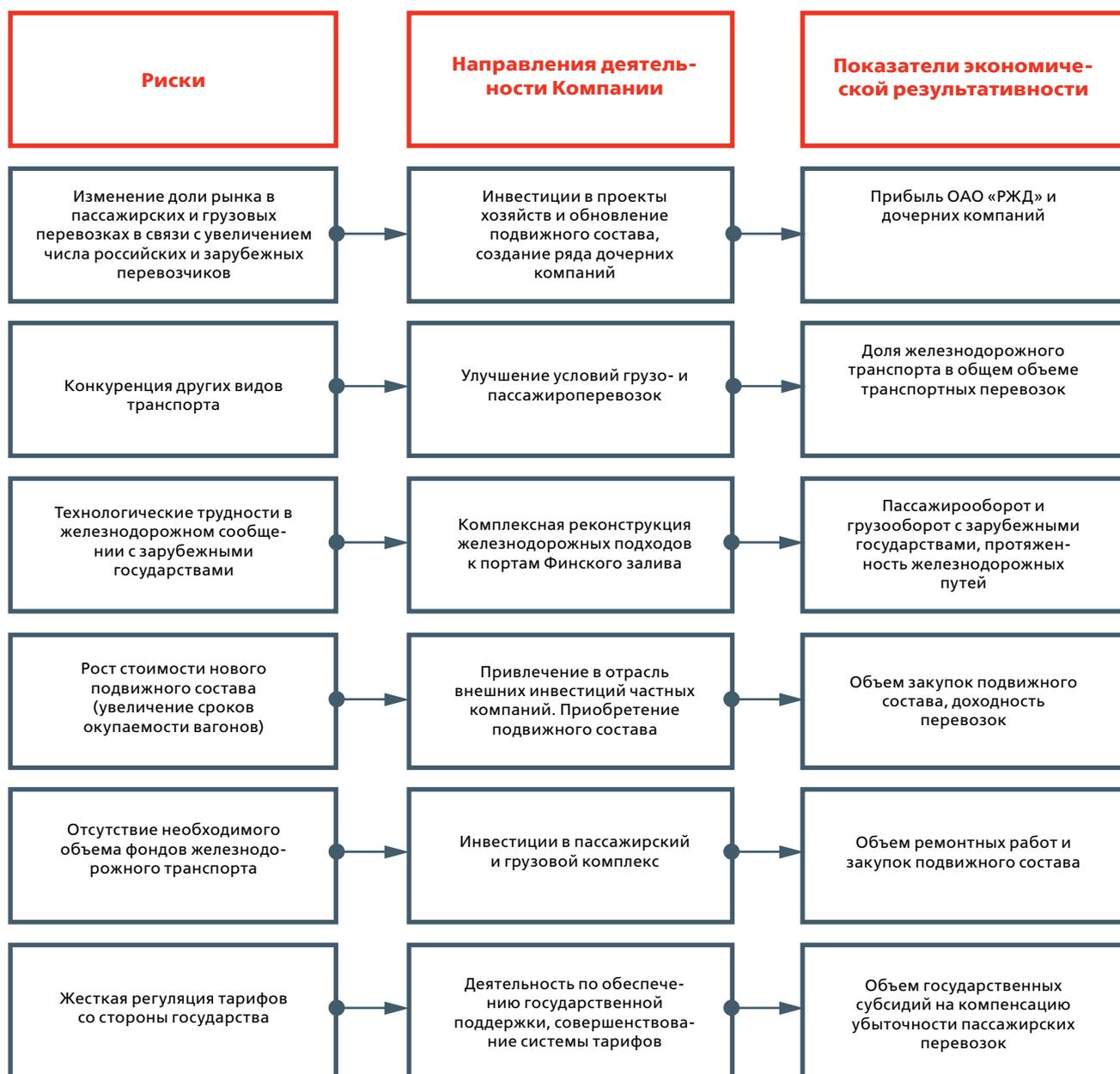
Внешние риски и возможности Компании в экономическом контексте определяются уровнем социально-

#### 4. Экономическая результативность

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.

В таблице (рис. 4–2) приведены риски ОАО «РЖД», связанные с различными аспектами деятельности

ОАО «РЖД». В основном они являются наследием прошлых лет Компании, достаточно сказать, что большая часть подвижного состава была построена еще до развала СССР. Минимизация этих рисков связана как с реформированием всего железнодорожного транспорта и структуры взаимодействий внутри Компании, так и с взаимодействием с заинтересованными сторонами.



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



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

Несомненным вектором развития является адаптация и использование высоких технологий на железно-

дорожном транспорте. Например, улучшение условий провоза пассажиров сопровождается дифференциацией тарифов исходя из уровня комфортабельности. Также Компания постепенно вводит систему самообслуживания по приобретению билетов дальнего следования (билетопечатающий автомат будет установлен во всех доступных местах). Предполагается, что эти нововведения увеличат пассажирооборот в ОАО «РЖД» и на железнодорожном транспорте в целом.

### 4.3. Реализация экономической политики

#### 4.3.1. Основные экономические результаты деятельности Компании за 2011 год

В 2011 году Компания выполнила запланированный объем грузовых и пассажирских перевозок, обеспечила устойчивую и прибыльную работу.

По итогам года объем погрузки грузов составил 1 241,5 млн. тонн (+3% к уровню 2010 года — +0,1 к плану), грузооборот (с учетом порожнего пробега частных и арендованных вагонов) возрос на 8,1% (+1,6% к плану).

В целом по сети вес грузового поезда повышен к плану на 13 тонн (или на 0,3%), производительность локомотива на 23 тыс. ткм брутто (или на 1,3%). Вместе с тем задание по участковой скорости невыполнено на 4,3 км/час (10,4%).

В 2011 году обеспечен «перелом» тенденции падения пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Так, по итогам года пассажирооборот составил 139,8 млрд. пасс.— км (+0,6% к 2010 году).

Расходы по перевозкам составили 1 050,8 млрд. руб., что на 0,7% ниже плана.

Себестоимость перевозок за отчетный период составила 369,42 коп./10 прив. ткм, что на 2,3% ниже установленного плана. Снижение произошло как за счет роста приведенной работы к плану (+1,5%), так и за счет снижения расходов по перевозочным видам деятельности.

Особое внимание в Компании уделяется вопросам управления человеческим капиталом. Ежегодно параметры роста производительности труда значительно опережают общероссийские. При этом по темпам роста реальной заработной платы Компания отстает от страны.

На протяжении всего периода работы в ОАО «РЖД» неукоснительно соблюдается принцип опережающего роста производительности труда над ростом реальной заработной платы.

В соответствии с Коллективным договором, заработная плата работников была проиндексирована на уровне роста потребительских цен: в феврале — на 2,4%, в мае — на 3,8% и в августе (с опережением) — на 1,8%.

Среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках, в 2011 году составила 33 485 руб., что на 13,8% выше уровня 2010 года.

По итогам 2011 года при плановом задании по содержанию численности на перевозках в размере

792 тыс. человек фактическое содержание составило 783,6 тыс. человек, что на 1,1%, или на 8,4 тыс. человек, ниже планового задания.

Реальная заработная плата работников ОАО «РЖД» возросла на 4,9% при росте производительности труда в сопоставимых условиях на перевозках к 2010 году на 8,7%. Плановое задание по производительности труда выполнено на 102,6%.

На капитальный ремонт основных фондов в 2011 году израсходовано 110,6 млрд. руб.

По хозяйству пути и сооружений всеми видами ремонта оздоровлено 8 013,2 км пути, в том числе на новых материалах отремонтировано 1 482,4 км, на старогодных — 1 890,8 км, средним ремонтом — 1 476,3 км, усиленным средним — 1 168,5 км, подъемочным ремонтом — 1 371,2 км, усиленным подъемочным ремонтом — 624 км. Балловая оценка состояния главного пути составляет 28 баллов и улучшена к 2010 году на 1 балл.

Локомотивное хозяйство. Программы капитального ремонта локомотивов выполнены филиалами, а также предприятиями, не входящими в структуру Компании, в полном объеме, за исключением капитального ремонта тепловозов в условиях локомотиворемонтных депо (–3 секции).

Всего отремонтировано 1 418 электровозов (100,3%) и 881 секция тепловозов (99,7%).

Вагонное хозяйство. В 2011 году вагоноремонтными компаниями отремонтировано 4 516 грузовых вагонов.

Хозяйство автоматики и телемеханики. Капитально отремонтировано 3567 км автоблокировки, 7 620 шт. стрелок ЭЦ, 1 998 км кабельных линий, 280 шт. замедлителей, 83 шт. компрессорных установок.

Хозяйство электрификации и электроснабжения. Произведена замена 699,5 км изношенного контактного провода, 495,4 км несущего троса, 1217 км высоковольтных проводов автоблокировки и продольного электроснабжения, 14,1 тыс. шт. высоковольтных опор автоблокировки и продольного электроснабжения, 475 тыс. шт. высоковольтных изоляторов на контактной сети всех типов, 62 тыс. шт. электрических соединителей, отремонтировано 88 шт. понижающих и тяговых трансформаторов, 25 шт. аккумуляторных батарей, 214 км усиливающего провода, 100 шт. автомотрис и дрезин.

## 4.3.2. Присутствие на рынках грузовых и пассажирских перевозок

В 2011 году, по данным Росстата, грузооборот транспорта в России вырос на +3,4% по сравнению с 2010 годом и составил 4 915,3 млрд. ткм. Прирост грузооборота обеспечен на всех видах транспорта, кроме морского (-22,8%). По данным Минэкономразвития, отрицательная динамика грузооборота морского транспорта вызвана снижением количества договоров на перевозки грузов судами под флагом Российской Федерации.

Наибольшими темпами возрос грузооборот внутреннего водного (+13%) и автомобильного транспорта (+11,8%).

Таблица 4.1.

**Грузооборот по видам транспорта в 2011 году**

Вид транспорта	2011 г.		Доля видов транспорта в общем грузообороте			
	млрд. ткм	+/- % к 2010 г.	2008 г., %	2009 г., %	2010 г., %	2011 г., %
Грузооборот транспорта	4 915,9	+3,4	100,0	100,0	100,0	100,0
в том числе:						
железнодорожного <sup>2</sup>	2 127,8	+5,8	42,8	42,0	42,3	43,3
автомобильного	222,8	+11,8	4,3	4,0	4,2	4,5
морского	77,5	-22,8	1,7	2,2	2,1	1,6
внутреннего водного	61,0	+13,0	1,3	1,2	1,2	1,2
воздушного (транспортная авиация)	4,9	+4,5	0,1	0,1	0,1	0,1
трубопроводного	2 421,9	+1,7	49,8	50,5	50,1	49,3

Грузооборот на железнодорожном транспорте увеличился на +5,8%. Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны возросла до 43,3%, что на 0,5 п.п. выше уровня 2008 года и на 1 п.п. выше уровня 2010 года при снижении доли трубопроводного транспорта (до 49,3% в 2011 году). Следует отметить почти вдвое больший, чем на железнодорожном транспорте, прирост грузооборота автомобильного транспорта в 2011 году.

В 2011 году, в процессе реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, продолжилось развитие конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок. Доля холдинга «РЖД»<sup>3</sup> в объемах перевозок сократилась с 71,3% в 2003 году до 40,9% в 2011 году.

В 2011 году по сравнению с 2010 годом доля ОАО «РЖД» (без учета дочерних и зависимых обществ) на рынке оперирования грузовыми вагонами по объемам грузовых железнодорожных перевозок снижена с 25,5 до 10,2%. Доля дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» в объемах перевозок достигла 30,7%.

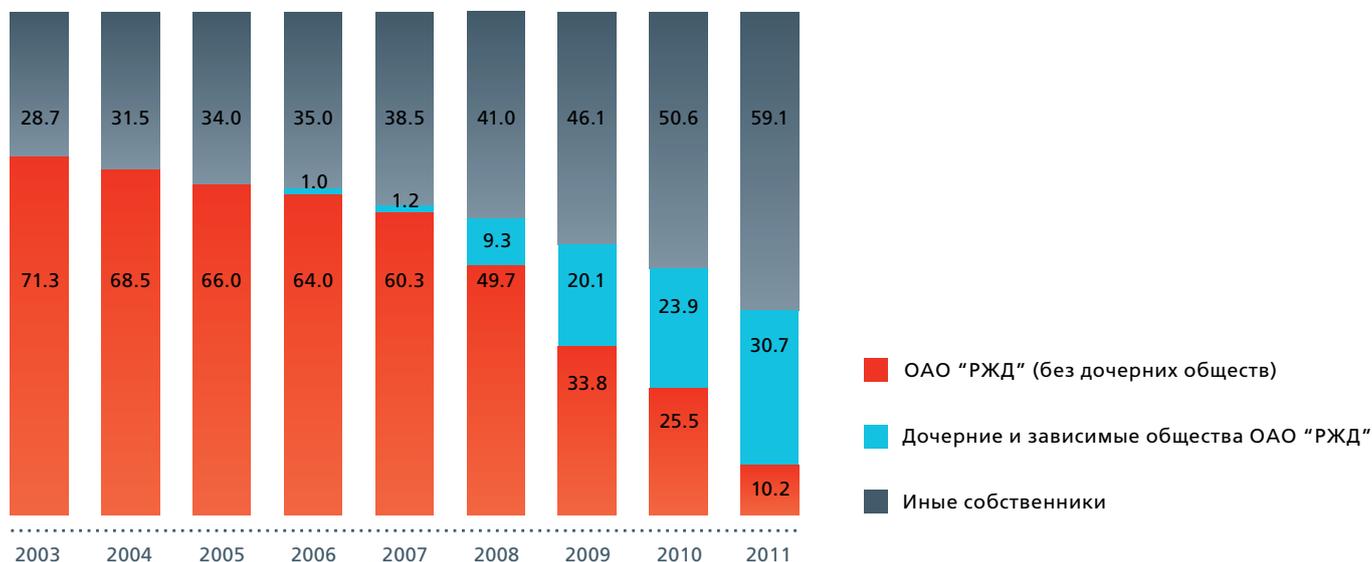
На фоне роста объемов грузовых железнодорожных перевозок на +3,7% снижение перевозок в вагонах холдинга «РЖД» составило -14,7% (-90,2 млн. тонн) при динамичном приросте в вагонах остальных участников рынка. Объемы перевозок в вагонах иных участников рынка увеличились на +19,4% (+140 млн. тонн).

<sup>2</sup> Грузооборот без учета порожнего пробега частного и арендованного подвижного состава, по отчетным данным ОАО «РЖД»

<sup>3</sup> Приняты объемы перевозок в вагонах ОАО «РЖД», его дочерних и зависимых обществ (включая ОАО «ПГК»), а также в вагонах ОАО «РЖД», сданных в аренду ДЗО.

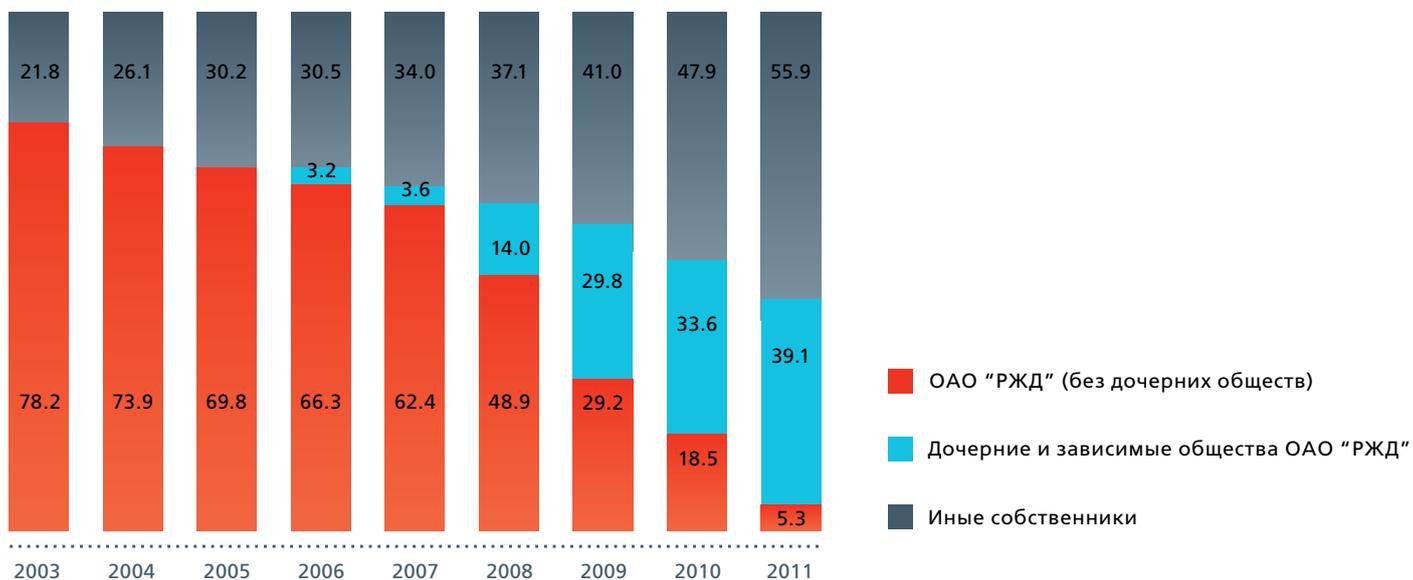


### Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам перевозок в 2003-2011 гг., %



Доля холдинга «РЖД» на рынке оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота сокращена с 78,2% в 2003 году до 44,4% в 2011 году. В 2003 году доля грузооборота, приходящегося на вагоны частных собственников, составляла 21,8%, а в 2011 году аналогичный показатель достиг 55,6%.

### Структура российского рынка оперирования грузовыми вагонами по объемам грузооборота в 2003-2011 гг., %



### Конкурентная среда на рынке пассажирских перевозок

Работа пассажирского комплекса в 2011 году была направлена на полное удовлетворение спроса и повышение качества обслуживания населения, на устойчивое и динамичное развитие перевозок, повышение эффективности пассажирских перевозок. Пассажирыоборот железнодорожного транспорта в 2011 году составил 139,8 млрд. пасс.— км (+0,7% к 2010 году), в том числе:

- в дальнем следовании — 110,5 млрд. пасс.— км (–0,3%);
- в пригородном сообщении — 29,3 млрд. пасс.— км (+4,6%).

Причины снижения объемов пассажирских перевозок в 2011 году:

- усиление конкуренции на рынке транспортного обслуживания со стороны автобусных перевозчиков, местной, региональной, межрегиональной

#### 4. Экономическая результативность

авиации, включая низкобюджетных перевозчиков, и личного автотранспорта;

- низкие темпы восстановления спроса на пассажирские перевозки в посткризисный 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.

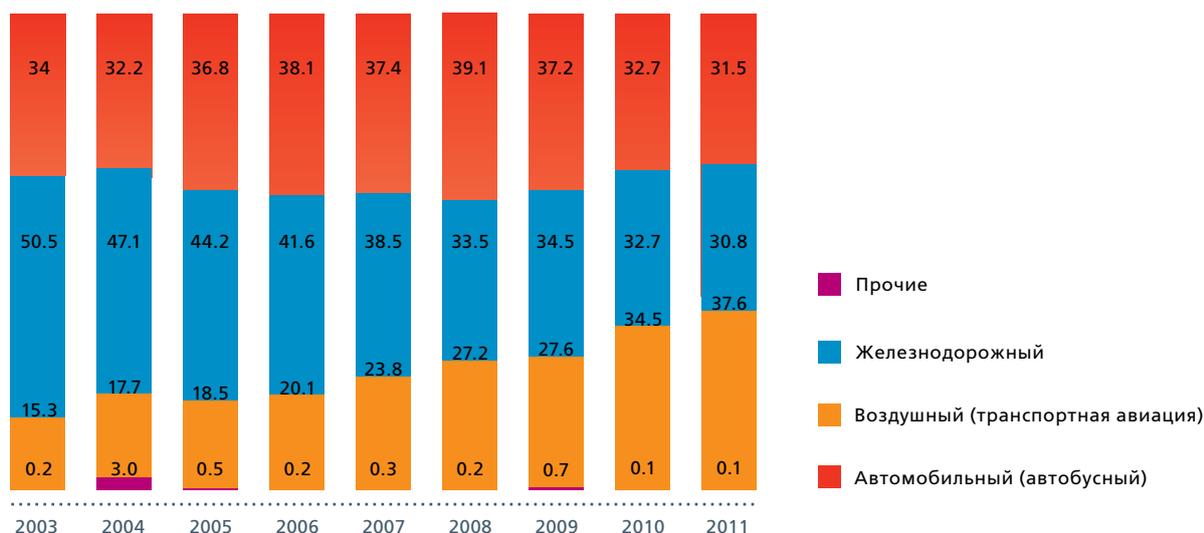
Несмотря на увеличение доходов населения

в 2011 году (100,8% к уровню 2010 года), пассажирооборот железнодорожного транспорта как в дальнем, так и в пригородном сообщении имеет тенденцию к сокращению.

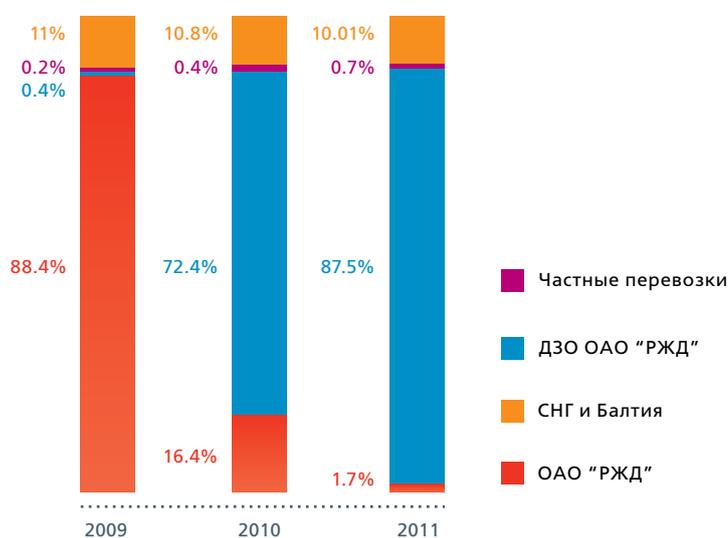
По данным Росстата, за период 2010–2011 годов доля железнодорожного транспорта в пассажирообороте основных видов транспорта общего пользования снизилась с 32,7% до 31,5%.

Изменения в структуре пассажирооборота связаны со снижением доли автобусного транспорта и повышением доли воздушного транспорта.

#### Структура пассажирооборота по видам транспорта за 2003–2011 гг. %



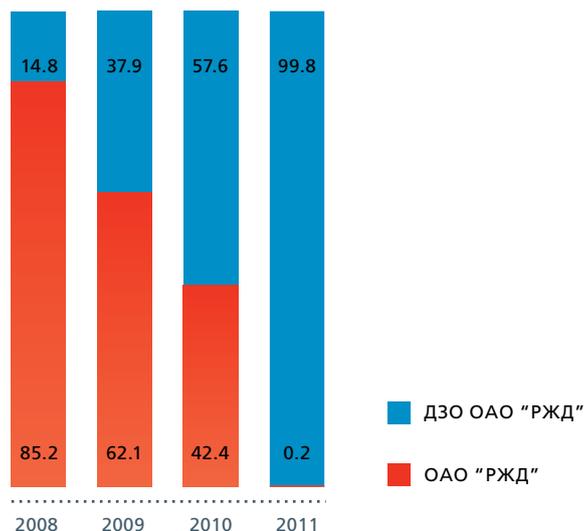
#### Структура пассажирооборота по перевозчикам в дальнем следовании, %





В 2011 году в структуре пассажирооборота в дальнем следовании доля ОАО «РЖД» составила 1,7%, а доля ДЗО увеличилась до 87,5% за счет роста объемов перевозок пассажиров ОАО «Федеральная пассажирская компания»<sup>4</sup>, осуществляющим основную часть перевозок.

#### Структура пассажирооборота по перевозчикам в пригородном сообщении, %



В пригородном сообщении доля ДЗО в 2011 году по сравнению с 2010 годом увеличилась на 42,2 п.п. (до 99,8%).

#### 4.4. Инвестиционная деятельность

Первоначально утвержденный на заседании совета директоров ОАО «РЖД» инвестиционный бюджет Компании на 2011 год составлял 349,0 млрд. руб.

По итогам работы Компании за первое полугодие 2011 г. была подготовлена корректировка по увеличению инвестиционного бюджета 2011 года на 47,3 млрд. руб.

С учетом одобренных изменений на заседании совета директоров ОАО «РЖД» уточненный объем инвестиционного бюджета на 2011 год составляет 396,3 млрд. руб. Освоение инвестиционных средств в 2011 году за счет всех источников финансирования составляет 395,4 млрд. руб.

В целом за 2011 год Компанией введено в эксплуатацию 186,9 км вторых путей, 156,4 км станционных путей, 153,9 км электрификации.

В течение года комплексно реконструировано более 2 710 км железнодорожных путей, 434 км контактной сети, 437,7 км автоблокировки, 773 стрелки ЭЦ, 10 тяговых подстанции, 1 865 км междугородних кабельных линий связи.

Из общего объема затрат на 2011 год за счет средств федерального бюджета осуществлялась реализация инвестиционных проектов в объеме 80,8 млрд. руб., за счет собственных средств — в объеме 315,5 млрд. руб.

Кроме того, за счет привлеченных средств (1,2 млрд. руб.), в том числе:

- 1,1 млрд. руб. было направлено внешними инвесторами для реализации проектов развития станций примыкания путей необщего пользования предприятий;
- 0,09 млрд. руб. — средства страховых компаний для реализации мероприятий по повышению безопасности перевозок.

В 2011 году продолжалась реализация ранее начатых проектов, направленных в первую очередь на увеличение пропускной способности лимитирующих участков железнодорожной сети, ликвидацию «узких мест», повышение безопасности движения, а также проектов, позволяющих решить социальные проблемы Компании.

Внесенные в уставный капитал ОАО «РЖД» денежные средства, а также выделенные субсидии из средств федерального бюджета были направлены на реализацию таких социально значимых проектов, как:

<sup>4</sup> Самостоятельная хозяйственная деятельность ОАО «ФПК» осуществляется с 1 апреля 2010 г.



**1. «Совмещенная (автомобильная и железная) дорога Адлер — горноклиматический курорт “Альпика-Сервис”».** Целью проекта является обеспечение доставки зрителей и участников соревнований по железной и автомобильной дорогам на горные стадионы Красной Поляны и к ледовым дворцам Олимпийского парка Имеретинской низменности г. Сочи.

В 2011 году в рамках указанных средств завершена проходка 5 железнодорожных тоннелей общей длиной 7,2 км и 2 автодорожных тоннелей длиной 3,6 км, уложено верхнее строение пути до южного портала комплекса тоннелей № 3–24 км, что составляет 50% от всей длины ж/д линии, сдано под монтаж оборудования здание вокзала Эсто-Садок.

**2. «Транспортная безопасность».** В 2011 году были завершены работы по защите ж/д инфраструктуры направления Санкт-Петербург — Москва от актов незаконного вмешательства (более 200 км ж/д пути оборудовано техническими средствами охраны, создан ситуационный центр транспортной безопасности при ЕДЦУ г. Санкт-Петербурга).

Также в рамках мероприятий, предусмотренных Комплексной программой безопасности населения на транспорте, произведена закупка досмотрового оборудования для 34 вокзалов, выполнено оснащение Казанского вокзала г. Москвы системой интеллектуального видеонаблюдения (КАРС), завершены работы по оснащению системами ТСО участка Махачкала-1 — Тарки с созданием центра мониторинга транспортной безопасности на ст. Махачкала. Кроме того, начаты работы по оснащению системами ТСО участков Академическая — Завидово, Петушки — Второво, Роцино — Гаврилово, Тарки — Берикей и 3 парков станций на Северо-Кавказской железной дороге.

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

**3. «Организация электроснабжения объектов связи автомобильной дороги “Амур” Чита — Хабаровск».** Одной из приоритетных задач проекта

является обеспечение стабильной подвижной радиотелефонной связью на всем протяжении маршрута автомобильной дороги «Амур» Чита — Хабаровск, ликвидация зоны недосягаемости средств мобильной связи и организация энергообеспечения сетей связи.

Денежные средства в 2011 году были направлены на реализацию мероприятий по обеспечению электроснабжения 32 объектов подвижной радиотелефонной связи автомобильной дороги «Амур» Чита — Хабаровск.

**4. «Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток — Аэропорт Кневичи».** В 2011 году реализация проекта осуществлялась за счет совместного финансирования федеральных средств и средств ОАО «РЖД». Целью проекта является реализация программы «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе».

Общая протяженность железнодорожной линии от станции Владивосток до аэропорта Кневичи составит 51,5 км, в том числе строительство нового железнодорожного пути к аэропорту Кневичи протяженностью 4,1 км. После завершения мероприятий время следования электропоездов в пути от железнодорожного вокзала ст. Владивосток до аэропорта Кневичи составит 48 минут с учетом трех промежуточных остановок.

В 2011 году завершено строительство новой электрифицированной железнодорожной линии Пост 13 км — Аэропорт Кневичи, открыто рабочее движение поездов.

**5. «Организация интермодальных перевозок от железнодорожной станции Казань до международного аэропорта Казань».** В целях выполнения поручения Председателя Правительства Российской Федерации В. В. Путина от 5 мая 2010 г. № ВП-П12–25пр для транспортного обеспечения XXVII Всемирной летней универсиады 2013 года в г. Казани в рамках инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в 2011 году за счет собственных средств Компании, получаемых за счет возврата части дивидендов, причитающихся Российской Федерации по итогам деятельности ОАО «РЖД» за 2010 год, осуществлялась реализация проекта.

Целью реализации проекта является повышение качества обслуживания пассажиров, обеспечение своевременной, безопасной и быстрой доставки пассажиров из аэропорта Казань в центр города и в обратном направлении.

В 2011 году завершена разработка проектно-сметной документации, а также начаты строительные работы.

Также за счет собственных средств ОАО «РЖД» в 2011 году продолжалось развитие инфраструктуры в целях подготовки и проведения XXII Олимпийских зимних игр, в том числе осуществлялась реализация таких проектов, как:

1. «Организация интермодальных перевозок на участке Сочи — Адлер — Аэропорт». В 2011 году закончено строительство и введена во временную эксплуатацию железнодорожная линия Адлер — Аэропорт «Сочи» (2,8 км), также завершены работы по строительству 2 тоннелей 180 п.м и 336 п.м, 3 ж/д эстакад 740 п.м и пассажирского терминала.
2. «Усиление инфраструктуры ж/д линии Туапсе — Адлер». В 2011 году были построены двухпутные



- вставки на перегонах Сочи — Мацеста, Якорная щель — Лоо, Дагомыс — Сочи, Лазареское — Чехитоквадже, Туапсе — Шепси общей длиной 13,6 км.
3. «Организация грузовых дворов для обеспечения поступающих для строительства олимпийских объектов грузов». Выделенные средства были направлены на проведение предпроектных работ для строительства грузового двора в Адлерском районе в целях обеспечения переработки возрастающих объемов грузов при строительстве олимпийских объектов.
  4. «Реконструкция ж/д терминалов г. Сочи и адаптация их к использованию лицами с ограниченными физическими возможностями». В 2011 году были завершены проектно-изыскательские работы и начаты общестроительные работы по строительству новых и реконструкции существующих надземных и подземных пешеходных переходов, оборудование их специальными лифтами для маломобильных групп населения на станциях Сочи, Дагомыс, Мацеста, Хоста.

На обновление и закупку подвижного состава в целом по ОАО «РЖД» в 2011 году выделено 66,5 млрд руб. в том числе на обновление тягового подвижного состава — 50,8 млрд руб.

В рамках выделенных средств в 2011 году приобретено 453 ед. тягового подвижного состава, в том числе 356 локомотивов производства предприятий ЗАО «Трансмашхолдинг» и 97 локомотивов производства ОАО «Синара — транспортные машины», в целом годовой объем закупки превысил уровень 2010 года на 60 ед., или 13%.

При этом в 2011 году Компанией приобретен и принципиально новый тяговый подвижной состав, такой как грузовой электровоз серии 2ЭС10 с асинхронным тяговым приводом (в количестве 11 ед.) и грузовой тепловоз серии 2ТЭ25А (в количестве 7 ед.).

Поставка электровозов серии 2ЭС10 с асинхронным тяговым приводом в 2011 году выполнена на Уральский полигон в ТЧЭ Тайга Западно-Сибирской дирекции тяги для работы на участках Инская — Мариинск, Инская — Белово — Междуреченск, в сложных климатических условиях и позволила исключить из инвентарного парка электровозы серии ВЛ10, выработавшие установленный срок службы.

Также в условиях заводов ОАО «Желдореммаш»



и ремонтных депо Дирекции по ремонту тягового подвижного состава проведена модернизация 2 045 локомотивов, в том числе с продлением срока службы.

В состав указанных холдинговых компаний входит большинство локомотивостроительных предприятий Российской Федерации и стран СНГ. Таким образом, ОАО «РЖД» оказывает поддержку отечественным предприятиям транспортного машиностроения, обеспечивая регулярную загрузку их производственных мощностей.

В 2011 году в целях обновления парка моторвагонного подвижного состава приобретено 526 производств ЗАО «Трансмашхолдинг», из которых, 490 вагонов (48 электропоездов) ОАО «ДМЗ» и 36 вагонов рельсовых автобусов (12 рельсовых автобусов)



ОАО «Метровагонмаш».

Согласно новым нормам, установленным санитарными правилами по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте, начиная с июля 2011 года, внесены изменения в конструкцию электропоездов и устанавливаются системы климат-контроля в салонах, системы принудительной вентиляции тамбуров, электропоезда оснащаются системами технической диагностики в режиме реального времени.

В 2011 году проведена модернизация электропоездов в части переоборудования интерьера с применением антивандальных элементов и материалов, установкой систем кондиционирования и пожарной безопасности необслуживаемых аккумуляторных батарей и гидравлических гасителей и направлена на повышение пожарной безопасности и сокращения затрат на обслуживание.

По разделу «Проекты обновления хозяйств» осуществлялась реализация инвестиционных проектов «Обновление основных средств хозяйства пригородных пассажирских перевозок» и «Обновление основных средств хозяйства дальних пассажирских перевозок», в рамках которых проводилась реконструкция вокзальных комплексов.

Целью реализации данных инвестиционных проектов является обновление основных фондов пригородного пассажирского комплекса, включающего пассажирские платформы, пассажирские здания, вокзалы, павильоны и т.д., значительная часть которых построена в середине прошлого века и зачастую

#### 4. Экономическая результативность

не отвечает современным требованиям, а также обеспечение надежного и устойчивого функционирования железнодорожных вокзалов, снижение износа их основных фондов, их развитие в соответствии с целевой моделью, определенной в Концепции эффективного использования и развития вокзальных комплексов до 2015 года.

В 2011 году проводилась реконструкция Финляндского вокзала и вокзала станции Выборг в целях удовлетворения соответствующих требований федеральных служб в связи с открытием скоростного движения на направлении Санкт-Петербург — Хельсинки и установкой пунктов пропуска.

С целью декриминализации обстановки осуществления организации зон для досмотра пассажиров и багажа на вокзале станции Воронеж-1, организована привокзальная досмотровая зона для осуществления контроля въезда и выезда общественного и служебного транспорта на привокзальную площадь, а также парковки на ней автотранспорта граждан, встречающих и провожающих пассажиров, размещение на подходе к зданию вокзала пропускных пунктов, оснащенных средствами досмотра пассажиров, ручной клади и багажа.

Осуществлялось оборудование вокзальных комплексов системами противопожарной защиты в целях защиты людей и имущества от воздействия опасных факторов пожара и ограничение его последствий, а также снижения предписаний и расходов на штрафные санкции контролирующих органов.

Кроме этого, проводилось благоустройство привокзальных площадей вокзалов г. Москвы, исполнялись работы по приобретению и установке на привокзальных площадях малых архитектурных форм, фонтанов и памятников видным деятелям Российской железных дорог, камер видеонаблюдения, опор освещения. При этом проведены работы по устройству плоскостных парковок с установкой оборудования.

В рамках раздела «Проекты обновления хозяйств» осуществлялась реализация проекта «Предупреждение травматизма граждан на объектах инфраструктуры». Практически на всех железных дорогах имеются станции и участки, на которых ежегодно происходит несколько случаев травмирования граждан.

Для создания безопасных условий перехода граждан через железнодорожные пути, в целях снижения их травматизма возникла необходимость оборудования пешеходных переходов световой и звуковой сигнализацией, предупреждающей граждан о приближении поезда, а также устройство ограждений вдоль железнодорожного полотна для предотвращения выхода граждан в зону движения поездов.

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 8 февраля 2007 г. № 18 утверждены «Правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути».

Эти Правила, кроме установления поведения граждан в зонах повышенной опасности, определили направления работ по обеспечению безопасного нахождения граждан в зонах повышенной опасности, которые должны исполнять владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Реализация данного проекта имеет не только вы-



сокую социальную значимость, но и экономически оправдана. Снижение уровня травматизма граждан в зоне движения поездов повлечет снижение исковых заявлений и выплат по ним.

В 2011 году построено 32 пешеходных перехода, оборудованных звуковой и световой сигнализацией (93 перехода дооборудовано), и 130,3 км ограждения вдоль железнодорожного полотна.

В 2011 году в рамках инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» по разделу «Проекты социального развития» выполнялись мероприятия в объеме 8,5 млрд. руб., что выше аналогичного показателя в 2011 году на 2,2 млрд. руб.

Указанные 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 обновления 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 2011 году в рамках данной программы осуществлялась реконструкция теплого перехода между хирургическим и радиологическим корпусами НУЗ ДКБ ОАО «РЖД» на ст. Челябинск по ул. Доватора, 23.

Велось строительство спального корпуса на 49 номеров НУЗ «Санаторий "Мыс Видный"» ОАО «РЖД». Строительство объекта осуществляется для развития инфраструктуры в целях подготовки и проведения XXII Олимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи.

Приобретено высокотехнологическое медицинское оборудование для проведения предрейсовых медицинских осмотров (306 комплектов АСПО), для проведения психофизиологических обследований (266 комплексов УПДК-МК), высокотехнологическое лечебно-диагностическое оборудование (2 магнитно-резонансных томографа, 3 системы для проведения диагностики и терапии в урологии — дистанционные литотрипторы, рентгеновский компьютерный томограф 16-срезовый, комплекс оборудования для диа-



гностики и реализации современных методов лучевой терапии, включающие линейные ускорители и томографы, 3 комплекса телемедицинских центров для проведения конференций, курсов обучения.

Приобретен и введен в эксплуатацию тренажер нового поколения электровоза ЭП (кабина машиниста) для оснащения отраслевого научно-практического центра психофизиологического труда (ОНПЦ ПТ) в НУЗ «Научный клинический центр ОАО «РЖД»».

Также приобреталось оборудование для установки пожароохранной сигнализации в негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД».

В целях продолжения развития существующей системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации персонала ОАО «РЖД» в рамках инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в 2011 году реализовались мероприятия, направленные на обновление и развитие объектов образования. В 2011 году 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.

Реконструированы и введены в эксплуатацию следующие объекты:

- общежития на станциях: Бологое, Волховстрой, Кандалакша (Октябрьская ж.д.), № 1 Екатеринбургского учебного центра, № 2 на ст. Свердловск-Сортировочный (Свердловская ж.д.), ДТШ на ст. Свободный (Забайкальская ж.д.), ДТШ на ст. Южно-Сахалинск (Дальневосточная ж.д.);
- здания учебных корпусов в г. Ярославле (Северная ж.д.) и на ст. Елец (Юго-Восточная ж.д.);
- учебный корпус учебного центра на ст. Октябрьск (Куйбышевская ж.д.);
- здания зимнего сада детского сада № 96 на ст. Ростов с благоустройством территории 1-я Баррикадная ул., д. 42 (Северо-Кавказская ж.д.), детского сада № 184 на ст. Барнаул (Западно-Сибирская ж.д.), детского сада № 248 ОАО «РЖД» на ст. Первая-Речка (Дальневосточная ж.д.);
- здания школы-интерната № 3 ст. Ртищево (Юго-Восточная ж.д.), школы-интерната № 17 на ст. Курган (Южно-Уральская ж.д.), пристройки со спортивным залом к учебному корпусу школы-интерната № 23, г. Слюдянка (Восточно-Сибирская ж.д.).

Также:

- закончено строительство полигона Дорожного учебного центра на ст. Чита (Забайкальская ж.д.);
- осуществлено устройство систем автоматической пожарной защиты учебного корпуса УПЦ № 2 на ст. Бологое и учебного корпуса УПЦ № 1 на ст. Ржев (Октябрьская ж.д.);
- произведен монтаж охранно-пожарной сигнализации Муромской и Нижегородской технических школ (Горьковская ж.д.);
- проведено подключение школы-интерната на ст. Касторная-Новая к существующей газовой котельной НДОУ № 105 (Юго-Восточная ж.д.).
- По итогам реализации проекта «Технологическое жилье» за 2011 год специализированный жилищный фонд Компании был увеличен на общую площадь 98,1 тыс. м<sup>2</sup>, или на 1 231 жилое помещение.

Реализация указанного проекта осуществляется посредством строительства железными дорогами жилых домов, проектирования строительства будущих лет, долевого участия в строительстве объектов и приобретения жилья на рынке недвижимости.

Приоритетными в приобретении жилых помещений являются населенные пункты, где строительство нецелесообразно в связи со значительной разницей с его стоимостью, а также максимальное приближение строящегося жилья к производственным мощностям Компании.

Технологическое жилье необходимо Компании для проживания вблизи места работы работников, непосредственно обеспечивающих процесс перевозок, и привлечения трудовых ресурсов, в первую очередь на отдаленные станции.

Увеличение жилищного фонда компании ОАО «РЖД» позволяет сохранить кадровый потенциал, обеспечивает бесперебойное и круглосуточное выполнение технологии перевозочного процесса, повышает производственно-технологическую устойчивость работы железных дорог, снижает риски нарушения перевозочного процесса.

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 2011 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, приобщения к здоровому образу жизни.

В 2011 году для детских железных дорог приобретено 21 единица подвижного состава (6 тепловозов и 15 вагонов).

Установлено ограждение территории Свободненской детской железной дороги. Оборудованы пожарной сигнализацией учебные классы Приволжской детской железной дороги.

Введена в эксплуатацию Малая Октябрьская детская железная дорога, строительство которой осуществлялось на паритетных началах с правительством г. Санкт-Петербурга.

Закончена реконструкция верхнего строения пути детской железной дороги в г. Нижний Новгород (уложено 3,1 км пути).

Продолжалась реконструкция Тульской детской железной дороги. В 2011 году проведено строительство ангара для отстоя локомотивов, строительство учебного корпуса (устройство фундамента, возведение стен, перекрытий, устройство кровли, монтаж окон), выполнены работы по устройству наружных коммуникаций (водоснабжение, канализация, теплоснабжение, электроснабжение).

Также продолжалась реконструкция Читинской детской железной дороги. Осуществлена разработка проектной документации для 1-го этапа строительства. Разработанная документация одобрена государственной экспертизой. За период строительства выполнены работы по ограждению территории строительства, выносу инженерных сетей. Выполнены земляные

#### 4. Экономическая результативность

работы по устройству котлована. Произведены работы по устройству и переключению новой теплотрассы. Выполнен монтаж фундамента. Осуществлялось строительство Центра технического творчества детской железной дороги в г. Иркутске.

Кроме того, осуществлялась разработка проектно-изыскательских работ по объектам «Реконструкция детской железной дороги в г. Лиски» и «Екатеринбург — реконструкция малой железной дороги».

Целью мероприятий, реализуемых в рамках проекта «Строительство и реконструкция пансионатов, санаториев-профилакториев, баз отдыха и др. объектов оздоровления ОАО «РЖД»», является сохранение условий для выполнения социальных обязательств Компании согласно Коллективному договору и укрепления системы социальной поддержки персонала, сохранения, привлечения кадрового потенциала и повышения лояльности и приверженности персонала Компании, направленных на эффективный труд, а также устранение предписаний надзорных органов по неудовлетворительному техническому состоянию многих объектов социального назначения (пансионаты, центры реабилитации, детские оздоровительные лагеря, дома культуры и др.), а именно систем безопасности и жизнеобеспечения (отсутствие связи, пожарной сигнализации, ненадлежащее состояние систем водоснабжения, отопления и очистных сооружений, пищеблоков, устаревшее оборудование и др.).

В 2011 году в рамках указанного проекта:

- в детских оздоровительных лагерях на ст. Тверца Тверской области, «Маяк» ст. Петяярви и «Юный железнодорожник» п. Опухлики были установлены новые локальные очистные сооружения, проложены новые системы канализации, питьевой и пожарный водопроводы;
- проведено оснащение системами пожарной сигнализации и оповещения людей о пожаре театрально-концертного зала ЦДКЖ в г. Москве;
- построена новая столовая ДОЛ «Яльчик» (Республика Марий Эл);
- выполнено оснащение пожаро-охранной сигнализацией спортивного зала, двух спальных корпусов, крытого всесезонного плавательного бассейна ЛОК «Сахарож» Ярославской области;
- осуществлено строительство теплотрассы к спортивному сооружению — комплексу ДФСК «Локомотив» г. Лиски;
- осуществлено благоустройство территорий лагерей «Восток» и «Салют» Западно-Сибирской ж.д. с установкой игровых комплексов для детей, закончено строительство клуба столовой в детском лагере «Восток», установлено электроотопление существующих корпусов;
- проводилась разработка проектных работ по строительству новых спальных корпусов в детском оздоровительном лагере «Сосновый бор» г. Свободный и др.

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

Итоги реализации инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» в 2011 году в полной мере подтверждают

высокую степень социальной направленности отдельных инвестиционных проектов.

Темпы развития российской экономики требуют соответствующего совершенствования и развития железнодорожной инфраструктуры, которая является основой транспортной системы страны.

Главными задачами, закладываемыми в основу Инвестиционной программы ОАО «РЖД», являются:

- ликвидация «узких мест» на основных направлениях сети железных дорог с учетом перспективных объемов перевозок (строительство дополнительных главных путей, развитие железнодорожных станций, модернизация средств автоматики и связи и другие работы);
- обновление парка подвижного состава;
- обеспечение эксплуатационной надежности и безопасности перевозочного процесса (снижение износа основных фондов, увеличение надежности работы устройств, оборудования, машин и механизмов, обеспечение их соответствия современным требованиям);
- обеспечение инфраструктуры железных дорог новыми эксплуатационными качествами (возможности пропуска тяжеловесных грузовых поездов, пассажирских поездов с более высокими скоростями или новыми габаритами).

В то же время значительное влияние на рост объемов перевозок ОАО «РЖД» и их географию оказывают:

- реализация проектов развития мощностей существующих и строительства новых морских портов России: Усть-Луга, Железный Рог, Восточный, Ванино-Совгаванский транспортный узел;
- освоение перспективных месторождений полезных ископаемых, большая часть которых расположена в восточном регионе. Крупнейшими из них являются угольные — Эльгинское, Элегестское, Денисовское и Чульмаканское; железорудные — Таежное, Тарыннахское, Приоскольское, Гаринское, Кимкано-Сутарское, Чинейское полиметаллическое и Удоканское медное месторождения;
- организация скоростного и высокоскоростного пассажирского сообщения;
- развитие Московского транспортного узла, связанное главным образом с обеспечением объемов перевозок пассажиров и максимально возможном выносом грузового движения за черту Москвы.

В последние годы в рамках решения задачи повышения пропускной способности на основных направлениях сети железных дорог реализованы проекты по развитию и совершенствованию инфраструктуры железнодорожных направлений Кузбасс — Северо-Запад, Кузбасс — Дальневосточный транспортный узел, Кузбасс — Азово-Черноморский транспортный узел, ориентированных на морские порты Мурманска, Балтийского моря, Дальнего Востока, Черного и Азовского морей, в адрес которых осуществляется подавляющее большинство перевозок массовых грузов.

Производилась электрификация железнодорожных направлений на Октябрьской, Северной, Юго-Восточной, Куйбышевской, Приволжской, Северо-Кавказской, Дальневосточной и производится на Забайкальской железной дороге. По всей сети железных дорог

осуществляется реконструкция мостов и тоннелей, модернизация и усиление земляного полотна.

Значительные капитальные вложения осуществлены в переоснащение и модернизацию объектов локомотивного, вагонного и путевого хозяйств, в программы безопасности, информатизации и ресурсосбережения.

Стоит отметить, что в этих условиях важным этапом в развитии системы управления инвестиционной деятельностью ОАО «РЖД» стал переход в 2006 году к проектному принципу формирования Инвестиционной программы, что обеспечило отбор и реализацию наиболее эффективных инвестиционных проектов. Процесс рассмотрения и анализа потенциальных инвестиционных проектов предусматривает, в частности, оценку инвестиционных рисков (макроэкономических, отраслевых, финансовых и т.д.) и выработку комплекса мероприятий по их предотвращению или снижению. Внедряемая в ОАО «РЖД» система проектного управления направлена на повышение эффективности реализации проектов за счет формирования и своевременного предоставления руководству Компании и другим участникам инвестиционного процесса достоверной информации о ходе реализации проекта. Это позволяет выработать своевременные и эффективные управленческие решения для устранения (или уменьшения) негативных факторов, связанных с рисками проектов.

Для обеспечения до 2020 года необходимой провозной способности железнодорожной сети, соот-

ветствующей потребностям развития российской экономики, требуются инвестиции в железнодорожную инфраструктуру только основных направлений порядка 2,24 трлн. руб. (в ценах 2010 года). В этой связи необходимы долгосрочные государственные решения, обеспечивающие требуемое финансирование проектов развития железнодорожного транспорта. Такой поддержкой могут быть: увеличение уставного капитала ОАО «РЖД», дополнительная индексация тарифов на грузовые перевозки, софинансирование за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, софинансирование за счет федеральных целевых программ.

Масштабное развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта в первую очередь необходимо осуществлять на направлениях:

- развитие подходов к портам северо-запада, юга и Дальнего Востока;
- развитие инфраструктуры в Западной Сибири и на Северном Урале для освоения месторождений и создания промышленных зон;
- развитие выходов из Кузбасского бассейна и Республики Тыва в восточном направлении;
- развитие Байкало-Амурской магистрали;
- улучшение транспортного обеспечения центрального региона и Московского транспортного узла;
- дальнейшее развитие скоростного и высокоскоростного сообщения.



раздел **5** ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ  
результативность

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

ОАО «РЖД», являясь экологоориентированной компанией, уделяет большое внимание снижению техногенного воздействия на окружающую среду. В природоохранных органах в 2009 году состояли на учете (являлись природопользователями) 2 071 структурное подразделение железных дорог и 405 структурных подразделений других филиалов ОАО «РЖД».

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

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

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

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

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

Основные обязательства ОАО «РЖД»:

- соблюдение законодательных и нормативных требований международного, федерального, регионального, отраслевого и корпоративного уровня в области экологической безопасности, охраны окружающей среды и рационального природопользования;
- обеспечение неуклонного снижения воздействия на окружающую среду за счет:

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

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

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

## 5.2. Система управления природоохранной деятельностью

### 5.2.1. Возможности природоохранной деятельности и риски в области экологии

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

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

Возможности Компании в области природоохранной деятельности определяются:

- масштабными инвестиционными программами, направленными на охрану окружающей среды и обеспечение экологической безопасности объектов и инфраструктуры Компании;
- разработкой инновационных технологий, направленных на предотвращение или снижение воздействия на окружающую среду, минимизацию потребляемых ресурсов и энергии;
- развитой системой управления природоохранной деятельностью, включающей стратегическое и текущее планирование, разработку и совершенствование корпоративной нормативно-методической базы в области природоохранной деятельности, повышение квалификации сотрудников Компании в области охраны природы, рациональное природопользование и экологическую безопасность, экологический мониторинг объектов Компании, экологический аудит структурных подразделений ОАО «РЖД», внедрение прогрессивных систем управления природоохранной деятельностью в соответствии с международными стандартами.

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

Источниками рисков Компании в области экологии являются:

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

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

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

Таблица 5–1

**Источники рисков и направления деятельности Компании по управлению этими рисками**

№	Источники рисков	Направления деятельности	Показатель экологической результативности
1	Потребление топлива на тягу поездов и в котельных	<ul style="list-style-type: none"> <li>Разработка и реализация мероприятий, направленных на снижение потребления топлива в стационарных и передвижных источниках.</li> <li>Инвестиции в разработку новых технологий, направленных на снижение потребления топлива.</li> <li>Внедрение новых технологий, направленных на снижение потребления топлива.</li> </ul>	Потребление дизельного топлива на тягу поездов. Потребление газа, мазута, угля и другого топлива котельными.
2	Потребление водных ресурсов на технические и хозяйственно-бытовые нужды	<ul style="list-style-type: none"> <li>Внедрение водосберегающих технологий, систем оборотного водоснабжения, нормирования и приборного учета водопотребления.</li> </ul>	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"> <li>Использование отходов в технологических процессах в качестве источников сырья и вторичных материалов.</li> <li>Внедрение технологий вторичного использования отходов.</li> </ul>	Образование отходов по классам опасности. Доля использования отходов.
4	Производство и потребление энергии на тягу поездов	<ul style="list-style-type: none"> <li>Реализация энергосберегающих мероприятий.</li> <li>Обучение по энергосберегающим технологиям.</li> </ul>	Потребление энергии.
5	Нарушение земель при строительстве новых объектов и добыче нерудных полезных ископаемых, таких как песок, щебень	<ul style="list-style-type: none"> <li>Проведение работ по восстановлению нарушенных земель.</li> </ul>	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"> <li>Перевод котельных на более экологически чистые виды топлива.</li> <li>Повышение эффективности сжигания топлива. Внедрение электроотопления.</li> <li>Ликвидация малодеятельных угольных котельных.</li> <li>Реконструкция и строительство действующего и внедрение нового пылегазоулавливающего оборудования.</li> </ul>	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"> <li>Замена двигателей на более экономичные с улучшенными экологическими характеристиками.</li> <li>Разработка новых тепловозов с газодизельными двигателями.</li> </ul>	Объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от тепловозов. Объем выбросов основных загрязняющих веществ в атмосферу от тепловозов.

## 5. Экологическая результативность

№	Источники рисков	Направления деятельности	Показатель экологической результативности
8	Сброс сточных вод в водные объекты	<ul style="list-style-type: none"> <li>Внедрение технологий мойки пассажирских вагонов и деталей подвижного состава с оборотной системой водоснабжения.</li> <li>Реконструкция и строительство очистных сооружений.</li> </ul>	Объем сточных вод. Объем загрязняющих веществ, сбрасываемых в водные объекты со сточными водами.
9	Несвоевременное получение необходимых экологических разрешительных документов	<ul style="list-style-type: none"> <li>Разработка проектной документации квалифицированными сотрудниками ОАО «РЖД» или с привлечением сторонних специализированных организаций.</li> </ul>	Штрафы. Платежи за сверхнормативное воздействие.

### 5.2.2 Планирование в области охраны окружающей среды и природопользования

В ОАО «РЖД» осуществляется перспективное и текущее планирование. В рамках перспективного планирования разрабатывается инвестиционный проект «Обеспечение экологической безопасности» с пятилетним горизонтом планирования.

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

Планирование осуществляется на 2 уровнях: на уровне центрального аппарата и на уровне отдельных филиалов и отдельных структурных подразделений.

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

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

Природоохранная деятельность ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с требованиями нормативных

документов международного, федерального, регионального, отраслевого и корпоративного уровня в области экологической безопасности, охраны окружающей среды и рационального природопользования.

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

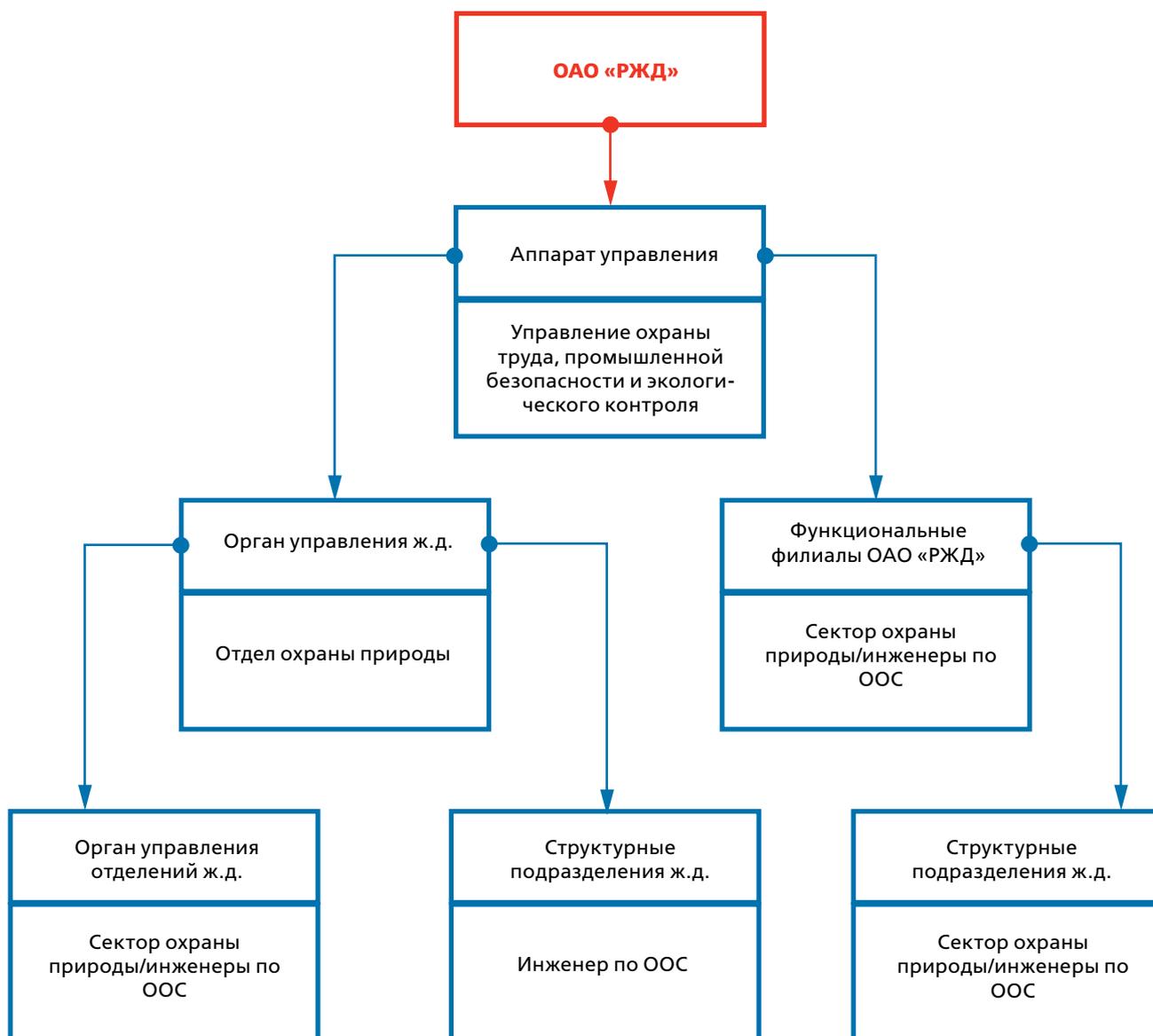
С целью планирования и организации природоохранной деятельности в ОАО «РЖД» разрабатываются и внедряются нормативно-методические документы — как на уровне Компании в целом, так и на уровне отдельных железных дорог, филиалов и их структурных подразделений.

### 5.2.4. Структура управления природоохранной деятельностью

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

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

**Организация управления природоохранной деятельностью в ОАО «РЖД»**



**Рис. 5–2.**  
Организация управления природоохранной деятельностью

## 5. Экологическая результативность

### 5.2.5. Основные показатели природоохранной деятельности ОАО «РЖД»

В рамках реализации Экологической стратегии ОАО «РЖД» за период 2008–2011 годов по сравнению с 2007 (базовым) годом выбросы вредных веществ в атмосферу от стационарных источников сократились на 37%, сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты снизились на 21%, образование отходов сократилось на 35%.

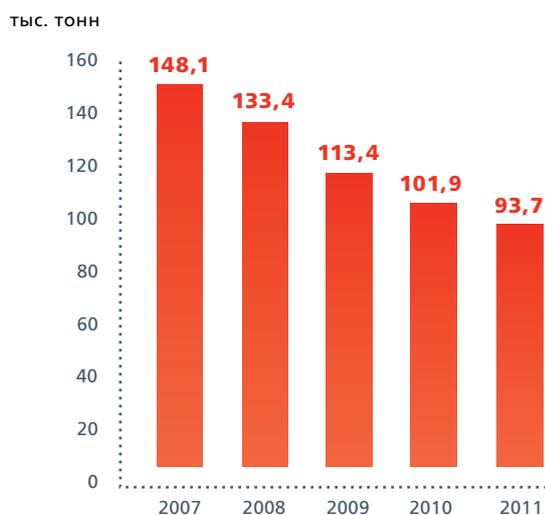
В 2011 году по сравнению с 2010 годом Компанией (при росте грузооборота на 8%) было достигнуто:

- снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников на 8%;
- сокращение сбросов в водные объекты загрязненных сточных вод на 5%;
- увеличение обезвреживания и использования в технологических процессах отходов на 2%.

### Охрана атмосферного воздуха

В 2011 году выбросы вредных веществ в атмосферу составили 405,2 тыс. тонн, в том числе: от стационарных объектов – 93,7 тыс. тонн, от передвижных источников – 311,5 тыс. тонн, из которых выбрасывается: магистральными и маневровыми тепловозами – 247,3 тыс. тонн, автотранспортными средствами – 51,6 тыс. тонн, самоходным специальным подвижным составом – 12,6 тыс. тонн.

По сравнению с 2010 годом выбросы от стационарных объектов в 2011 году снизились на 8,2 тыс. тонн (рис. 5.2).



**Рис 5.2.**

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

Сокращение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников обеспечивается за счет строительства новых и реконструкции действующих котельных, перевода котельных на более экологически чистые виды топлива (газ, мазут), повышения эффективности сжигания топлива, внедрения электроотопления, ликвидации малодеятельных угольных котельных, реконструкции действующего и внедрения нового пылегазоулавливающего оборудования (циклонов).

Компанией принимаются меры по снижению выбросов вредных веществ в атмосферу от угольных котельных. Используются более экологичные способы сжигания угля. Это технология «кипящего слоя», которая позволяет снижать выбросы вредных веществ в атмосферу и уменьшать объемы образования отходов (шлака). Более 50 котлов угольных котельных переведено на эту технологию.

Внедряются системы отопления помещений тепловыми насосами, исключая использование традиционных видов топлива и выбросы вредных веществ в атмосферу. Находят применение децентрализованные системы газового отопления производственных помещений.



**Рис. 5.3.**

При росте перевозочной работы и соответственно увеличении работы объектов инфраструктуры отмечается устойчивая динамика снижения выбросов в атмосферу от стационарных источников (рис. 5.4).

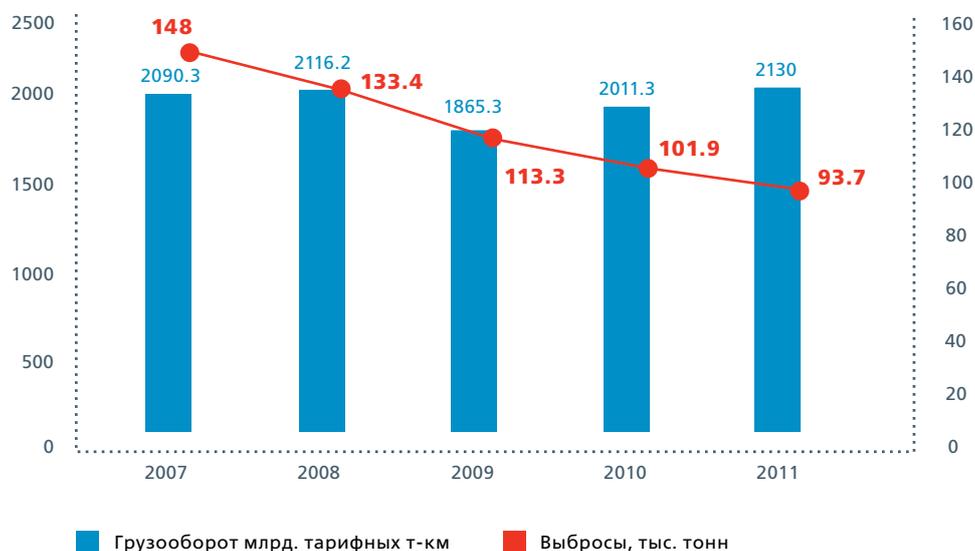


Рис. 5-4.

Соотношение выброса загрязняющих веществ от стационарных источников в атмосферный воздух с грузооборотом в ОАО «РЖД»

В соответствии с принятой Стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 года в ОАО «РЖД» проводятся работы по использованию в качестве моторного топлива природного газа, который повышает экологичность перевозок.

В опытную эксплуатацию в 2011 году переданы:

- магистральный газотурбовоз ГТ-1, построенный на Воронежском локомотиворемонтном заводе и работающий на сжиженном природном газе, у которого вредные выбросы более чем в 5 раз ниже требований директивы ЕС 2012 года к дизелям. Газотурбовоз (рис. 5.5) стал примером использования отечественных инновационных технологий. Мощность газотурбовоза 8 300 кВт. В испытательной поездке газотурбовоз провел поезд рекордной массы — 16 048 тонн одиночной тягой. Начата подготовка к разработке конструкторской документации для серийного производства;

- 2 маневровых газотепловоза, созданных на базе серийных тепловозов ЧМЭЗ, на которых проведены комплексные мероприятия по увеличению замещения дизельного топлива природным газом. Максимальное замещение дизельного топлива природным газом составляет 60%. Токсичность выхлопных газов при работе на газодизельном режиме снижена в 1,5 раза.

На Ярославском электровозоремонтном заводе изготовлены 6 двухдизельных маневровых тепловозов на базе тепловоза ЧМЭЗ. По сравнению с серийными тепловозами данные тепловозы обеспечивают экономию топлива до 25%. Улучшены экологические показатели. Выбросы в атмосферу парниковых газов снижены на 15%, вредных веществ — на 40%. Также на заводе ведутся работы по созданию модернизированного маневрового тепловоза с тремя дизелями, позволяющими сэкономить еще до 8% топлива и, соответственно, снизить выбросы вредных веществ.



Рис. 5.5.

Магистральный газотурбовоз ГТ-1

## 5. Экологическая результативность

### Использование и охрана водных ресурсов

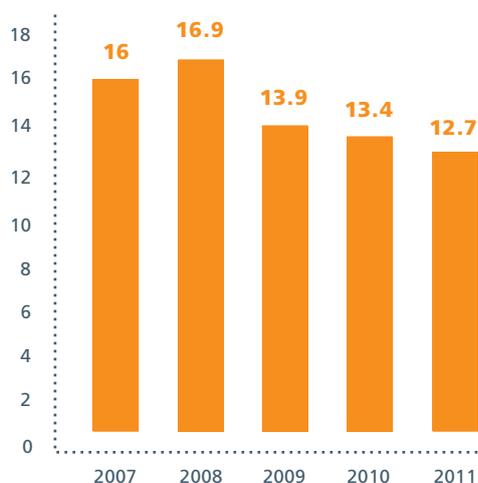
С момента создания Компании использование воды на производственные нужды сократилось на 44%. Это достигнуто за счет внедрения водосберегающих технологий, систем оборотного водоснабжения, нормирования и приборного учета водопотребления.



**Рис. 5.6.**  
Комплекс с системой оборотного водоснабжения для мойки электропоездов локомотивного депо Анисовка Приволжской железной дороги

Осуществляется массовое внедрение модульных компрессорных станций на воздушном охлаждении, исключая использование воды. В 2011 году в вагонное хозяйство железных дорог поставлена 51 модульная компрессорная станция.

В 2011 году сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты составили 12,7 млн. м<sup>3</sup>. По сравнению с 2010 годом их сброс сократился на 0,7 млн. м<sup>3</sup> (рис. 5.7).



**Рис. 5.7.**  
Динамика сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты филиалами ОАО «РЖД», млн. м<sup>3</sup>

Снижение сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты осуществляется в основном за счет строительства и реконструкции канализационных очистных сооружений.

Представленная на рисунке динамика снижения сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты в соотношении с грузооборотом в ОАО «РЖД» свидетельствует об эффективности принимаемых мер в области охраны водных ресурсов.



**Рис. 5.8.**  
Соотношение величины сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты с грузооборотом в ОАО «РЖД»

### Обращение с отходами производства и потребления

В 2011 году в филиалах ОАО «РЖД» образовалось 1,81 млн. тонн отходов производства и потребления, что на 150 тыс. тонн меньше по сравнению с 2010 годом. Динамика снижения образования отходов представлена на рис. 5.9.

Наибольшее количество отходов относится к V классу опасности (70% от всех образовавшихся отходов), отходы I и II класса опасности составляют менее 1%, III — 15%, IV — 15%.

В 2011 году в ОАО «РЖД» использовано и обезврежено 589 тыс. тонн отходов. Доля использования и обезвреживания отходов от общего их образования составила 32%.



**Рис. 5.9.**  
Динамика образования отходов филиалами  
ОАО «РЖД», тыс. тонн

Представленная на рис. 5.10 динамика снижения образования отходов в соотношении с грузооборотом в ОАО «РЖД» свидетельствует об эффективности принимаемых мер в области обращения с отходами.



**Рис. 5.10.**  
Соотношение образования отходов с грузооборотом  
в ОАО «РЖД»

В Научно-производственном центре по охране окружающей среды — филиале ОАО «РЖД» (г. Ярославль) действует установка по утилизации биологических, медицинских и нефтесодержащих отходов. В 2011 году обезврежено более 600 тонн таких отходов. Ведутся работы по модернизации производства по обезврежива-

нию отходов с увеличением производительности установки с последующим использованием образующегося тепла для отопления производственных помещений.

На станции Тагул Восточно-Сибирской железной дороги функционирует установка по утилизации отработанных деревянных шпал и нефтесодержащих отходов. В 2011 году утилизировано 52,3 тыс. штук таких шпал. Образующееся при работе установки тепло используется для отопления производственных помещений. Разработана проектно-сметная документация на вторую технологическую линию по утилизации отработанных деревянных шпал производительностью 1 т/час, что позволит увеличить производительность установки в 3 раза. Проект будет реализован в 2012 году.

На обоих объектах для термической утилизации отходов применяются сертифицированные инсинераторы серии ИН-50 отечественного производства. Технология сжигания соответствует европейской Директиве ЕС 2000/76. Установки подобного типа применяются в России и за рубежом.

Отработанные деревянные шпалы в США, ЕС (Швеция, Германия) утилизируются также термическим способом.

Утилизация отработанных железобетонных шпал на установках типа КУШ-40 осуществляется в 5 путевых машинных станциях на 4 железных дорогах: Московской, Октябрьской, Свердловской, Южно-Уральской. В 2011 году переработано в щебень более 150 тыс. штук таких шпал.

На Юго-Восточной железной дороге переработано (измельчено) порубочных остатков от рубок ухода за защитными полосами на передвижных дробилках в количестве 3,2 тыс. тонн отходов.

## Инвестиции в природоохранную деятельность

Природоохранные мероприятия в Компании выполняются в составе ежегодно реализуемых инвестиционных проектов: «Обеспечение экологической безопасности», «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте», по техническому перевооружению ОАО «РЖД».

В рамках программы ресурсосбережения реализуется пилотный проект оборудования железнодорожного вокзала ресурсосберегающими технологиями «умный вокзал», проводятся большие работы по внедрению светодиодного освещения, систем прогрева тепловозов, автоматизированных центральных тепловых пунктов, энергооптимальных расписаний движения поездов, систем автоведения на локомотивах.

С момента создания Компании за период 2003–2011 годов на охрану окружающей среды только в соответствии с инвестиционным проектом «Обеспечение экологической безопасности» израсходовано инвестиций более 3,9 млрд. руб., в том числе в 2011 году на эти цели использовано 573,9 млн. руб.

В рамках инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» в 2011 году:

- построено, реконструировано и введено в эксплуатацию 10 природоохранных объектов, в том числе 8 канализационных очистных сооружений;
- приобретено 14 комплектов природоохранного оборудования по доочистке сточных вод и обезвреживанию отходов производства.

### 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 и более экологичные двигатели отечественного производства, которые повышают топливную экономичность отремонтированных тепловозов на 15%, улучшают экологические показатели на 30%. В 2011 году произведена замена старых дизелей на новые в количестве 188 единиц.

При капитальном ремонте пути заменяются деревянные шпалы на экологически чистые железобетонные. В 2011 году заменено 3,2 тыс. км пути с деревянными шпалами на путь с железобетонными шпалами.

В Федеральной пассажирской компании 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 2011 году было введено в эксплуатацию 447 вагонов с ЭЧТ. В настоящее время на сети железных дорог используется порядка 7 тыс. таких вагонов.

В России экологические преимущества железнодорожного транспорта обеспечиваются в первую очередь широким применением электрической тяги, которая исключает загрязнение атмосферного воздуха, прилегающих территорий, и в то же время не нее приходится значительная доля перевозок. Российскими железными дорогами более 85% грузов и 80% пассажиров перевозятся электрической тягой.

На таких протяженных полигонах, как Мурманск — Владивосток, Смоленск — Владивосток перевозки осуществляются на электротяге.

В 2011 году электрифицировано 148,4 км железнодорожных путей.

Экологичность железнодорожного транспорта актуальна в больших городах и в регионах с высокой плотностью населения, так как при значительных объемах перевозок железнодорожным транспортом оказывается меньшее воздействие на окружающую среду и здоровье населения.

### Мероприятия, обеспечивающие шумозащитный эффект

Компания уделяет внимание вопросам снижения шумового воздействия на окружающую среду.

Современные шумозащитные экраны имеются на Октябрьской, Северо-Кавказской, Приволжской, Куйбышевской железных дорогах.

В 2011 году проводились мероприятия, обеспечивающие шумозащитный эффект:

- выполнены работы по рельсошлифованию на 52 тыс. км пути;
- на 1 782 км пути использованы рельсовые скрепления типа APC;
- произведена укладка 4 905 км бесстыкового пути.



**Рис. 5.11.**  
Шумозащитный экран на ст. Тосно Октябрьской железной дороги  
Длина экрана — 600 м, высота — 4,5 м.

На Сызранском заводе железобетонных конструкций запущена линия по производству бетонных блоков для прокладки безбалластного пути пониженной вибрации, обеспечивающих снижение шумового воздействия на окружающую среду.

### Мероприятия в особо охраняемых природных территориях

В 2011 году производились природоохранные мероприятия вблизи железнодорожных путей:

- на береговой линии Черного моря у железнодорожных путей участка Туапсе — Адлер Северо-Кавказской железной дороги выполнены работы по подпорной стенке с нагорной стороны протяженностью 29,1 км, железобетонным лоткам протяженностью 24,3 км п.м, затраты составили 237 млн. руб.;
- на береговой линии озера Байкал производился капитальный ремонт берегоукрепления на перегоне Слюдянка — Утулик Восточно-Сибирской железной дороги в объеме 18,6 тыс. м<sup>3</sup> на сумму 25 млн. руб.

### Ликвидация загрязнений прошлых лет

В 2011 году продолжались работы по ликвидации загрязнений прошлых лет — это рекультивация земель Коптевского карьера Новоспасского района Ульяновской области (Куйбышевская железная дорога). Загрязнение бывшего песчаного карьера нефтесодержащими отходами промышленно-пропарочной станции осуществлялось в 50-е годы прошлого столетия. В предыдущие годы произведена рекультивация нефтезагрязненного грунта в объеме 44,7 тыс. м<sup>3</sup>. В 2011 году очищено 7,2 тыс. м<sup>3</sup> загрязненного грунта. Завершить работы предусматривается в 2013 году. Обезвреживание грунта производится биологическим способом на временных площадках вблизи карьера.

### Производственный экологический контроль

Важным фактором обеспечения экологической безопасности и соблюдения природоохранного законо-

дательства в части организации производственного экологического контроля является наличие на сети железных дорог производственных экологических лабораторий.

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

В 2011 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 10 вагонами-лабораториями с бортовым комплексом аналитического оборудования и 55 лабораториями на автомобильном ходу;
- от передвижных источников (тепловозов) — 81 пунктом экологического контроля. Все тепловозы после ремонта двигателей проходили обязательное тестирование на указанных пунктах по экологическим показателям. Контроль за выбросами вредных веществ от автомобилей производился на имеющихся на узловых автобазах пунктах экологического контроля.

ОАО «РЖД» уделяет внимание развитию материально-технической базы природоохранных подразделений.



Рис. 5.12. Экологический вагон-лаборатория

На Куйбышевскую железную дорогу в 2011 году поставлен новый передвижной экологический вагон-лаборатория, оснащенный аналитическими приборами и лабораторным оборудованием. Вагон-лаборатория Западно-Сибирской железной дороги прошел модернизацию. На Московскую железную дорогу поставлена передвижная экологическая лаборатория на автомобильном ходу. Для экологических лабораторий приобретено 50 единиц приборов по определению шума, электромагнитных полей, загрязняющих веществ в стоках и промышленных выбросах.

В 2011 году в Научно-производственном центре по охране окружающей среды — филиале ОАО «РЖД» построено новое здание учебного корпуса. Ввод его в эксплуатацию в 2012 году позволит увеличить число специалистов, повышающих квалификацию в области охраны окружающей среды в 2 раза.

В 2011 году на станции Челябинск Южно-Уральской железной дороги завершён второй этап строительства

модульного лабораторного комплекса Центра охраны окружающей среды Южно-Уральской железной дороги с устройством железнодорожного тупика под стоянку экологического вагона-лаборатории.

Размещение вагона-лаборатории и стационарной лаборатории на общей территории значительно повышает уровень организации процесса аналитических исследований с соблюдением всех современных требований и степень готовности к участию в ликвидации аварийных ситуаций с экологическими последствиями. Там же размещается передвижная лаборатория на автомобильном ходу.

В 2011 году приобретено и введено в эксплуатацию 32 комплекта современного диагностического оборудования для пунктов экологического контроля за выбросами от тепловозов. Данное оборудование позволяет производить безразборную диагностику и регулировку тепловозных дизелей по технико-экологическим параметрам.

В ремонтном локомотивном депо Ершов Приволжской железной дороги внедрена система очистки тепловозных выхлопных газов, которая используется при реостатных испытаниях всех серий тепловозов. При нагрузочном тестировании двигателей тепловозов данная система обеспечивает снижение выбросов вредных веществ в атмосферу до 30%.

### Деятельность природоохранных подразделений железных дорог

В течение 2011 года Центрами охраны окружающей среды железных дорог произведено 306,3 тыс. анализов по воздуху, сбрасываемым стокам, почвам, 28,4 тыс. анализов по выбросам от автотранспорта и 60,4 тыс. других анализов, выполнена инвентаризация 37,4 тыс. источников выбросов и сбросов вредных веществ в окружающую среду, разработано нормативной экологической документации в количестве 1 047 томов, продлено в природоохранных органах 2 574 разрешения на выбросы, сбросы вредных веществ в окружающую среду и размещение отходов.

В 2011 году продолжалась работа по внедрению автоматизированной системы управления природоохранной деятельностью ОАО «РЖД» — АСУ «Экология». С 2012 года природоохранная деятельность в ОАО «РЖД» будет осуществляться с использованием АСУ «Экология». Данная система позволяет реализовать предоставление в электронном виде данных по формам федерального статистического наблюдения 2-ТП (отходы, воздух, водхоз), 4-ОС, а также «Расчет платы за негативное воздействие на окружающую среду».

### Основные направления в природоохранной деятельности ОАО «РЖД»:

- внедрение инновационных технологий, обеспечивающих охрану атмосферного воздуха, водных ресурсов, повышение использования и обезвреживания отходов производства, снижение выбросов парниковых газов, шумового воздействия;
- совершенствование системы управления природоохранной деятельностью;
- обеспечение мониторинга за воздействием на окружающую среду.



раздел **6** **ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ**  
с персоналом



## 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.

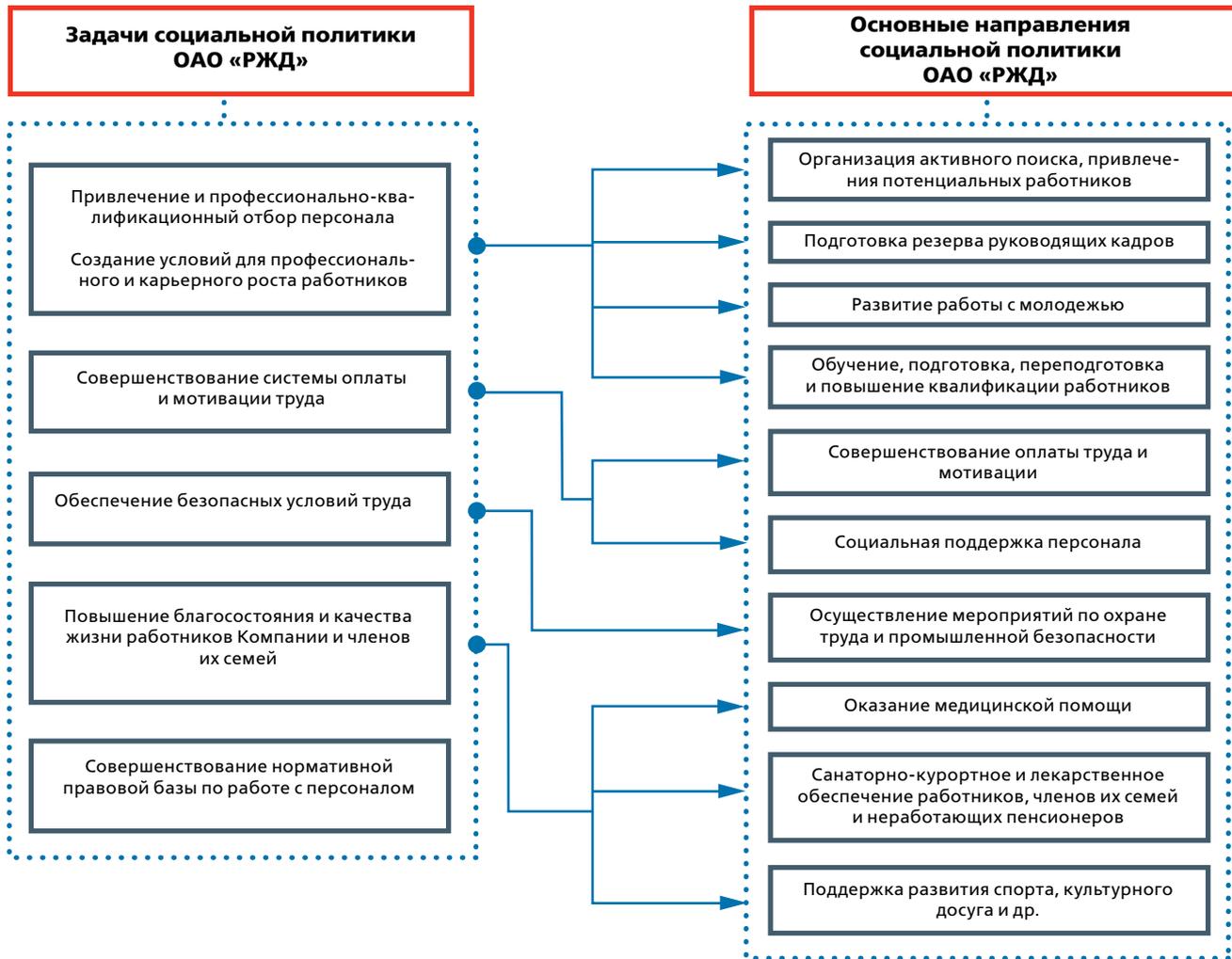


Рис. 6-1. Основные направления реализации политики в области взаимодействия с персоналом в ОАО «РЖД»

## 6.2. Система управления в области взаимодействия с персоналом

### 6.2.1. Ключевые риски и возможности в области взаимодействия с персоналом

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

Возможности ОАО «РЖД» в области взаимодействия с персоналом определяются, с одной стороны, сочетанием многолетнего опыта реализации социальных программ, существенной материально-технической базой в этой области, а с другой стороны — вне-

дрением новых методов и стратегических подходов к социальному развитию.

Управление персоналом и повышение качества трудовых ресурсов Компании, а также их корпоративная социальная поддержка 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.

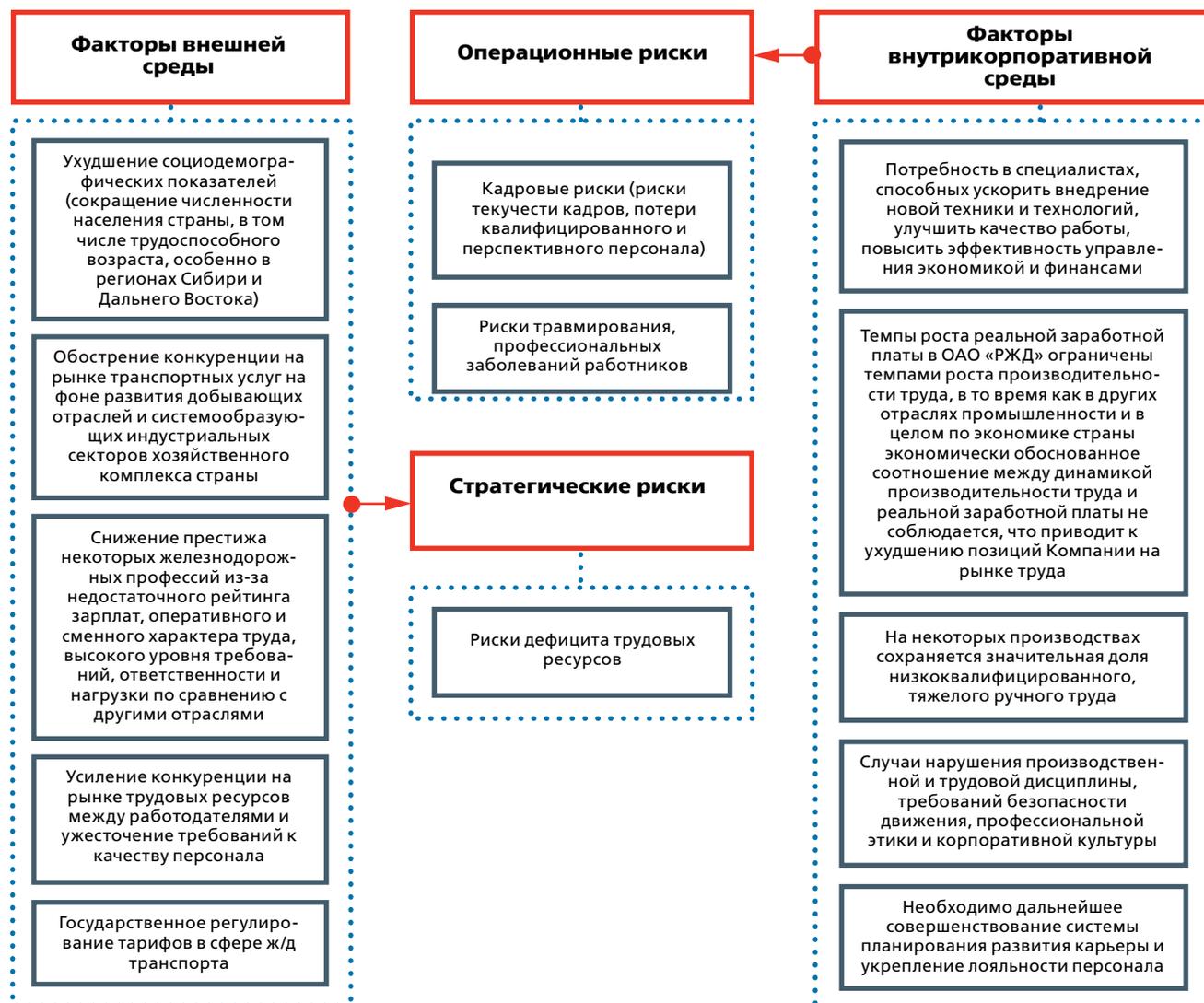


Рис. 6-2. Виды рисков в области взаимодействия с персоналом



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

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

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

Принимаемые Компанией меры по смягчению 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"> <li>• Реализация Функциональной стратегии развития кадрового потенциала.</li> <li>• Совершенствование системы оплаты труда и мотивации.</li> <li>• Повышение благосостояния и качества жизни работников Компании и членов их семей.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Развитие персонала, подготовка, переподготовка и повышение квалификации работников.</li> <li>• Мотивация и оплата труда.</li> <li>• Социальная поддержка работников, членов их семей, ветеранов.</li> <li>• Жилищная программа.</li> <li>• Организация отдыха сотрудников.</li> <li>• Охрана здоровья сотрудников.</li> <li>• Молодежная политика.</li> <li>• Коллективный договор и взаимодействие с профсоюзами.</li> </ul>
Риски травмирования, профессиональных заболеваний работников	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Обеспечение безопасных условий труда.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Производственный травматизм.</li> <li>• Реализация программ по улучшению условий и охраны труда.</li> <li>• Аттестация рабочих мест.</li> <li>• Обеспечение осведомленности и компетентности работников области охраны труда.</li> </ul>

**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»» (утверждена 10 мая 2006 г. № 933р), целью которой является обеспечение потреб-

ности холдинга «РЖД» в квалифицированном персонале и эффективное развитие кадрового потенциала на среднесрочную перспективу (см. рис. 6–3). В рамках реализации Стратегии развития кадрового потенциала Компания разработала и осуществляет ряд программ, направленных на выполнение основных задач стратегии.

6. Взаимодействие с персоналом

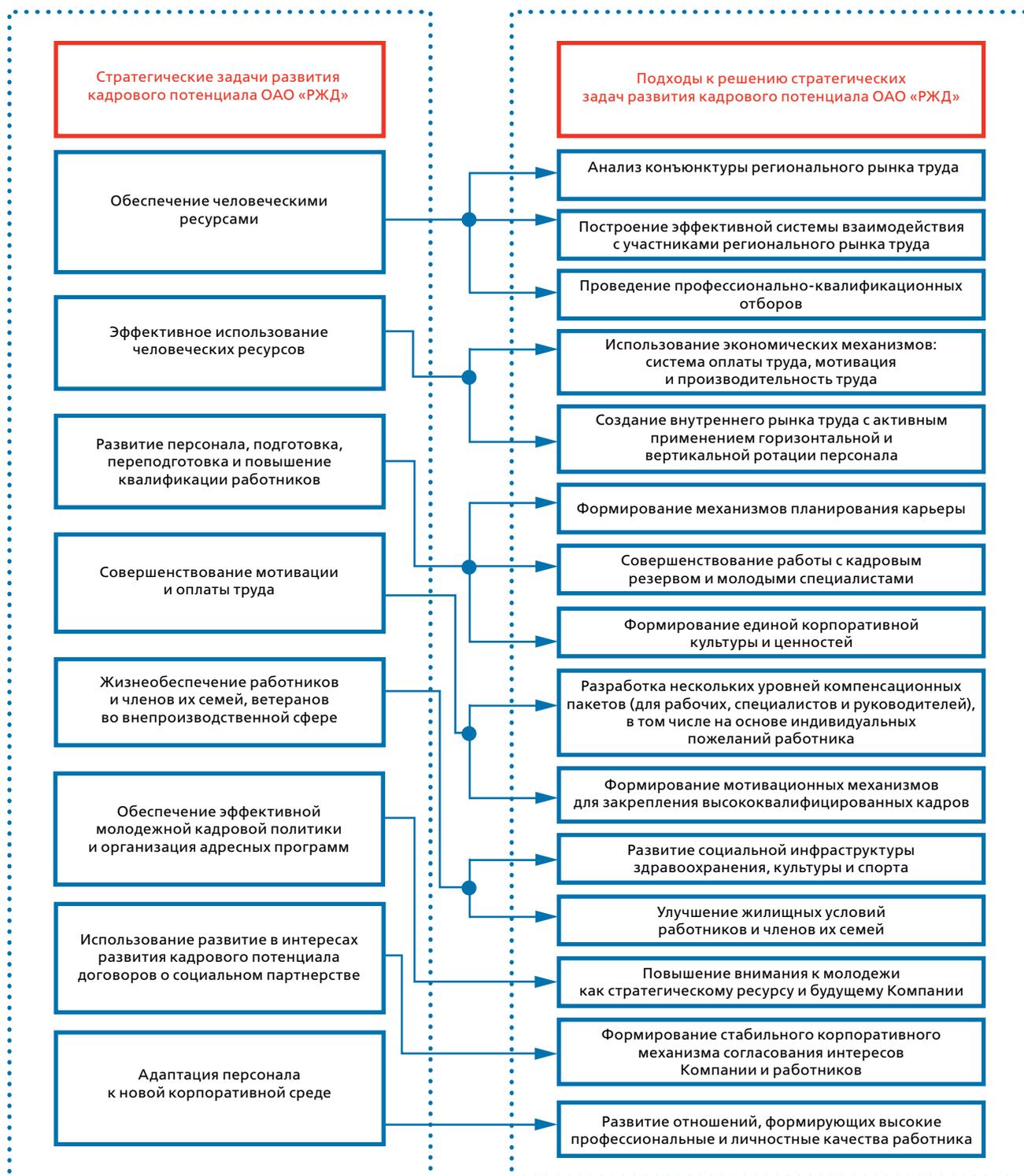


Рис. 6–3. Стратегические задачи развития кадрового потенциала ОАО «РЖД»



### 6.3. Проведение единой корпоративной политики в области управления персоналом в 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.

В 2011 году, который был объявлен в Компании Годом работы с персоналом, проведение единой кадровой политики в холдинге «РЖД» нацелено на укомплектование квалифицированным персоналом всех категорий, создание единого кадрового резерва, адаптацию системы непрерывного профессионального обучения персонала к условиям Холдинга и изменяющимся технологическим требованиям, реализацию мер по обеспечению благоприятного социально-психологического климата в коллективах.

В рамках осуществления социальной политики в Компании проводится постоянная целенаправленная работа над совершенствованием системы оплаты и мотивации труда работников.

В целях реализации мер по формированию благоприятного социально-психологического климата в трудовых коллективах актуализированы порядок и условия присвоения высококвалифицированным работникам классных званий.

Разработаны и введены в действие положения, направленные на усиление мотивации персонала:

«Положение о дополнительном премировании техников по расшифровке лент скоростемеров за выявление нарушений»;

«Положение о премировании за результаты внедрения стандартов бережливого производства в структурных подразделениях»;

«Положение о дополнительном премировании за гарантийный пробег локомотивов до очередного технического обслуживания (текущего ремонта)». Документом предусмотрена выплата ежеквартальной премии рабочим на ремонте, мастерам (включая старших), заместителям начальников депо по ремонту за отсутствие или снижение на 30% неплановых ремонтов и отказов на 1 млн. км пробега;

«Положение о личном клейме качества», предусматривающее выплату ежемесячной премии рабочим на ремонте, взявшим на себя обязательства по обеспечению качественного ремонта или изготовлению деталей и узлов локомотивов при отсутствии браков, нарушений в работе в течение года;

«Положение о Фонде мастера», направленное на повышение статуса руководителей среднего звена.

В Компании действует единая система премирования, направленная на повышение материальной заинтересованности работников в достижении установленных индивидуальных и коллективных ключевых задач, отражающих результаты деятельности Компании.

Среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках, за 2011 год возросла на 13,8% и составила 33 485 руб. (2010 год — 29 432 руб.). В реальном исчислении (с учетом инфляции) заработная плата возросла на 5,0%.

В Компании выплачивается вознаграждение за обеспечение безопасности движения. В 2011 году по итогам работы за 2010 год поощрены 95,8 тыс. работников ведущих должностей и профессий, непосредственно обеспечивающих безопасность движения поездов.

В целях мотивации продолжительной работы на транспорте производятся выплаты вознаграждения за преданность Компании.

В рамках трудового законодательства пересмотрен порядок возмещения расходов, связанных со служебными поездками работников филиалов, постоянная работа которых осуществляется в пути следования железнодорожного подвижного состава или имеет разъездной характер.

ОАО «РЖД» обеспечивает выполнение обязательств коллективного договора, в том числе в сфере оплаты труда: заработная плата индексируется в соответствии с индексом потребительских цен на товары и услуги; работникам Компании, членам их семей предоставляется целый ряд дополнительных компенсаций и льгот в сфере трудовых отношений, улучшения условий труда.

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

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

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

#### 6.3.1. Характеристика кадрового состава ОАО «РЖД»

За 2011 год списочная численность работников ОАО «РЖД» снизилась на 33,3 тыс. человек и по состоянию на 31 декабря 2011 г. составила 942 808 человек.

Из Компании уволено 151,2 тыс. человек, из них 80,2 тыс. человек по собственному желанию (в том числе 24,1 тыс. на пенсию). При этом принято вновь 117,9 тыс. человек, из них 10,2 тыс. человек, вернувшихся из рядов Российской армии и выпускников учебных заведений.

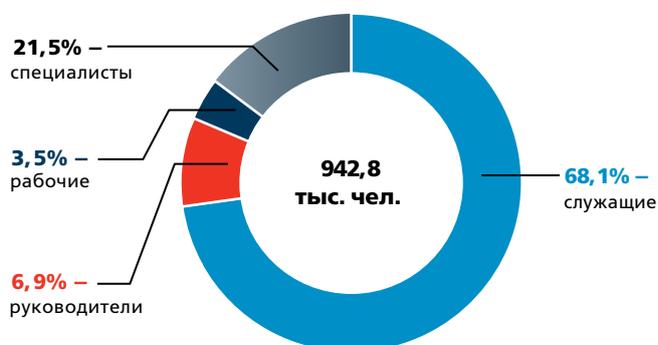
В результате реорганизации (сформированы центральная и дорожные дирекции инфраструктуры, вер-

## 6. Взаимодействие с персоналом

тикаль дирекции тяги) внутри Компании осуществлен перевод за год более 516 тыс. работников.

Кадрового дефицита основных рабочих профессий за 2011 год не наблюдалось. Укомплектованность кадров по Компании составила 98,1% к штатному расписанию. Текучесть кадров по итогам 2011 года к уровню прошлого года снижена на 0,2% и составила 8,8%. Удельный вес категорий персонала в общей численности распределяется следующим образом: рабочие — 68,1% (642,3 тыс. чел.), руководители — 6,9% (65 тыс. чел.), специалисты — 21,5% (202,3 тыс. чел.), служащие — 3,5% (33,2 тыс. чел.).

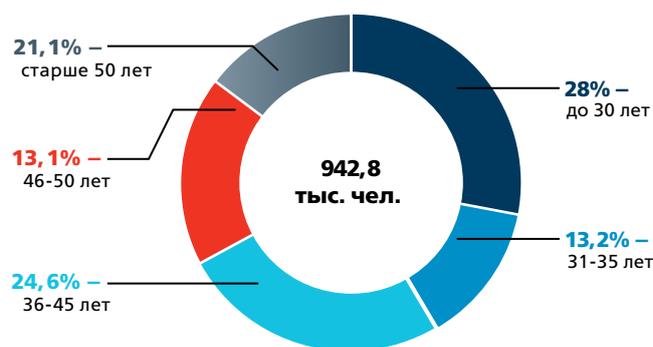
### Численность работников ОАО «РЖД» по категориям персонала, %



Уровень образования персонала в ОАО «РЖД»:

- численность работников с высшим образованием составляет 22,2% от общей численности (увеличение к началу года на 1,3%);
- численность работников со средним профессиональным образованием — 25,7% (увеличение к началу года на 0,2%).

### Возрастной состав работников, состоящих в списочном составе, %



Доля молодых работников Компании в возрасте до 30 лет увеличилась за год на 1,1% и составила 28%. Средний возраст работников составляет 39,5 лет.

Из общего числа работников количество женщин составляет 286 339 человек (30,4%).

Женщины занимают 51,7% всех должностей руководителей и специалистов Компании, их численность на должностях этих категорий составляет 138,3 тыс. человек.

### 6.3.2. Развитие кадрового персонала и работа корпоративного университета

Одним из ключевых приоритетов Компании является повышение ее конкурентоспособности на рынке труда. В этих условиях самым значимым элементом в осуществлении кадровой политики является развитие человеческих ресурсов.

Для реализации этой цели в Компании в 2011 году организовано и проведено повышение квалификации более 82 тыс. руководителей и специалистов подразделений ОАО «РЖД».

Среди наиболее важных направлений обучения, помимо инженерно-технических, можно выделить программы по повышению уровня компетенций работников в области корпоративного управления, логистики, организации и ведения транспортного бизнеса, взаимодействия с зарубежными партнерами (международные стандарты взаимодействия, иностранный язык), управления финансами, организации бухгалтерского учета, налогообложения, бюджетирования, управления инвестициями, организации труда и заработной платы, охраны труда.

В связи с проведением единой политики развития кадрового потенциала холдинга «РЖД», а также развития системы бизнес-образования в Компании в текущем году разработано «Положение о дополнительном профессиональном и бизнес-образовании руководителей и специалистов холдинга «РЖД»».

В 2011 году прошли переподготовку на базе РАНХ и ГС при Президенте Российской Федерации 37 руководителей из числа заместителей начальников дорог по региону и начальников дирекций железных дорог, дирекций инфраструктуры и тяги по специально разработанной для данной категории работников программе «Корпоративное управление» с последующим выездом в ведущие транспортные компании Франции и Германии.

На базе созданного совместно с Немецкими железными дорогами Центра международной логистики и управления цепями поставок ВШМ СПбГУ по программе «Логистика и управление цепями поставок» повысили квалификацию 32 перспективных работника Компании, по программе профессиональной переподготовки «Международная логистика и управление цепями поставок» с выездом в Германию прошли обучение 25 человек.

Повысили квалификацию за рубежом с посещением предприятий ведущих транспортных компаний мира (Германия, Австрия, Франция, Бельгия, Нидерланды, Испания, Италия, США, Канада, Великобритания, Финляндия, Китай) 462 работника холдинга «РЖД».



Продолжается обучение руководителей по программам переподготовки MBA в российских и зарубежных бизнес-школах. В текущем году окончили бизнес-школы 106 руководителей, общее число руководителей Компании, получивших бизнес-образование, увеличилось до 440 человек.

В 2011 году применен новый подход в планировании и организации работы по направлению на обучение на условиях целевой подготовки студентов, предусматривающий учет специализаций и наиболее полно отвечающий заказам соответствующих филиалов на подготовку специалистов и бакалавров.

Компания выполнила свои обязательства по приему студентов, окончивших вузы и техникумы по целевому набору. За год прибыло более 9 тыс. молодых специалистов, из них около 4 тыс. человек, обучавшихся на условиях целевой подготовки. По состоянию на 31 декабря 2011 г. численность молодых специалистов составила около 21 тыс. человек.

В целом на условиях целевой подготовки в учебных заведениях железнодорожного транспорта в настоящее время обучается 28,3 тыс. человек по очной форме и 12,3 тыс. человек по заочной форме обучения.

Рабочим профессиям обучено 60 тыс. человек, в том числе 34 тыс. человек прошли переподготовку и обучены вторым (смежным) профессиям; 140 тыс. рабочих повысили квалификацию. В текущем году на обновление учебно-лабораторной базы направлено около 250 млн. руб., из них на приобретение тренажеров подготовки машинистов, помощников машинистов и путейцев — 97,0 млн. руб.

В целях повышения качества подготовки рабочих реализуются: программа повышения квалификации преподавателей технических школ и учебных центров; программа развития их материально-технической и учебно-лабораторной базы; новые образовательные программы.

Одной из таких новых программ является программа подготовки машинистов локомотивов, проходящая экспериментальную апробацию на Приволжской железной дороге.

Подведение итогов, анализа успеваемости и сдачи квалификационных экзаменов показывает, что данная программа позволяет обеспечить качественную подготовку машинистов.

В течение 2011 года в технических школах и учебных центрах организовано внедрение единой системы управления знаниями (СУЗ) базе СДО ОАО «РЖД».

### Корпоративный университет

Корпоративный университет начал свою деятельность в июле 2010 года. Целевую аудиторию составили руководители высшего звена номенклатуры президента ОАО «РЖД» — от уровня вице-президентов до уровня заместителей руководителей филиалов, структурных подразделений ОАО «РЖД» и ДЗО. За период своей работы в программах Корпоративного университета приняло участие более полутора тысяч руководителей уровня номенклатуры президента ОАО «РЖД».

В 2011 году в Корпоративном университете сформированы следующие направления деятельности по обучению и развитию руководящих кадров:

- проведение оценки руководителей разных уровней управления в соответствии с Моделью корпоративных компетенций ОАО «РЖД»;
- проведение целевых программ обучения руководителей по актуальным для развития Компании направлениям;
- помощь участникам целевых программ КУ в создании и реализации ИПР — индивидуальных планов развития;
- проведение программ индивидуального развития в рамках реализации ИПР;
- управление индивидуальным развитием руководителя на основе АСУ ИПР (автоматизированной системы управления индивидуальным развитием руководителя);
- методическая поддержка проектов по развитию персонала в Компании;
- выработка топ-менеджерами направлений развития персонала Компании в режиме стратегических сессий.

Деятельность Корпоративного университета позволила решить задачу по индивидуальному развитию и обучению руководителей Компании. Обеспечена преемственность этапов процесса обучения для различных категорий менеджмента.

Ближайшей задачей Корпоративного университета для дальнейшего развития системы дополнительного бизнес-образования руководящего состава ОАО «РЖД», основанной на компетентностном подходе, является запуск проекта по созданию филиалов Корпоративного университета и организация обучения руководителей нижестоящих уровней менеджмента и перспективных молодых управленцев в регионах железных дорог по целевым программам.

### 6.3.3. О работе негосударственных образовательных учреждений

В рамках реализации национальной образовательной инициативы «Наша новая школа» разработана и утверждена Концепция развития системы дошкольного и общего образования ОАО «РЖД». ОАО «РЖД» является учредителем 291 негосударственного образовательного учреждения (2 общеобразовательных лицез, 17 общеобразовательных школ, 30 школ-интернатов, 6 образовательных учреждений для детей дошкольного и младшего школьного возраста — начальных школ-детских садов и 236 детских садов). Контингент обучающихся и воспитанников составляет 42 429 человек, в том числе 37 350 человек (88%) — дети работников ОАО «РЖД», количество педагогов составляет 7 тыс. человек.

В 2011 году финансирование на содержание образовательных учреждений увеличилось на 25,5% по сравнению с 2010 годом и составило 5,5 млрд. руб., в том числе 166,3 млн. руб. израсходовано на реализацию Концепции развития системы дошкольного и общего образования ОАО «РЖД».

Большое внимание уделяется развитию учебной и материально-технической базы. Кроме приобретения современного технологического оборудования, технических средств обучения проводится реконструкция зданий образовательных учреждений с учетом

современных требований, пристраиваются блоки с групповыми комнатами, спортивными залами.

В 2011 году 1 830 учащихся образовательных учреждений Компании приняли участие в региональных предметных олимпиадах, 1 290 человек — во всероссийских и 400 — в международных, призерами последних стали 38 и 57 учащихся соответственно.

В 2010–2011 учебном году из 882 выпускников 11-х классов общеобразовательных учреждений ОАО «РЖД» 51 выпускник окончил школу с золотыми и серебряными медалями.

Одно из ключевых направлений Концепции — внедрение здоровьесберегающих технологий в воспитательный процесс.

В рамках мероприятий Концепции проведен мониторинг здоровья всех учащихся и воспитанников с последующими консультациями родителей. Углубленные медицинские осмотры узкопрофильными специалистами — офтальмологом, неврологом, отоларингологом, ортопедом, кардиологом, эндокринологом, детским гинекологом — были проведены в учреждениях, расположенных на отдаленных станциях, где отсутствуют детские врачи (населенные пункты Иркутской области, Республики Бурятия). Эта работа получила одобрение со стороны родителей.

Сегодня в системе ОАО «РЖД» функционируют 25 детских железных дорог (далее — ДЖД), которые являются объектами дополнительного всестороннего образования детей, технического творчества, осознанного восприятия инноваций, интеллектуального и культурного развития, приобщения к здоровому образу жизни и т. д.

В 2010–2011 учебном году на ДЖД прошли обучение 15 111 детей, из них дети железнодорожников — 3 982 ребенка. Летнюю производственную практику прошли 11 272 ребенка. 1 004 выпускника ДЖД поступили в железнодорожные учебные заведения. На ДЖД функционируют 609 кружков.

### 6.3.4. О корпоративных соревнованиях и поощрении

Правлением Компании ежеквартально подводятся итоги соревнования трудовых коллективов ОАО «РЖД». По итогам работы за 2011 год победителями становились 696 коллективов ОАО «РЖД», из них 176 коллективов — в I квартале, 186 коллективов — во II квартале, 161 коллектив — в III квартале и 173 коллектива — в IV квартале.

Среди железных дорог победителями были признаны (с присуждением соответственно первого, второго и третьего места) следующие коллективы:

- в I квартале — Западно-Сибирской, Южно-Уральской и Северной железных дорог;
- во II квартале — Дальневосточной, Западно-Сибирской и Горьковской железных дорог;
- в III квартале — Горьковской железной дороги;
- в IV квартале Юго-Восточной и Приволжской железных дорог.

По итогам работы за 2011 год признаны победителями 30 лучших коллективов ОАО «РЖД», добившихся наивысших результатов в соревновании за год в целом

и в течение года не менее одного раза занимавших первое место.

Это коллективы:

- Горьковской железной дороги;
- Западно-Сибирской железной дороги;
- Сахалинской дирекции управления движением;
- Приволжского территориального центра фирменного транспортного обслуживания;
- железнодорожной станции Благовещенск Забайкальской дирекции управления движением;
- железнодорожной станции Биклянь Куйбышевской дирекции управления движением;
- железнодорожной станции Кандалакша Октябрьской дирекции управления движением;
- железнодорожной станции Смоленск-Сортировочный Московской дирекции управления движением;
- эксплуатационного локомотивного депо Лоста Северной дирекции тяги;
- ремонтного локомотивного депо Киров-Вятка Горьковской дирекции по ремонту тягового подвижного состава;
- эксплуатационного вагонного депо Инская Западно-Сибирской железной дороги;
- эксплуатационного вагонного депо Батайск Северо-Кавказской железной дороги;
- Бологовской дистанции пути Октябрьской железной дороги;
- Барабинской дистанции пути Западно-Сибирской железной дороги;
- Таловской дистанции пути Юго-Восточной железной дороги;
- опытной путевой машинной станции № 19 Западно-Сибирской дирекции по ремонту пути;
- путевой машинной станции № 148 Куйбышевской дирекции по ремонту пути;
- Иркутск-Сортировочной дистанции сигнализации, централизации и блокировки Восточно-Сибирской железной дороги;
- Узловской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Московской железной дороги;
- Ишимской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Свердловской железной дороги;
- Карталинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Южно-Уральской железной дороги;
- Ярославского информационно-вычислительного центра;
- Нижегородской дирекции связи Центральной станции связи;
- Мурманской дистанции электроснабжения Октябрьской железной дороги;
- Зуевской дистанции электроснабжения Горьковской железной дороги;
- дирекции по эксплуатации зданий и сооружений Горьковской железной дороги;
- Рузаевской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Куйбышевской железной дороги;
- моторвагонного депо Санкт-Петербург-Балтийский моторвагонной дирекции пригородных перевозок «Транском» Октябрьской железной дороги;
- вокзала Омск Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов;
- Куйбышевской дирекции по управлению терминально-складским комплексом.



## Поощрения

За 2011 год всеми видами наград отмечено 8 580 работников Компании и лиц, не работающих в ОАО «РЖД», но внесших большой вклад в развитие Общества, из них:

- государственных наград удостоено 79 работников;
- Минтранса России — 1 078 работников;
- корпоративными наградами Компании поощрены 7 423 работника, из них 385 удостоены высшей награды — знака «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги»».

## 6.4. Корпоративная социальная политика

### 6.4.1. Коллективно-договорные отношения и социальное партнерство с профсоюзом

В настоящее время в Компании проводится реформа корпоративного управления, в результате которой будет создана холдинговая модель управления бизнесом. Система взаимоотношений предприятия с профсоюзом должна совершенствоваться вместе с системой управления, обеспечивая конкурентоспособность организации как работодателя во внешней бизнес-среде. За последнее время сделано немало. Но основным «прорывом» стало принятие нового Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы (далее — Коллективный договор). Это базовый документ, регулирующий социальную политику Компании, он разработан на основе Отраслевого соглашения с учетом структуры и принципов Концепции оптимизации Системы социальной поддержки персонала (далее — ССПП).

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, декларирует добровольную приверженность Компании международным принципам корпоративной социальной ответственности и устойчивого развития.

Действующий коллективный договор, в отличие от предыдущего, является единым для всей Компании как одного юридического лица. Ранее каждый филиал заключал свой договор, причем до 2008 года такой документ был и у отдельных структурных подразделений, которые зачастую применяли специфические или региональные льготы, что негативно сказывалось на планировании социальных расходов ОАО «РЖД». Сейчас работа региональных филиалов регулируется локальными нормативными актами (приказами или распоряжениями начальника дороги). Это позволяет эффективнее управлять корпоративной системой социальных льгот, гарантий и компенсаций, делает ее более универсальной, способной гибко реагировать на вызовы внешней конкурентной среды.

При этом Объединение работодателей железнодорожного транспорта «Желдортранс» (регулирующий орган социально-трудовых отношений на уровне холдинга «РЖД») с 2008 года ввело практику заключения отраслевых соглашений, устанавливающих базовый

уровень размера льгот, гарантий и компенсаций на предприятии.

Здесь необходимо отметить, что Компания, будучи социально ответственным работодателем, порядка 2/3 от всего объема льгот, гарантий и компенсаций для своих работников предоставляет сверх норм, установленных законодательством Российской Федерации.

Компания, несмотря на все еще сложное мировое финансово-экономическое положение, традиционно выполняет все обязательства, закрепленные в Коллективном договоре. В 2011 году на эти цели направлено 92,6 млрд. руб.

Совместно с профсоюзом Компания постоянно совершенствует процесс подведения итогов выполнения Коллективного договора для более эффективного учета мнения как работников, так и работодателя в условиях формирования вертикально интегрированного холдинга.

В этих целях мы приняли новый Регламент по подведению итогов выполнения Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы и Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта (распоряжение ОАО «РЖД» от 8 июля 2011 г. № 1487р).

В рамках холдинга «РЖД» итоги стали подводиться на Региональных форумах социальной ответственности и партнерства (далее — Форумы) с участием представителей «Роспрофжела», объединения работодателей железнодорожного транспорта «Желдортранс», функциональных филиалов и дочерних обществ ОАО «РЖД».

Следующим шагом в области повышения адресности предоставляемых социальных льгот, гарантий и компенсаций является создание Единого социального оператора (ЕСО). Основной функцией ЕСО станет создание централизованного механизма предоставления льгот и персонифицированный учет предоставляемых гарантий и компенсаций работникам и пенсионерам холдинга «РЖД», что позволит в дальнейшем увеличить долю индивидуального социального пакета в общем объеме льгот, гарантий и компенсаций, предоставляемых на страховых накопительных и кредитных принципах (ипотека, ДМС, НПО и обучение).

### 6.4.2. Социальная отчетность

Корпоративная социальная ответственность является одной из основных составляющих деятельности ОАО «РЖД», важным фактором динамичного развития Компании, играет важнейшую роль на всех этапах подготовки и принятия управленческих решений. Содей-

ствие социальному развитию — важнейшая стратегическая задача Компании.

ОАО «РЖД» присоединилось к Глобальному договору ООН и Социальной хартии российского бизнеса, вступило в РССП.

В Компании принят Кодекс корпоративной социальной ответственности ОАО «РЖД». В документе изложена система связанных между собой принципов, приоритетов, требований и ограничений, которыми Компания руководствуется при осуществлении хозяйственной деятельности в отношении всех заинтересованных сторон.

В Коллективном договоре ОАО «РЖД» на 2011–2013 годы появился новый раздел «Корпоративная социальная ответственность», декларирующий добровольную приверженность Компании международным принципам корпоративной социальной ответственности и устойчивого развития. В Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта также включен новый пункт «10.6. В целях распространения практики корпоративной социальной ответственности Работодатели принимают на себя добровольные обязательства по подготовке не реже одного раза в два года корпоративного социального отчета».

Данные нормы закладывают правовую базу для дальнейшего распространения практики корпоративной социальной ответственности в холдинге ОАО «РЖД».

Концепция социальной ответственности включает три основных аспекта:

- экологический — минимизация воздействия деятельности на природные системы, включая экосистемы, почву, атмосферу и воду;
- социальный — охрана здоровья, безопасность жизнедеятельности, защита и благосостояние наших работников, создание возможностей для развития как наших работников, так и членов их семей и других членов общества;
- социально-экономический — активное участие в жизни регионов, в которых мы работаем, в реализации проектов социальной инфраструктуры и поддержки местных сообществ, обеспечение надлежащего качества и безопасности услуг, оказываемых потребителям.

Начиная с 2010 года, Департамент социального развития проводит работу по распространению практики корпоративной социальной отчетности на железные дороги и функциональные филиалы. В настоящее время уже все железные дороги и наиболее значимые функциональные филиалы готовят социальные отчеты.

Практика социально ответственного ведения бизнеса направлена в первую очередь на решение задачи управления нефинансовыми рисками в области социально-трудовых отношений и формирование благоприятного социально-психологического климата в трудовых коллективах и положительной деловой репутации.

### 6.4.3. О реализации жилищной программы ОАО «РЖД»

Одним ключевым направлением социальной политики Компании является реализация жилищной политики.

ОАО «РЖД» как социально ответственная компания уделяет значительное внимание одному из главных направлений социальной политики — решению жилищных вопросов работников ОАО «РЖД».

С 2005 года в ОАО «РЖД» реализуется Концепция жилищной политики, направленная на решение двух основных задач: финансовая поддержка работников, нуждающихся в улучшении жилищных условий, и создание жилищного фонда для обеспечения технологического процесса перевозок.

Компания субсидирует работникам, нуждающимся в улучшении жилищных условий, большую часть затрат на уплату начисленных процентов по ипотечным кредитам, по которым работник оплачивает только 4,5% годовых, а молодые специалисты — 2%.

За период 2006–2011 годов почти 21,2 тыс. работников ОАО «РЖД» улучшили свои жилищные условия при финансовой поддержке ОАО «РЖД». В том числе в 2011 году более 2,5 тыс. работников ОАО «РЖД» получили ипотечные субсидируемые кредиты для приобретения жилья в собственность на общую сумму порядка 4 млрд. руб. Более 1,2 тыс. молодых семей получили безвозмездные субсидии на сумму порядка 425 млн. руб. на погашение части задолженности по ранее полученным ипотечным субсидируемым кредитам в связи с рождением в их семьях детей.

Особое внимание уделяется молодым и многодетным семьям, а также одиноким родителям, воспитывающим детей. Так, для последних предусмотрены безвозмездные субсидии, составляющие до 70% стоимости жилого помещения. Молодым семьям при рождении в семье первого ребенка предусмотрена субсидия на выплату задолженности по приобретенному жилому помещению в размере стоимости 10 км<sup>2</sup>, при рождении второго ребенка — 14 м<sup>2</sup>, при рождении третьего и последующих детей — 18 м<sup>2</sup>.

Бюджетом ОАО «РЖД» на цели корпоративной поддержки работников ОАО «РЖД» в 2012 году предусмотрено 2,7 млрд. руб. (в том числе порядка 2 млрд. руб. — на субсидирование ипотечных кредитов предыдущих лет).

В 2012 году планируется предоставить:

- ипотечных субсидируемых кредитов порядка 2,4 тыс. работникам ОАО «РЖД» с предоставлением субсидий в размере 165 млн. руб.;
- безвозмездных субсидий на сумму 210 млн. руб., в том числе 160 млн. руб. на решение жилищных вопросов многодетных семей и 50 млн. руб. на решение жилищных вопросов иных категорий работников;
- безвозмездных субсидий при рождении детей на сумму 400 млн. руб. (около 1 300 работников ОАО «РЖД»).

В ходе реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте, при образовании ОАО «РЖД», большая часть жилых помещений вместе с системой обслуживания была передана в муниципальную собственность. В ОАО «РЖД» вошли 1,2 млн. м<sup>2</sup> жилых помещений, в основном это общежития.

В ОАО «РЖД» сформирована система управления жилым фондом компании (ЖФК), под которой понимается совокупность процессов: формирование (стро-



ительство, приобретение), предоставление, использование, содержание и эксплуатация жилых помещений.

Формирование ЖФК — это один из способов обеспечения перевозочного процесса трудовыми ресурсами, что обусловлено следующими критериями:

- неблагоприятные условия для приобретения работниками жилья в собственность (климатические условия, социальная инфраструктура и др.);
- необходимость проживания работников в непосредственной близости от места работы для обеспечения непрерывности технологического процесса (работники линейных железнодорожных станций и участков);
- обеспечение ротации кадров.

Прежде всего жилые помещения технологического фонда Компании необходимы на линейных станциях.

Жилые помещения предоставляются работникам основных профессий и должностей, обеспечивающим технологию перевозочного процесса, эксплуатацию вновь вводимых производственных мощностей, а также приглашенным и перемещенным в рамках ротации кадров руководителям и специалистам на период исполнения ими трудовых обязанностей по договорам найма.

По состоянию на 1 января 2012 г. ОАО «РЖД» располагает жилым фондом ЖФК в размере свыше 786 тыс. м<sup>2</sup>, который включает в себя порядка 9,7 тыс. квартир в многоквартирных жилых домах, 1,8 тыс. квартир в малоквартирных жилых домах, 1,2 тыс.

комнат в жилых домах типа общежитий и 61 номер в жилых домах типа гостиниц.

За период 2003–2011 годов ОАО «РЖД» на формирование ЖФК направило 24 035,0 млн. руб. инвестиционных средств (без НДС), в том числе в 2011 году — 3 260,8 млн. руб.

Установленный порядок управления жилищным фондом позволил оптимизировать количество объектов жилищного фонда и обеспечить безубыточность содержания жилых помещений ЖФК для ОАО «РЖД» по виду деятельности.

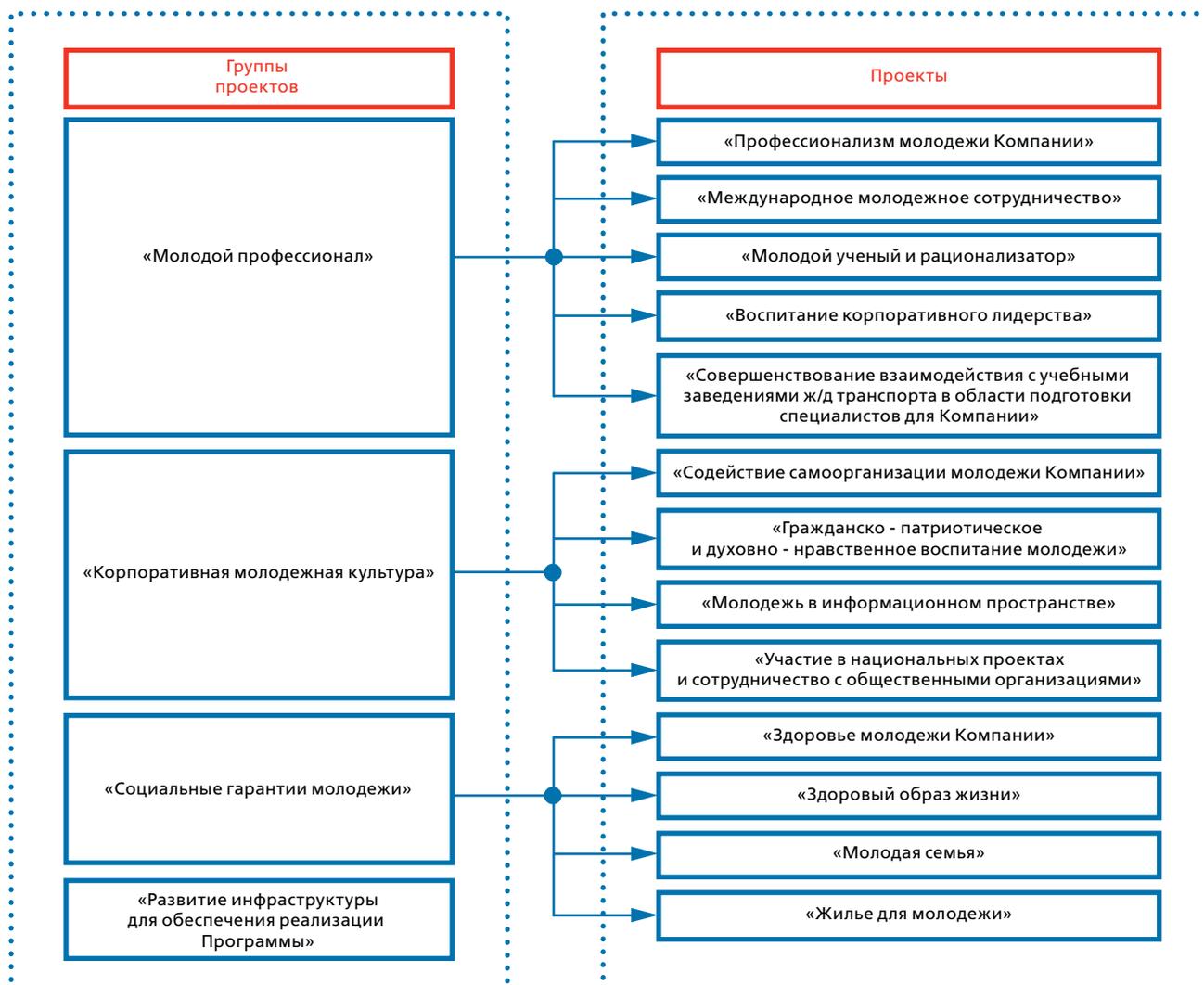
Формирование ЖФК на период 2011–2015 годов определено утвержденной ОАО «РЖД» Адресной программой на 2011–2013 годы и прогнозом ее формирования на 2014–2015 годы.

Она предусматривает около 50% строительства и приобретения жилых помещений на железных дорогах Сибири и дальнего Востока.

Практически весь объем формирования ЖФК по Адресной программе 2011–2013 годов (88,6%) предусматривается в населенных пунктах, где не развит рынок арендного жилья, а в большинстве случаев это небольшие населенные пункты, где такой рынок вообще отсутствует.

Существующая структура ЖФК и система управления данным жилищным фондом в целом соответствует поставленным целям. Она отстроена адекватно структуре ОАО «РЖД» и поставленным в 2005 году целям в сфере жилищной политики.

## 6.4.4. Молодежная политика ОАО «РЖД»



**Рис. 6.4.**  
Проекты целевой программы «Молодежь Компании (2006–2010 годы)»

Основная цель программы «Молодежь ОАО «РЖД» (2011–2015 годы)» — содействие стратегическому развитию холдинга «РЖД» за счет обеспечения его необходимым количеством молодых работников, обладающих требуемыми профессиональными навыками и корпоративными компетенциями, разделяющих ценности бренда «РЖД» и вовлеченных в решение корпоративных задач.

В рамках ее реализации уже в четвертый раз организуется молодежный конкурс инновационных проектов «Новое звено». За четыре года в конкурсе приняли участие более 4 600 молодых сотрудников филиалов

и структурных подразделений, дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», студентов и аспирантов вузов железнодорожного транспорта России.

Было разработано свыше 1 900 проектов. Организационную и финансовую поддержку руководства Компании получили более 140 проектов. Авторы проектов — победителей конкурса проходят стажировки в ведущих железнодорожных компаниях Германии, Испании и Франции.

Активно развивается сообщество молодежного актива Компании — корпоративный клуб «Команда-2030». В 2011 году в рамках клуба была проведена



программа для молодых руководителей и представителей молодежного резерва «Лидеры перемен», в которой приняли участие более 6 500 молодых руководителей холдинга «РЖД». 111 участников программы получили направление на обучение в Корпоративном университете ОАО «РЖД» в 2012 году.

В Компании создана система слетов молодежи: дорожные, филиальные, региональные слеты, ежегодный Слет молодежи ОАО «РЖД». Прошедший в сентябре 2011 года юбилейный V Слет молодежи ОАО «РЖД» стал крупнейшим в истории Компании. В нем приняли участие более 800 человек — молодые работники и ученые ОАО «РЖД», руководители Компании и эксперты.

Впервые в рамках Слета была организована работа международной секции, в которой приняли участие молодежные делегации железнодорожных администраций и компаний из 12 стран Европы и Азии, а также штаб-квартиры Международного союза железных дорог. В рамках реализации государственной молодежной политики ОАО «РЖД» проводит системную работу по развитию движения студенческих отрядов, уделяя особое внимание строительному направлению. Начиная с 2009 года к строительству объектов транспортной инфраструктуры XXII Олимпийских зимних игр 2014 года в Сочи, возводимых ОАО «РЖД», были привлечены более 2 000 студентов железнодорожных и строительных вузов. В летнем трудовом семестре 2011 года приняли участие 1 085 студентов из России, Армении, Белоруссии, Казахстана, Киргизии, Латвии, Литвы и Эстонии.

В целях реализации приоритетных направлений молодежной политики ОАО «РЖД» в области организации отдыха, оздоровления, дополнительного образования разработаны и реализуются специальные корпоративные проекты:

- для детей — корпоративный лагерь «Дороги будущего», «Путь твоей безопасности»;
- для подростков — программа «Открытые двери Компании»;
- для студентов и молодежи — проект «Сеть ЗД: Дорога, Дом, Друзья»;
- для семейного отдыха и оздоровления — программа «Семейный альбом»;
- для неработающих пенсионеров — «Ветераны стальных магистралей».

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.

За период реализации их участниками стали 40,5 тыс. человек, в том числе 17,6 тыс. человек в 2011 году. Кроме того, 120 неработающих пенсионеров стали участниками программы «Ветераны стальных магистралей».

Большое внимание Компания продолжает уделять развитию детей, отдыхающих в лагерях ОАО «РЖД».

В 2011 году разработана, экспертно оценена и пилотно реализована актуальная и не имеющая аналогов в стране инновационная программа профилактики детского травматизма, формирующая у детей культуру безопасности, «Путь твоей безопасности».

Целью этой программы является формирование у детей универсальных алгоритмов поведения и устойчивых навыков, обеспечивающих личную безопасность ребенка. Выбор тематики обучающих моделей основан на статистических данных. Содержание занятий разработано с привлечением профильных специалистов (психологов, сотрудников МЧС России, специалистов по техническому обеспечению, педагогов-методистов, игротехников). Программа ориентирована в первую очередь на игровые интерактивные методики, обеспечивающие высокую степень усвоения учебного материала.

Учитывая, что компетентными экспертами программа рекомендована к внедрению в учебный процесс во временных детских коллективах оздоровительных лагерей, дошкольных и школьных учреждениях, а также учитывая полученный положительный опыт ее реализации на пилотах, в 2012 году планируется осуществить внедрение проекта «Путь твоей безопасности» в ДОЛ ОАО «РЖД».

Компания получила четыре знака качества «Лучшее — детям» национальной программы продвижения лучших российских товаров и услуг для детей за организацию профориентационных программ для молодежи «Сеть ЗД: Дорога, Дом, Друзья», детского корпоративного лагеря «Дороги будущего» и для подростков — «Открытые двери компании», а также программы воспитания культуры личной безопасности у детей и подростков «Путь твоей безопасности».

Летом 2011 года такой социальный проект, как корпоративный детский лагерь «Дороги будущего» вышел на новую ступень развития. Помимо расширения географии проекта осуществлено тиражирование опыта реализации проекта на дорожный уровень.

В 5 детских оздоровительных лагерях — «Зеленый огонек» Северо-Кавказской ж.д., «Солнечный» Южно-Уральской ж.д., «Имени К. Заслонова» и «Лазурный» Западно-Сибирской ж.д. — около 3,7 тыс. детей работников соответствующих дорог стали участниками профессионально ориентированного проекта с «привязкой» к возможному будущему месту работы нынешних школьников.

На сегодняшний день детский лагерь не имеет аналогов по разноплановости и насыщенности программы. Проект является профориентационным, с элементами дополнительного образования. Для него разработаны специальные железнодорожные детские игры, в доступной форме знакомящие детей с работой Компании. Каждый ребенок получает в подарок игру, соответствующую его возрасту, и везет ее домой — играть с родителями и сверстниками. А в самом корпоративном лагере игра на картонном поле «оживает», и всю смену ребята с увлечением осваивают по ролям секреты и правила железнодорожного бизнеса.

#### 6.4.5. Культура и спорт

Компания придает особое значение популяризации занятий физической культурой и спортом среди своих работников, пропаганде здорового образа жизни, формированию и развитию корпоративной культуры.

При этом проведение спортивно- и культурно-массовых мероприятий является одним из наиболее



## 6. Взаимодействие с персоналом

доступных средств повышения сплоченности трудовых коллективов, развития внутрикорпоративного созыательного духа, что особенно важно в условиях проводимой реформы.

В настоящее время на объектах спорта функционирует более 1,7 тыс. спортивных секций по наиболее популярным видам спорта. В них занимаются более 37 тыс. человек, из которых 26 тыс. — железнодорожники и члены их семей, более 4 тыс. — дети до 14 лет.

Традиционно проводятся такие общекорпоративные спортивные мероприятия, как спартакиада работников ОАО «РЖД», спартакиада среди детей работников ОАО «РЖД», кубок президента ОАО «РЖД» по волейболу, чемпионаты ОАО «РЖД» по спортивно-ориентированию, гиревому спорту, футболу и другим наиболее популярным и массовым видам спорта.

За 2011 год на железных дорогах проведено почти 2,2 тыс. мероприятий спортивно-массового характера.

При финансовой поддержке ОАО «РЖД» совместно с ФК «Локомотив», ПБК «Локомотив-Кубань», ВК «Локомотив-Новосибирск» проводятся детские общероссийские соревнования по футболу — «Локобол-РЖД», по баскетболу — «Школьная лига» и «Кубок «Локомотив»» по уличному баскетболу», по волейболу — «Локволей», в которых принимают участие не только дети железнодорожников, но и все желающие. Общее число детей, участвующих в этих соревнованиях, достигает 200 тыс.

В настоящее время на объектах культуры ОАО «РЖД» функционирует почти 1,5 тыс. клубных формирований, в работе которых принимают участие более 43 тыс. человек, из которых почти 26 тыс. — железнодорожники и члены их семей. За 2011 год на железных дорогах проведено более 22 тыс. мероприятий культурно-просветительского характера.

На постоянной основе во всех филиалах Компании проводятся торжественные мероприятия, посвященные Дню защитника Отечества, Международному женскому дню, Дню Победы в Великой Отечественной войне, Дню железнодорожника, Дню Компании. На всех железных дорогах проводится Фестиваль самодеятельного искусства «РЖД зажигает звезды» и конкурсные игры «ЛИГА КВН РЖД».

В 2011 году реализован новый корпоративный социальный проект — конкурс литературного творчества «Дорожные мотивы — 2011» в трех номинациях: «Есть такая профессия — железнодорожник», «Мой край — Родина моя», «Любовь-Семья-Компания».

В конкурсе приняли участие 840 авторов со всех железных дорог, среди которых не только работники ОАО «РЖД», но и учащиеся железнодорожных университетов и колледжей, сотрудники дочерних обществ, ветераны железнодорожного транспорта.

В 2012 году планируется проведение 3 корпоративных конкурсов:

- конкурс народного и декоративного прикладного искусства «Кладовая ремесел России»;
- конкурс авторской песни «Бери гитару! Пора в дорогу»;
- конкурс фотографов-любителей «Профессия в лицах» в двух номинациях: «Люди дела» и «Досуг железнодорожников».

### 6.4.6. Корпоративная пенсионная система

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

Сегодня все работники Компании имеют возможность участия в корпоративной системе негосударственного пенсионного обеспечения.

Стратегическая цель корпоративной пенсионной системы — обеспечение дополнительной пенсии на уровне 40% от заработной платы работника.

В 2011 году число участников-вкладчиков увеличилась за отчетный год более чем на 50 тыс. человек. Общая численность участников-вкладчиков в Компании достигла более 700 тыс. чел., что составляет 74% от численности работников ОАО «РЖД». Корпоративную пенсию получают более 237 тыс. бывших работников Компании.

В 2011 году пенсии назначены 17 982 работникам ОАО «РЖД», средний размер негосударственной пенсии, назначенной в 2011 году, составляет почти 4,8 тыс. При этом средний размер негосударственной пенсии нарастающим итогом составил 2,6 тыс. руб.

Корпоративная пенсионная система постоянно развивается и совершенствуется. Вносятся изменения и дополнения, направленные на повышение мотивации труда работников Компании и расширение круга участников пенсионной программы.

В условиях реформирования отрасли — образования новых дирекций и дочерних обществ — ключевой задачей является сохранение права на негосударственную пенсию работникам, переходящим на работу в эти организации, приобретенным ими еще в период работы в Компании. Поэтому наша корпоративная пенсионная система будет динамически изменяться с учетом преобразований в отрасли и создания более привлекательных условий для наших работников.

Почти 330 тыс. неработающих пенсионеров, которые вышли на пенсию из предприятий железнодорожного транспорта и не имеют права на корпоративную негосударственную пенсию, ежемесячно получают социальную поддержку через Благотворительный фонд «ПОЧЕТ». На эти цели в 2011 году направлено порядка 2,7 млн. руб.

На данном этапе реформирования принято решение о сохранении уже сформировавшейся и хорошо себя зарекомендовавшей структуры Советов ветеранов по территориальному признаку, что позволит более полно использовать потенциал ветеранов для патриотического воспитания молодежи, передачи опыта и традиций железнодорожников нынешнему поколению.



### Основные показатели негосударственного пенсионного обеспечения в ОАО «РЖД»



## 6.5. Оплата труда и мотивация персонала

ОАО «РЖД» как социально ориентированная компания выполняет все принятые обязательства в сфере оплаты труда.

В соответствии с коллективным договором в 2011 году заработная плата работников Компании проиндексирована исходя из прогноза инфляции в 2011 году: в феврале — на 2,4%, в мае — на 3,8%, августе — на 1,8%.

В целях восстановления размеров стимулирующих выплат на докризисный уровень филиалам были направлены дополнительные средства на оплату труда в размере 4 млрд. руб.

За 2011 год среднемесячная заработная плата работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках, составила 33 485 руб. с ростом к 2010 году на 13,8%, что на 0,8 п.п. выше, чем по Российской Федерации. В реальном исчислении с учетом инфляции заработная плата возросла на 5%.

Устойчивым остается положение работников Компании по уровню заработной платы в региональном разрезе. Только в 3 регионах (Ямало-Ненецком, Ханты-Мансийском автономных округах и Сахалинской области) из 73 заработная плата железнодорожников отстает от уровня заработной платы в промышленных предприятиях регионов.

По уровню заработной платы среди хозяйствующих субъектов промышленного производства ОАО «РЖД» занимает 6-е место после добычи сырой нефти и природного газа, производства табачных изделий, производства кокса, добычи металлических руд, производства, передачи и распределения электроэнергии.

В качестве основы реализации корпоративных задач разработана гибкая и открытая для внесения корректировок система мотивации труда, позволяющая в наибольшей степени соединить интересы и потребности работников со стратегическими задачами Компании.

Для работника Компании установлена взаимосвязь между размером оплаты труда и конкретными результатами деятельности, размер которых определен на основе понятных каждому критериев оценки труда.

Все это обеспечено действующей в Компании системой организации нормирования труда. Нормы и нормативы трудовых затрат, разработанные и постоянно обновляемые с учетом происходящих изменений в технологии и технике, оптимизации структур управления, позволяют нормировать 85% численности работников.

В Компании реализуются меры по усилению позиций по уровню заработной платы, в том числе за счет стимулирующих выплат:

- утверждены дополнительные положения о премировании за внедрение бережливого производства;
- в целях повышения статуса руководителя среднего звена введено в действие Положение о Фонде мастера;
- актуализировано Положение о классных званиях — помимо расширения перечня профессий работников увеличен размер вознаграждения.
- Проведена акция «Оцени свою работу», в ходе которой все работники открыто обсудили в коллективах действующие показатели премирования



## 6. Взаимодействие с персоналом

и выступили со своими предложениями. По итогам акции внесены изменения в корпоративную систему премирования, утвержденную распоряжением ОАО «РЖД» от 20 июля 2010 г. № 1573р. Основные принципы данной системы:

- премия должна зависеть от результатов работы предприятия и индивидуального вклада каждого работника;
- установление единых подходов к премированию во всех филиалах.

Размер премии в 2011 году возрос к 2010 году на 3,2 п.п.

В 2011 году по итогам работы за 2010 год выплачено вознаграждение за обеспечение безопасности движения поездов работникам, которые непосредственно обеспечивают перевозки грузов и пассажиров

и их безопасность. Поощрены 95,8 тыс. работников ведущих должностей и профессий, достигших наилучших результатов труда.

В течение 2011 года производились выплаты единовременного вознаграждения за преданность Компании.

Распоряжением ОАО «РЖД» от 31 октября 2011 г. № 2343р утвержден новый порядок возмещения расходов, связанных со служебными поездками работников филиалов, постоянная работа которых осуществляется в пути следования железнодорожного подвижного состава или имеет разъездной характер, в том числе работникам локомотивных бригад. С 1 января 2012 г. размеры компенсационных выплат увеличены до 150 руб. с их последующей индексацией одновременно с индексацией заработной платы.

### 6.6. Управление социально-психологическим климатом в трудовых коллективах и развитие корпоративной культуры

Одним из ключевых условий эффективной работы Компании является обеспечение благоприятного социально-психологического климата в трудовых коллективах. Данному направлению в ОАО «РЖД» традиционно уделяется большое внимание.

В 2011 году в Компании была сформирована общекорпоративная система проведения социологических исследований, которые являются основным инструментом мониторинга персонала.

Ключевым элементом данной системы является единый комплексный социологический опрос для мониторинга результативности реализации Стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД».

В 2011 году в опросе приняли участие 7 905 работников всех 16 железных дорог — филиалов ОАО «РЖД» и 13 крупных функциональных филиалов.

Также в 2011 году было проведено целевое общекорпоративное исследование социально-психологического климата в трудовых коллективах методом фокус-групп, которым было охвачено более 750 работников предприятий и подразделений Компании.

Совокупные результаты проведенных исследований показывают положительную динамику уровня удовлетворенности работников трудом, вовлеченности в решение корпоративных задач, приверженности (более 75% опрошенных хотят работать в Компании более 5 лет, а более 50% готовы работать всегда) и лояльности к Компании. Работниками высоко оцениваются проводимая Компанией политика в области социальной поддержки персонала, существующая система наставничества, выдвижения работников в кадровый резерв, а также имеющиеся возможности для развития и профессионального роста.

Особенно возросла вовлеченность в решение корпоративных задач.

Эффективным дополнительным инструментом мониторинга персонала является единая многоканальная горячая линия для работников ОАО «РЖД», которая начала свою работу 1 октября 2011 г.

Анализ обращений, поступающих на горячую линию, позволяет выявлять наиболее актуальные вопросы работников и проводить с учетом этого необходимые коммуникационные мероприятия, направленные на информирование персонала по соответствующим направлениям.

Формирование благоприятного социально-психологического климата, развитие системы информирования персонала и обратной связи — эти и другие элементы внутрикорпоративных коммуникаций призваны в том числе способствовать развитию новой корпоративной культуры, соответствующей стратегии холдинга «РЖД».

Ключевым инструментом формирования корпоративной культуры в ОАО «РЖД» является Кодекс деловой этики. В 2011 была разработана его новая редакция, которая объединяет в единое целое стратегические цели Компании, ценности бренда и модель корпоративных компетенций, определяя единый перечень этических принципов, которые обязательны для всех сотрудников Компании.

За 2011 год Центрами оценки, мониторинга персонала и молодежной политики (далее — Центрами) в рамках реализации стоящих перед ними задач (содействие реализации железной дорогой, структурными подразделениями функциональных филиалов, дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД», их территориальными подразделениями, расположенными в границах железной дороги, Стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» на период до 2015 года и функций корпоративной координации) осуществлялась работа в следующих функциональных направлениях:

1. Оценка персонала.
2. Мониторинг персонала (корпоративные и локальные исследования).
3. Реализация корпоративной молодежной политики.

В 2011 году прошли оценку более 4,2 тыс. кандидатов в единый кадровый резерв Компании и молодых специалистов (в т.ч. методом Ассесмент-Центра и методом психологической диагностики).



Специалистами Центров проведено около 60 различных локальных исследований в трудовых коллективах с общим охватом более 8 тыс. респондентов. Тематика и проблемное поле проводимых локальных исследований обусловлены прежде всего целеполаганием конкретного филиала в решении текущих задач. Работа Центров в рамках реализации молодежной политики включает в себя такие общие для всех филиалов направления, как:

- организация участия молодых работников в конкурсе «Новое звено»;
- проведение форума «Лидеры перемен»;
- участие в программе «ЗД: Дорога, Дом, Дружба»;
- организация работы Советов молодежи;
- осуществление мероприятий и проектов в рамках реализации программы «Молодежь ОАО «РЖД»».

## 6.7. Охрана труда и безопасность на рабочем месте

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

Цели в области охраны труда:

- предотвращение несчастных случаев;
- улучшение условий труда.

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

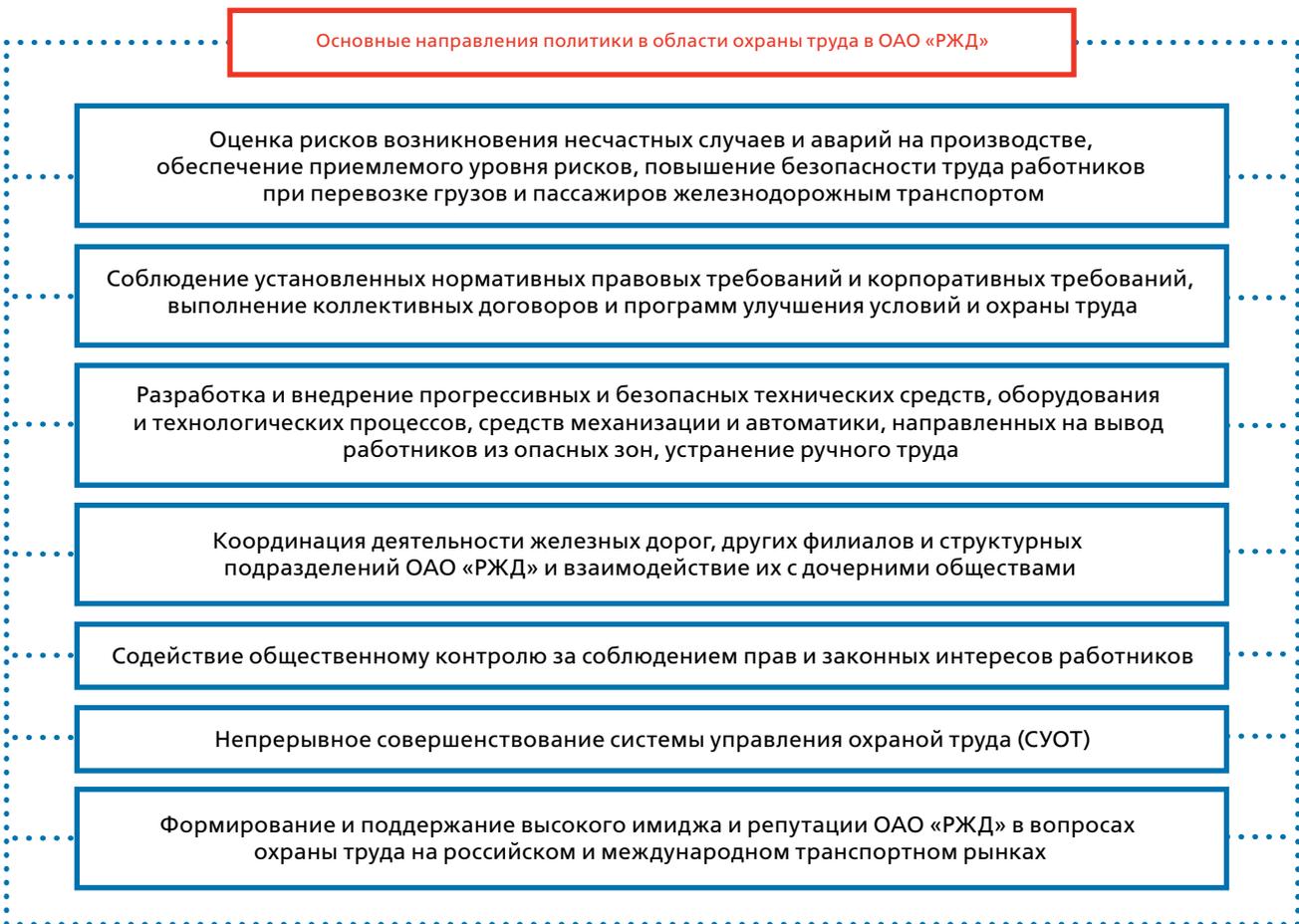


Рис. 6.6. Основные направления политики ОАО «РЖД» в области охраны труда

## 6. Взаимодействие с персоналом

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

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

### 6.7.2. Производственный травматизм

Компания системно подходит к аспектам безопасности на производстве, привлекая к выполнению задачи все имеющиеся ресурсы.

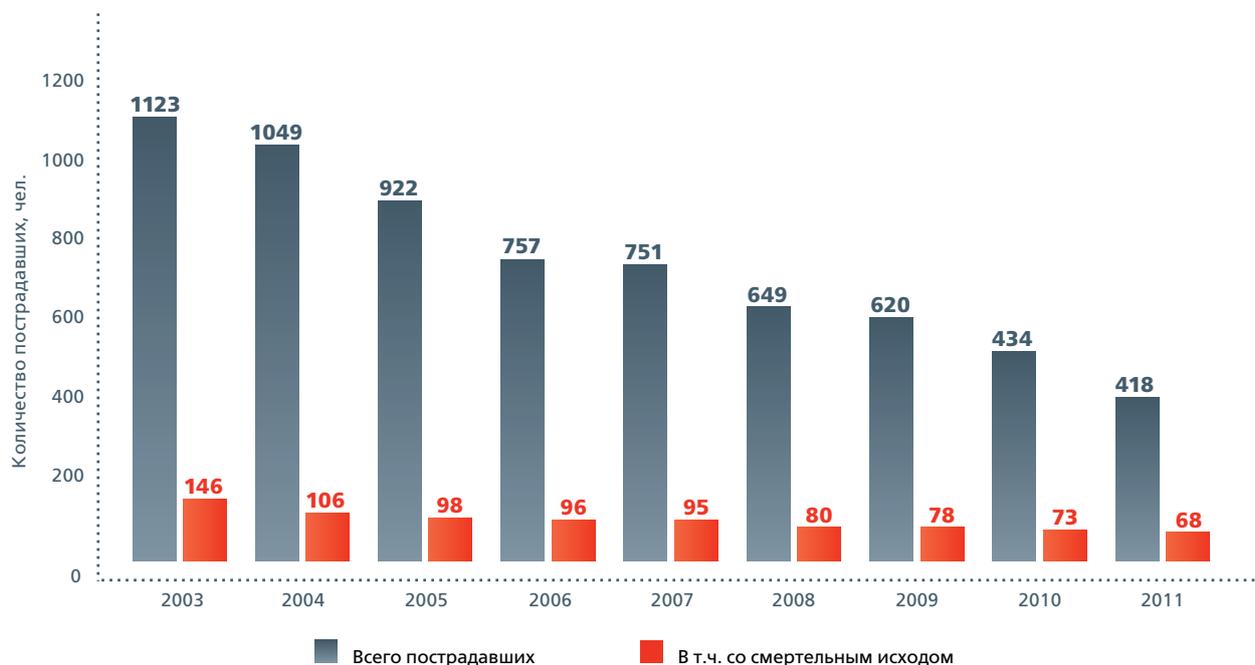
В период реформирования ОАО «РЖД» удается сохранить накопленный десятилетиями опыт, развить организационно-материальную базу и кадровый потенциал по охране труда.

Проводимая в ОАО «РЖД» работа по охране труда и созданию безопасных рабочих мест позволила в 2011 году сохранить тенденцию к снижению случаев травмирования работников ОАО «РЖД» на производстве.

Производственный травматизм в целом по ОАО «РЖД», по отношению к 2010 году снижен на 22%, а со смертельным исходом — на 7%. В абсолютных цифрах: в 2011 году в ОАО «РЖД» травмировано 418 человек, из них 68 со смертельным исходом, против 534 травмированных, из них 73 погибших в 2010 году. Коэффициенты частоты: Кч общего травматизма снижен на 22%, Кч со смертельным исходом остался на уровне 2010 года.

С 2003 года общий производственный травматизм в ОАО «РЖД» снижен в 2,7 раза, смертельный в 2,14 раза.

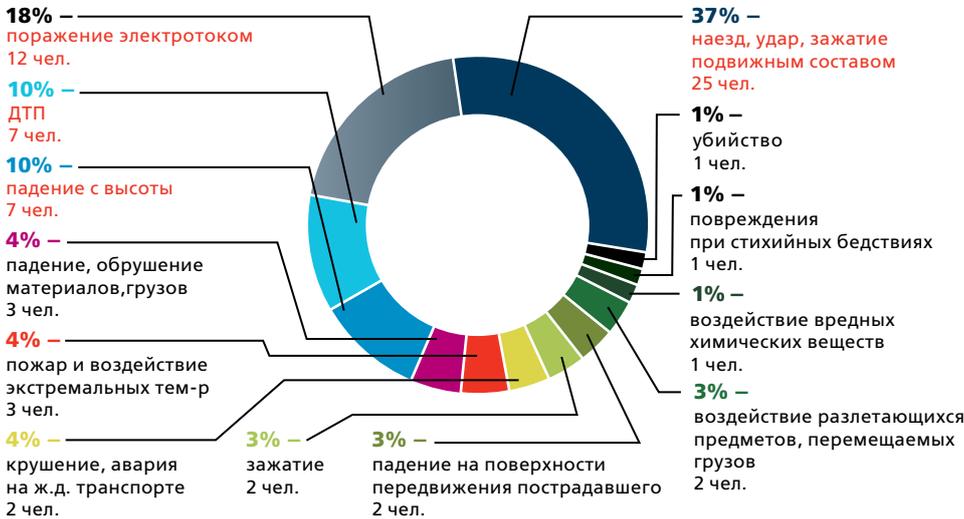
Динамика производственного травматизма в ОАО «РЖД» за период с 2003 по 2011 г.



Основными видами производственного травматизма со смертельным исходом в 2011 году были: наезд подвижного состава — 37% (от общего количества), поражение электротоком — 18%, дорожно-транспортные происшествия и падение с высоты — по 10% (диаграмма 6.1.)



Диаграмма 6.1.  
**Распределение травмированных в ОАО «РЖД» со смертельным исходом, %**



Для профилактики производственного травматизма и улучшения условий труда в ОАО «РЖД» разрабатываются и внедряются современные технические средства: прибор-сигнализатор приближения поезда; системы оповещения для работающих при капитальном ремонте пути; переносные ограждения действующего пути; указатели напряжения постоянного тока; системы очистки воздуха; средства защиты от повышенного уровня звука, ультрафиолетового и инфракрасного излучения.

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

Реализация Программы была направлена на выполнение следующих мероприятий:

- предупреждение наездов подвижного состава на работающих;
- предупреждение электротравматизма;
- предупреждение других случаев производственного травматизма;
- снижение воздействия вредных химических факторов и аэрозолей преимущественно фиброгенного действия (пыли);

- создание микроклиматических условий, соответствующих требованиям норм;
- приведение уровней шума и вибрации в соответствие с требованиями норм;
- приведение уровней освещенности в соответствие с требованиями норм;
- снижение тяжести и напряженности трудового процесса;
- улучшение санитарно-бытовых условий работающих;
- обучение и пропаганда вопросов охраны труда;
- прочие мероприятия по улучшению условий труда.

В 2011 году на мероприятия по улучшению условий и охраны труда по всем источникам финансирования направлено 11,1 млрд. руб., в том числе 6,4 млрд. руб. без учета затрат на спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты, или 0,8% от суммы эксплуатационных расходов. В пересчете на одного работника в среднем по ОАО «РЖД» — 12,8 тыс. руб.

### Финансирование мероприятий по охране труда



В результате проведенной работы с ФСС России подразделения ОАО «РЖД» сохранили право использования до 20% сумм страховых взносов на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний.

В целом в ОАО «РЖД» на предупредительные меры было направлено порядка 159 млн. руб., из них железными дорогами использовано 85 млн. руб., дирекциями и другими филиалами ОАО «РЖД» — порядка 74 млн. руб. Основная часть средств направлялась на приобретение для работников сертифицированных средств индивидуальной защиты в соответствии

с типовыми нормами (86,5 млн. руб.), на проведение аттестации рабочих мест по условиям труда (16,6 млн. руб.), на санаторно-курортное лечение работников, занятых на работах с вредными производственными факторами (6,7 млн. руб.) и др.

По состоянию на 1 января 2012 г. в ОАО «РЖД» насчитывается 430 тыс. рабочих мест, на которых работает 907 тыс. человек, из них 191,4 тыс. рабочих мест не в полной мере соответствуют санитарно-гигиеническим нормам. Доля рабочих мест, занятых во вредных условиях труда, за прошедший год снизилась и по итогам 2011 года составила 44%. (диаграмма 6.2)

Диаграмма 6.2.  
**Условия труда в ОАО «РЖД» по состоянию на 01.01.2012 г.**



Самыми распространенными вредными производственными факторами в Компании остаются напряженность труда (около 71 тыс. рабочих мест), шум (61,5 тыс.), тяжесть труда (54 тыс.), микроклимат (49 тыс.), вибрация (28 тыс.). По итогам работы 2011 года снижено количество рабочих мест по производственным факторам: световая среда — с 24,4 тыс. до 18,7 тыс., тяжесть труда — с 61 тыс. до 54 тыс., химический фактор — с 17,7 тыс. до 15,5 тыс.

В 2011 году в ОАО «РЖД» приведены в соответствие с требованиями норм 10,8 тыс. рабочих мест и улучшены условия труда на 53 тыс. рабочих местах. Количество рабочих мест с устранимыми вредными факторами составляет 15,3 тыс., или 8% от всех рабочих мест, занятых в неблагоприятных условиях труда. На остальных рабочих местах возможно только проведение мероприятий по улучшению условий труда.

Одной из важных задач, которая существенным образом влияет на состояние профессиональной заболеваемости и производственного травматизма, является обеспечение работников современными сертифицированными средствами индивидуальной защиты.



В 2011 году на приобретение спецодежды, спецобуви и других СИЗ израсходовано 4,7 млрд. руб. (в 2010 году — 3,9 млрд. руб.).

В 2011 году выделены дополнительные средства на финансирование закупки комплектов для защиты от термических рисков электрической дуги, а также экранирующих комплектов ЭП-4 (0). Для железных дорог было выделено 409,4 млн. руб., что позволило полностью обеспечить работников хозяйства электрификации и электроснабжения средствами защиты.

Применение таких костюмов уже позволило избежать тяжелых последствий для наших работников.

В 2011 году на базе одного из ведущих российских производителей специальной обуви разработана новая коллекция спецобуви для нужд Компании. Технические условия принадлежат на праве собственности ОАО «РЖД».

Новая коллекция спецобуви по цветовому решению полностью отвечает действующему корпоративному стилю ОАО «РЖД».

Спецобувь разработана с учетом применения новых технологий, а также самых современных материалов, в том числе дышащей мембранной сетки «Ариа», что позволит достичь максимального комфорта в ношении обуви, а также обеспечить безопасность в выполнении трудовых функций работников ОАО «РЖД».

Новая коллекция содержит около сорока видов специальной обуви для всех существующих массовых профессий.

В рамках пересмотра действующей номенклатуры и исключения из нее старых видов спецодежды проводится работа по усовершенствованию применяемой спецодежды.

В 2011 году обучено по охране труда руководителей и специалистов железных дорог и филиалов 16,8 тыс. человек, из них руководителей — 10,7 тыс. и 6,1 тыс. специалистов. На железных дорогах обучено 8,2 тыс. человек, из них обучено руководителей 5,1 тыс. человек и 3,1 тыс. специалистов.

Работники ОАО «РЖД» в количестве 243 человека обучились дистанционно по охране труда в Российской академии путей сообщения и прошли проверку знания требований охраны труда в комиссии обучающей организации. Итоги обучения были оценены тестированием в процентах по 10-балльной шкале. Средний балл по итогам среднего значения тестирования составляет 8,2.

По результатам проведенного дистанционного обучения Управлением были даны рекомендации по усовершенствованию обучающего модуля, в том числе актуализация контента в связи с выходом новых нормативных документов по охране труда.

В целях повышения имиджа Компании в вопросах улучшения организации работы по охране труда, профилактики и предупреждения производственного травматизма и профзаболеваний большое внимание в 2011 году уделялось пропаганде передового опыта посредством публикаций статей в центральных, отраслевых, региональных и других средствах массовой информации по вопросам охраны труда. Силами специалистов центрального аппарата и служб охраны труда и промышленной безопасности ОАО «РЖД» были подготовлены 34 публикации на страницах центральной железнодорожной газеты «Гудок».

В целях пропаганды безопасных условий труда в Компании на постоянной основе организуются выступления по радио и телевидению, готовятся видеоролики, проводятся дорожные школы-семинары, а также выставки и конкурсы.

В ОАО «РЖД» разработан и постоянно актуализируется сайт «Инновационный дайджест ОАО «РЖД»», размещенный в сети Интернет для открытого доступа, который содержит в том числе и раздел «Обеспечение безопасности производственных процессов». В данном разделе публикуется информация о передовых средствах, разработках и новейших технологиях в области охраны труда.

В целях совершенствования процесса управления, следуя лучшей признанной мировой практике, основанной на управлении профессиональными рисками, и в связи с новой идеологией в государственной политике России в 2011 году были внесены изменения и дополнения в действующую политику ОАО «РЖД» в области охраны труда, защиты окружающей среды и промышленной безопасности, которые одобрены правлением ОАО «РЖД» (протокол заседания правления ОАО «РЖД» от 27 декабря 2011 г. № 52).

Данные изменения соответствуют требованиям международных стандартов OHSAS 18001, ISO 14001 и ISO 19001 и нацелены на:

- приверженность руководства Компании вопросам охраны труда и окружающей среды;
- достижение лидирующего положения ОАО «РЖД» среди мировых транспортных компаний в сфере охраны труда и защиты окружающей среды;
- последовательное снижение показателей производственного травматизма, профессиональных заболеваний, аварийности и негативного воздействия на окружающую среду;
- определение ответственности руководителей всех уровней за выполнение требований Политики.

### 6.7.3. Организация и проведение в ОАО «РЖД» политики охраны окружающей среды и рационального природопользования

Природоохранная деятельность в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с документами:

Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 13 февраля 2009 г. № 293;

Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р;

Стратегия инновационного развития ОАО «Российские железные дороги» на период до 2015 года (Белая книга ОАО «РЖД»).

ОАО «РЖД», являясь экологоориентированной компанией, применяет механизмы добровольной экологической ответственности. В период 2008–2010 годов внешней независимой организацией проведен экологический аудит 433 линейных предприятий филиалов ОАО «РЖД». В 2011 году 70 структурных подразделений 11 филиалов, обеспечивающих скоростной ход Москва — Санкт-Петербург, прошли доброволь-



## 6. Взаимодействие с персоналом

ную сертификацию на соответствие требованиям ГОСТ Р ИСО 14001.

В своей работе ОАО «РЖД» придает большое значение наличию в Компании системы управления природоохранной деятельностью, ее совершенствованию.

На всех 16 железных дорогах Компании функционируют Центры охраны окружающей среды, включающие экологические лаборатории. На данные Центры возлагаются функции организаторов по обеспечению экологической безопасности в филиалах Компании, расположенных в границах железной дороги. Главная их задача — осуществление единой экологической политики ОАО «РЖД» и контроля за соблюдением экологических стандартов и регламентов линейными предприятиями филиалов Компании. Особая роль отводится экологическим лабораториям, компетентность которых позволяет линейным предприятиям

принимать упреждающие меры по повышению эффективности работы природоохранных объектов, не говоря уже о значимости экологических лабораторий при аварийных ситуациях.

В целях обеспечения экологической безопасности филиалами Компании на всех железных дорогах действуют Региональные комиссии ОАО «РЖД» по природоохранной деятельности.

В 2011 году разработаны Концепция развития системы управления природоохранной деятельностью холдинга «Российские железные дороги» и Программа перехода к целевому состоянию системы управления природоохранной деятельностью холдинга «Российские железные дороги» на 2012–2013 годы. Ввести в действие указанные документы планируется в 2012 году.

### 6.8. Здравоохранение

#### Медицинское обеспечение безопасности перевозочного процесса

Одной из основных задач в области корпоративной системы здравоохранения является медицинское обеспечение безопасности перевозок. Для реализации этой задачи в НУЗ ОАО «РЖД» функционируют 208 врачебно-экспертных комиссий (далее — ВЭК) с целью проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических медицинских осмотров работников ОАО «РЖД».

В 2011 году ВЭК проведено 1 190 124 обязательных медицинских осмотра работников ОАО «РЖД», в том числе 287 795 осмотров работников, непосредственно связанных с движением поездов, из них 114 777 осмотров работников группы машинистов, водителей и их помощников и 186 358 осмотров поступающих на работу. Осмотрено 842 140 человек, в том числе 702 414 работников ОАО «РЖД», из них 27 292 работника, непосредственно связанных с движением поездов, 121 126 поступающих на работу.

Признано профессионально непригодными 3 653 работника ОАО «РЖД», в том числе 2 600 работников, непосредственно связанных с движением поездов, из них 997 работников группы машинистов, водителей и их помощников. Уровень профессиональной непригодности на 100 осмотров составил: у работников — 0,9, у работников локомотивных бригад — 0,8.

В структуре причин профнепригодности работников, непосредственно связанных с движением поездов, преобладают «внутренние болезни» (61,7%), из них 78,9% — болезни системы кровообращения. Вторая по частоте причина профнепригодности — болезни нервной системы (13,5%), третья — болезни уха и сосцевидного отростка (7,2%), из них с нарушением слуховой функции 95,7%.

Для проведения обязательных предрейсовых, предсменных (послерейсовых) медицинских осмотров функционирует 1 496 пунктов (далее — ПРМО).

За 2011 год в ПРМО проведено всего 25 283 174 обязательных предрейсовых (предсменных)

медицинских осмотров, в том числе 216 89 816 работникам локомотивных бригад. По медицинским показаниям проведено 1 540 422 послерейсовых медицинских осмотров. Всего осмотрено 233 105 работников, из них 193 494 работника локомотивных бригад. Отстранено от рейса по разным причинам 27 242 работника, из них 26 042 работника локомотивных бригад. Уровень отстранений от рейса на 100 осмотров — 0,1.

#### Организация оказания медицинской помощи работникам ОАО «РЖД», членам семей работников и неработающим пенсионерам железнодорожного транспорта

На медицинское обеспечение прикреплено 3 193 956 человек (в 2010 году — более 3,2 млн. чел.), из них: работники ОАО «РЖД» — 31%, члены семей работников — 14,2%, неработающие пенсионеры ОАО «РЖД» — 18,4%, население муниципальных образований — 36,4%.

Медицинская помощь в НУЗ ОАО «РЖД» оказывается работникам ОАО «РЖД», членам семей работников ОАО «РЖД» (супруг/супруга, родители, являющиеся неработающими пенсионерами или инвалидами, дети до 18 лет, обучающиеся очно в высших или средних учебных заведениях до достижения ими возраста 24 лет), неработающим пенсионерам ОАО «РЖД», лицам, награжденным знаком «Почетному железнодорожнику», участникам ВОВ, уволенным в связи с выходом на пенсию из организаций федерального железнодорожного транспорта и членам семей работников ОАО «РЖД», погибших при исполнении служебных обязанностей.

НУЗ ОАО «РЖД» предоставляют все виды медицинской помощи: первичная медико-санитарная, специализированная, в том числе высокотехнологичная (далее — ВТМП) и паллиативная. Указанные виды медицинской помощи в 2011 году предоставлялись в 234 НУЗ ОАО «РЖД».

На 5 железных дорогах функционируют 5 передвижных консультативно-диагностических центров



(далее — ПКДЦ). В 2011 году ПКДЦ сделано 46 выездов на 300 отдаленных станций. Число посещений к врачам — специалистам ПКДЦ — более 140 тыс. Медицинская помощь оказана около 41 тыс. пациентов, из них около 2 тыс. составляют работники Компании.

По результатам обследований ПКДЦ направлено на плановую госпитализацию около 1,5 тыс. пациентов. Сделано 31 млн. 703 тыс. посещений врачей в амбулаторно-поликлинические учреждения здравоохранения ОАО «РЖД» (включая посещения к стоматологам и зубным врачам). Число посещений врачей амбулаторно-поликлинических учреждений на 1 человека в 2011 составило 9,9.

В стационарах больничных учреждений (включая число пролеченных в дневных стационарах при больничных учреждениях) пролечено 679 008 тыс. больных, в том числе: работников ОАО «РЖД» — 29,5%, членов семей работников — 5,0%, неработающих пенсионеров ж.д. — 19,5% и населения муниципальных образований — 45,9%.

В дневных стационарах при амбулаторно-поликлинических учреждениях (подразделениях) пролечено 152,6 тыс. человек. В стационарах на дому пролечено 1 416 человек.

Прошли диспансеризацию 878 590 работников ОАО «РЖД», что составило 98,6% от плана 2011 года. Охват диспансеризацией работников аппарата управления сети железных дорог — 95,7% от подлежащих диспансерным осмотрам в 2011 году.

Для оказания специализированной, в том числе ВТМП медицинской помощи, в ОАО «РЖД» созданы

и функционируют 72 центра на базе 23 НУЗ ОАО «РЖД».

Получили ВТМП в НУЗ ОАО «РЖД» всего 20 097 человек, в том числе неработающих пенсионеров ОАО «РЖД» 4 872 человека. По данным региональных дирекций медицинского обеспечения, в соответствии с п. 6.7 Коллективного договора ОАО «РЖД» получили за счет средств Компании услуги по изготовлению и ремонту зубных протезов 13 139 неработающих пенсионеров ОАО «РЖД».

В эпидемическом сезоне 2011–2012 годов НУЗ ОАО «РЖД» проведена иммунизация против гриппа и острых респираторных вирусных инфекций 334,3 тыс. работников Компании, в том числе 259,4 тыс. работников, связанных с движением поездов (охват прививками 98,3% от плана).

Против клещевого энцефалита привито 102,3 тыс. работников ОАО «РЖД», имеющих риск заражения в процессе производственной деятельности (охват прививками 100% от плана) В целях осуществления комплексной работы по улучшению санитарно-эпидемиологической ситуации, условий труда на объектах ОАО «РЖД», профилактики профессиональной заболеваемости, снижения уровня производственного травматизма, сохранения профессионального долголетия работников Компании в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД» функционируют 1 423 инженерно-врачебные бригады, в которых занято 800 терапевтов участковых цеховых врачебных участков негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД».



раздел 7 **СОБЛЮДЕНИЕ**  
прав человека



В области соблюдения прав человека Компания руководствуется российским законодательством, следует принципам Декларации прав человека, Декларации Международной Организации Труда «Об основополагающих принципах и правах в сфере труда» и другим международным требованиям в этой области. Компания является участником Глобального договора ООН, принципы которого предъявляют к деловым кругам требования в области прав человека. Глобальный договор требует от своих участников поддержки и уважения подхода, предусматривающего защиту международных прав человека. Деловые круги, в соответствии с принципами Глобального договора, не должны быть причастными к нарушениям прав человека.

Согласно Кодексу деловой этики ОАО «РЖД», уважительное и бережное отношение к человеку является одной из корпоративных ценностей Компании. Добропорядочность и честность при выполнении служебной деятельности, соблюдение общепринятых и установленных внутренними документами Компании норм деловой этики являются обязанностями всех должностных лиц и других работников Компании.

Принципы, нормы и правила, установленные Кодексом, получили развитие и детализацию в других внутренних документах Компании.

Трудовые отношения в Компании регламентированы требованиями Трудового кодекса Российской Федерации. Статья 253 определяет работы, на которых ограничивается применение труда женщин, статья 265 — работы, на которых запрещается применение труда лиц в возрасте до 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, Функци-

ональная 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 т. ч. с Трудовым кодексом Российской Федерации, и не содержат положений, устанавливающих неравенство возможностей по полу, возрасту либо другим характеристикам и не предусмотренных действующим законодательством (имеются ограничения в использовании труда женщин, труда работников, не достигших 18-летнего возраста, на тяжелых и опасных работах).

В соответствии с приказом ОАО «РЖД» от 5 декабря 2006 г. № 268 «Об усилении контроля за соблюдением трудового законодательства в филиалах ОАО «РЖД»» проекты документов в сфере социально-трудовых отношений (локальные нормативные акты, такие как Коллективный договор, Правила внутреннего трудового распорядка, Положения об оплате труда, премировании, а также трудовые договоры, приказы о наложении взысканий, увольнении, ответы на обращения в сфере социально-трудовых отношений) подлежат обязательному предварительному согласованию с юридическими подразделениями филиалов.

Обязанности Компании в области соблюдения прав населения, испытывающего влияние деятельности Компании, связаны, главным образом, с соблюдением Компанией природоохранного законодательства и касаются права граждан на благоприятную окружающую среду. На обеспечение соблюдения этого права направлена природоохранная деятельность Компании.

Перспективными направлениями деятельности в области обеспечения прав человека являются организация обучения персонала по вопросам прав человека, внедрение оценки заключаемых инвестиционных соглашений и договоров с подрядчиками и поставщиками с точки зрения соблюдения прав человека, а также усиление контроля соблюдения трудового законодательства должностными лицами Компании при осуществлении своей деятельности.



||||||| раздел **8** **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.

Главной целью политики ОАО «РЖД» в отношении с обществом является формирование позитивного отношения к Компании как социально ответственному субъекту производственной и хозяйственной деятельности. Компания активно участвует в решении проблем экономического и социального развития регионов, особенно тех, где подразделения ОАО «РЖД» являются градообразующими.

Для достижения этой цели Компания решает тесно связанные между собой задачи формирования взаимовыгодного сотрудничества с органами государственной власти и местного самоуправления в вопросах социального развития регионов, повышения благосостояния и уровня жизни населения и создания эффективной системы взаимодействия с заинтересованными сторонами.

В части взаимодействия с органами государственной власти и местного самоуправления ОАО «РЖД» принимает активное участие в разработке и реализации государственной политики по развитию железнодорожного транспорта, программ социально-экономического развития как страны в целом, так и регионов, в которых 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

ми и направлениями экономического и социального развития регионов, в которых Компания считала бы целесообразным участвовать.

Задача повышения благосостояния и уровня жизни населения состоит в том, что наряду с участием в реализации федеральных, региональных и местных программ, ОАО «РЖД», располагая широкой сетью объектов социальной инфраструктуры, имеет возможность оказывать местным жителям образовательные, медицинские, коммунальные и другие услуги. Весьма существенным является тот факт, что ведомственные учреждения ОАО «РЖД» (по сравнению с муниципальными) нередко имеют более развитую материальную базу, лучше оснащены технически, располагают высококвалифицированными специалистами, что обеспечивает высокое качество и разнообразие предоставляемых услуг.

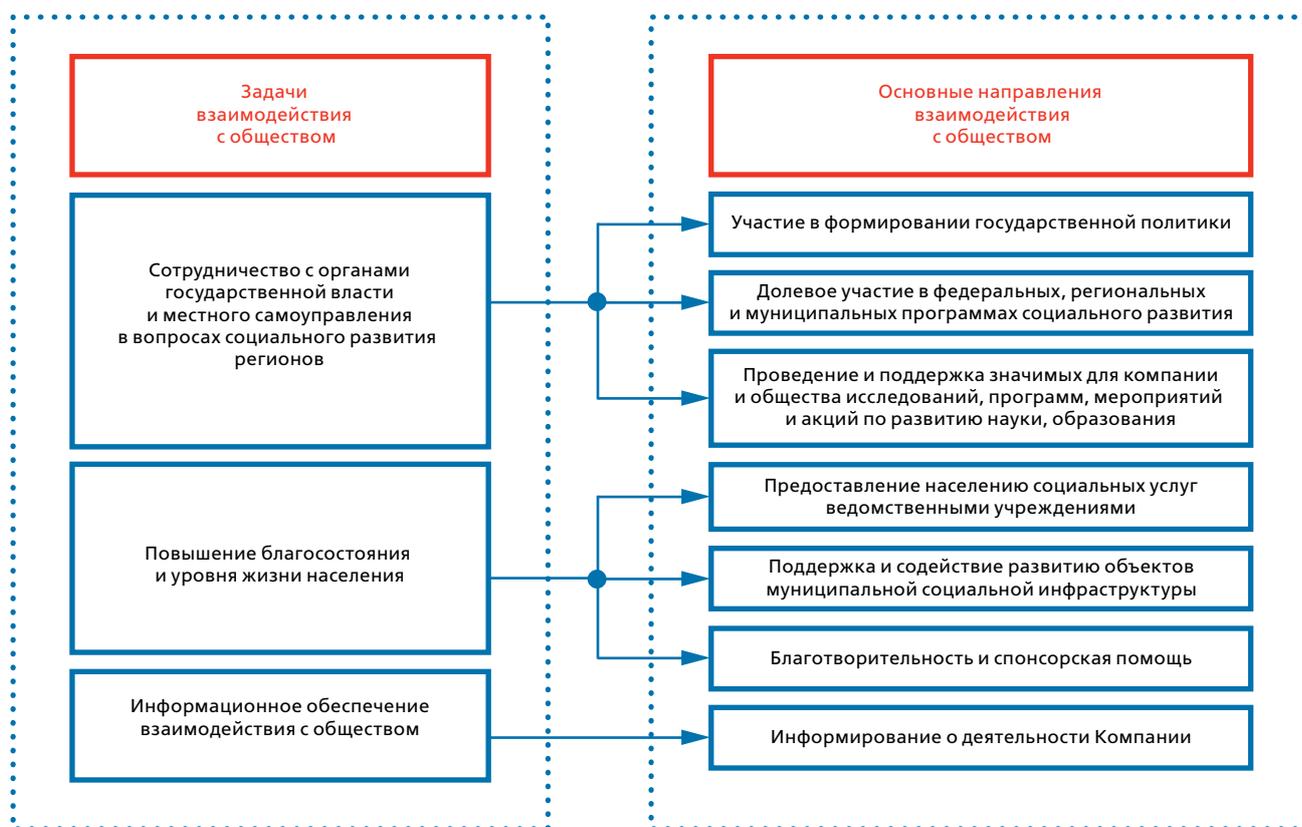
Повышению благосостояния и уровня жизни населения способствует улучшение работы муниципальных объектов социальной инфраструктуры, которым Компания оказывает поддержку и помощь в проведении ремонта, техническом оснащении, приобретении необходимого оборудования и инвентаря.

В регионах присутствия ОАО «РЖД» важным направлением для населения 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):

## 8. Взаимодействие с обществом



**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, а также с недостаточностью средств местных бюджетов для обеспечения требуемого уровня социального развития, ОАО «РЖД» принимает на себя добровольные обязательства по социально ответственному участию в жизни местного сообщества в регионах присутствия Компании.

При этом во взаимодействии Компании с обществом возникают такие основные риски и возможности (см. табл. 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



№	Наименования рисков	Направления деятельности	Показатель результативности
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 реализации планов и программ, реализуемых Компанией в регионах	Соглашения с региональными органами власти и органами местного самоуправления о содействии в экономическом и социальном развитии	Реализация инвестиционной программы Компании (см. раздел 4.5. Инвестиционная деятельность)

### 8.3. Участие ОАО «РЖД» в формировании государственной политики в 2009 году

#### 8.3.1. Взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти

##### Государственно-частное партнерство

В 2011 году продолжилась реализация проектов «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург — Бусловская Октябрьской железной дороги» и «Реконструкция участка Оунэ — Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань». Для этих целей из Инвестиционного фонда Российской Федерации в 2011 году было выделено 15,55 млрд. руб.

##### Государственная поддержка строительства олимпийских объектов

В соответствии с распоряжениями Правительства Российской Федерации от 18 декабря 2010 г. № 2332-р и от 12 декабря 2011 г. № 2228-р «Об увеличении уставного капитала открытого акционерного общества «Российские железные дороги» уставный капитал ОАО «РЖД» был увеличен на 40 млрд. руб. и 30,15 млрд. руб. соответственно. Данные средства были направлены 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 2011 году Комиссией Таможенного союза принято решение от 18 ноября 2011 г. № 850 «О новой редакции единой товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности таможенного союза и единого таможенного тарифа таможенного союза» в отношении отдельных видов железнодорожных вагонов моторных и несамоходных», которое обеспечивает до 15 февраля 2013 г. установление нулевой ставки таможенной

пошлины на электропоезда пригородного сообщения «Desiro Rus» («Ласточка»), закупаемые ОАО «РЖД» для обслуживания пассажиров в период проведения XXII Олимпийских зимних и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в городе Сочи.

В результате принятого решения экономия ОАО «РЖД» составит 1,1 млрд. руб. с учетом пролонгации решения Комиссии Таможенного союза об установлении нулевой ставки таможенной пошлины на весь период поставки электропоездов.

##### Финансирование за счет средств федерального бюджета отдельных направлений деятельности ОАО «РЖД»

В 2011 году ОАО «РЖД» из федерального бюджета выделены:

- 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 размере 2 774,6 млн. руб.
- субсидии на компенсацию потерь в доходах, связанных с установлением исключительных тарифов на перевозку нефелинового концентрата, в размере 370,65 млн. руб.
- субсидии на компенсацию потерь в доходах, связанных с установлением исключительных тарифов на перевозку зерна, продуктов мукомольно-крупяной промышленности, сои и соевого шрота, в размере 2 000 млн. руб.
- в уставный капитал ОАО «РЖД» в сумме 18,44 млрд. руб., в том числе:
  - на проведение работ по модернизации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в сумме 17,76 млрд. руб.;
  - на мероприятия по обеспечению энергоснабжения 32 объектов подвижной радиотелефонной связи автомобильной дороги «Амур» в сумме 0,682 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 2011 год ОАО «РЖД» заключило договор с Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации по перевозке граждан — получателей социальной услуги в пригородном сообщении на сумму 4,02 млрд. руб.

В целях нормативного закрепления статуса получателя бюджетных средств за пригородными пассажирскими компаниями и возмещения им потерь в доходах от перевозок граждан — получателей социальных услуг внесены изменения в Постановление Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 864 (Постановление Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2011 г. № 1140 «О внесении изменений в Правила финансового обеспечения расходов по предоставлению гражданам государственной социальной помощи в виде набора социальных услуг»).

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 582,3 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 9,7 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 14,4 млн. руб.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 7 апреля 2007 г. № 207 из федерального бюджета в 2011 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 30 млрд. руб.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2007 г. № 916 из федерального бюджета в 2011 году выделены субсидии на компенсацию потерь, возникающих от выравнивания тарифов при перевозке пассажиров в сообщении Россия — Калининград, на сумму 312,1 млн. руб.

Значимым этапом в развитии пригородных пассажирских перевозок и прекращении их перекрестного субсидирования явилось решение на правительственном уровне о поддержке в объеме 25 млрд. руб. пригородного пассажирского комплекса. Соответствующее бюджетное финансирование в 2011 году предусмотрено Федеральным законом от 13 декабря 2010 г. № 357-ФЗ «О федеральном бюджете на 2011 год и плановый период 2012 и 2013 годов», кроме того, сформирована необходимая нормативная база для предоставления указанных средств из федерального бюджета:

- Постановлением Правительства Российской Федерации от 17 октября 2011 г. № 844 «Об уста-

новлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и утверждению Правил предоставления субсидий из федерального бюджета ОАО «РЖД» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении»;

- приказ ФСТ России от 27 октября 2011 г. № 249-т/1 «Об установлении льготного (исключительного) тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении в субъектах Российской Федерации» (зарегистрирован в Минюсте России 8 ноября 2011 г. № 22233).

Из федерального бюджета в 2011 году выделены:

- субсидии на перевозку обучающихся железнодорожным транспортом в дальнем следовании в сумме 0,6901 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 1,6 млрд. руб.

### Обеспечение безопасности и антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта

В рамках Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте (с учетом внесенных изменений Распоряжением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2011 г. № 1372-р) на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности населения на железнодорожном транспорте в 2011 году выделено 1592,6 млрд. руб.

Проводилась работа по подготовке проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон “О транспортной безопасности”», который позволит получить основу для комплексного решения вопросов, связанных с обеспечением транспортной безопасности в части осуществления досмотровых мероприятий.

### Реализация Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте

Серьезным системным результатом работы в этой области стало одобрение Правительством Российской Федерации в январе 2011 г. Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года. Этот документ выражает сбалансированное мнение всех основных участников рынка о перспективах его реформирования.

В целях дальнейшего развития рыночных отношений и привлечения дополнительных частных инвести-



ций принято Постановление Правительства Российской Федерации от 28.02.2011 № 114 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 06.02.2004 № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги», касающиеся снятия ограничений на использование отдельных категорий имущества, в частности, вагоноремонтного комплекса.

### 8.3.2. Взаимодействие с палатами Федерального собрания

Важное направление работы — законодательное и нормативно-правовое обеспечение интересов ОАО «РЖД».

В 2011 году продолжилась многолетняя работа, направленная на недопущение внесения изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» в части отмены платы за сверхнормативное использование вагонов и хранение грузов, установления публичности договора об оказании услуг по предоставлению локомотивной тяги, а также в части снижения размера штрафной ответственности. При принятии таких поправок потери в доходах ОАО «РЖД» могут составить около 7 млрд. руб.

Ряд важных для Компании федеральных законов приняты Государственной Думой, одобрены Советом Федерации и подписаны Президентом Российской Федерации, в том числе:

- Федеральный закон «О ратификации Соглашения об особенностях использования транспортных средств международной перевозки, осуществляющих перевозку пассажиров, а также прицепов, полуприцепов, контейнеров и железнодорожного подвижного состава, осуществляющих перевозку грузов и (или) багажа для внутренней перевозки по таможенной территории таможенного союза» (подписан Президентом Российской Федерации 5 апреля 2011 г. (№ 58-ФЗ);
- Федеральный закон «О бухгалтерском учете» (подписан Президентом Российской Федерации 6 декабря 2011 г. (№ 402-ФЗ);
- Федеральный закон «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» (подписан Президентом Российской Федерации 21 ноября 2011 г. (№ 323-ФЗ);
- Федеральный закон «О ратификации Соглашения о порядке применения специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мер в течение переходного периода» (подписан Президентом Российской Федерации 19 октября 2011 г. (№ 274-ФЗ);
- Федеральный закон «О ратификации Договора о функционировании Таможенного союза в рамках многосторонней торговой системы» (подписан Президентом Российской Федерации 19.10.2011 (№ 282-ФЗ);
- Федеральный закон «О ратификации Соглашения о порядке уплаты и зачисления вывозных таможенных пошлин (иных пошлин, налогов и сборов, имеющих эквивалентное действие) при вывозе с территории Республики Беларусь за пределы таможенной территории Таможенного союза нефти

сырой и отдельных категорий товаров, выработанных из нефти» (подписан Президентом Российской Федерации 19 октября 2011 г. (№ 281-ФЗ);

- Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» (подписан Президентом Российской Федерации 4 мая 2011 г. (№ 99-ФЗ).

### 8.3.3. Взаимодействие с региональными органами власти

#### Среднесрочные соглашения с субъектами Российской Федерации

По состоянию на 1 января 2012 г. действует 50 среднесрочных соглашений с субъектами Российской Федерации (в том числе с республиками Калмыкия и Ингушетия, Ямало-Ненецким автономным округом, в которых нет пригородного пассажирского железнодорожного сообщения), из них 7 соглашений подписано президентом ОАО «РЖД» Якуниным В.И.

Астраханская и Сахалинская области не заключали соглашения с Компанией.

С остальными 24 регионами, у которых сроки действия соглашений истекли в 2011 году, будет проводиться работа по их подписанию в 2012 году.

#### Пригородные компании

В течение 2011 года созданы с участием ряда субъектов Российской Федерации 4 пригородные пассажирские компании, общее количество созданных компаний составило 26. По состоянию на 1 января 2012 года деятельностью 24 пригородных пассажирских компаний охвачены все 73 субъекта Российской Федерации, имеющие пригородное железнодорожное сообщение, 2 пригородные пассажирские компании начнут хозяйственную деятельность со II квартала 2012 г.

#### 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.

В целях полного возмещения выпадающих доходов разработаны контрактные условия организации пригородных перевозок и типового договора о транспортном обслуживании, предусматривающий процедуру согласования заказчиком объема транспортных услуг при установленных тарифах.

В 2011 году договоры на транспортное обслуживание населения заключили все 73 региона, которые имеют пригородное железнодорожное сообщение.

## 8. Взаимодействие с обществом

В бюджетах субъектов Российской Федерации были предусмотрены субсидии на компенсацию выпадающих доходов от государственного регулирования тарифов в объеме 5,9 млрд. руб.

В течение 2011 года получено из региональных бюджетов компенсаций в сумме 5,2 млрд. руб. (в т. ч. за 2010 год — 55,3 млн. руб.).

В то же время в 25 регионах достигнута безубыточность пригородных пассажирских перевозок. В 2010 году их было только 5.

Показатели по указанным 25 регионам составляют наибольшую долю от 73 субъектов Российской Федерации, в которых осуществляются пригородные железнодорожные пассажирские перевозки, в том числе:

- по вагонокилометровой работе — 65%;
- по пассажирообороту — около 70%;
- по доходам — 75%.

В результате успешного взаимодействия с субъектами Российской Федерации 10 пригородных компаний пассажирского комплекса, в зоне обслуживания которых находятся 37 регионов, в 2011 году обеспечили безубыточную деятельность:

- ОАО «Алтай-пригород»
- ОАО «Омск-пригород»
- ОАО «Экспресс-пригород»
- ОАО «Волго-Вятская ППК»
- ОАО «Волгоградтранспригород»
- ОАО «Северо-Западная ППК»
- ОАО «Московско-Тверская ППК»
- ОАО «Центральная ППК»
- ОАО «Кубань Экспресс-пригород»
- ООО «Пермский Экспресс»

### Перевозка в пригородном сообщении граждан, имеющих льготы

Во исполнение Федерального закона от 22 августа 2004 г. № 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 2011 год заключены договоры со всеми 55 регионами, где предусмотрена централизованная оплата за оказание услуг по перевозке льготных категорий граждан регионального уровня, из них круглогодичного действия — 46, сезонного — 9 (18 регионов — монетизация). Оплата по договорам осуществляется в полном объеме.

В 2011 году дебиторская задолженность Правительства Москвы за перевозку региональных льготников погашена в полном объеме — 1 148,9 млн. руб.

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 6 июля 2011 г. № 532 о субсидиях, предоставляемых в 2011 году из федерального

бюджета, на компенсацию потерь при установлении льгот на проезд учащихся и студентов железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении регионам выделено 1,6 млрд. руб.

На 2011 год в 70 регионах, которые подпадают под действие вышеназванного Постановления, приняты соответствующие нормативные правовые акты, заключены договоры с перевозчиками.

### Проекты, осуществляемые ОАО «РЖД» совместно с субъектами Российской Федерации

В течение 2011 года подписаны 10 целевых соглашений с субъектами Российской Федерации по развитию железнодорожных вокзальных комплексов, в том числе:

- 7 соглашений о реконструкции вокзальных комплексов — Ангарск, Улан-Удэ, Сочи, Йошкар-Ола, Глазов, Липецк, Москва;
- 3 соглашения о сотрудничестве в области обустройства и развития территорий, прилегающих к железнодорожным вокзалам — Иркутск, Орел, Екатеринбург.

В текущем году реализованы совместные проекты с 4 субъектами Российской Федерации по развитию 5 железнодорожных вокзальных комплексов. Из средств бюджетов регионов выделено 601,7 млн. руб.:

- Тамбовская область (вокзал ст. Обловка) — 28,7 млн. руб.;
- Республика Татарстан (вокзал ст. Заинск) — 15,3 млн. руб.;
- Ханты-Мансийский АО (вокзал ст. Приобье) — 330,6 млн. руб.;
- Ханты-Мансийский АО (вокзал ст. Нягань) — 217 млн. руб.;
- Иркутская область (вокзал Иркутск Пассажирский) — 10 млн. руб.

Работа по привлечению дополнительного финансирования на развитие железнодорожной инфраструктуры будет продолжена.

### О дополнительных источниках финансирования при реализации инвестиционных проектов

По итогам 2011 года 29 регионов предоставили возможность ОАО «РЖД» получения экономии от применения налоговых льгот (против 20 в 2010 году).

За 2011 год ожидается налоговая экономия в объеме около 1,5 млрд. руб., что в 1,5 раза превышает аналогичный показатель 2010 года.

Лидерами по объему полученных льгот от инвестиционной деятельности являются:

- 1 место: Октябрьская ж. д. — 475,7 млн. руб. (г. Санкт-Петербург).
- 2 место: Свердловская ж. д. — 358,3 млн. руб. (Пермский край — 207,4 млн. руб., ХМАО — 150,9 млн. руб.).



- 3 место: Южно-Уральская ж. д. — 194,1 млн. руб. (Оренбургская обл. — 109,8 млн. руб., Курганская обл. — 84,3 млн. руб.).
- 4 место: Приволжская ж. д. — 174,9 млн. руб. (Волгоградская обл. — 74,6 млн. руб., Астраханская обл. — 44,3 млн. руб., Саратовская область — 56 млн. руб.).
- 5 место: Горьковская ж. д. — 102,9 млн. руб. (Владимирская обл. — 98,7 млн. руб., Республика Марий Эл — 4,2 млн. руб.).

Показатели по указанным 5 железным дорогам (10 регионов) составляют наибольшую долю (97%) от всего объема налоговой экономии ОАО «РЖД».

#### 8.3.4. Взаимодействие с бизнес-сообществами

ОАО «РЖД» конструктивно взаимодействует с бизнес-сообществами и общественными организациями.

В 2011 году ОАО «РЖД» вступило в состав РСПП и ТПП России, президент Компании Якунин В.И. вошел в состав правления ТПП России. Обеспечено участие руководства Компании в 115 мероприятиях, проводимых под эгидой бизнес-сообществ и общественных организаций или с их участием, из них в 34-х принял личное участие президент ОАО «РЖД» Якунин В.И.

#### Взаимодействие с Российским союзом промышленников и предпринимателей

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

- целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года (поддержанные РСПП предложения Компании были рассмотрены на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи в январе 2011 г., по итогам заседания Целевая модель одобрена Правительством Российской Федерации);
- основные направления и механизмы регулирования российского рынка международных автомобильных перевозок;
- вопросы создания Второй грузовой компании (компания создана);
- 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.

Поддержаны следующие предложения ОАО «РЖД»:

- по государственной поддержке уровня модернизации и развития сети железных дорог до 2015 года в размере 447 млрд. руб.;
- по проекту федерального закона «О полиции» в части пункта 6 статьи 48 законопроекта;
- по повышению безопасности на транспорте;
- по проекту Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности

владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте».

Вышеназванные предложения Компании направлены от имени РСПП в адрес Правительства Российской Федерации, соответствующих министерств и ведомств, в адрес палат Федерального Собрания.

ОАО «ПГК» признано лучшим в номинации «За устойчивое развитие организации» в проводимом Российским Союзом промышленников и предпринимателей Всероссийском конкурсе «Лучшие российские предприятия. Динамика, эффективность, ответственность-2010».

#### Взаимодействие с Общественной палатой Российской Федерации

Проведены общественные слушания по следующим темам:

1. «Развитие зоны БАМа в современных условиях» (17 мая 2011 г.).

По итогам рассмотрения направлено письмо в адрес Председателя Правительства Российской Федерации Путина В.В., отражающее интересы Компании.

Правительству Российской Федерации рекомендовано:

- в 2012 году внедрить «сетевой контракт», в рамках которого обеспечить финансирование проектов развития инфраструктуры в сумме не менее 40 млрд. руб. ежегодно;
- рассмотреть возможность выпуска инфраструктурных облигаций Российской Федерации с последующим внесением привлеченных средств в уставный капитал ОАО «РЖД»;
- предусмотреть выделение дополнительно до 400 млрд. руб. в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России на период 2010–2019 годы» на реализацию приоритетных проектов развития железнодорожной инфраструктуры.

2. «Роль пригородного железнодорожного пассажирского транспорта в социально-экономическом развитии субъектов Российской Федерации и актуальные вопросы функционирования и развития пригородного железнодорожного транспорта» (30 августа 2011 г.).

По итогам слушаний Правительству Российской Федерации было рекомендовано:

- ускорить внесение в Государственную Думу закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения», а также сохранить на 2012 год и последующие годы субсидии перевозчикам от установления льготных тарифов в размере 25 млрд. руб.;
- совместно с субъектами Российской Федерации и ОАО «РЖД» разработать концепцию развития пригородных пассажирских перевозок с определением долгосрочных механизмов их финансовой поддержки.

## 8. Взаимодействие с обществом

Все мероприятия были организованы ОАО «РЖД», итоговые рекомендации полностью отражают интересы Компании.

### Взаимодействие с Торгово-промышленной палатой Российской Федерации

Принято участие в подготовке и проведении заседания правления Торгово-промышленной палаты Российской Федерации с присутствием Председателя Правительства Российской Федерации Путина В.В. (октябрь 2011 г.).

Получена поддержка Торгово-промышленной палаты Российской Федерации по таким важным для Компании вопросам как:

- Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года (поддержанные ТПП России предложения Компании были рассмотрены на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи в январе 2011 г., по итогам заседания Целевая модель одобрена Правительством Российской Федерации);
- предложениям по государственной поддержке уровня модернизации и развития сети железных дорог до 2015 года;
- проект Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте».

### Взаимодействие с Общероссийской общественной организацией «Деловая Россия»

Девять представителей «Деловой России» входят в состав межрегиональных координационных советов ОАО «РЖД», созданных в целях повышения эффективности железнодорожных перевозок, своевременного обеспечения грузоотправителей вагонами и координации вопросов, связанных с перевозкой грузов.

Получена поддержка Общероссийской общественной организации «Деловая Россия» по проекту Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте».

### Взаимодействие с НП «Гильдия экспедиторов России»

Совместно подготовлены и проведены:

- Международная научно-практическая конференция на тему: «Логистика перевозок и экспедирования нефтяных грузов» (7 апреля 2011 г.);
- IV Международная научно-практическая конференция на тему: «Государственный подход к обеспечению безопасности перевозок и страхованию рисков на железных дорогах с применением логистических технологий» (8–9 июня 2011 г.);
- Международная научно-практическая конференция:

«Современное развитие логистической, терминально-складской деятельности и контейнеризации на железнодорожном транспорте (23 сентября 2011 г.);

- Международная научно-практическая конференция: «Взаимодействие ОАО «РЖД» с морскими портами и владельцами путей необщего пользования» (26 октября 2011 г.).

Все мероприятия были организованы ОАО «РЖД», итоговые рекомендации полностью отражают интересы Компании.

### Взаимодействие с Союзом транспортников России:

Совместно подготовлены и проведены:

- Всероссийская конференция транспортников России (7–9 ноября 2011 г.), с участием Председателя Правительства Российской Федерации Путина В.В.;
- совместное заседание Комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре, президиума Союза транспортников России и Комитета ТПП России по транспорту и экспедированию по вопросу развития инфраструктуры автомобильного транспорта (декабрь 2011 г.). Участниками заседания были выработаны единые подходы к взаимодействию автомобильного и железнодорожного транспорта. Эти рекомендации были направлены в соответствующие министерства и ведомства.

Получена поддержка Союза транспортников России по таким важным для Компании вопросам как:

- Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года (поддержанные Союзом предложения Компании были рассмотрены на заседании Правительственной комиссии по транспорту и связи в январе 2011 г., по итогам заседания Целевая модель одобрена Правительством Российской Федерации);
- проект федерального закона «О полиции» в части пункта 6 статьи 48 законопроекта.

### Об участии в создании и работе межрегиональных и региональных координационных советов

В соответствии с приказом ОАО «РЖД» от 26 октября 2011 г. № 164 «Об образовании межрегиональных координационных советов» создано 8 межрегиональных координационных советов (далее — МКС) — Северо-Западный МКС (Октябрьская, Калининградская, Северная ж. д.), Центральный МКС (Московская и Юго-Восточная ж. д.), Уральский МКС (Свердловская и Южно-Уральская ж. д.), Северо-Кавказский МКС (Северо-Кавказская и Приволжская ж. д.), Приволжский МКС (Горьковская и Куйбышевская ж. д.), Сибирский МКС (Западно-Сибирская и Красноярская ж. д.), Восточно-Сибирский МКС (Восточно-Сибирская и Забайкальская ж. д.) и Дальневосточный МКС (Дальневосточная ж. д.).



В составы МКС вошли представители: руководства субъектов Российской Федерации — 88 человек, Торгово-промышленной палаты России — 27 человек, Российского союза промышленников и предпринимателей — 18 человек, ассоциаций производителей и перевозчиков — 48 человек, территориальных надзорных органов и прокуратуры — 11 человек.

В декабре 2011 г. проведено 5 заседаний МКС (Северо-Западный — г. Санкт-Петербург, Приволжский — г. Нижний Новгород, Уральский — г. Свердловск, Дальневосточный — г. Хабаровск, Северо-Кавказский — г. Ростов-на-Дону).

Кроме того, на 15 железных дорогах созданы региональные координационные советы (далее — РКС). На Дальневосточной железной дороге взаимодействие осуществляется Дальневосточным МКС.

В ноябре-декабре 2011 г. проведено 36 заседаний РКС.

27 декабря 2011 г. первым вице-президентом ОАО «РЖД» Морозовым В.Н. проведено видеоселекторное совещание с участием руководителей МКС по вопросам координации работы межрегиональных координационных советов в 2012 году.

## 8.4. Благотворительная деятельность

Одним из способов взаимодействия ОАО «РЖД» с обществом является благотворительная деятельность Компании, как самостоятельно через постоянно действующие комиссии по оказанию помощи по обращениям различных некоммерческих организаций и граждан, так и посредством специально созданных специализированных фондов. Через эти структуры действительно оказывается широкий спектр благотворительной помощи самым различным слоям населения.

Ежегодно руководство Компании определяет и утверждает План благотворительной деятельности на год, который в 2011 году составил 600 млн. руб.

В своей повседневной деятельности Компания большое внимание уделяет вопросам оказания благотворительной помощи своим работникам, ветеранам и членам их семей при необходимости оказания им экстренной медицинской помощи на проведение дорогостоящего лечения, решение вопросов социальной поддержки, в том числе улучшение жилищных условий. Ежегодный объем средств, выделяемых по данному направлению, составляет не менее 300 млн. руб.

Для более эффективной организации благотворительной деятельности и привлечения дополнительных источников ее финансирования был создан Благотворительный фонд «Транссоюз», призванный консолидировать финансовые возможности и благотворительные усилия ОАО «РЖД» и его дочерних обществ, для реализации благотворительных проектов, имеющих общероссийское значение или признанных крупными отраслевыми проектами.

В 2011 году Компания совместно с БФ «Транссоюз» приняла участие в таких ширококомасштабных целевых благотворительных проектах, как:

- оказание финансовой помощи на восстановление Воскресенского Ново-Иерусалимского ставропигиального мужского монастыря Русской Православной Церкви в объеме 75 млн. руб.;
- воссоздание Храма Феодоровской иконы Божией Матери в Санкт-Петербурге рядом с Московским вокзалом и создание архитектурно-художественной подсветки Собора святой Екатерины в г. Пушкин;
- воссоздание Агатовых комнат в государственном музее-заповеднике «Царское село», общий объем финансирования которого до 2013 года включительно составит более 270 млн. руб.;
- осуществление и финансирование дорогостоящего лечения, забота о детях, попавших в трудную жизненную ситуацию, помощь детскому хоспису, а также поддержка деятельности благотворительного фонда социальной помощи детям «Расправь крылья!» на общую сумму более 100 млн. руб.;
- сотрудничество с Государственным историческим музеем, направленного на реализацию ряда реставрационных проектов, связанных с 450-летием Покровского собора (храма Василия Блаженного) в г. Москве.

Обладая достаточными финансовыми возможностями для того, чтобы оказывать активную финансовую помощь обществу, перед ОАО «РЖД» постоянно встает проблема границ оказания и избирательности этой помощи. Помочь всем желающим невозможно, а следовательно, необходимо продолжить формирование механизмов, которые сделают оказание подобной помощи более адресной и обоснованной.

## 8.5. Информационная прозрачность деятельности компании

В 2011 году Компания продолжила реализацию политики информационной открытости и транспарентности, направленной на предоставление всем заинтересованным сторонам достоверной и полной информации по всем ключевым направлениям деятельности ОАО «РЖД».

Уровень информационной открытости и качество раскрываемой информации полностью соответствует общепризнанным мировым стандартам и требованиям к раскрытию информации.

В рамках политики информационной открытости Компания:

## 8. Взаимодействие с обществом

- обеспечивает доступность информации заинтересованным лицам и гарантирует ее нахождение;
- распространяет информацию в порядке и в сроки, установленные законодательством и обязательствами Компании.

Основными источниками раскрытия информации и документов Компании для всех заинтересованных лиц являются следующие:

- размещение информации и текстов документов в сети Интернет по адресу [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru) — вся информация, размещаемая на сайте, является общедоступной и бесплатной;
- предоставление информации и документов Компании по запросу;
- публикация информации и текстов документов в официальном периодическом печатном издании общества — газете «Гудок», в корпоративных СМИ.

В 2011 году общая посещаемость веб-портала ОАО «РЖД» выросла почти в два раза. Количество зарегистрированных пользователей — 2,5 млн. человек.

В Общественную приемную веб-портала поступило 15 000 обращений, отправлено пользователям 13 000 ответов.

Для обеспечения свободного доступа к раскрываемой информации Компанией проводятся конференции, презентации, организуются встречи с должностными лицами Компании, направленные на наиболее полное информирование заинтересованных лиц о событиях в деятельности ОАО «РЖД». В связи со значимыми корпоративными событиями организуются брифинги и пресс-конференции руководителей и топ-менеджмента Компании.

Компания выстраивает взаимоотношения со средствами массовой информации, руководствуясь принципами открытости, оперативности, достоверности и регулярности предоставляемой информации. Обеспечение своевременного доведения информации для СМИ возлагается на Управление «Пресс-службы» ОАО «РЖД».

Компания работает с федеральными, региональными, зарубежными информационными агентствами, печатными изданиями, телевизионными каналами,

радиостанциями. Компания предоставляет информацию посредством распространения пресс-релизов, сообщений, статей, интервью, рекламных и других информационных материалов, проведения пресс-конференций, интервью, встреч.

В 2011 году в российских СМИ было зафиксировано более 104 тысяч публикаций с упоминанием ОАО «РЖД». По сравнению с 2010 годом количество публикаций несколько увеличилось (101 тысяча — в прошлом году), а относительно 2009 года возросло более чем в 2 раза (49 тысяч публикаций).

подавляющее большинство публикаций носили позитивный или нейтральный характер.

Количество сообщений в иностранных средствах массовой информации составило свыше 700. Наибольшее количество сообщений в СМИ в 2011 году было связано преимущественно со следующими ключевыми темами года:

- Второй железнодорожный съезд;
- проекты транспортной инфраструктуры (строительство олимпийских объектов, развитие высокоскоростного сообщения);
- международная деятельность (открытие скоростного сообщения до Парижа и Берлина);
- развитие вокзальной инфраструктуры в регионах и Москве (благоустройство привокзальных территорий).

Всего в течение года выпущено более 950 официальных пресс-релизов Компании, около 5000 новостей филиалов и ДЗО. Ежедневно в СМИ рассылалось не менее 25 сообщений о деятельности компании во всех регионах присутствия.

В течение года было опубликовано 43 интервью руководства ОАО «РЖД» крупным федеральным и иностранным СМИ. Журналисты ведущих СМИ приняли участие в более чем 40 презентациях и других специальных мероприятиях, отражающих различные направления деятельности Компании.

В целях наиболее полного ознакомления с работой компании в 2011 году было проведено 22 пресс-тура для представителей СМИ на различные объекты железнодорожной инфраструктуры и крупные транспортные форумы в России и за ее пределами.



||||||| раздел **9** **ОТВЕТСТВЕННОСТЬ**  
Компании за продукцию  
и услуги

## 9.1. Политика ОАО «РЖД» в области ответственности перед потребителями

Политика ОАО «РЖД» в области ответственности основана на требованиях Федерального закона от 10.01.2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и включает обязательства по обеспечению:

- безопасности перевозок пассажиров;
- безопасности и сохранности перевозимых грузов, багажа, грузобагажа;
- качественного обслуживания пассажиров на железнодорожных станциях, железнодорожных вокзалах, пассажирских платформах и в поездах;
- движения поездов в соответствии с расписанием;
- своевременной и качественной доставки грузов, багажа, грузобагажа;
- обеспечение пользователя услуг железнодорожного транспорта своевременной и достоверной информацией о времени отправления и прибытия поездов, стоимости проезда пассажиров и перевозок багажа, грузобагажа, времени работы железнодорожных билетных касс, камер хранения, расположении вокзальных помещений, об оказываемых ему услугах, о предоставляемых гражданам льготах.

## 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. табл. 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"> <li>• выполнение работ по предупреждению и ликвидации пожаров, других аварийных и чрезвычайных ситуаций, происшествий и проведение аварийно-восстановительных работ</li> <li>• постоянный мониторинг состояния технических средств инфраструктуры и подвижного состава</li> <li>• организация ремонта и технического обслуживания подвижного состава и др. оборудования</li> <li>• разработка и применение технических решений, исключающих негативное влияние человеческого фактора в процессе эксплуатации железных дорог</li> <li>• соблюдение законодательных и нормативных требований в области безопасности продукции и услуг</li> <li>• обучение и повышение квалификации персонала</li> <li>• повышение уровня культуры безопасности, мотивации персонала и инициативности</li> </ul>	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



№	Наименования рисков	Направления деятельности	Показатель результативности
2.	Невыполнение обязательств перед потребителем	<ul style="list-style-type: none"> <li>страхование грузов, пассажиров</li> <li>страхование грузоперевозок, особенно опасных и скоропортящихся грузов грузовладельцами или грузополучателями</li> <li>обучение и повышение квалификации персонала</li> <li>мониторинг удовлетворенности потребителей</li> <li>внедрение систем менеджмента качества в подразделениях Компании</li> </ul>	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: [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)

## 9.2.3. Структура управления в области ответственности перед потребителями

Система контроля обеспечения безопасности движения поездов в 2011 году реализовывалась через организационную структуру, работа которой организовывалась вице-президентом ОАО «РЖД» — начальником Департамента безопасности движения. 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;

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 послед-

ством 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 — 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.

### 9.3. Реализация политики в области ответственности перед потребителями

#### 9.3.1. Оказание неотложной медицинской помощи пассажирам

В целях своевременного оказания медицинской помощи пассажирам железнодорожного транспорта, лицам, работающим и (или) находящимся в здании и на территории железнодорожных вокзалов (станций), в 2011 году функционировало 201 медицинский пункт, из них 26 врачебных и 175 фельдшерских.

В медицинских пунктах вокзалов (станций) работает 73 врача и 859 средних медицинских работников. В 2011 году в медицинские пункты вокзалов (станций) сделано 1206302 посещений, из них к врачам — 210492. Выявлено в поездах больных 74028 человек, в том числе больных с инфекционными заболеваниями 2392 человека. Снято с поездов 5605 человек, в том числе имеющих инфекционные заболевания 377 человек.

Госпитализировано из числа выявленных в поездах больных 5075 человек. В отношении больных, не снятых по причине заболевания с поездов, организованы эстафетные сопровождения или медицинское наблюдение по клиническим или эпидемическим показаниям работниками медицинских пунктов вокзалов (станций) или НУЗ ОАО «РЖД».

#### 9.3.2. 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, проведена 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 перевозок пассажирам предложена новая услуга — выбор мужского, женского или смешанного купе.

Продолжается работа по введению дополнительных маршрутов курсирования спальных вагонов повышенной комфортности класса «люкс», современный дизайн и оборудование которых обеспечивают максимально возможный на сегодняшний день уровень сервиса и комфорта в пути следования.

Программа оснащения вагонов «Системой контроля безопасности и связи пассажирского поезда» с системой ГЛОНАСС/GPS для ОАО «РЖД» 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.

#### 9.3.3. Информирование потребителей и маркетинговые коммуникации

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

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

#### Информирование пассажиров

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



На территории вокзалов рекламой задействованы практически все места массового скопления людей: платформы, кассы, залы ожидания, входы и переходы в метро, а также в здания вокзалов.

Доведение до сведения пассажиров расписания движения пассажирских поездов, в том числе пригородных, и почтово-багажных поездов обеспечивается перевозчиком с использованием настенных носителей информации, специальных информационных стендов и справочников. Об изменениях в расписании движения пассажирских поездов объявляется по громкой связи на железнодорожных станциях и железнодорожных вокзалах.

На сайте ОАО «РЖД» в разделе «Пассажирские перевозки» ([www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)) 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 поезда дальнего следования ОАО «РЖД» можно из любой точки мира. Услуга предоставляется как россиянам, так и иностранным гражданам.

В 2011 году Федеральная пассажирская компания (ФПК) проводила постоянную работу по расширению спектра предоставляемых пассажирам услуг и повышению их качества.

В целях получения объективной информации об удовлетворенности пассажиров услугами и уровне выполнения стандартов обслуживания внедрена система мониторинга качества оказываемых услуг.

В рамках данной системы разработан перечень показателей, по которым оценивается удовлетворенность требований пассажиров. Созданы и внедрены анкеты для регистрации уровня удовлетворенности требований пассажиров и оценки степени выполнения стандартов качества по методу «Скрытого пассажира».

Жалобы, предложения и пожелания пассажиров, поступающие в текущем режиме по «горячей линии», являются актуальным источником эмоциональной информации о сбоях в процессе обслуживания.

Ведется постоянная работа по изучению восприятия деятельности ОАО «РЖД» пассажирами. На корпоративном сайте ОАО «РЖД» и в газете «Гудок» постоянно публикуются ответы работников дирекции на обращения граждан, поступающие на «горячую линию» ОАО «РЖД». Данные мероприятия позволяют в короткие сроки получать отзывы пассажиров по вопросам обслуживания и оперативно принимать меры как организационного характера, так и направленные на совершенствование технологического процесса и услуг.

## Информирование грузоотправителей и грузополучателей

В течение 2011 года проводилась работа на железных дорогах по технологии единого лицевого счета плательщика (далее — ЕЛС). Благодаря внедрению технологии ЕЛС плательщик за перевозку грузов (грузоотправитель, грузополучатель, экспедиторская организация) получает возможность осуществления оплаты за перевозку грузов с отправлением (получением) по всей сети российских железных дорог при условии заключения одного договора на организацию расчетов, исходя из принципа: одно юридическое лицо — один договор на организацию расчетов.

Таким образом, обеспечивается единое технологическое решение в части финансовых расчетов пользователей транспортных услуг с ОАО «РЖД» за грузовые перевозки.

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 порожнего подвижного состава, в том числе с использованием электронной цифровой подписи (далее — ЭЦП). Использование ЭЦП существенно повышает качество услуг, оказываемых ОАО «РЖД» клиентам.

В данный момент все РАФТО и АФТО оснащены сертификатами ЭЦП, что позволяет значительно ускорить работу с клиентами, а именно: грузоотправителям непосредственно со своего рабочего места подавать и корректировать заявки на перевозки грузов, получать согласование ОАО «РЖД» по этим заявкам, подписывать перевозочные документы, учетные карточки, накопительные ведомости и ведомости подачи-уборки вагонов. Для собственников подвижного состава предоставляется возможность оформления перевозочных документов на перевозки порожнего собственного состава с использованием ЭЦП.

В 2011 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 выработаны схемы взаимодействия участников перевозочного процесса, позволяющие предложить рынку комплексную услугу по организации перевозки грузов («под ключ») и своевременному предоставлению перевозчиком необходимого количества подвижного состава вне зависимости от его принадлежности.

Реализация данной услуги осуществляется на основании:

- договоров, заключаемых между перевозчиком и грузоотправителями, — на оказание комплексной услуги по перевозке грузов, условиями которых является предъявление грузополучателем согласованного объема груза к перевозке и предоставление

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

перевозчиком необходимого количества подвижного состава вне зависимости от его принадлежности;

- договоров между перевозчиком и собственниками подвижного состава, регламентирующих условия использования частного парка.

Также проведены работы по реализации комплексной услуги по перевозкам грузов по специально разработанному расписанию. В целях оказания лицам, заинтересованным в разработке специализированных расписаний грузовых поездов, комплексной услуги по перевозкам грузов по специально разработанному расписанию распоряжением ОАО «РЖД» от 5 декабря 2008 г. № 2597р утвержден Регламент рассмотрения

и согласования в ОАО «РЖД» запросов на разработку специализированных расписаний грузовых поездов.

### Рекламная деятельность

Рекламная деятельность ОАО «РЖД» является важным фактором поддержки роста компании, информирует общественность о политике компании, направленной на воплощение в жизнь Стратегии-2030, и изменениях, происходящих внутри Компании.

На рисунке 9.1 показаны цели рекламно-информационной деятельности.



**Рис. 9.1.**  
Цели рекламно-информационной деятельности



## 9.4. Инновационное развитие Общества и реализация единой технической политики

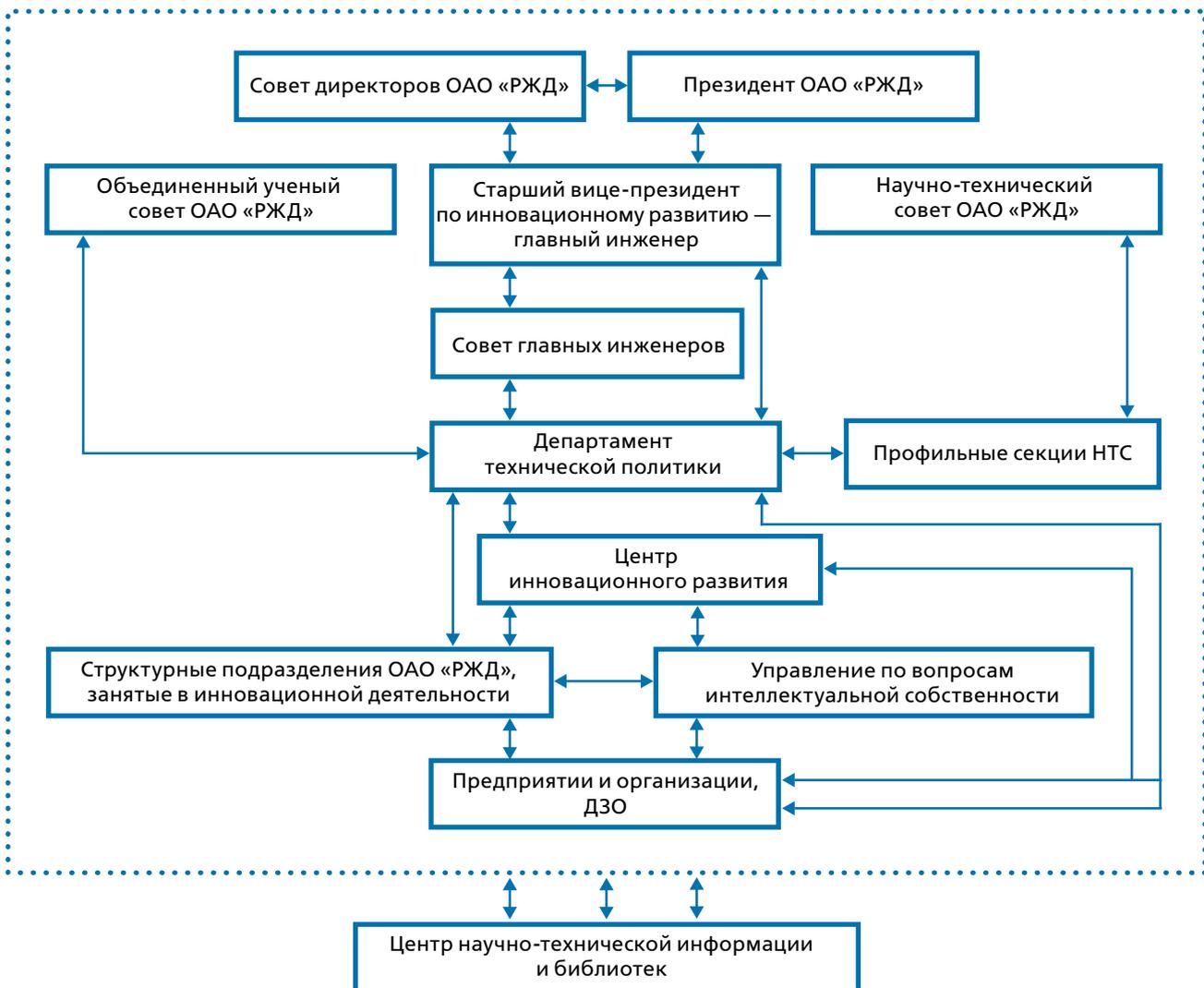
Целью инновационного развития Компании является достижение высокой экономической эффективности, экологической и функциональной безопасности и устойчивости железнодорожного транспорта, определенных Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

Наряду с развитием собственных инновационных технологий, Компания создает среду, благоприятную для инновационного развития, и разрабатывает новые подходы, которые затрагивают практически

весь спектр деятельности Российских железных дорог: от создания корпоративной структуры управления до трансфера зарубежных технологий.

В Компании сформирована структура и внедрена корпоративная система управления инновационной деятельностью, обеспечивающая полный цикл внедрения инновационных проектов: от определения стратегических направлений и целевых параметров развития до получения новых продуктов и оценки их результативности.

Схема управления инновационной деятельностью ОАО «РЖД»



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

За истекший период в Компании утвержден ряд основополагающих документов в области инновационной деятельности, которые постоянно актуализируются с учетом требований законодательства и руководства страны.

Во исполнение поручений руководства страны советом директоров ОАО «РЖД» определены приоритеты инновационного развития Компании, Белая книга ОАО «РЖД» была трансформирована в утвержденную Стратегию инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года, где определены 12 ключевых направлений и уточнены показатели инновационного развития Компании.

Эти направления реализуются на основании утвержденной единогласным решением совета директоров ОАО «РЖД» Программы инновационного развития ОАО «РЖД» на период до 2015 года (далее — Программа).

Программа увязана со стратегией развития Компании, ее финансовыми планами 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.

Предусмотрено увеличение финансирования НИОКР, внедрение инновационных образцов железнодорожной техники и обеспечение процесса локализации их производства.

В 2011 году на выполнение НИОКР было направлено чуть менее 0,5% от доходов, что соответствует мировому уровню для транспортных компаний.

В течение года ОАО «РЖД» получено 9 международных патентов и 214 патентов Российской Федерации на изобретения, полезные модели и промышленные образцы. Портфель интеллектуальной собственности ОАО «РЖД» составляет в настоящее время более 1500 охранных документов, из них — более тысячи патентов. Совместные разработки ОАО «РЖД» с зарубежными и отечественными компаниями позволяют создавать новые модели подвижного состава, технических средств инфраструктуры с эксплуатационными показателями мирового уровня. Они были презентованы на III Международном салоне EXPO-1520 в сентябре 2011 г.

Был представлен опытный образец пассажирского электровоза двойного питания нового поколения с асинхронным тяговым приводом ЭП20, предназначенный, в том числе для транспортного обслуживания Олимпийских игр в Сочи в 2014 году и Чемпионата мира по футболу в 2018 году, разработанный Новочеркасским электровазостроительным заводом, совместно с компанией «Альстом».

До конца 2013 года планируется поставить российским железным дорогам 36 электровозов, до 2020 года — 200 электровозов.

### Двухсистемный пассажирский электровоз с асинхронным тяговым приводом ЭП20 (Новочеркасский электровазостроительный завод — Alstom)



#### Поставка в 2011–2015 гг.

2011	2012	2013	2014	2015
4	10	20	25	24

Увеличенный ресурс — **40 лет** и **12 млн. км** пробега.

Возможность следования по станциям стыкования с переменной рода тока без смены локомотива.

Увеличение протяженности участка обращения локомотива до **2 000 км.**

Стоимость жизненного цикла электровоза: **1,5 млрд. руб.**

Интегральный эффект в сравнении с электровозом ЭП1: **104,7 млн. руб.**

Начало разработки: **2008 год.**

Изготовлен первый опытный образец: **2011 год.**

Ведутся пуско-наладочные работы.

В соответствии с подписанным контрактом до 2020 года в ОАО «РЖД» будет поставлено **200 электропоездов ЭП20.**

Впервые цена электровоза определена стоимостью жизненного цикла.

Срок окупаемости затрат: **12,3 года.**

Проведена презентация электровоза на III Международном железнодорожном салоне «ЭКСПО-1520» (7–11 сентября 2011 г., г. Щербинка).



С участием фирмы «Альстом» также ведется изготовление двух опытных образцов грузовых электровозов переменного тока 2ЭС5 с асинхронными тяговыми двигателями. Срок завершения изготовления — 2012 год.

В сентябре 2011 г. получен сертификат соответствия РС ФЖТ на установочную серию из 31 локомотива 2ЭС10. Для производства электровозов создано совместное предприятие «Синара-Сименс» на базе завода ОАО «Уральский завод железнодорожного машиностроения». В августе 2011 г. трехсекционным электровозом 2ЭС10 на участке Екатеринбург — Балезино проведен опытный поезд массой 9000 тонн, что в 1,5 раза превышает установочную норму для трехсекционного электровоза ВЛ11, тем самым подтверждена возможность организации сквозного вождения тяжелых поездов на направлении Кузбасс — Северо-Запад.

Также в 2011 году согласовано техническое задание на разработку первого российского гибридного тепловоза SinaraHybrid (ТЭМ9Н), начата поставка пригородных электропоездов серии ЭД4М с повышенным уровнем комфорта.

Отечественными производителями разработан и сертифицирован ряд инновационных грузовых вагонов повышенной грузоподъемности со сниженной стоимостью жизненного цикла и увеличенными межремонтными пробегами.

В области инновационного технологического развития путевого хозяйства продолжено внедрение георешеток, их применение обеспечивает уменьшение поперечного перемещения балласта, уменьшение прогибов на слабых основаниях, снижение общих деформаций внутри балласта. В 2011 году георешетка уложена на 158 км., с 2012 по 2015 года планируется укладка по 150 км в год.

В процессе разработки и испытаний системы W-30, предназначенной для использования на участках скоростного, высокоскоростного и тяжеловесного движения, особое внимание было уделено клемме Ski 30 и подрельсовой прокладке-амортизатору. Данный узел рельсового скрепления имеет высокую динамическую виброустойчивость, обеспечивает высокое сопротивление продольному сдвигу, а также обладает повышенной эластичностью. Скрепление W-30 и его элементы сертифицированы. В 2011 году уложено скреплений W-30 в объеме 200 км.

На основе утвержденных российских технических регламентов разработаны и приняты проекты технических регламентов в области железнодорожного транспорта на территории Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана.

В 2011 году в рамках реализации программы инновационного развития получили свое развитие ряд перспективных направлений.

Утверждена Программа энергосбережения ОАО «РЖД» до 2013 года, одним из целевых показателей которой является снижение энергоемкости перевозочной деятельности.

В целях снижения стоимости жизненного цикла объектов инфраструктуры за счет перераспределения ресурсов при условии обеспечения требуемого уровня эксплуатационной надежности и допустимого уровня безопасности перевозочного процесса разработана и внедрена методология УРРАН, разработана нормативная документация для путевого хозяйства, хозяйств автоматики и телемеханики, электрификации и электроснабжения.

### Грузовой электровоз постоянного тока с асинхронным тяговым приводом 2ЭС10 (Уральский завод железнодорожного машиностроения — Siemens)

Начало разработки: **2008 год.**

Изготовлен первый опытный образец: **2010 год.**

#### Конструктивные преимущества:

- отсутствие быстроизнашиваемых элементов;
- высокая удельная мощность;
- индивидуальное регулирование тяговых двигателей.

4 августа 2011 г. трехсекционным электровозом 2ЭС10 проведен поезд рекордного веса **9 000 тонн** на участке Екатеринбург-Сортировочный — Балезино.

В ноябре 2011 г. двухсекционный электровоз 2ЭС10 провел поезд весом **6 300 тонн** по маршруту Челябинск — Кинель и обратно по сложному горному профилю пути.

#### Сравнение характеристик грузовых электровозов ВЛ11 и 2ЭС10

Основные характеристики	ВЛ11	2ЭС10	Изменение, %
Сила тяги в продолжительном режиме, тс	32	54,9	<b>+71</b>
Стоимость жизненного цикла, млрд. руб.	650	510	<b>-21</b>



#### Поставка в 2011–2015 гг.

2011	2012	2013	2014	2015
11	20	25	50	55

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

В рамках методологии разработана и поддержана Российской академией наук технология управления рисками на железнодорожном транспорте, которая позволяет аргументированно оценивать уровни рисков производственной деятельности как ОАО «РЖД», так и причастных компаний.

Впервые создается национальная нормативная база по управлению рисками на железнодорожном транспорте. Введены в действие два национальных стандарта: по управлению рисками на железнодорожном транспорте и по организационным вопросам обеспечения и доказательства безопасности перевозочного процесса, а также шесть стандартов Компании (СТО).

Получила свое развитие автоматизированная система КАС АНТ, обеспечивающая учет, расследование и проведение анализа случаев отказов в работе технических средств ОАО «РЖД», являющихся информационной базой данных для расчета показателей УРРАН.

На базе системы КАС АНТ создана автоматизированная технология учета, расследования и анализа случаев технологических нарушений (КАСАТ).

Целью данной работы является разработка информационно-аналитической системы оценки влияния технологических нарушений на показатели перевозочного процесса. В системе КАСАТ реализован порядок учета, расследования и определения ответственности за случаи технологических нарушений. В 2012 году система будет тиражироваться по всей сети железных дорог.

1 апреля 2011 г. на заседании комиссии по высоким технологиям и инновациям при Правительстве Российской Федерации был утвержден перечень технологических платформ, в число которых вошла технологическая платформа «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт».

Реализация предлагаемой ОАО «РЖД» технологической платформы позволит:

- в среднесрочной перспективе обеспечить скорость движения поездов до 400 км/ч (на основе внедрения передовых инновационных разработок в области управления движением и средств инфраструктуры, в качестве пилотной будет использована линия Москва — Санкт-Петербург);
- в долгосрочной перспективе создать совершенно новый вид транспорта, основанный на принципах магнитной левитации.

В Компании утверждены Стратегические направления исследований и разработок в рамках технологической платформы «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт» на среднесрочную перспективу (2012–2015 годы).

ОАО «РЖД» выступило инициатором проекта по технологической платформе «Высокоскоростной интеллектуальный железнодорожный транспорт» в рамках мероприятия 1.6 федеральной целевой программы «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2007–2013 годы» по теме «Проведение поисковых исследований и создание научно-технического задела в области разработки транспортных систем с магнитным подвешиванием и линейным электроприводом, позволяющих повысить скорость железнодорожных сообщений до 1000 км/ч».

Исследования и разработки будут проводиться научными институтами Российской академии наук, предприятиями и организациями, в том числе предприятиями ВПК, высшими учебными заведениями.

В 2011 году объявлен открытый Конкурс проектов по предложенной ОАО «РЖД» тематике на получение финансовой поддержки (грантов) для проведения ориентированных фундаментальных научных исследований, представляющих интерес для развития железнодорожного транспорта, в том числе высокоскоростного. Финансовая поддержка организации и проведения Конкурса осуществляется за счет средств РФФИ и ОАО «РЖД» в равных долях.

В 2011 году была продолжена работа над проектом «Бережливое производство в ОАО «РЖД»». Утверждены «План реализации программы внедрения бережливого производства в ОАО «РЖД»» и основные показатели эффективности внедрения технологии бережливого производства в пилотных подразделениях.

В 2011 году в проекте участвовало 110 пилотных структурных подразделений линейного уровня на всей сети железных дорог. В 2012 году в проекте участвует уже более 400 подразделений. Неотъемлемым элементом проекта является корпоративная база типовых решений для тиражирования на сети, сформированная по результатам внедрения 2010–2011 годов.

В целях обеспечения вовлеченности персонала Компании в процесс постоянного улучшения производственной деятельности, а также для обмена опытом и информацией между участниками проекта в сети Интранет ОАО «РЖД» реализовано функционирование сайта «Бережливое производство в ОАО «РЖД»» (w3.rzd — Проекты — Бережливое производство в ОАО «РЖД»). На сайте размещается и постоянно актуализируется информация об организационной структуре, участниках и ходе внедрения проекта, аналитические, нормативно-методические и отчетные материалы железных дорог и функциональных филиалов ОАО «РЖД».

По результатам внедрения технологии «Бережливое производство» проведен конкурс «Лучшее подразделение в проекте внедрения «Бережливое производство» в ОАО «РЖД». Победители конкурса были представлены на итоговом за 2011 год заседании управления Компании.

В области обеспечения безопасности движения поездов и снижения рисков чрезвычайных ситуаций разработан проект комплексной системы безопасности движения поездов и инфраструктуры на зимних Олимпийских играх, внедрены комплексные микро-процессорные системы на сортировочных станциях, включая управление локомотивами по радиоканалу (2 станции), разработан безопасный локомотивный объединенный комплекс БЛОК с уменьшением стоимости на 10–15% и сокращением эксплуатационных расходов на 10%, расширены функции и повышена надежность функционирования систем интервального регулирования движения поездов.

## Повышение энергоэффективности и инновационного развития Компании

В 2011 году Компанией была утверждена Энергетическая стратегия холдинга «Российские железные дороги» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года. Данная Стратегия — это целостный документ, определяющий основу, цели и задачи среднесрочного развития холдинга, приоритеты и ориентиры, а также механизмы их реализации в сфере производства, передачи и потребления топливно-энергетических ресурсов.

Реализация мероприятий, направленных на достижение целей Энергетической стратегии холдинга, осуществляется в рамках нескольких программ и проектов. Одним из наиболее важных является инвестиционный проект «Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте» (далее — Программа ресурсосбережения).

В 2011 году на реализацию Программы ресурсосбережения было направлено 2,7 млрд. руб., что позволило обеспечить внедрение более 4 тыс. ресурсосберегающих технических средств.

За 12 месяцев 2011 года от реализации мероприятий Программы ресурсосбережения 2009–2010 годов достигнут экономический эффект на общую сумму около 1,2 млрд. руб., который произошел за счет снижения материалоемкости технологических процессов и повышения производительности труда.

В 2011 году на сети дорог продолжилось внедрение мачтовых светофорных головок с модулями светодиодных систем, светодиодных систем освещения парковых станций, помещений локомотивных и моторвагонных депо. Были реализованы пилотные проекты по светодиодному освещению железнодорожных мостов на Красноярской железной дороге.



Эффективно применяются новые подходы в отоплении производственных помещений локомотивных депо с помощью газовых инфракрасных излучателей для отопления рабочих мест.

С целью снижения эксплуатационных расходов на лубрикацию, высвобождения локомотивов и локомотивных бригад руководством ОАО «РЖД» принято ре-

шение о создании парка вагонов-рельсосмазывателей на базе новых пассажирских вагонов, курсирующих в составе почтово-багажных и пассажирских поездов. Их применение позволит:

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

В 2011 году внедрено 13 вагонов-рельсосмазывателей.

В рамках Программы ресурсосбережения продолжалось внедрение систем автоведения поездов, что позволяет обеспечить экономию топливно-энергетических ресурсов до 8%. Такой системой в настоящее время оборудовано 2 500 электровозов и 1 400 электропоездов. Возможности данной системы позволили вести планомерную работу по переводу пассажирских поездов на энергооптимальные расписания.

В 2011 году на энергооптимальные расписания переведено 511 поездов. Впервые энергетическая оптимизация расписания проведена на неэлектрифицированном участке Ожерелье — Елец.

В опытных поездках на направлениях, где энергооптимальные расписания введены впервые, экономия топливно-энергетических ресурсов по сравнению с аналогичным периодом 2010 года составила на электрифицированных участках от 3,2 до 6,1%, на неэлектрифицированных участках — 5,1%. Прделанная за 2009–2011 годы работа по переводу 1 451 пассажирских поездов на энергооптимальные расписания ежегодно позволит экономить до 25,0 млн. кВт·ч электроэнергии и 300 тонн дизельного топлива.

В 2011 году были развернуты масштабные работы по восстановлению систем рекуперативного торможения грузовых электровозов постоянного тока. В течение года были восстановлены системы рекуперативного торможения 946 электровозов. Выполнение этих работ, а также другие меры по повышению эффективности рекуперативного торможения, позволили достигнуть по сети наивысшего с 1988 года объема энергии рекуперации — 1 278 млн. кВт·ч (+18,5% к 2010 г.), что существенно снизило расходы Компании, связанные с покупкой электроэнергии.

В целях снижения энергоемкости производственной деятельности ОАО «РЖД» осуществляет разработки подвижного состава нового поколения с использованием ряда инновационных технологий.

Одним из направлений работы является перевод локомотивов на газовое топливо. При этом в качестве силовых установок используются газотурбинные двигатели.

Проведенные расчеты и технико-экономические обоснования показали высокую эффективность использования сжиженного природного газа на мощных автономных локомотивах. Стоимость жизненного цикла локомотива с газотурбинной установкой на сжиженном природном газе на 20% ниже по сравнению с дизельным локомотивом за счет более высокой производительности, снижения затрат на топливо, ремонт и обслуживание.

### Маневровые тепловозы



Еще одним перспективным способом снижения расхода топлива является создание маневровых тепловозов с несколькими силовыми установками. Здесь эффект достигается за счет того, что маневровый тепловоз большую часть рабочего времени не использует свою полную мощность. При наличии на тепловозе одного дизеля большой мощности он работает на энергетически невыгодных режимах и, как следствие, перерасходует дизельное топливо.

В 2011 году на Московской железной дороге введена в эксплуатацию опытная партия двухдизельных маневровых тепловозов, созданных на базе серийных тепловозов чешского производства серии ЧМЭЗ. Первые итоги эксплуатации показали, что экономия топлива у двухдизельных локомотивов достигает 20–25% в сравнении с серийными локомотивами.

Кроме того, на Московской железной дороге начата опытная эксплуатация трехдизельного маневрового тепловоза, также построенного на базе тепловоза ЧМЭЗ. Достигнутая экономия топлива составляет 30–35%.

В 2011 году на Людиновском тепловозостроительном заводе созданы новые образцы инновационных локомотивов: двухдизельный маневрово-вывозной тепловоз ТЭМ14 и гибридный маневровый локомотив ТЭМ9Н. Данные локомотивы направлены на испытания.

Перспективным направлением повышения энергоэффективности электрической тяги является применение локомотивов с асинхронным бесколлекторным тяговым приводом, который позволяет применять рекуперативное торможение в широком диапазоне скоростей. Ввод в эксплуатацию на участке Екатеринбург — Балезино грузовых электровозов 2ЭС10 с асинхронным приводом позволил сократить удельный расход электроэнергии на тягу поездов по сравнению с ранее использовавшимися на этом участке электровозами 1,5ВЛ11 с 84,6 до 54,3 кВт·ч/10 тыс. т·км брутто (на 35,8%), увеличить удельный возврат электроэнергии с 4,4 до 10,2 кВт·ч/10 тыс. т·км брутто (на 132,6%) и повысить долю рекуперации от общего потребления электроэнергии с 4,9% до 15,8%.

Принятые в 2011 году организационные и технические мероприятия позволили достичь положительных результатов по всем показателям, определенным Энергетической стратегией холдинга, в том числе по целевому индикатору энергоэффективности — снижению энергоемкости производственной деятельности, которое в 2011 году было более значительным, чем установлено приказом ФСТ России от 31 марта 2011 г. № 95-т. Так, при нормативе целевого индикатора 1,9 кг у. т./10 тыс. т·км брутто ОАО «РЖД» добилось снижения энергоемкости производственной деятельности на 2,1 кг у. т./10 тыс. т·км брутто.

В 2011 году ОАО «РЖД» продолжало исследования, направленные на изыскание резервов для дальнейшего повышения энергоэффективности производственных процессов.

В соответствии с Федеральным законом от 23 ноября 2009 г. № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» ОАО «РЖД» обязано провести энергетическое обследование объектов, которые находятся в ведении 36 филиалов, и до 31 декабря 2012 г. представить в Минэнерго России энергетический паспорт Компании, составленный по результатам энергетического обследования. В целях выполнения требований указанного закона в 2011 году были разработаны необходимые организационные и методические документы, а также проведены пилотные обследования ряда объектов. Работы по энергетическому обследованию будут выполнены в течение 2012 года.

На основе результатов работ по оценке потенциала энергоэффективности тягового электроснабжения и энергетических обследований объектов ОАО «РЖД» будут разработаны и утверждены планы мероприятий и программы энергосбережения на предстоящие периоды.



## Приложения

## Приложение 1

### Таблица соответствия разделов отчета элементам отчета по GRI

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

Показатель GRI	Раздел
<b>1. Стратегия и анализ</b>	Раздел 2
<b>2. Характеристика организации</b>	
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: <ul style="list-style-type: none"> <li>численность сотрудников;</li> <li>чистый объем продаж (для организаций частного сектора);</li> <li>количественные характеристики продукции или предоставленных услуг</li> </ul>	Раздел 1 Раздел 4 Раздел 6
2.9. Существенные изменения масштабов, структуры или собственности, произошедшие на протяжении отчетного периода, включая: <ul style="list-style-type: none"> <li>распоряжение или характер изменения деятельности, включая открытие, закрытие и расширение предприятий;</li> <li>изменение в структуре акционерного капитала и другие действия по формированию, поддержанию или изменению капитала</li> </ul>	Раздел 1
2.10. Награды, полученные за отчетный период	Раздел 1
<b>3. Параметры отчета</b>	
<b><i>Общие сведения об отчете</i></b>	
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	Введение
3.4. Контактная информация для вопросов относительно отчета или его содержания	Справочная информация
<b><i>Область охвата и границы отчета</i></b>	
3.5. Процесс определения содержания отчета,	
3.6. Границы отчета (например, страны, подразделения, дочерние компании, мощности, сданные в аренду, совместные предприятия, поставщики)	Введение
3.7. Укажите любые ограничения области охвата отчета	Введение

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 сопоставимость 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
<b>Указатель содержания GRI</b>	
3.12. Таблица, указывающая расположение стандартных элементов в отчете	Приложение 1
<b>Подтверждение</b>	
3.13. Политика и применяемые практические подходы в отношении внешнего подтверждения отчета	Введение
<b>4. Управление, обязательства и взаимодействие с заинтересованными сторонами</b>	
<b>Управление</b>	
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 Раздел 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
<b>Участие во внешних инициативах</b>		
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
<b>Аспект: недопущение дискриминации</b>		
HR4	Общее число случаев дискриминации и предпринятые действия	Раздел 7
<b>Аспект: свобода ассоциаций и ведения коллективных переговоров</b>		
HR5	Деятельность, в рамках которой право на использование свободы ассоциации и ведение коллективных переговоров может быть подвержено существенным рискам, и действия, предпринятые для поддержки этих прав	Раздел 6
<b>Аспект: детский труд</b>		
HR6	Деятельность, в рамках которой имеется значительный риск случаев использования детского труда, и действия, предпринятые для участия в искоренении детского труда	Раздел 7
<b>Аспект: принудительный и обязательный труд</b>		
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
<b>Аспект: подходы к обеспечению безопасности</b>		
HR8	Доля сотрудников службы безопасности, прошедших обучение в сфере политики и процедур в отношении аспектов прав человека, связанных с осуществляемой деятельностью	Раздел 7
<b>Аспект: права коренных и малочисленных народов</b>		
HR9	<i>Общее число случаев нарушений, затрагивающих права коренных и малочисленных народов, и предпринятые действия</i>	<i>Показатель, не требующий обязательного отражения</i>
<b>Показатели результативности взаимодействия с обществом</b>		
<b>Аспект: сообщество</b>		
SO1	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
<b>Аспект: коррупция</b>		
SO2	Доля и общее число бизнес-единиц, проанализированных в отношении рисков, связанных с коррупцией	Раздел 8

Показатель GRI		Раздел
SO3	Доля сотрудников, прошедших обучение в области антикоррупционной политики и процедур организации	–
SO4	Действия, предпринятые в ответ на случаи коррупции	Раздел 8
<b>Аспект: государственная политика</b>		
SO5	Позиция в отношении государственной политики и участие в формировании государственной политики и лоббирование	Раздел 8
SO6	<i>Общее денежное выражение финансовых и натуральных пожертвований политическим партиям, политикам и связанным с ними организациям в разбивке по странам</i>	<i>Показатель не требует обязательного отражения</i>
<b>Аспект: препятствие конкуренции</b>		
SO7	<i>Общее число правовых действий в отношении организаций в связи с противодействием конкуренции, практические подходы по недопущению монополистической практики и их результаты</i>	<i>Показатель не требует обязательного отражения</i>
<b>Аспект: соответствие требованиям</b>		
SO8	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

Наименование индикаторов	Раздел
<b>Экономические индикаторы</b>	
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 обязательные 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
<b>Экологические индикаторы</b>	
<b>Аспект: материалы</b>	
2.1. Доля используемого вторичного сырья	Раздел 5
<b>Аспект: энергия</b>	
2.2. Использование энергии	Раздел 5
2.2.1. Удельное потребление энергии в натуральном выражении	<i>Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения в отчете</i>
<b>Аспект: вода</b>	
2.3. Потребление свежей воды на собственные нужды	Раздел 5
2.3.1. Удельное потребление воды в натуральном выражении	Раздел 5
2.4. Доля повторно использованной воды в общем объеме расхода воды на собственные нужды	<i>Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения в отчете</i>
<b>Аспект: выбросы, сбросы, отходы</b>	
2.5. Выбросы парниковых газов	Раздел 5
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

Наименование индикаторов	Раздел
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 аварий 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	
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
3.1.6. Количество несчастных случаев со смертельным исходом	Раздел 6
3.1.7. Число работников, у которых были выявлены профессиональные заболевания	Раздел 6
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	Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения 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

Наименование индикаторов	Раздел
3.2.3. Случаи дискриминации, связанные с правами коренных и малочисленных народов	Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения в отчете
3. Подраздел: показатели результативности взаимодействия с обществом	
Аспект: сообщество	
3.3.1. Взаимодействие с органами государственной власти в области общественно значимых задач (социально-экономическое развитие 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 в 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	
4.1. Информация и маркировка	Раздел 9
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
<b>Права человека</b>		
1.	Предприятия должны поддерживать и соблюдать права человека, провозглашенные международным сообществом	Раздел 7
2.	Принять меры предосторожности, чтобы не быть замешанными в нарушении прав человека	Раздел 7
<b>Условия труда</b>		
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
<b>Охрана окружающей среды</b>		
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
<b>Противодействие коррупции</b>		
10.	Предприятия должны бороться против всех форм коррупции, включая вымогательство и взяточничество	Раздел 8

