



Корпоративный  
социальный отчет 2008







Корпоративный  
социальный отчет 2008





Обращение Президента

ОАО «РЖД»

В.И. Якунина

7

ВВЕДЕНИЕ

8

Общая информация  
об отчете

8

Назначение отчета

8

Область охвата  
и границы отчета

9

Нормативно-  
методическая база  
подготовки

отчета

9

Принципы  
подготовки отчета  
и их реализация

9

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

12

Список сокращений  
и терминов, используемых  
в отчете

12



## Раздел 1

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ  
О КОМПАНИИ

14

Общая характеристика  
деятельности

ОАО «РЖД»

16

Структура управления

ОАО «РЖД»

16

Организационная

структура

холдинга «РЖД»

18

Структура собственности

ОАО «РЖД»

20

Корпоративный стиль

ОАО «РЖД»

21

Основные показатели,  
характеризующие

деятельность ОАО «РЖД»

21

Участие Компании

в международных

организациях

и международная

деятельность

22

Программа структурной

реформы

на железнодорожном

транспорте

30

Общественная оценка

деятельности

ОАО «РЖД»

36



## Раздел 2

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ  
ЗАДАЧИ КОМПАНИИ  
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ  
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ.

КЛЮЧЕВЫЕ РИСКИ

И ВОЗМОЖНОСТИ

В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОЙ  
ОТВЕТСТВЕННОСТИ

38

Роль ОАО «РЖД»

в обеспечении

устойчивого развития

40

Стратегические задачи  
Компании по обеспечению  
устойчивого развития

41

Основные направления  
деятельности ОАО «РЖД»  
в области социальной  
ответственности

43

Ключевые риски  
и возможности

в области социальной

ответственности

48



## Раздел 3

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ  
С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ  
СТОРОНАМИ

50

Обзор заинтересованных  
сторон

52

Формы взаимодействия  
с заинтересованными  
сторонами

61





## Раздел 4

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ  
РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ

64

Экономическая  
политика ОАО «РЖД»  
и инструменты  
ее реализации

66

Система управления  
экономической  
результативностью  
ОАО «РЖД»

67

Риски и возможности  
в экономическом  
контексте

68

Нормативная база  
экономической политики

68

Реализация экономической  
политики. Показатели  
результативности  
за 2008 год

69

Основные экономические  
результаты деятельности

Компании за 2008 год

69

Присутствие на рынках

70

Пассажирские перевозки

71

Грузовые перевозки

75

Инвестиционная  
деятельность

77



## Раздел 5

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ  
РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ

82

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

84

Система управления  
природоохранной  
деятельностью

85

Возможности  
природоохранной  
деятельности и риски  
в области экологии

85

Планирование в области  
охраны окружающей среды  
и природопользования

86

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

89

Структура управления  
природоохранной  
деятельностью

89

Экологический мониторинг

89

Показатели экологической  
результативности  
в 2008 году

90

Используемые материалы

93

Потребление энергии

93



## Раздел 6

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ  
С ПЕРСОНАЛОМ

94

Политика ОАО «РЖД»  
в области взаимодействия  
с персоналом

96

Система управления  
в области взаимодействия  
с персоналом

96

Ключевые риски  
и возможности в области  
взаимодействия  
с персоналом

96

Стратегия и программы  
в области взаимодействия  
с персоналом

99

Нормативная база  
в области  
взаимодействия

с персоналом

99

Распределение  
ответственности  
в области взаимодействия  
с персоналом

102

Проведение единой  
корпоративной политики  
в области управления  
персоналом в ОАО «РЖД»  
в 2008 году

103

Численность и структура  
персонала Компании

104

Прием и увольнение  
работников

105



Текущее кадров,  
ее основные причины

105

Привлечение  
работников  
и профессионально-  
квалификационный  
отбор

106

Развитие персонала,  
подготовка,  
переподготовка  
и повышение  
квалификации  
работников

107

Об обучении  
и переподготовке  
рабочих кадров

108

Взаимодействие  
с учебными заведениями  
по подготовке молодых  
специалистов

108

О работе  
негосударственных  
образовательных  
учреждений

109

О корпоративных  
соревнованиях  
и поощрении

110

Корпоративная  
социальная политика

111

Коллективно-договорные  
отношения  
и взаимодействие  
с профсоюзами

111

Социальная  
отчетность  
и социальный аудит

112

О реализации  
ипотечной  
жилищной программы

ОАО «РЖД»

113

Целевая программа  
«Молодежь ОАО «РЖД»  
(2006–2010 годы)»

116

Культура и спорт

122

Объекты социальной  
сферы

125

Корпоративная  
пенсионная система

126

Оплата труда  
и мотивация персонала

128

Здравоохранение

130

Охрана труда  
и безопасность  
на рабочем месте

133

Корпоративная  
нормативная база  
по охране труда

134

Оценка рисков

134

Производственный  
травматизм

135

Планирование  
мероприятий  
по охране труда

136

Финансирование  
мероприятий  
по охране труда

137

Аттестация  
рабочих мест

138

Средства  
индивидуальной защиты

138

Обеспечение  
освежденности  
и компетентности  
работников в области  
охраны труда

139



Раздел 7

СОБЛЮДЕНИЕ  
ПРАВ ЧЕЛОВЕКА

140



Раздел 8

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ  
С ОБЩЕСТВОМ

144

Политика  
взаимодействия  
ОАО «РЖД»  
с обществом

146

Система управления  
ОАО «РЖД» в области  
взаимодействия  
с обществом

148

Риски и возможности

148


Стратегии  
и программы  
взаимодействия  
с обществом

149

Нормативная база  
взаимодействия  
с обществом

151



Структура управления по взаимодействию с обществом	151	Оценка соответствия деятельности Компании законодательно-нормативным требованиям по вопросам взаимодействия с обществом	163	Нормативная база в области ответственности перед потребителями	168
Реализация политики взаимодействия с обществом. Показатели результативности за 2008 год	152			Структура управления в области ответственности перед потребителями	169
Участие ОАО «РЖД» в формировании государственной политики	152	<b>Раздел 9</b>		Реализация политики в области ответственности перед потребителями.	
Взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти	152	<b>ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ОАО «РЖД» ЗА ПРОДУКЦИЮ И УСЛУГИ</b>	164	Показатели результативности за 2008 год	171
Взаимодействие с палатами Федерального Собрания	154	Политика ОАО «РЖД» в области ответственности перед потребителями	166	Забота о безопасности и здоровье пассажиров.	
Взаимодействие с региональными органами власти	154	Система управления в области ответственности перед потребителями	166	Безопасность грузоперевозок	171
Взаимодействие с бизнес-сообществами	156	Возможности и риски в области ответственности перед потребителями	166	Управление качеством	173
Благотворительная деятельность	157	Стратегии и программы в области ответственности перед потребителями	166	Информирование потребителей и маркетинговые коммуникации	175
Информационный обмен и коммуникации	159				
				<b>Раздел 10</b>	
				<b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b>	179







## ОБРАЩЕНИЕ ПРЕЗИДЕНТА ОАО «РЖД» В.И. ЯКУНИНА

Уважаемые партнеры, коллеги, грузья!

Перед вами социальный отчет ОАО «РЖД» за 2008 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 предполагает 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 2008 году Компания, как и вся страна, столкнулась с первыми проявлениями глобального финансово-экономического кризиса. Однако, несмотря на эти трудные условия, ОАО «РЖД» соблюдало все социальные обязательства, взятые на себя ранее, отчетливо понимая, что реализация амбициозных планов, поставленных в «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ 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

### ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОТЧЕТЕ

Подготовка Корпоративного социального отчета ОАО «РЖД» за 2008 год открыла третий годичный цикл разработки нефинансовой отчетности (отчетности в области социальной ответственности и устойчивого развития) Компании.

Настоящий отчет подготовлен в соответствии с Решением Правления ОАО «РЖД» от 23–24 декабря 2008 года и Распоряжением ОАО «РЖД» от 12 марта 2009 года № 534р «О подготовке Корпоративного социального отчета ОАО «РЖД» за 2008 год» с учетом основных требований Руководства по отчетности в области устойчивого развития (GRI, версия G3). Предыдущие социальные отчеты Компании за 2006 и 2007 годы размещены на официальном сайте ОАО «РЖД» по адресу: [http://social.rzd.ru/wps/portal/social?STRUCTURE\\_ID=5173](http://social.rzd.ru/wps/portal/social?STRUCTURE_ID=5173).

За прошедший период сформировалась серьезная база для развития принципов и подходов в подготовке нефинансовой отчетности в Компании. В ОАО «РЖД» был разработан и введен в действие ряд новых механизмов социальной ответственности; это касается, в первую очередь, пилотных проектов в области социальной защиты, охраны окружающей среды, менеджмента качества.

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

Отличительными чертами подготовки Корпоративного социального отчета Компании за 2008 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.

С целью координации и контроля подготовки корпоративных социальных отчетов ОАО «РЖД» Распоряжением ОАО «РЖД» от 25 июня 2008 года № 1341р была образована постоянно действующая рабочая группа по подготовке Корпоративного социального отчета (КСО) и проведению социального аудита.

### НАЗНАЧЕНИЕ ОТЧЕТА

Корпоративный социальный отчет разработан для решения следующих задач:

- Информирование всех заинтересованных сторон о политике, методах управления и существенных фактах деятельности Компании в области социальной ответственности.
- Развитие диалога с заинтересованными сторонами для наиболее полного учета их потребностей и запросов в отношении социальной деятельности Компании.
- Формирование базы для анализа руководством и специалистами Компании результатов деятельности по социальной ответственности, нерешенных проблем и возможностей и определения ближайших и перспективных целей в области экономического развития, охраны окружающей

среды и рационального природопользования, взаимодействия с сотрудниками, потребителями и обществом.

## ОБЛАСТЬ ОХВАТА И ГРАНИЦЫ ОТЧЕТА

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

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

## НОРМАТИВНО-МЕТОДИЧЕСКАЯ БАЗА ПОДГОТОВКИ ОТЧЕТА

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.

## 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 табл. 1.1.

### Принцип GRI

#### СУЩЕСТВЕННОСТЬ

#### Охват принципа в Корпоративном социальном отчете

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;
- законодательно-нормативные требования, включая корпоративные требования и нормы.

В отчете нашли отражение вопросы и показатели, в отношении которых был высказан интерес со стороны заинтересованных сторон.

## Принцип GRI

### ОХВАТ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН

## Охват принципа в Корпоративном социальном отчете

Принцип охвата заинтересованных сторон реализован за счет следующих действий, выполненных в ходе подготовки отчета:

Идентификация и оценка заинтересованных сторон Компании. Подготовлена карта заинтересованных сторон, произведена оценка значимости конкретных заинтересованных сторон с учетом взаимного влияния Компании и заинтересованных сторон друг на друга. Определены наиболее значимые (ключевые) группы заинтересованных сторон.

### КОНТЕКСТ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Анализ вклада Компании в устойчивое развитие нашел следующее отражение в отчете:

- В отчете рассмотрена деятельность Компании по каждой из трех составляющих устойчивого развития: экономической (раздел 4), экологической (раздел 5), социальной (разделы 6–9).
- 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.
- 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.

### ПОЛНОТА

- Сфера охвата. Рабочей группой была проведена работа по сбору данных в аппарате управления ОАО «РЖД» и филиалах Компании по все существенным темам отчета.
- Границы отчетности. См. раздел Введения «Границы отчета».

### СБАЛАНСИРОВАННОСТЬ

В отчете приведены как положительные, так и отрицательные факторы и результаты деятельности.

Описание отрицательных факторов и результатов содержится:

- в таблицах внутренних и внешних рисков по каждому направлению результативности и в комментариях к этим таблицам;
- в разделах, содержащих значения отрицательных показателей GRI, таких как объемы негативного воздействия на окружающую среду, нарушения в области безопасности движения, текучесть кадров, штрафы и иски и др.



## Принцип GRI

## СОПОСТАВИМОСТЬ

## Охват принципа в Корпоративном социальном отчете

- В отчете значения показателей результативности за 2008 год там, где это возможно, приведены в сопоставлении с данными за 2005, 2006 и 2007 годы.
- 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»).

## ТОЧНОСТЬ

Оценочное определение количественных данных для целей отчета не производилось.

Качественные оценки утверждения, содержащиеся в отчете, основаны на соответствующих количественных данных.

При этом все стоимостные показатели в отчете приведены в текущих ценах.

## СВОЕВРЕМЕННОСТЬ

Подготовка отчета была произведена в рамках жесткого графика. Готовность материалов отчета во второй половине года, следующего за отчетным, объясняется масштабом деятельности Компании и существующими сроками подготовки статистической и корпоративной отчетности.

## ЯСНОСТЬ

Для повышения ясности отчета и удобства при его использовании:

- Введена единая структура для всех разделов, в которых содержатся данные о результативности деятельности Компании по направлениям социальной ответственности.
- Даны ссылки на источники подробной информации (в том числе на сайте Компании).
- Подготовлена таблица терминов, определений и сокращений, использованных в отчете.

## НАДЕЖНОСТЬ

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».

## 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** – сокращенное название ОАО «РЖД».

**Заинтересованные стороны** – физические и юридические лица, которые оказывают влияние на результаты деятельности Компании или подвергаются ее влиянию.

**Устойчивое развитие** – развитие, обеспечивающее удовлетворение потребностей нынешнего поколения без ущерба для возможности будущих поколений удовлетворять свои собственные потребности [Международная комиссия ООН по окружающей среде и развитию. Наше общее

будущее. Oxford: Oxford University Press, 1987, стр. 43.].

**Социальная ответственность ОАО «РЖД»** – ответственность за транспортное обеспечение развития экономики страны и российского общества в сочетании с ответственностью за устойчивое развитие Компании.

Социальная ответственность ОАО «РЖД»:

- базируется на строгом соблюдении российского законодательства и нормативных актов;
- включает в себя инициативную деятельность, осуществляемую сверх существующих нормативных правовых требований;
- ориентирована на наиболее полный и сбалансированный учет требований заинтересованных сторон в экономической, экологической и социальной областях.

**Нефинансовый риск** – результат наступления рискового 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 11.08.95 № 135-ФЗ «О благотворительной деятельности и благотворительных организациях».

**АО** – Акционерное общество.

**ВВП** – валовой внутренний продукт.

**ВОЗ** – Всемирная организация здравоохранения.

**ВЭК** – врачебно-экспертная комиссия.

**ДЗО** – дочерние и зависимые общества.

**ДТП** – дорожно-транспортное происшествие.

**ДЦФТО** – Дорожные Центры Фирменного Транспортного обслуживания.

**ЕЛС** – единый лицевой счет.

**ЕТЛ** – единая телефонная линия

**ЕЭК ООН** – Европейская Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций.

**ЖАСО** – Железнодорожное Акционерное Страховое Общество.

**ж.д.** – железная дорога.

**ЖЕЛДОРТРАНС** – Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта.

**ЗАО** – Закрытое акционерное общество.

**ЗАО «ЕРЛ»** – Закрытое акционерное общество «Евразия Рейл Логистикс».

**КИ СМК** – корпоративная интегрированная система управления качеством.

**КНР** – Китайская Народная Республика.

**МГИМО** – Московский государственный институт международных отношений.

**МИИТ** – Московский государственный университет путей сообщения.

**МСЖД** – Международный союз железных дорог.

**«НЛМК»** – Новолипецкий металлургический комбинат.

**НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ»** – Негосударственный пенсионный фонд «БЛАГОСОСТОЯНИЕ».

**НТР** – научно-технические работы.

**ОАО «СПб Витебская ППК»** – Открытое акционерное общество «Санкт-Петербург Витебская пригородная пассажирская компания».

**ОАО «Центральная ППК»** – Открытое акционерное общество «Центральная Пригородная Пассажирская Компания».

**ООН** – Организация Объединенных Наций.

**ООО** – Общество с ограниченной ответственностью.

**ОСЖД** – Организация сотрудничества железных дорог.

**ПГК** – Первая грузовая компания.

**ПДВ** – предельно-допустимые выбросы.

**ПДС** – предельно-допустимые сбросы.

**ПНООЛР** – проект нормативов образования отходов и лимитов на их размещение.

**Роспрофжел** – Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей.

**Росстат** – Федеральная служба государственной статистики.

**Ростехнадзор** – Федеральная служба по экологическому, технологическому и атомному надзору.

**Роспотребнадзор** – Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека.

**РСПП** – Российский союз промышленников и предпринимателей.

**СИЗ** – средства индивидуальной защиты.

**СМК** – система управления качеством.

**СНГ** – Содружество независимых государств.

**СССР** – Союз советских социалистических республик.

**СТО** – стандарт организации.

**СУОТ** – система управления охраной труда.

**СФТО** – система фирменного транспортного обслуживания.

**СЦБ** – система сигнализации, централизации и блокировки.

**ФПД** – Федеральная пассажирская дирекция.

**ЦА ФАС** – Центральный аппарат Федеральной антимонопольной службы.

**ЦДРВ** – Центральная дирекция по ремонту грузовых вагонов.

**ЦДРП** – Центральная дирекция по ремонту пути.

**ЦК Роспрофжела** – Центральный комитет Роспрофжела.

**ЦФТО** – Центр фирменного транспортного обслуживания.

**ЧС** – чрезвычайные ситуации.

**ЭЦП** – электронная цифровая подпись.

**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.







## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД»

Полное наименование Компании:

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги».

Сокращенное наименование Компании:

ОАО «РЖД».

Наименование на английском языке:

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

Адрес ОАО «РЖД»:

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

Адрес ОАО «РЖД» в Интернете:

[www.rzd.ru](http://www.rzd.ru).

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

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 04.08.2004 г. № 1009 «Об утверждении перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ» ОАО «РЖД» включено в перечень от-

крытых акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности и участие Российской Федерации в управлении которыми обеспечивает стратегические интересы, обороноспособность и безопасность государства, защиту нравственности, здоровья, прав и законных интересов граждан Российской Федерации.

Виды деятельности ОАО «РЖД»:

- грузовые перевозки;
- пассажирские перевозки в гальнем слеговании;
- пассажирские перевозки в пригородном сообщении;
- содержание и эксплуатация инфраструктуры;
- предоставление услуг локомотивной тяги (в пассажирском и грузовом движении);
- ремонт подвижного состава;
- строительство объектов инфраструктуры;
- научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы;
- содержание социальной сферы;
- прочие виды деятельности.

## СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ОАО «РЖД»

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

Решения акционера оформляются в форме распоряжения Правительства Российской Федерации. Решения годового общего собра-

ния акционеров в 2008 году утверждены Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.06.2008 г. № 951-р.

Правительство Российской Федерации единолично принимает решение и оформляет письменно численный и персональный состав Совета директоров ОАО «РЖД». Состав Совета директоров ОАО «РЖД» утвержден в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2008 г. № 951-р в количестве 9 человек.





Председателем Совета директоров ОАО «РЖД» избран Жуков А.Д. – заместитель председателя Правительства Российской Федерации. Членом Совета директоров является Якунин В.И. – Президент ОАО «РЖД».

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

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

Правление ОАО «РЖД» как коллегиальный исполнительный орган осуществляет общее руководство хозяйственной деятельностью Компании.

Правление Общества состоит из: председателя Правления Общества – Президента ОАО «РЖД», первого вице-президента, старших вице-президентов и вице-президентов Компании, руководителей филиалов Общества – железных дорог, руководителей подраз-

делений аппарата управления Общества и других работников Общества (в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г. № 265-р).

«Персональный состав членов Правления Общества» определяется решением Совета директоров Общества, за исключением должности председателя Правления Общества – Президента ОАО «РЖД», назначаемого Правительством Российской Федерации.

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

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

**РИС. 1-1.**  
Структура управления  
ОАО «РЖД»



## ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА ХОЛДИНГА «РЖД»

Организационная структура холдинга «РЖД» состоит из материнской Компании ОАО «РЖД», дочерних и зависимых обществ и на 31 декабря 2008 года включала (см. рис. 1-1):

17 территориальных филиалов – железных дорог:

Октябрьская, Калининградская, Московская, Горьковская, Северная, Северо-Кавказская, Юго-Восточная, Приволжская, Куйбышевская, Свердловская, Южно-Уральская, Западно-Сибирская, Красноярская, Восточно-Сибирская, Забайкальская, Дальневосточная и Сахалинская.

Функциональные филиалы:

- 4 филиала в области перевозок (Петропавловское отделение Южно-Уральской железной дороги, Федеральная пассажирская дирекция, Рефсервис, Центр по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер» (последние два филиала находятся в стадии прекращения деятельности в связи созданием на их базе ДЗО);
- 7 филиалов в области технико-экономического и финансового обеспечения;
- 2 филиала в области капитального строительства;
- 18 филиалов в области ремонта подвижного состава;
- 7 филиалов в области путевого хозяйства;
- 3 филиала в области информатизации и связи;
- 1 филиал в области социальной сферы;
- 12 филиалов – проектные бюро;
- 6 прочих филиалов.

Представительства Общества

функционируют в 12 странах мира:

Армения (Ереван), Венгрия (Будапешт), Германия (Берлин), Иран (Тегеран), Китай (Пекин), КНДР (Пхеньян), Польша (Варшава), Чехия (Прага), Словакия (Братислава), Украина (Киев), Финляндия (Хельсинки), Эстония (Таллин).

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

Железные дороги являются территориальными филиалами ОАО «РЖД»: в состав территориальных филиалов ОАО «РЖД» – железных дорог – входят 65 отделений железных дорог, а также представительство Куйбышевской железной дороги в Республике Татарстан, выполняющее функции, схожие с отделениями железных дорог. Петропавловское отделение Южно-Уральской железной дороги входит в число филиалов перевозочных компаний. Количество отделений железных дорог находится в пределах от двух (на Красноярской ж.д.) до семи (на Московской ж.д.), а в среднем около 4–5 отделений железной дороги.

В отчетном году в соответствии с решениями Совета директоров:

- открыты филиалы ОАО «РЖД» в Великой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии (Протокол от 01.08.2008 г.); в Алжирской Народной Демократической Республике (Протокол от 01.08.2008 г.);
- создан Центр инновационного развития – филиал ОАО «РЖД» (Протокол от 15.02.2008 г. № 3);
- открыто представительство в Словацкой Республике (Протокол от 01.08.2008 г.);
- принято решение о закрытии представительства ОАО «РЖД» в Республике Армения в связи с образованием ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (Протокол № 23 от 18.12.2008 г.)

В отчетном году прекратили

хозяйственную деятельность филиалы ОАО «РЖД», на базе имущества которых созданы дочерние общества:

- в области капитального строительства – 2 (Протокол № 9 от 02 мая 2007 г.);

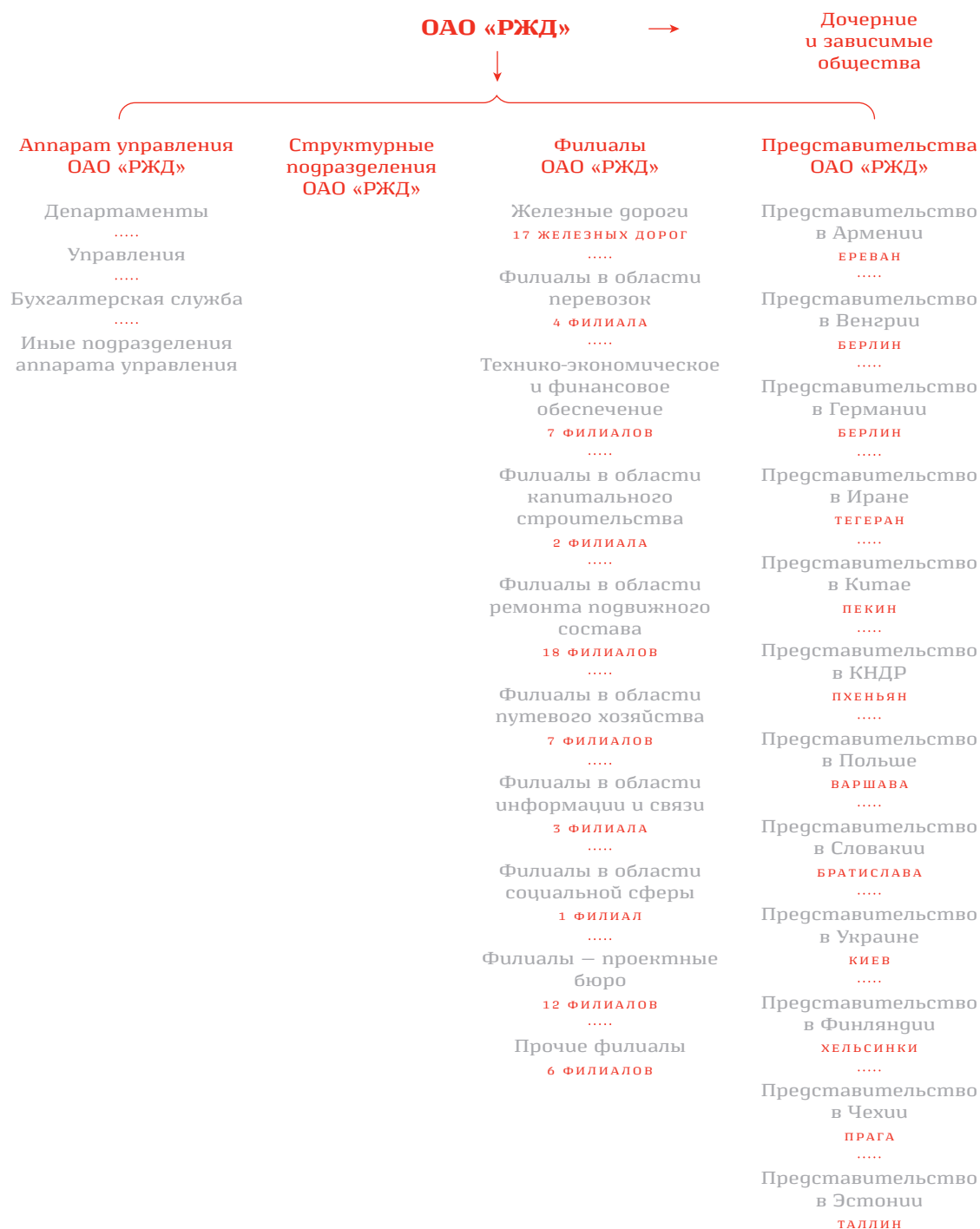


- в области путевого хозяйства – 9 (Приказ ОАО «РЖД» от 31.07.2006 г. № 202);
- в области ремонта подвижного состава – 1 Грязи-Орловский МВРЗ (Приказ ОАО «РЖД» от 13.06.2006 г. № 155)

В соответствии с Распоряжением ОАО «РЖД» от 22 декабря 2005 г. № 2179р «О Концепции развития здравоохранения Открытого акционерного общества «Рос-

сийские железные дороги» на период до 2010 года» и Приказом ОАО «РЖД» от 24 апреля 2008 г. № 51 с 1 июля 2008 года произошло объединение (реформирование) филиалов – Дирекции медицинских учреждений, Дирекции оздоровительных учреждений и Дирекции медико-технического и фармацевтического обеспечения в Дирекцию медицинского обеспечения.

**РИС. 1-2.**  
Организационная структура ОАО «РЖД»



Во исполнение Приказа ОАО «РЖД» от 20 сентября 2007 г. № 120 с 01 января 2008 года начали свою хозяйственную деятельность в составе Росжелдорснаба дирекции материально-технического обеспечения, выделившиеся из состава железных дорог.

Согласно Приказу ОАО «РЖД» от 28 ноября 2007 г. № 150 создана с 1 января 2008 года в составе Центральной станции связи, выделившаяся из состава железных дорог, вертикально интегрированная структура в области развития средств связи. С 1 июля 2008 года начал хозяйственную деятельность филиал Компании – Центральная дирекция по ремонту пути (Выписка о создании Дирекции; Протокол расширенного итогового заседания Правления ОАО «РЖД» от 18–19 декабря 2007 г. п. 4.6.4.).

По состоянию на 31.12.2008 года ОАО «РЖД» имеет вложения в уставный ка-

питал 127 дочерних и зависимых компаний и обществ, из них 65 компаний являются дочерними (с долей участия от 50%), а остальные 62 – зависимыми (с долей участия от 20 до 50%). Сумма вкладов в уставные капиталы дочерних и зависимых обществ составляет 12,3 % от величины уставного капитала ОАО «РЖД».

Вложения в дочерние и зависимые общества увеличились к концу 2008 года за счет вкладов в уставные капиталы: ОАО «Желдорремаш» (15 162 764), The Breakers Investments (9 310 000), «Первая нерудная компания» (6 268 917), ОАО «Вагонремаш» (4 073 726), ОАО «БэтЭлТранс» (3 769 700), ОАО «Новосибирский стрелочный завод» (1 950 197), ОАО «ТрансВугСервис» (1 944 938), ОАО Blak Sea Ferries Limited (635 269), ЗАО «ЮКЖД» (550 639), ОАО «Ишимский механический завод» (216 195).

## СТРУКТУРА СОБСТВЕННОСТИ ОАО «РЖД»

Размер уставного капитала, тыс. руб.:

1 583 197 819

Количество обыкновенных акций:

1 583 197 819

Номинальная стоимость обыкновенных акций, руб.:

1000

Государственный регистрационный номер выпуска обыкновенных акций и дата государственной регистрации:

1-01-65045-D от 02.12.2003

Привилегированные акции отсутствуют

Основные акционеры общества:

Российская Федерация

Сумма вклада Российской Федерации, тыс. руб.:

1 583 197 819

Доля Российской Федерации в уставном капитале,

100%

Доля Российской Федерации по обыкновенным акциям,

100%





## КОРПОРАТИВНЫЙ СТИЛЬ ОАО «РЖД»

«Новое лицо» Российских железных дорог, современный логотип и фирменный стиль отражают глубинные процессы, происходящие в Компании в результате реформы. Это также наш ответ на рыночные вызовы, на жесткие требования, с которыми мы сталкиваемся при работе в России и за рубежом. Для того чтобы реально конкурировать на мировых рынках и зарабатывать средства на развитие транспортной инфраструктуры, мы должны быть еще более надежными и гибкими для наших клиентов, более привлекательными и дружелюбными для наших пассажиров, более современными и целеустремленными во всех областях нашей деятельности. (Президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин)

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

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



## ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОАО «РЖД»

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

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

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

строительными мощностями, значительным опытом международного сотрудничества.

Железные дороги исторически играют ключевую роль в транспортной системе России, обеспечивая 42,7% (а без учета трубопроводов – 85,2%) грузооборота и свыше 39,1% пассажирооборота всей транспортной системы страны (по итогам 2008 года).

За годы деятельности Компании существенно повысилась 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 двусторонним и многосторонним проектам с железными дорогами Германии, Польши, Белорус-

сии, Казахстана, Финляндии, Китая, Монголии, Кореи и других стран.

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

Компания осуществляет концессионное управление железными дорогами Армении.

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

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

## УЧАСТИЕ КОМПАНИИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ И МЕЖДУНАРОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Компания активно участвует в международном сотрудничестве по двух- и многосторонним проектам с железными дорогами Германии, Польши, Белоруссии, странами Балтии, Австрии, Словакии, странами - членами СНГ, Финляндии, Китая, Кореи и других стран.

В 2008 году дальнейшее развитие получило взаимодействие с железными дорогами стран СНГ и Балтии с целью укрепить главное конкурентное преимущество «пространства колеи 1520», основанное на работе по единым технологиям и стандартам.

В рамках Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Компания участвует в решении таких вопросов, как совершенствование взаиморасчетов, снижение дефицита подвижного состава, реализация совместных проектов в области логистики и модернизации инфраструктуры.

ОАО «РЖД» входит в состав Международного союза железных дорог (МСЖД) в качестве полноправного члена.

В настоящее время Компания осуществляет перевозку пассажиров в 19 стран Европы и Азии по 61 международному маршруту: в Германию, Швейцарию, Голландию, Францию, Польшу, Австрию, Словакию, Чехию, Венгрию, Румынию, Болгарию, Грецию, Италию, Хорва-

тию, Сербию, Финляндию, Китай, Монголию, Северную Корею, а также в 8 государств СНГ: Украину, Белоруссию, Молдову, Казахстан, Киргизию, Узбекистан, Азербайджан и Таджикистан (см. рис. 1-5).

Расширение присутствия ОАО «РЖД» в странах Центральной Азии является долговременным приоритетом деятельности Общества. Этому способствовали проведенные в 2008 году Сопределение руководителей железных дорог Центральной Азии и России на тему «Стратегия развития железных дорог в сфере международных перевозок» (Киргизия), 5-й Форум руководителей приграничных регионов России и Казахстана (Казахстан).

Развивая железнодорожно-паромное сообщение «на пространстве 1520», ОАО «РЖД» подписало ряд соответствующих документов: в 2006 году – Соглашение об организации перевозок грузов, эксплуатации грузовых вагонов и контейнеров и взаиморасчетов за пользование ими в прямом международном железнодорожно-паромном сообщении через порты Кавказ (Россия) и Крым (Украина) и Соглашение между ОАО «РЖД», ООО «Грузинская железная дорога» и ООО «Аншип» об организации перевозок грузов, эксплуатации грузовых вагонов и контейнеров и взаиморасчетов за пользование ими в прямом международном



железнодорожно-паромном сообщении через порты Кавказ (Россия) и Поту (Грузия) с мая 2006 года.

В Сочи ежегодно проводится Международный железнодорожный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520», а также региональные форумы, целью которых является дальнейшее развитие взаимодействия ОАО «РЖД» с железными дорогами стран СНГ и Балтии, основанного на работе единым вагонным парком, по единым технологиям и стандартам, и реализация совместных проектов в области логистики и модернизации инфраструктуры.

Активная интеграция в Европейскую транспортную систему является одним из приоритетов Компании. 5 сентября 2005 года в Санкт-Петербурге состоялась 5-я Конференция генеральных директоров европейских железных дорог, на которой был придан новый импульс развитию партнерства ОАО «РЖД» с железнодорожными администрациями Европы.

В качестве ключевого партнера в Европе ОАО «РЖД» рассматривает АО «Немецкая железная дорога».

Компания развивает сотрудничество в области грузовых перевозок по созданию ряда совместных предприятий с участием ОАО «РЖД» и железных дорог Германии, а также Белоруссии и Польши. В мае 2008 года зарегистрировано совместное предприятие ЗАО «Евразия Рейл Логистик» (ЗАО «ЕРЛ») с участием железных дорог России, Германии, Польши и Белоруссии.

Ведется активное взаимодействие с железными дорогами Финляндии, проведен пропуск демонстрационного контейнерного поезда Коувала – Москва с целью отработки возможностей финских и российских железных дорог по предоставлению высококачественного сервиса.

Большое внимание уделяется сотрудничеству с иностранными партнерами в высокотехнологичных областях с целью интеграции России в пул стран, эксплуатирующих высо-

коскоростные поезда на своих территориях. В настоящее время близится к завершению реализация подписанного в 2006 году контракта с немецкой компанией «Сименс» (Германия) на поставку 8 электропоездов Velaro RUS («Сапсан») для курсирования по маршруту Москва – Санкт-Петербург и Москва – Нижний Новгород. Ожидается запуск проекта во второй половине 2009 года.

Реализуются важные договоренности с компаниями «Кнорр-Бремзе», «Альстом», «Бомбардье», «Финмекканика» в области создания и использования новейших разработок в области подвижного состава. При этом ОАО «РЖД» исходит из необходимости обеспечения максимально возможной совместимости российских технологий железнодорожной системы с европейскими аналогами.

В соответствии с договором с компанией «Альстом» (Франция) будут поставлены (для совместной компании Karelian Trains) четыре скоростных электропоезда типа SM3 Pendolino «Аллегро» для организации скоростного движения Санкт-Петербург – Хельсинки.

14 марта 2007 года в Бари (Италия) подписано Соглашение о сотрудничестве между ОАО «РЖД» и корпорацией «Финмекканика С.п.А.» в области совместной разработки и производства электропоезда со скоростью движения до 160 км/час, применения спутниковых технологий на железнодорожном транспорте и в других областях.

21 марта 2007 года в г. Дели подписано Соглашение о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта между ОАО «РЖД» и Национальным обществом железных дорог Франции (СНЦФ).

Развитие паромных перевозок на маршруте Усть-Луга – Балтийск – Засниц осуществляется на основании Распоряжения Правительства РФ от 05.09.02 № 1233-р «О строительстве комбинированного многоцелевого грузопассажирского автомобильно-железнодорожно-паромного комплекса «Усть-Луга – Балтийск – порты Германии».

С октября 2007 года открыто регулярное железнодорожно-паромное сообщение между Германией и Россией на линии Зассниц – Балтийск, где работает паром «Вильнюс», оперируемый судоходной компанией DFDS Lisco.

В целях привлечения дополнительных объемов перевозок на российские железные дороги ОАО «РЖД» совместно с грузоотправителями и перевозчиками соседних стран проводило работу по организации контейнерных поездов. С 2005 года организовано курсирование контейнерных поездов «Меркурий» (Калининград / Клайпеда – Москва), «Северное сияние» (Финляндия – Москва-Финляндия), «Восточный ветер» (Берлин – Варшава – Минск – Москва) и «Монгольский вектор» (Китай, Монголия, Россия, Беларусь, Польша, Германия).

В 2006–2008 годах проведена масштабная работа по развитию сотрудничества с китайскими железными дорогами и подписан ряд основополагающих меморандумов и соглашений в области развития контейнерных перевозок. 25–26 марта 2007 года было подписано Соглашение между ОАО «РЖД» и Министерством железных дорог КНР об укреплении сотрудничества в области перевозки нефти железнодорожным транспортом. Отгрузка сырой нефти в Китай в 2008 году осуществляется со станций Зуи и Суховская Восточно-Сибирской железной дороги через погранпереход Забайкальск – Маньчжурия.

Осуществляется также сотрудничество по реализации Соглашения между ОАО «РЖД» и МЖД КНР от 2006 года об электронном обмене данными при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении.

Реализуется «Соглашение о взаимном использовании и совместном управлении крупнотоннажными контейнерами с префиксами ТВJU и RZDU между Компанией с ограниченной ответственностью по контейнерным перевозкам КЖД и ОАО «Трансконтейнер», подписанное 31 октября 2006 года в г. Москва. Российскими железными дорогами за 8 месяцев 2008 года перевезено в экспортном, импорт-

ном и транзитном сообщении с КНР 185,6 тыс. крупнотоннажных контейнеров в ДФЭ, что на 38% выше аналогичного периода прошлого года.

С учетом необходимости освоения возрастающих объемов перевозки грузов из Китая в Россию, а также перевозки нефти из России в Китай большое внимание уделено направлению Забайкальск – Маньчжурия.

Принимая во внимание сложившуюся ситуацию в условиях экономического кризиса, сопровождаемого снижением объемов контейнерных перевозок железнодорожным транспортом, и учитывая жесткую конкуренцию с морскими перевозчиками, особое внимание уделяется взаимодействию с железными дорогами и операторами по созданию конкурентоспособного транспортного продукта в области организации транзитных контейнерных перевозок в составе контейнерных поездов в сообщении Китай – Евразия – Китай. В рамках совместной рабочей группы железных дорог России, Китая и Германии прорабатываются вопросы организации евроазиатских грузовых перевозок в сообщении Китай – Европа. В 2008 году организованы пропуски двух демонстрационных контейнерных поездов Пекин – Гамбург с участием железных дорог Китая, Монголии, России, Беларуси, Польши и Германии. Эти пробеги продемонстрировали возможности, которыми располагают сегодня железные дороги, и показали способность всех участников к слаженной работе над совместными проектами. К настоящему моменту в рамках проводимой работы по созданию сухопутного моста Китай – Европа организовано 6 контейнерных поездов.

Проработан вопрос организации транзитных перевозок грузов в контейнерах из северо-восточных провинций Китая через погранпереход Гродеково – Суйфэньхе и Дальневосточные порты РФ на юг Китая. В 2008 году была также осуществлена перевозка контейнеров в составе опытного контейнерного поезда из г. Шенжень (Китай) через погранпереход Достык – Алашанькоу в Европу. Сроки достав-





ки контейнеров составили в среднем от 17 до 20 суток.

Достигнуты важные договоренности о расширении сотрудничества между ОАО «РЖД» и Улан-Баторской железной дорогой. Их реализации призвана способствовать планируемая передача в доверительное управление ОАО «РЖД» 50% пакета акций российско-монгольского АО «УБЖД», принадлежащего Российской Федерации.

В последние годы активизировалось взаимодействие ОАО «РЖД» с японскими грузоотправителями. Интерес к перевозкам по Транссибу проявляют концерны Nissan, Honda, Toyota, Matsushita Electric Industrial (Panasonic), Sony, Mitsubishi, а также торговый дом Mitsui и экспедиторская компания Nissin. С 2006 года проведено несколько опытных перевозок «Тойота Мотор». В ходе четвертой перевозки (февраль–март 2008 года) были достигнуты ожидаемые положительные результаты – обеспечена 100%-я сохранность комплектующих. Руководство компании «Тойота Мотор» рассматривает возможности организации регулярных железнодорожных перевозок из Японии в Россию на завод компании «Тойота» в Санкт-Петербурге в перспективе в зависимости от экономической конъюнктуры.

Японские компании также проявляют интерес к сотрудничеству с ОАО «РЖД» в развитии высокоскоростного движения в России. В 2007 году в России и Японии проведены две совместные конференции на эту тему.

В целях привлечения грузопотоков на Транссиб ежегодно проводятся заседания Международного Координационного Совета по Транссибирским перевозкам с участием заинтересованных железнодорожных администраций, экспедиторских компаний и грузовладельцев из стран Европы, России и СНГ, Азии.

За истекший период большое внимание уделено развитию международных транспортных коридоров (МТК) и реализации инфраструктурных проектов за рубежом. Дан-

ное направление сегодня является одним из основных механизмов повышения конкурентоспособности Компании.

В поле постоянного внимания Компании находится МТК «Север – Юг», который призван обеспечить развитие транзитных евроазиатских перевозок по российским транспортным коммуникациям с выходом на Индию и страны Персидского залива. В целях повышения коммерческой эффективности этого маршрута совместно с партнерами в Азербайджане и Иране ОАО «РЖД» решается вопрос о налаживании прямого сухопутного сообщения по западному побережью Каспийского моря со строительством новой линии Казвин – Решт – Астара на территории Ирана и Азербайджана.

Параллельно с Туркменистаном и Ираном решается вопрос о возможном участии ОАО «РЖД» в строительстве новой железнодорожной линии Узень – Берекет – Этрек – Горган, соединяющей Казахстан, Туркменистан и Иран, как составной части МТК «Север – Юг».

Значительный потенциал для увеличения объемов транзитных перевозок открывает проект восстановления Транскорейской железной дороги. В марте 2006 года ОАО «РЖД» была организована демонстрационная поездка по Транссибу с участием руководства железнодорожных администраций Германии, Польши, Финляндии, Южной и Северной Кореи, Белоруссии, в ходе которой 17 марта 2006 года во Владивостоке состоялись трехсторонние переговоры глав ОАО «РЖД», МЖД КНДР и «Корейл» и было принято решение начать реализацию проекта с восстановления участка железной дороги Хасан – Раджин (54-км).

С 2007 года ОАО «РЖД» совместно с железнодорожными администрациями и транспортными ведомствами Австрии, Словакии и Украины прорабатывает реализацию проекта продления ширококолейной железной дороги от Кошице (Словакия) до Братиславы и Вены и создания международного логистического центра.

Развитие сотрудничества в рамках специализированных международных транспортных организаций является ключевым направлением интеграции ОАО «РЖД» в мировой рынок транспортных услуг, повышения эффективности взаимодействия с иностранными железными дорогами.

В этом контексте особую важность приобретает развитие сотрудничества с Международным союзом железных дорог (МСЖД).

Многогранный характер деятельности Союза позволяет Компании получить новые возможности для реализации своего транзитного потенциала – строительства моста, связывающего европейские и азиатские железные дороги.

На 68-й сессии Генеральной ассамблеи МСЖД в Монреале 12 июня 2006 года было одобрено вступление ОАО «РЖД» в МСЖД в качестве полноправного члена. С декабря 2006 года Президент ОАО «РЖД» является членом Исполнительного совета МСЖД. В марте 2007 года Компания стала членом Азиатской региональной ассамблеи МСЖД, а в июне 2007 года вошла в состав Европейской региональной ассамблеи МСЖД. Таким образом, ОАО «РЖД» является членом трех ключевых руководящих органов МСЖД. В 2007 году в Москве была успешно организована и проведена юбилейная 70-я сессия Генеральной ассамблеи МСЖД.

За Компанией закреплено курирование таких принципиально важных вопросов, как развитие международных транспортных коридоров и формирование стандартов качества и сертификации. Все это предоставляет возможность вносить заметный вклад в формирование международного транспортного пространства с учетом интересов российских железных дорог.

С момента создания ОАО «РЖД» была проведена большая работа по наделению Компании полномочиями члена Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), т.е. руководство и участие в трех важнейших Комиссиях

ОСЖД: по грузовым перевозкам, пассажирским перевозкам, инфраструктуре и подвижному составу. В настоящее время ОСЖД объединяет 27 государств Европы и Азии. Российские железные дороги играют в этом объединении ведущую роль.

В последние годы при активной поддержке Компании совместными усилиями ОСЖД и Международного комитета по железнодорожному транспорту (ЦИТ) введена в действие унифицированная накладная ЦИМ/СМГС, которая используется при перевозке грузов в страны, применяющие разное международное транспортное право (ЦИМ и СМГС).

ОАО «РЖД» активно сотрудничает с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ООН по созданию интегрированной трансазиатской транспортной системы. Компания принимала участие в подготовке Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог (ТАЖД), подписанного странами - участниками ЭСКАТО в ноябре 2006 года в Пусане (Р. Корея).

Важное значение имеет участие ОАО «РЖД» в деятельности Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН), которое позволяет оказывать влияние на формирование европейской транспортной политики, а также иметь доступ к нормативным и информационным данным и использовать их в интересах российских железных дорог.

В 2005 году в рамках сотрудничества с Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) подготовлен «Обзор ЕКМТЮЭСР по реформированию железных дорог Российской Федерации», который был утвержден на 89-й сессии ЕКМТ в Москве 24–25 мая 2005 года. Впервые в Обзоре, подготовленном для ЮЭСР и ЕКМТ иностранными экспертами высокого уровня, был отмечен впечатляющий прогресс реформ на железнодорожном транспорте России.

Компания уделяет большое значение развитию международного пассажирского со-



общения. За последние годы увеличено число международных поездов и сегодня ОАО «РЖД» осуществляет перевозки в 19 стран Европы и Азии: Германию, Польшу, Австрию, Словакию, Чехию, Венгрию, Китай, Монголию, Северную Корею, Францию, Голландию и др.

После 13-летнего перерыва 12 декабря 2007 года с Белорусского вокзала в первый рейс отправился беспересадочный вагон Москва – Париж.

Вагон, вошедший в состав поезда № 13/14 Москва – Берлин, сформированный немецкими железными дорогами. С 2006 года открыто ускоренное движение пассажирских поездов в сообщении Москва – Минск и Москва – Киев. В целом поезда и беспересадочные вагоны ОАО «РЖД» курсируют по 56 международным маршрутам.

**Основные направления и проекты международной деятельности в 2008 году**

Приоритетом является повышение эффективности взаимодействия с железными дорогами стран СНГ и Балтии с колеей 1520 мм – нашими ближайшими соседями и ведущими партнерами по грузоперевозкам и пассажирскому сообщению. ОАО «РЖД» играет роль основного связующего звена на «пространстве 1520» как в рамках «производственного» Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, так и в формате делового форума «Стратегическое партнерство 1520». В 2008 году состоялись мероприятия «1520» в Риге (февраль), Сочи (май) и Астане (декабрь) и 2 заседания Совета СНГ: 48-го в Киргизии (май) и 49 в Киеве (ноябрь). В 2008 году с Казахстаном и нашими партнерами в странах Центральной Азии достигнуты важные договоренности о согласовании стратегических вопросов развития железнодорожной сети, в том числе в области реформирования и обеспечения транзитных перевозок. При этом одной из главнейших оперативных задач остается улучшение координации в использовании подвижного состава.

На межгосударственном уровне одобрено предложение ОАО «РЖД» об урегулировании имущественных отношений между Россией и Казахстаном в части российских железнодорожных линий, проходящих по территории Казахстана. Правительства России и Казахстана утвердили проект межгосударственного соглашения, согласно которому Российская Федерация приобретает в собственность 6 железнодорожных участков, проходящих по территории Казахстана, включая 2 участка, относящихся к Транссибирской магистрали.

В 2008 году ОАО «РЖД» победило в тендере на концессионное управление Армянской железной дорогой (АЖД).

Правительство Армении объявило конкурс на выбор будущего концессионера АЖД в сентябре 2007 года. Приглашения были направлены железнодорожным компаниям 40 стран. Техническое и финансовое предложения ОАО «РЖД» получили высокую оценку армянской стороны. Российская компания была объявлена победителем тендера. Срок концессионного управления составит 30 лет с правом пролонгации еще на 20 лет после первых 20 лет работы. Функция управления Армянской железной дорогой возложена на ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» – специально созданное в Армении 100%-ное дочернее общество ОАО «РЖД». С 1 июня 2008 года оно начало работу.

По предварительному инвестиционному плану, за 30 лет управления АЖД Компания обязуется вложить в развитие инфраструктуры железной дороги Армении около 400 млн. долларов.

ОАО «РЖД» активно взаимодействует с российскими государственными органами, чтобы использовать все имеющиеся политические возможности для преодоления транспортной изолированности Армении как одного из сдерживающих факторов в торговле между нашими странами и развитию экономики этой страны.

Проводится последовательная работа по улучшению условий для привлечения тран-

зитных грузов в евроазиатский коридор «Запад – Восток», включающий Транссибирскую магистраль. В 2008 году началась деятельность совместного предприятия ОАО «РЖД» и «ДБ АГ» «Транс-Евразия Логистикс ГмбХ». Цель Компании – способствовать увеличению объемов железнодорожных перевозок в сообщении Европа – Россия/страны СНГ на основе внедрения современных транспортно-логистических технологий, а также формирования и предоставления конкурентоспособного сервиса «от двери до двери». Предприятие зарегистрировано в Германии, в России планируется открытие офиса в форме дочернего общества.

Кроме того, в мае 2008 года в Москве зарегистрировано Закрытое акционерное общество с участием железных дорог России, Германии, Польши и Белоруссии – «Евразия Рейл Логистикс». Основной целью создания данного СП является формирование инструментов, обеспечивающих оптимизацию перевозочного процесса и увеличение объемов перевозимых грузов в международном транспортном коридоре № 2.

В 2008 году ОАО «РЖД» вплотную занялось с Немецкими железными дорогами проработкой совместных проектов в области логистической деятельности (создание терминала в Белом Расте Московской области) и подготовки высококвалифицированных кадров (Центр международной логистики на базе СПбГУ).

ОАО «РЖД» и холдинг Ports & Free Zone World FZE, в состав которого входит портовый оператор DP World, подписали Соглашение о сотрудничестве.

В конце января в городе Дубаи (Объединенные Арабские Эмираты) Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин и Президент группы Ports & Free Zone World FZE г-н Джамал Магжид Бин Таньях (Jamal Majid Bin Thaniah) обсудили возможные направления сотрудничества.

По итогам переговоров было подписано Соглашение о сотрудничестве. Стороны го-

говорились создать совместную рабочую группу для изучения возможностей развития портовых контейнерных терминалов и железнодорожной инфраструктуры в России и других странах с целью предоставления высокоэффективных логистических услуг и увеличения грузопотоков.

Дальнейшее развитие получили паромные перевозки на маршруте Усть-Луга – Балтийск – Заснниц, которые осуществляются с октября 2007 г. Разработанная на сегодняшний день нормативно-правовая база паромного сообщения Заснниц-Мукран – Балтийск является практической основой для дальнейшей организации перевозок грузов через паромную переправу Заснниц – Усть-Луга.

Для эффективной работы железнодорожно-паромной линии Усть-Луга – Балтийск – Заснниц в августе 2008 года создан Совет комбинированной автомобильно-железнодорожной грузопассажирской паромной линии Усть-Луга – Балтийск – Заснниц под председательством старшего вице-президента ОАО «РЖД» Лапугуса Б.М.

В ходе заседаний Совета большое внимание уделено вопросам вступления Российской Федерации в Межправительственную организацию по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и присоединения Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) участками железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД» от причалов паромных комплексов портов Балтийск и Усть-Луга до припортовых станций Балтийск и Лужская. По инициативе ОАО «РЖД» данный вопрос решается государственными органами Российской Федерации. Присоединение Российской Федерации к КОТИФ будет способствовать росту клиентской базы паромного сообщения. Что привлечет дополнительные грузопотоки из стран СНГ на железнодорожно-паромное сообщение.

Активно развивается сотрудничество в рамках международных организаций. В рамках Международного союза железных дорог



в 2008 году ОАО «РЖД» принимало участие в 72-й (Сеул, май) и 73-й (Париж, декабрь) Генассамблеях МСЖД. Активная работа проводилась также по линии Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), а также ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, в контактах с органами ЕС. Достигнутые договоренности и реализуемые проекты призваны оптимизировать перевозочный процесс и увеличить объемы

грузов, перевозимых ОАО «РЖД» на евроазиатском направлении.

В Риге 14–15 февраля 2008 года прошел Международный бизнес-форум «Стратегическое партнерство 1520: Балтийский регион».

«Балтийский регион занимает выгодное географическое положение в Евразийской транспортной системе и располагает высокоразви-

**РИС. 1-3.**  
Направления по перевозке  
пассажиров в страны  
Европы





той транспортной инфраструктурой. Через него проходят важнейшие международные транспортные коридоры «Восток – Запад» и «Север – Юг». Общая ширина колеи, единство технических и технологических стандартов, традиции тесного сотрудничества дают нам уникальные конкурентные преимущества на мировом транспортном рынке, – сказал на открытии Президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин. – Мы рассматриваем железные дороги стран Балтии в качестве своих стратегических партнеров и убеждены, что наше сотрудничество внесет ощутимый вклад в развитие грузеских отношений между нашими странами».

В целях перехода к предпроектной стадии исследовательских работ по продлению ширококолейной железной дороги в Центральную Европу 4 апреля 2008 года в Вене (Австрия) и 17 июля 2008 года в Братиславе (Словакия) ОАО «РЖД» железные дороги Австрии, Словакии и Украины подписали протоколы.

Для увеличения транзитного грузопотока на этом направлении и формирования годовой части проекта принято решение развивать новый для ОАО «РЖД» контейнерный маршрут в рамках МТК-5 из портов Северной Адриатики через Восточную Европу. В этих целях ОАО «Трансконтейнер» был взят в долгосрочную аренду перегрузочный терминал в Восточной Словакии (с. Добра).

В совместных документах, подписанных в 2008 году, отражены общие цели четырех

сторон по привлечению грузопотока на маршрут Азия – Россия – Центральная Европа и повышению конкурентоспособности железнодорожных перевозок по сравнению с перевозками морским путем или автомобильным транспортом.

В целом в 2008 году международная деятельность ОАО «РЖД» была нацелена на решение стратегической задачи укрепления позиций Российских железных дорог на евроазиатском рынке транспортных услуг. Эта работа проходит в условиях нарастающей глобальной конкуренции как со стороны грузовиков видов транспорта, так и со стороны иностранных железных дорог. При этом в условиях глобального финансового кризиса первейшей задачей для ОАО «РЖД» как хозяйствующего субъекта является обеспечение экономической эффективности конкретных проектов и окупаемости инвестируемых средств.

В Триполи 17 апреля 2008 года ОАО «РЖД» и Управлением по реализации железнодорожных проектов Великой Социалистической Народной Ливийской Арабской Джамахирии в присутствии глав России и Ливии – Владимира Путина и Муамара Каддафи – подписан контракт на строительство железнодорожного участка Сирт – Бенгази протяженностью 554 км стоимостью около 2,2 млрд. евро. Новая линия пройдет вдоль побережья Средиземного моря и соединит крупные города Ливии. Срок строительства участка – 4 года.

## ПРОГРАММА СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

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

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

- повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, безопасности и качества оказываемых услуг;



- формирование единой эффективной транспортной системы страны;
- снижение совокупных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом;
- удовлетворение растущего спроса на перевозки.

Достижение поставленных целей обеспечивается на основе следующих задач и принципов:

- разделения функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте с одновременным выделением из монопольной структуры конкурентных видов деятельности;
- сохранения единой государственной сетевой производственной инфраструктуры железных дорог и централизованного диспетчерского управления;
- поэтапное прекращение перекрестного субсидирования пассажирских за счет грузовых, внутрироссийских и экспортно-импортных перевозок;
- совершенствования тарифной политики;
- формирования рынка услуг железнодорожных перевозок;
- дальнейшего развития конкуренции в сфере перевозок грузов, ремонта подвижного состава, перевозок и обслуживания пассажиров;
- недопустимости слияния предприятий, действующих в потенциально конкурентной среде, с предприятиями естественно-монопольного сектора;
- обеспечения гарантированного недискриминационного доступа к инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта независимых грузовых и пассажирских компаний-операторов и пользователей подвижного состава;
- выделения из сферы деятельности федеральных железных дорог объектов социально-бытового и другого назначения (кроме специализированных) для снижения непроизводственных издержек;

- обеспечения финансовой прозрачности всех видов хозяйственной деятельности отрасли, в том числе на основе введения раздельного финансового учета;
- осуществления мер, обеспечивающих повышение инвестиционной привлекательности системы железнодорожного транспорта;
- повышения материальной заинтересованности работников железнодорожного транспорта и обеспечение им социальных гарантий.

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

- Первый – 2001–2002;
- Второй – 2003–2005;
- Третий – 2006–2010.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

- Переход большей части (более 60 процентов) парка грузовых вагонов в частную собственность.
- Развитие частной собственности на магистральные локомотивы.
- Развитие конкуренции в сфере грузовых перевозок.
- Продажа акций акционерных обществ, осуществляющих ремонт и техническое обслуживание в сфере железнодорожного транспорта, частным собственникам.
- Развитие конкуренции в неосновных видах деятельности, не связанных с перевозками, направленное на повышение эффективности деятельности и качества услуг, и полное их открытие для доступа частного капитала.
- Проведение оценки целесообразности полного организационного отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности.

В то же время развитие макроэкономической ситуации в стране привело к необходимости внесения уточнений в цели третьего этапа реформы, обозначив их как переход к инвестиционной фазе развития, привлечение крупных инвестиций в Компанию и железнодорожную отрасль в целом. Именно поэтому были

обозначены дополнительные задачи для ОАО «РЖД» на 2006–2010 годы:

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

В 2007 году Правительством Российской Федерации приняты важнейшие для российских железных дорог решения по компенсации упущенных доходов перевозчиков, выполняющих пассажирские перевозки в дальнем следовании по регулируемым тарифам. Начиная с 2007 года, в федеральном бюджете запланированы средства на компенсацию выпадающих доходов: в 2007 году – 10,9 млрд. руб., в 2008 году – 19,4 млрд. руб., в 2009 году – 32,6 млрд. руб., в 2010 году – 28,0 млрд. руб., в 2011 году – 25,5 млрд. руб.

За отчетный период ОАО «РЖД» продолжена работа по вовлечению в хозяйственный оборот не используемых в основной деятельности имущества и земли путем продажи, сдачи в аренду и реализации совместных инвестиционных проектов.

О результатах реформирования железнодорожного транспорта в 2008 году

Анализ результатов проведенных мероприятий свидетельствует о положительных итогах реформирования ОАО «РЖД» для экономики страны.

В 2008 году ОАО «РЖД» обеспечило 42,7% грузооборота и 39,1% пассажирооборота всей транспортной системы страны.

Грузооборот в целом за 2008 год с учетом порожнего пробега вагонов иных собственников увеличен до 2423,8 млрд. т-км, что выше уровня 2007 года на 4,8%. Грузооборот нетто возрос лишь на 1,2% и составил 2116,2 млрд. т-км.

Объем международных перевозок в 2008 году составил 514,1 млн. т, что на 0,9 млн. т,

или на 0,2%, ниже уровня 2007 года. Доходы от международных перевозок составили 323,5 млрд. руб., что на 16,9 млрд. руб., или на 5,5%, выше уровня 2007 года.

За период 2003–2008 годов услугами железнодорожного транспорта воспользовалось более 7,5 млрд. пассажиров, из них в дальнем следовании – 0,8 млрд. пассажиров, в пригородном сообщении – более 6,7 млрд. пассажиров. По итогам работы, в 2008 году отправлено 1,3 млрд. пассажиров (101% к 2007 году).

Объем пассажирских перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД» за 2008 год составил 175,9 млрд. пасс-км (99,5% к плану и 101% к 2007 году). В дальнем следовании пассажирооборот составил 129,1 млрд. пасс-км, что на 0,8% выше уровня 2007 года и на 1,3% ниже плана. В пригородном сообщении пассажирооборот составил 46,7 млрд. пасс-км, или 101,6% к прошлому году и к плану.

В дальнем следовании пассажирооборот составил 129,1 млрд. пасс-км, что на 0,8% выше уровня 2007 года. В пригородном сообщении пассажирооборот составил 46,7 млрд. пасс-км, или 101,6% к прошлому году.

Открыты десятки новых маршрутов движения как пассажирских, так и грузовых поездов. При этом в целом с 2003 по 2008 годы грузооборот нетто увеличен на 26,8%, а пассажирооборот – на 11,6 процента.

Происходит последовательное снижение транспортной составляющей в конечной цене продукции, перевозимой железнодорожным транспортом.

В 2008 году транспортная составляющая в конечной цене продукции (в части железнодорожного транспорта) снижена в среднем более чем на 14% к уровню 2007 года. По нефтяным грузам она уменьшена на 18%, по черным металлам – на 19%, углю – на 36%, коксу – на 35%, руде – почти на 11%. В целом за 5 лет деятельности ОАО «РЖД» транспортная составляющая снижена по коксу и руде – в 2,4 раза, по удобрениям – в 2,1 раза, по углю – в 1,9 раза, по нефтяным грузам – в 1,8 раза и черным металлам – в 1,7 раза.

В соответствии с «Планом мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2006–2010 годы», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 августа 2006 года № 1094р, продолжается работа по совершенствованию нормативно-правовой базы дальнейшего реформирования отрасли, в том числе по внесению изменений и дополнений в федеральные законы и разработке других нормативных актов. В конце июня 2008 года внесены изменения в Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», согласно которому комплекс электрических сетей и иных объектов электросетевого хозяйства железнодорожного транспорта общего пользования не относится к единой (общероссийской) электрической сети.

В целях построения эффективной холдинговой структуры в 2008 году Советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 10 дочерних и зависимых обществ. Среди них ключевые предприятия отрасли по ремонту локомотивов, пассажирских вагонов, производству материалов верхнего строения пути. Таким образом, число дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», созданных за время реализации Программы структурной реформы, достигло 57.

С 2003 года совокупные активы дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» увеличились более чем в 20 раз, выручка – в 10 раз, чистая прибыль – в 17 раз. Сегодня масштабы бизнеса наших дочерних обществ сопоставимы с 20% бизнеса головной Компании, в них работают десятки тысяч специалистов, сосредоточено более 450 млрд. руб. активов. Большинство из созданных в процессе реформы компаний имеют хороший потенциал роста капитализации и являются привлекательными объектами для внешних инвесторов.

В отчетном году начата реализация проектов по продаже пакетов акций дочерних обществ. В январе 2008 года для стратегиче-





ских инвесторов реализован 15-процентный пакет акций ОАО «Трансконтейнер». При номинальной стоимости в 2 млрд. руб., эти акции были проданы более чем за 7,8 млрд. руб. Однако сложившиеся макроэкономические условия не позволили реализовать другие подобные проекты и приводят к необходимости переноса на более поздние периоды сроков продажи акций других дочерних обществ. Тем не менее, после оздоровления экономики и активизации инвестиций данная работа будет продолжена и средства, полученные от продажи акций дочерних компаний, станут значительным источником для реализации долгосрочной стратегии развития железнодорожного транспорта.

Продолжают стремительно наращивать парк вагонов частные компании-операторы; на конец 2008 года парк независимых компаний-операторов превысил 391 тыс. ег., а инвентарный парк ОАО «РЖД» составил более 404 тыс. ег. В целом доля частного подвижного состава в общем парке грузовых вагонов возросла с 22,6% в 2003 году до 60% в 2008 году (с учетом вагонов ДЗО ОАО «РЖД»). Конкуренция в сфере предоставления грузовых вагонов под перевозку имеет различную степень развития в зависимости от типа подвижного состава и соотношения спроса и предложения на него.

В настоящее время услуги по предоставлению вагонов под перевозку выполняют более 2 тыс. собственников, большинство из которых являются владельцами от нескольких единиц до нескольких сотен грузовых вагонов.

В целях развития конкуренции на рынке ремонта грузовых вагонов и привлечения масштабных инвестиций в данный сегмент в 2008 году ОАО «РЖД» проведены мероприятия по продаже имущества 22 вагоноремонтных депо. В результате на аукционных торгах продано 15 депо на общую сумму в 3,083 млрд. руб.

Масштабные мероприятия проведены в 2008 году по проработке дальнейших путей реформирования и развития комплекса пасса-

жирских перевозок ОАО «РЖД» и формирования соответствующих бизнес-моделей.

В отчетном году разработана и представлена в Правительство Российской Федерации Концепция реформирования пассажирского комплекса дальнего следования, которая одобрена Советом директоров ОАО «РЖД» и Межведомственной комиссией по вопросам реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте.

Концепцией предусмотрено развитие сектора пассажирских перевозок за счет создания ФПК – дочернего общества ОАО «РЖД», повышения эффективности работы Компании за счет ценовой гибкости, роста качества услуг, оптимизации затрат и активов; формирования системы государственного заказа на перевозки пассажиров; развития конкуренции «за маршрут» на основе предоставления франшиз частным пассажирским компаниям.

Реализуются мероприятия по реформированию пригородных пассажирских перевозок. На сегодняшний день на сети осуществляют свою деятельность 11 пригородных пассажирских компаний, созданных ОАО «РЖД» совместно с субъектами Российской Федерации (в Москве и Московской области, Санкт-Петербурге, Алтайском, Приморском, Красноярском краях, Ростовской, Свердловской, Волгоградской, Новосибирской, Омской, Кемеровской областях).

Правлением ОАО «РЖД» одобрен проект Программы развития пригородного пассажирского комплекса до 2015 года, включающий целевую бизнес-модель и концепцию его реформирования. Перед пригородным комплексом поставлены масштабные задачи по выходу на безубыточность и продолжению создания пригородных пассажирских компаний. Для эффективного управления этими процессами создан специальный Центр, функциями которого является выработка единых методов и планов по решению задач утвержденной Программы и обобщение лучшего опыта железных дорог и пригородных

компаний по повышению эффективности этого бизнеса.

Кроме того, Правлением Компании утверждена Концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов до 2015 года, в которой определены цели и задачи комплексного развития вокзалов, а также система мероприятий и механизмов их реализации и последовательности этапов. Важнейшим элементом данной концепции является создание условий для привлечения частных инвестиций в развитие вокзалов и повышение их коммерческого потенциала. При этом, в том числе в рамках реализации Концепции, в 2008 году завершено строительство новых зданий вокзалов на станциях Вихоревка и Галич, проведена реконструкция вокзалов в Кургане, Саранске, Ижевске, а также реализован масштабный

проект по реновации и модернизации Курского вокзала в Москве.

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

В целом в 2008 году ОАО «РЖД» в полном объеме обеспечило решение поставленных перед Компанией задач по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе реформирования. Проведенная работа получила одобрение и позитивные оценки Правительства Российской Федерации.

## ОБЩЕСТВЕННАЯ ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД»

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

В 2008 году Компания получила ряд наград как признание успехов в профессиональной деятельности и социальной ответственности бизнеса:

- Премия газеты «Комсомольская правда» «За безупречную репутацию» в специальной номинации «Прорыв года» как компания, совершившая наиболее резкий скачок в области репутационных отношений за последний год.

Победители премии определялись в результате опроса, в котором принимали участие ведущие российские политики и бизнесмены, журналисты и специалисты в области PR, эксперты и аналити-

ки, а также многомиллионная аудитория читателей газеты.

- Гран-при конкурса РБК «Бренд года» в специальной номинации «Смена образа» за успешно стартовавшую и продолжающуюся кампанию ребрендинга.

По своему масштабу это беспрецедентный в мировой транспортной практике проект. Впервые меняется не только внешний облик крупнейшей в мире железнодорожной компании, но и взят курс на превращение ОАО «РЖД» в универсальный холдинг с вхождением в смежные сегменты рынка и предложениями новых услуг потребителям.

- Премия «За успехи и мастерство в области создания и продвижения бренда» международного конкурса «Master of Brandbuilding 2008».

Жюри международного некоммерческого конкурса состоял из представителей веду-



щих деловых СМИ, которые ежегодно самостоятельно выбирают 10 наиболее выдающихся брендов или компаний за прошедший год. Номинантов конкурса определял Экспертный совет из следующих изданий: «Ведомости», «Harvard Business Review», «Smart Money», «The Moscow Times», «Эксперт», «Финанс», «Деньги», «Индустрия рекламы», «Бренд-менеджмент», «Взгляд», «Компания», «Свой бизнес», «Управление компанией», «Топ-менеджер», а также радиостанция «Сити FM».

- Диплом победителя в номинации «Лучший корпоративный сайт–2008» за актуальность и оперативность информации на корпоративном веб-портале ([www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)); грамотное разведение информационных потоков для бизнес-аудитории и клиентов

Компании; традицию регулярного создания для сайта виртуальных экскурсий.

Ассоциацией менеджеров при участии Программы развития ООН, Стратегического программного фонда посольства Великобритании и Высшей школы менеджмента Санкт-Петербургского государственного университета в 2008 году проведено очередное исследование по изучению явления социальных инвестиций в российском бизнесе. В подготовленном «Докладе о социальных инвестициях в России» получила положительную оценку Корпоративная пенсионная система ОАО «РЖД» как одна из передовых практик корпоративной социальной ответственности и социальных инвестиций среди российских компаний.











## РОЛЬ ОАО «РЖД» В ОБЕСПЕЧЕНИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

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

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

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

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

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

Социальные функции, выполняемые железнодорожным транспортом:

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

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

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

Значимость и глубина воздействия на состояние отечественной экономики, российского общества, окружающей среды накладывают на Компанию существенные



обязательства в части социальной ответственности и устойчивого развития, от выполнения которых во многом зависит благополучие значительной части российского общества.

Компания понимает, что:

- Для успешного развития бизнеса необходимо построить взаимовыгодное сотрудничество с регионами деятельности Компании в лице местных и региональных администраций, населения, общественных организаций, а также с отраслевыми профсоюзами. Для этого необходимо учитывать их интересы и требования.

- Для повышения инвестиционной привлекательности необходимо укрепление ее репутации и имиджа как социально ответственной Компании.
- Наличие нерешенных социальных проблем в стране и регионах (проблемы занятости, подготовки кадров, образования и культуры, неразвитость социальной инфраструктуры и пр.) требуют участия крупного бизнеса (совместно с государством) в решении насущных социальных проблем.
- Эти обязательства реализуются как в текущей, так и стратегической деятельности Компании.

## СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ КОМПАНИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации (утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 г. № 877-р) определены стратегические цели и задачи его развития до 2030 г.

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

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

**ТАБЛИЦА 2-1.**  
Ожидаемые  
результаты реализации  
Стратегии-2030

### ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ

- 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.
- 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).

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ  
РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ

- Снижение транспортоемкости ВВП (железнодорожный транспорт) в 1,8 раза к уровню 2007 года.
- Грузооборот возрастет почти на 58%, а пассажирооборот – на 33% к уровню 2007 года.
- Для освоения растущих объемов перевозок будет закуплено: свыше 23 тыс. локомотивов, почти миллион грузовых вагонов, около 23 тыс. пассажирских вагонов, свыше 24 тысяч вагонов пригородных поездов.

ТАБЛИЦА 2-1

(ПРОДОЛЖЕНИЕ).

Ожидаемые результаты реализации Стратегии-2030

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ  
РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ

- Сокращение более чем в 3 раза объемов вредных выбросов и неадекватно очищенных сточных вод.
- Исключение сброса сточных вод без очистки.
- Сокращение энергоемкости перевозок (расход электроэнергии – на 14,4%, топлива – на 9,1%).

СОЦИАЛЬНАЯ  
РЕЗУЛЬТАТИВНОСТЬ

- Обеспечение развития кадрового потенциала и мотивации персонала.
- 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.
- Повышение безопасности и экономичности железнодорожного транспорта.
- 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%).
- Обеспечение безаварийного движения за счет применения современных технических средств, научно-технических разработок и инновационных решений.



РИС. 2-1.

Задачи Стратегии-2030  
в социальной сфере  
и в сфере экологии



## ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Компания прилагает усилия по строгому и неукоснительному соблюдению российских и международных (в части применимости к деятельности Компании), законодательных и нормативных требований во всех сферах своей деятельности. Компания стремится найти эффективный баланс между тремя составляющими устойчивого развития: экономикой, 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. табл. 2-2).

Основные результаты, достигнутые ОАО «РЖД» в экономической сфере: стабильный рост основных технико-экономических показателей; разработана и осуществляется долгосрочная инвестиционная программа; утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года (подробнее см. в разделе 4).

Основные результаты, достигнутые ОАО «РЖД» в сфере экологии: действующая в Компании система экологического управления одна из самых крупных и разветвленных в стране. Компанией реализуется значительная инвестиционная программа по экологической безопасности, нацеленная на минимизацию ключевых экологических рисков, включая

Составляющая  
устойчивого  
развития

Экономика

Виг  
результативности

Экономическая  
результативность

Существующее направление  
корпоративной социальной  
ответственности ОАО «РЖД»

Развитие бизнеса Компании в соответствии со стратегическими направлениями развития железнодорожного транспорта.  
Взаимодействие с международными организациями в области международных перевозок и технологического оснащения отрасли.  
Реализация инвестиционных проектов по строительству и реконструкции железнодорожных магистралей, развитию пассажирских и грузовых перевозок, обновлению локомотивного и вагонного парков.

Присутствие  
на рынках

Привлечение к участию в деятельности Компании региональных поставщиков и подрядчиков, местных менеджеров.

Инвестиционная  
деятельность

Инвестиции в развитие социальной инфраструктуры в регионах и природоохранную деятельность.

Экология

Экологическая  
результативность

Разработка и выполнение планов природоохранных мероприятий.  
Внедрение систем экологического менеджмента на предприятиях ОАО «РЖД».  
Повышение квалификации сотрудников в области охраны окружающей среды и использования природных ресурсов.  
Организация экологического мониторинга.  
Оценка соответствия требованиям.

Ресурсосбережение

Внедрение ресурсосберегающих технологий.  
Осуществление ресурсосберегающих мероприятий.  
Использование отходов в качестве сырья.  
Осуществление мероприятий по снижению энергопотребления и повышению энергоэффективности. Внедрение энергоэффективных технологий.  
Внедрение мероприятий по снижению потребления воды (оборотная система водоснабжения, предотвращение аварийных потерь воды).

ТАБЛИЦА 2-2.

Основные направления  
корпоративной социальной  
ответственности  
Компании





Составляющая устойчивого развития

Виг результативности

Существующее направление корпоративной социальной ответственности ОАО «РЖД»

Биоразнообразие

Разработка мероприятий по снижению воздействий на особо охраняемые природные территории.  
Выполнение рекультивационных работ.  
Разработка мероприятий по снижению воздействия на растительный и животный мир.

Выбросы, сбросы и отходы

Мероприятия по снижению выбросов загрязняющих веществ (внедрение газоочистных установок, разработка новых технологий, позволяющих сократить выбросы).  
Мониторинг выбросов загрязняющих веществ.  
Мероприятия по снижению объема сточных вод.  
Мероприятия по снижению 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.

Продукция и услуги

Взаимодействие с персоналом

Выполнение Коллективного договора.  
Реализация корпоративной системы оплаты труда, социальная поддержка.  
Развитие и мотивация персонала.  
Негосударственное пенсионное обеспечение и забота о ветеранах.  
Охрана здоровья персонала и членов его семей.  
Охрана труда.  
Обеспечение жильем.  
Поддержка развития физкультуры и спорта.  
Молодежная политика.  
Обеспечение равных возможностей в занятии должностей, в оплате труда мужчин и женщин.  
Взаимодействие с профсоюзами.

Социальная сфера (социальная результативность)

Составляющая  
устойчивого  
развития

Виг  
результативности

Существующее направление  
корпоративной социальной  
ответственности ОАО «РЖД»

ТАБЛИЦА 2-2  
(ПРОДОЛЖЕНИЕ).

Основные направления  
корпоративной социальной  
ответственности  
Компании

Соблюдение  
прав человека  
Взаимодействие  
с обществом

Выполнение принципов Глобального договора ООН и Хартии российского бизнеса.  
Разработка программ (планов) взаимодействия.  
Участие в подготовке кадров в регионах деятельности Компании.  
Работа с обращениями и жалобами заинтересованных сторон.  
Благотворительная деятельность.  
Осуществление социально значимых перевозок пассажиров по регулируемым государством тарифам.  
Взаимодействие с общественными (неправительственными) организациями.  
Взаимодействие со СМИ, коммуникационная политика.  
Публикация открытой отчетности.  
Учет мнений заинтересованных сторон.

Предупреждение  
коррупции

Антикоррупционные меры при осуществлении закупочной деятельности.

Участие  
в формировании  
государственной  
политики

Участие в выработке государственной политики в отношении развития транспортной системы страны.  
Участие в деятельности общественных (неправительственных) организаций, международных организаций.

Соответствие  
требованиям

Обеспечение выполнения требований российского законодательства, а также принятых Компанией международных требований и стандартов.

Ответственность  
за продукцию  
и услуги

Обеспечение здоровья и безопасности пассажиров на вокзалах и поездах.  
Обеспечение сохранности грузов и безопасности перевозок.  
Информирование потребителей продукции и услуг в отношении существующих правил пользования ж/д транспортом.



Составляющая  
устойчивого  
развития

Виг  
результативности

Существующее направление  
корпоративной социальной  
ответственности ОАО «РЖД»

Ответственность  
за продукцию  
и услуги

Рекламная деятельность по продвижению  
продукции и услуг.

Организация предварительной продажи би-  
летов.

Соблюдение требований в отношении ответ-  
ственности за организацию перевозок пасса-  
жиров и грузов.

риски аварийных и чрезвычайных ситуаций, разработана среднесрочная инвестиционная программа на период 2008–2010 годы «Обеспечение экологической безопасности», предусматривающая строительство новых и реконструкцию действующих природоохран-ных объектов, приобретение природоохран-ных технологий, оборудования, в том числе и для ликвидации экологических последствий чрезвычайных ситуаций. В 2008 году объем инвестиций в эту программу составил более 725 млн. руб. (подробнее см. в разделе 5).

Основные результаты, достигнутые ОАО «РЖД» в социальной сфере: 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 включают: бесплатное медицинское обслуживание, непрерывную систему подготовки и переподготовки кадров, негосударственное пенсионное обеспечение, выплаты уходящим на пенсию, бесплатный проезд же-

лезнодорожным транспортом, особые усло-  
вия при оформлении ипотеки и пр.

В рамках содействия развитию регионов деятельности ОАО «РЖД» Компания заключила ряд долгосрочных Соглашений с их администрациями. Соглашения о сотрудничестве являются основной формой взаимодействия исполнительных органов власти субъектов Российской Федерации и ОАО «РЖД». Практика показала, что подобные документы являются залогом развития гальнейшего сотрудниче-  
ства, которые благотворно влияют на соци-  
альную и экономическую обстановку в регионах.

На сегодняшний день российские желез-  
ные дороги поддерживают свыше 1,4 тыс.  
объектов социальной инфраструктуры по  
всей стране, внося непосредственный вклад в  
социально-экономическое развитие регионов.

Компания со дня ее основания уделяет  
серьезное внимание вопросам социальной  
ответственности перед персоналом, об-  
ществом, потребителями и другими заинте-  
ресованными сторонами. Дополнительный  
импульс к действиям в этом направлении  
придало присоединение ОАО «РЖД» к Гло-  
бальному договору ООН, вступление в члены  
РСПП и присоединение к «Социальной хартии  
российского бизнеса», принятой Российским  
союзом промышленников и предпринимате-  
лей (РСПП). Указанные документы являются  
основой для планирования и реализации соци-  
альной ответственности в Компании (пог-  
рробнее см. разделы 6–9).

## КЛЮЧЕВЫЕ РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

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

Нефинансовые риски Компании – результат наступления рискованного события, вытекающего из взаимодействия Компании с заинтересованными сторонами, а также действий заинтересованных сторон, которые могут отрицательно сказаться на деятельности Компании в области устойчивого развития и корпоративной социальной ответственности, т.е. привести к ущербу (в 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. 2-2).

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

Для управления рисками Компания разработала ряд регламентирующих документов,

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

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

- в Компании квалифицированного персонала и развитой системы менеджмента (в экономике, экологии и социальной сфере);
- активной кадровой политики, направленной на обеспечение престижа профессий железнодорожного транспорта путем повышения конкурентоспособности заработной платы по сравнению с другими отраслями экономики и формирование мотивационных механизмов для закрепления высокопрофессиональных кадров;
- мощной материально-технической базы;
- государственной поддержки развития Компании;
- эффективных оборудования и технологий, в 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;



РИС. 2-2.

Нефинансовые риски  
ОАО «РЖД»



- а также участием Компании в работе государственных органов, определяющих политику в области развития железнодорожного транспорта, в разработке законодательных и нормативных актов.
- Основной механизм управления рисками – распределение рисков по группам заинтересован-

ных 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.







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 пол-

нота 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, принят Кодекс корпоративной социальной ответственности.

Корпоративными ценностями Компании являются:

- открытые и добросовестные отношения с органами власти, юридическими и физическими лицами;
- ясные и взаимовыгодные отношения с потребителями и поставщиками товаров (работ, услуг), партнерами;
- финансовая прозрачность деятельности;
- развитие бизнеса на принципе социальной ответственности;
- обеспечение высокого качества оказываемых услуг и соответствие их мировым стандартам;
- постоянный поиск путей повышения конкурентоспособности и эффективности оказываемых услуг;
- уважительное и бережное отношение к человеку;
- приверженность современным мировым стандартам корпоративного управления.

Кодекс деловой этики ОАО «РЖД»

## 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 которых влияет деятельность Компании или деятельность которых влияет на Компанию.

Важнейшими группами заинтересованных сторон Компании в сфере корпоративной социальной ответственности являются акционер, сотрудники Компании, потребители ее услуг, население, органы государственной власти, общественные организации и международные ассоциации, подрядчики и поставщики, партнеры, конкуренты и 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 рис. 3-1.

### Органы управления

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

Для обеспечения принятия качественных и своевременных решений при Совете



РИС. 3-1.

Карта заинтересованных сторон





директоров ОАО «РЖД» создаются комитеты и комиссии, которые могут оказать существенную помощь в подготовке решений по наиболее важным вопросам деятельности ОАО «РЖД». В частности, созданы и начали работу комитеты Совета директоров по аудиту, рискам и вознаграждениям, по стратегическому планированию.

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

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

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

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





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»

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

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

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

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

#### Сотрудники

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

Эта деятельность Компании формирует возможности профессионального роста и развития каждого сотрудника, получения социальной поддержки в ходе реализации социальных программ Компании, таких как жилищная и молодежная программы, а также использо-

вания систем здравоохранения и негосударственного пенсионного обеспечения.

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

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 отдаче 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.

#### Население

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

#### Рисками деятельности ОАО «РЖД»

в отношении населения являются:

- риски негативного влияния на здоровье населения, обусловленные воздействием деятельности подразделений Компании на окружающую среду (возможные неблагоприятные экологические и санитарно-эпидемиологические условия, например шумовое и вибрационное воздействие);
- риски 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 соответ-

ствия деятельности требованиям природоохранного законодательства. Представители населения могут обжаловать в установленном порядке действия ОАО «РЖД», нарушающие требования в области безопасности и здоровья населения.

#### Органы власти

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

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

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

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

Представители ОАО «РЖД» участвуют в заседаниях Правительства, министерств и ведомств, парламентских слушаниях, пленарных заседаниях Федерального Собрания,



научно-практических конференциях, симпозиумах, встречах и других мероприятиях, проводимых в органах государственной власти для обеспечения эффективного взаимодействия в области подготовки проектов нормативно-правовых актов, информационного и методологического взаимодействия по вопросам реализации государственной политики в сфере железнодорожного транспорта.

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

#### Общественные организации

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

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

#### Профсоюзные организации

Компания и профсоюзные организации взаимодействуют по вопросам социально-трудового характера, вопросам совместной реализации социальных проектов и социальной политики

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

#### Международные организации

ОАО «РЖД» участвует в деятельности ряда международных организаций как функциональных, так и отраслевых. Это Международная организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международный союз железных дорог (МСЖД), Евроазиатский 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.

#### Порядчики 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 увели-

чении 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 осуществляются 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 интермодалные (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 № 710 от 25.11.2003 г., Компания обеспечивает недискриминационный доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта. При этом ОАО «РЖД» заинтересовано в участии конкурентов в поддержании исправного состояния инфраструктуры железнодорожного транспорта.

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

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

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

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

#### Инвесторы

Привлечение необходимых инвестиций для обеспечения развития производственных мощностей Компании является одной из основных целей Компании. ОАО «РЖД» заинтересовано в стратегических инвесторах, которые в дальнейшем станут надежными партнерами Компании. К инвесторам Компа-



нии 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 web-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, финансово-хозяйственная деятельность, сделки с активами, кадровая политика ДЗО.

#### СМИ

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

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

В Компании действуют СМИ, часть 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. В состав ДЗО ОАО «РЖД» входит 121 общество в различных сферах народного хозяйства. 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



Направление взаимодействия

В том числе по группам заинтересованных сторон

ТАБЛИЦА 3-1.

Направления взаимодействия с привязкой к основным группам заинтересованных сторон

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



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 табл. 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 подразделе-

ниями, 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 корпоративных коммуникаций, Департаменте по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти, Правовом департаменте и других.

## ФОРМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ

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

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

### Идентификация заинтересованных сторон

Компанией осуществляется идентификация заинтересованных сторон, их интересов и ожиданий. Ее результаты учитываются в ходе подготовки нефинансовых отчетов Компании и при планировании деятельности по взаимодействию. Кроме того, выявление заинтересованных сторон осуществляется в рамках подготовки нефинансовой отчетности, а также в ходе реализации деятельности Компании, затрагивающей заинтересованные стороны (процедуры конкурсных закупок, рассмотрение обращений, общественные слушания и другие процедуры, вы-

полняемые 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, представляет 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. От-

четы Компании (финансовые отчеты по международным стандартам, годовые отчеты, бухгалтерские отчеты и отчеты эмитента по российским стандартам) размещены на Интернет-сайте Компании.

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

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

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

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

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

Для учета интересов потребителей и населения Компания организывает встречи с фокусными группами (представителями местного населения), прием граждан, функционирование «горячей линии» и обратной связи через Интернет ([http://www.rzd.ru/wps/portal/rzd?STRUCTURE\\_ID=383](http://www.rzd.ru/wps/portal/rzd?STRUCTURE_ID=383)), проводит общественные слушания в рамках ОВОС.

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

#### Партнерство Компании и заинтересованных сторон

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

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

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

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

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









## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ОАО «РЖД» И ИНСТРУМЕНТЫ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ

Важнейшие аспекты экономической политики ОАО «РЖД» определены Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» и «Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2020 года» (утв. приказом Минтранса Российской Федерации от 12 мая 2005 г. № 45).

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

Именно эти обстоятельства требуют разработки и реализации активной стратегии в области повышения качества оказываемых услуг и эффективности перевозок для формирования неценовых конкурентных преимуществ и минимизации рисков (рис. 4-1). При этом ОАО «РЖД» в качестве стратегического принято направление на ведение высокоэффективного, клиентоориентированного, социально ответственного бизнеса с использованием лучшей практики российских и зарубежных компаний.

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

### Направления экономической политики ОАО «РЖД»

Развитие единой  
эффективной транспортной  
системы страны

Повышение устойчивости  
работы железнодорожного  
транспорта, безопасности  
железнодорожных перевозок

Географическое расширение  
присутствия на рынках  
транспортных услуг

Повышение инвестиционной  
привлекательности  
железнодорожного  
транспорта

РИС. 4-1.

Направления  
экономической политики





## 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.

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



## РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ В ЭКОНОМИЧЕСКОМ КОНТЕКСТЕ

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

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

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».

Экономически перспективным является выделение различных видов деятельности в филиалы ОАО «РЖД». Тем самым достигается максимальный эффект от специализации. Так, например, в составе Компании выделена Федеральная пассажирская дирекция (ФПД) – филиал ОАО «РЖД», с 1 апреля 2007 года начала хозяйственную деятельность Дирекция железнодорожных вокзалов – филиал ОАО «РЖД». В перспективе разрабатывается модель Федеральной пассажирской компании.

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

## НОРМАТИВНАЯ БАЗА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Для осуществления своей экономической политики Компанией были дополнены и разработаны соответствующие регламентирующие документы, содержащие принципы делового поведения и принципы корпоративного управления:

- Положение о Совете директоров Открытого акционерного общества «Российские железные дороги».
- Положение о Правлении Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2004 г.) (с изменениями от 26 июля 2007 г.).
- Распоряжение ОАО «РЖД» № 2456р от 27.12.2007 г. «Функциональная стратегия управления финансами ОАО «РЖД».
- Распоряжение ОАО «РЖД» № 46 от 15.01.2007 г. «Функциональная стратегия управления качеством в ОАО «РЖД».
- Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации (утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 г. № 877-р).





## РЕАЛИЗАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ. ПОКАЗАТЕЛИ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ЗА 2008 ГОД

### ОСНОВНЫЕ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ ЗА 2008 ГОД

В течение 2008 года ОАО «Российские железные дороги» работало в условиях более низкой динамики экономического роста в стране в сравнении с 2007 годом. Так, ВВП увеличен на 5,6% против 8,1% в 2007 году, а промышленное производство – на 2,1% против 6,3% в 2007 году.

Последствия мирового финансового кризиса отразились на экономике Российской Федерации, и прежде всего в ее реальном секторе. В октябре 2008 года Российские железные дороги в полной мере ощутили происходящие негативные процессы через снижение объемов погрузки, нарастающие отказы грузоотправителей от заявок на перевозки грузов, ухудшение ситуации на финансовом рынке.

Динамика погрузки грузов на сети железных дорог, при высоком уровне показателей в начале 2008 года, на протяжении последних месяцев 2008 года резко замедлилась.

В то время как увеличение в I и II кварталах 2008 года к аналогичным периодам 2007 года составило 5,3 и 0,7% соответственно, в III квартале погрузка снизилась на 0,3%, а в IV квартале – на 16,9% к 2007 году.

Погрузка грузов в 2008 году выполнена в объеме 1303,7 млн. т. Железные дороги погрузили различных грузов на 40,5 млн. т или на 3,0% меньше, чем в 2007 году, и меньше задания на 4,9% (в результате отказов грузоотправителей от заявок на перевозки грузов).

Грузооборот в целом за 2008 год с учетом порожнего пробега вагонов иных собственников увеличен до 2423,8 млрд. т-км, что выше уровня 2007 года на 4,8%. Грузооборот нетто возрос лишь на 1,2% и составил 2116,2 млрд. т-км.

Объем пассажирских перевозок по инфраструктуре ОАО «РЖД за 2008 год составил 175,9 млрд. пасс-км (99,5% к плану и 101% к 2007 году).

В дальнем следовании пассажирооборот составил 129,1 млрд. пас-км, что на 0,8% выше уровня 2007 года и на 1,3% ниже плана.

В пригородном сообщении пассажирооборот составил 46,7 млрд. пас-км, или 101,6% к прошлому году и к плану.

В 2008 году удалось улучшить качественные показатели использования подвижного состава: так, оборот грузового вагона ускорен к 2007 году на 1,4%, или 2,64 часа. Участковая скорость выполнена на уровне 40,6 км/ч, что выше задания на 0,4 км/ч, или 1,0%, и к 2007 году на 0,3 км/ч, или 0,7%.

В целом по сети вес грузового поезда повышен к плану на 25 т или на 0,7%, и к 2007 году на 37 т, или 1,0%, производительность локомотива возросла на 15 тыс. т-км брутто, или на 0,9%, относительно задания и на 26 тыс. т-км брутто, или 1,5% к 2007 году.

В целом по Компании расходы на капитальный ремонт основных средств по итогам 2008 года составили более 143 млрд. руб.

В 2008 году отремонтировано 3632 пассажирских вагона, 590 электросекций, почти 13 тысяч грузовых вагонов, 1341 электровоз и 1608 секций тепловозов.

В целях повышения качества обслуживания пассажиров (как в дальнем, так и в пригородном сообщении) проведен значительный объем работы по капитальному ремонту объектов пассажирского хозяйства, на выполнение которого в 2008 году направлено 4,3 млрд. руб.

Всеми видами ремонта в 2008 году оздоровлено 12,3 тыс. км пути. Это позволило улучшить, по сравнению с прошлым годом, балловую оценку состояния главного пути на

4 балла, которая по состоянию на 1 января 2009 года составила 35 баллов. Посредством капитального ремонта оздоровлено искусственных сооружений на 7,1 млрд. руб., земляного полотна – на 4,2 млрд. руб.

Компании удалось удержать рост себестоимости перевозок к 2007 году на 11,2% при индексе роста потребительских цен в стране на 13,3%. Против планового значения себестоимость перевозок снижена на 4,3%.

В 2008 году сохранена положительная динамика производительности труда, которая выполнена с ростом к 2007 году на 8,0%.

В период спада объемов перевозок руководством Компании были приняты оперативные меры по снижению влияния кризиса на финансовое положение отрасли.

Для достижения финансовой сбалансированности в 2008 году Компания была вынуждена сократить расходы по перевозкам на 57,3 млрд. руб.

Так, за счет снижения объемов перевозок и капитального ремонта расходы снижены соответственно на 5,3 млрд. руб. и на 6 млрд. руб. (уменьшены расходы по материалам и прочим материальным затратам).

Мероприятия по оптимизации численности позволили значительно сократить затраты на оплату труда, в основном за счет снижения численности от плановой величины – на 6,4 млрд. руб.

Снижение фонда оплаты труда и влияние регрессивной ставки уменьшило социальные отчисления на 5,4 млрд. руб.

Сложившаяся во втором полугодии 2008 года тенденция по снижению цен на дизельное топливо позволила сократить затраты Компании более чем на 6 млрд. руб., и за счет снижения потребления топлива и электроэнергии на прочие производственные нужды удалось дополнительно снизить расходы на 1,5 млрд. руб.

Амортизационные отчисления

уменьшены на 11 млрд. руб. за счет:

- уточнения коэффициентов переоценки основных средств,

- переноса сроков ввода оборудования по инвестиционной программе.

За счет оптимизации общехозяйственных и административно-управленческих расходов, уменьшения налога на имущество и снижения затрат по прочим расходам сокращены расходы на 2,5 млрд. руб.

В целом, с учетом оптимизации, за 2008 год Компания израсходовала на перевозки 952,2 млрд. руб.

## ПРИСУТВИЕ НА РЫНКАХ

Железные дороги исторически играют ключевую роль в транспортной системе России.

Структура рынка железнодорожных перевозок в 2008 году соответствовала «Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы»:

- ОАО «РЖД» – единственный перевозчик, работающий на всей сети железных дорог;
- независимые компании-перевозчики, работающие в рамках своей инфраструктуры – «Железные дороги Якутии», Ямальская железнодорожная компания;
- крупные предприятия железнодорожного транспорта необщего пользования, осуществляющие перевозки без выхода на пути общего пользования (пути РЖД);
- компании-операторы, в том числе владеющие парком грузовых вагонов и магистральных локомотивов и работающие собственными поезными формированиями (2500 компаний-операторов, 9 компаний владеют 128 магистральными локомотивами: «Трансойл», «Балттранссервис», «Новая перевозочная компания», «Трансгарант – Восток», «Евразтранс», «НЛМК» и другие);
- независимые и совместные с ОАО «РЖД» компании по перевозке пассажиров в пригородном сообщении (6 компаний-перевозчиков – ОАО «Санкт-Петербург-Витебская компания», «Алтай-пригород»,



- «Кузбасс-пригород», «Омск-пригород», ОАО «Экспресс-пригород», ОАО «Центральная пригородная компания» и 5 компаний-операторов – ОАО «Дон-пригород», ОАО «Экспресс Приморья», ОАО «Краспригород», ОАО «Свердловская пригородная компания», ОАО «Волгоградтранспригород»);
- компании по перевозке пассажиров в гальнем следовании на участке Москва – Санкт-Петербург (3 компании: ЗАО «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс» и ООО «Пассажирыские перевозки»);
- дочерние компании ОАО «РЖД» работающие в качестве компаний-операторов – ОАО «Трансконтейнер», ОАО «Рефсервис», ОАО «РейлТрансАвто», ОАО «Первая грузовая компания» и ЗАО «Русская тройка»;
- экспедиторы;
- предприятия по ремонту вагонов и локомотивов, не входящие в структуру ОАО «РЖД».

## ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Пассажирыский комплекс РЖД выполняет порядка 40% всего пассажирооборота транспортной системы страны.

По итогам работы в 2008 году, отправлено 1,3 млрд. пассажиров (101% к 2007 году).

Средневзвешенные скорости по сети пассажирских поездов составляли в графике 2003 года 85,7 км/ч, в графике 2008 года, соответственно, 89,1 км/ч, т.е. средневзвешенная скорость пассажирских поездов увеличилась на 3,4 км/ч.

В период летней пассажирской компании 2008 года поездами Федеральной пассажирской дирекции перевезено более 38,8 млн. чел., что на 4,6% выше уровня прошлого года. Доходные поступления возросли на 23,3% и составили 49,8 млрд. руб. За счет эффективного управления вагонным парком использование вместимости достигло 78,2%.

Пик перевозок, как и в прошлом году, пришелся на 1-ю декаду августа. В этот период среднесуточный пассажиропоток поездов

дальнего следования «остановился» на отметке 547 тыс. пассажиров, увеличившись к уровню 2007 года на 2%. Традиционно в летние месяцы наиболее востребованными направлениями остаются Черноморские курорты России и Крыма. За летний период на Черноморское побережье Крыма отправлено более 760 тыс. чел. Общий рост пассажиропотока составил 107%, в том числе на Симферополь (+5%), Севастополь (+13%), Евпаторию (+8%), Феодосию (+12%).

Количество отправленных пассажиров в направлении Черноморского побережья Кавказа сократилось на 1,9%, что, главным образом, обусловлено проведением работ по подготовке инфраструктуры предстоящей Олимпиады 2014 года в г. Сочи. При этом в направлении на Анапу и Новороссийск отмечен рост пассажиропотока на 12 и 3% соответственно.

В последние годы на рынке транспортных услуг появилась потребность в перевозках вагонами повышенного класса. В 2008 году география курсирования вагонов погодноного типа расширена, включены вагоны в регулярные поезда на направлениях Москва – Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Воронеж, Ростов, Новгород Великий, Аглер, Кисловодск. Охвачено 12 различных маршрутов, в том числе два международных (Берлин и Хельсинки). Услугами таких вагонов воспользовались более 60 тыс. чел. и общий объем рынка перевозок вырос в 2,4 раза. Планируется дальнейшее расширение географии курсирования вагонов класса «Люкс».

В 2008 году с 1 июля введена 20%-я скидка на проезд в купейных вагонах и вагонах СВ поездов 400-й и 500-й нумерации (81 млн. руб. дополнительных доходов, 4%-й рост пассажиропотока в данном сегменте). Расширена с 18 по 28 августа география применения 20%-х скидок на купейные вагоны по ряду поездов, следующих на направлении Черноморского побережья Северного Кавказа на Аглер, Анапу, Новороссийск, Ейск. Получен 25%-й прирост объема продажи проездных документов

в целевой группе поездов в период проведения акции. Проведение таких акций стимулирует потребительский спрос на купейные вагоны и вагоны СВ.

Всего в 2008 году отправлено в пригородном пассажирском сообщении 1 159,9 млн. пассажиров, что выше уровня прошлого года на 14,6 млн. чел. (1,3%).

Пригородное сообщение железнодорожным транспортом осуществляется в 73 субъектах Российской Федерации.

В рамках реализации Федерального закона «О государственной социальной помощи» ОАО «РЖД» с 2005 года предоставляет отдельным категориям граждан социальную услугу в виде бесплатного проезда на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении без ограничения числа поездок и маршрутов следования. Возмещение потерь доходов ОАО «РЖД» в период 2005 – 1 полугодие 2008 годов предусматривалось в Договоре с Росздравом и со 2 полугодия 2008 – в Договоре с Минздравом России.

На конец 2008 года ОАО «РЖД» подписало соглашения с 30 регионами, которые предусматривают поэтапный переход к полному возмещению потерь в доходах от госрегулирования тарифов в пригородных перевозках и переход на заказ объемов выполняемой работы с заключением соответствующих договоров. В 2009 году должны быть охвачены все субъекты РФ.

Всего на финансирование выпадающих доходов от регулирования тарифов по пригородным пассажирским перевозкам (с учетом пригородных компаний) из бюджетов субъектов Федерации в 2008 году направлено 2,6 млрд. руб.

Параллельно шел процесс создания пригородных пассажирских компаний совместно с субъектами Российской Федерации. В настоящее время созданы 11 пригородных компаний с участием субъектов Федерации. Работа по созданию пригородных пассажирских компаний продолжается еще более чем в 30 регионах России.

В гальнем сообщении организовано движение на маршруте Москва – Санкт-Петербурге двумя независимыми перевозчиками: ЗАО ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс».

Заключен Договор с ООО ТПК «Арсенал» на осуществление перевозок пассажиров по маршруту Челябинск – Кисловогск. Планируемое начало перевозочной деятельности – апрель 2009 года.

Всего за 2008 год частными перевозчиками перевезено 473,0 тыс. чел., или 0,4% от общего отправления в гальнем следовании.

Создание дочерних пригородных компаний – одно из направлений Программы структурной реформы железнодорожного транспорта, позволяющее сократить убыточность пригородного пассажирского комплекса и улучшить качество обслуживания пассажиров.

В условиях отсутствия правового механизма и достаточной законодательной базы для компенсации убытков ОАО «РЖД» от перевозки пассажиров в пригородном сообщении Компанией производится дотирование данного вида бизнеса за счет прибыли от грузовых перевозок и незначительных дотаций из региональных бюджетов. Это не способствует улучшению качества обслуживания пассажиров в пригородном сообщении.

Создание компаний позволит решить вышеперечисленные проблемы. Законченный баланс предприятия, самостоятельное распоряжение выручкой от продажи билетов, направление ее на развитие комплекса с максимальной эффективностью – вот основополагающие факторы успешного динамичного развития производственной и коммерческой деятельности предприятия.

Самостоятельность Компании в выборе и найме персонала позволит повысить качество обслуживания пассажиров, улучшить сервис пригородных перевозок, получить большую отдачу от системы контроля безбилетного проезда пассажиров и, как следствие, значительно повысить доходы.



В пригородном сообщении на сегодняшний момент пригородные пассажирские перевозки на территории России осуществляют семь компаний-перевозчиков, учрежденных с участием ОАО «РЖД»:

- ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» на Московской ж.г.;
- ОАО «Экспресс-пригород» на Западно-Сибирской ж.г.;
- ОАО «Омск-пригород» на Западно-Сибирской ж.г.;
- ОАО «Кузбасс-пригород» на Западно-Сибирской ж.г.;
- ОАО «Алтай-пригород» на Западно-Сибирской ж.г.;
- ОАО «Северо-Западная пригородная пассажирская компания» на Октябрьской ж.г.;
- ОАО «Краспригород» на Красноярской ж.г.

По итогам 2008 года, компаниями-перевозчиками получены следующие производственные показатели: отправлено пассажиров 157 670 тыс. пасс. (13,6% от общего объема отправления по сети), пассажирооборот – 6 894 млн. пасс-км (14,8% от общего объема перевозок по сети).

Наряду с количественными показателями обеспечения пассажирских перевозок во главу угла ставятся их качественные характеристики. Это, прежде всего, улучшение комфорта проезда пассажира и расширение спектра предоставляемых услуг.

Привлекательность железнодорожных пассажирских перевозок для населения, их конкурентная способность по отношению к другим видам транспорта в целом зависят от технического, комфортного состояния и структуры парка пассажирского подвижного состава.

В 2004–2008 годах проводилась работа по выработке новых решений в целях обеспечения пассажирских перевозок и обеспечения высокого уровня комфорта. Велась работа по созданию вагонов нового поколения.

В 2008 году поставлено в работу 126 вагонов модели 61-4440 (купейный), 22 вагона мо-

дели 61-4454 (купейный штабной), 7 вагонов модели 61-4447 (плацкартный). Изготовлен опытный образец вагона модели 61-44XX с шестиместными купе. Оформлено техническое задание на конструкцию пассажирских вагонов локомотивной тяги для составов постоянного формирования моделей 61-4462 (купейный) и 61-4463 (купейный штабной), также на вагон-ресторан для поезда постоянного формирования и вагон-ресторан вагона локомотивной тяги.

В 2008 году приобретено 1042 новых пассажирских вагона, что на 92 вагона больше, чем в 2007 году. В качественно лучшую сторону меняется структура парка пассажирских вагонов – по сравнению с 2007 годом парк купейных вагонов увеличился на 261 вагон (3%), парк вагонов СВ увеличился на 37 вагонов (3%).

Продолжается работа по введению дополнительных маршрутов курсирования спальных вагонов повышенной комфортности класса «Люкс», современный дизайн и оборудование которых обеспечивают на сегодняшний день максимально возможный уровень сервиса и комфорта в пути следования. На сети ж.г. эксплуатируются 106 фирменных поездов и 42 вагона класса «Люкс».

В приписном парке Компании насчитывается почти 4,5 тыс. вагонов, оборудованных экологически чистыми туалетными комплексами (18% от парка) и более 10 тыс. вагонов, оборудованных установками кондиционирования воздуха (40% парка).

В августе 2008 года введена в эксплуатацию линия тактового движения пригородных электропоездов на участке Москва-Курская пассажирская – Железнодорожная, для чего произведена закупка пяти одиннадцативагонных электропоездов с улучшенным интерьером салонов. Это позволило обеспечить наиболее благоприятные условия проезда на Горьковском направлении пригородного движения электропоездов Московского узла.

За последние годы был открыт ряд новых, более современных и технологичных вокзалов, проведены реконструкция и капиталь-



ный ремонт пассажирских вагонных генераторов и пассажирских устройств. В 2007 году открыты новые вокзалы: Светлогорск-2 на Калининградской ж.д. и Челябинск Южно-Уральской ж.д.

Расширяется перечень услуг, предоставляемых пассажирам на вокзалах и в поездах.

Пользователям услугами железнодорожного транспорта предложен новый вид сервиса – оформление проездных документов (билетов) на пассажирские поезда дальнего следования с оплатой их стоимости по банковским картам через корпоративный web-портал ОАО «РЖД». Анализ продажи проездных документов, оплаченных через Интернет, показал, что объем продажи проездных документов, оплаченных через корпоративный web-портал ОАО «РЖД» в 2008 году, на 57% выше объема продажи предыдущего года. ОАО «РЖД» особое внимание уделяет внедрению передовых средств и методов во всех областях организации пассажирских перевозок, включая продажу электронных билетов.

На смену традиционному проездному документу (билету) на бумажном носителе приходят новые, более гибкие технологии продажи электронных билетов через Интернет, через транзакционный терминал самообслуживания, через платежный терминал и т.д. Внедрение современной цифровой техники обеспечивает каждому клиенту возможность широкого выбора способа приобретения проездного документа (билета), право самостоятельно оформить свою поездку.

В 2008 году внедрены транзакционные терминалы самообслуживания для оформления проездных документов в поездах дальнего следования.

В целях развития сотрудничества с авиаперевозчиками разработана технология предоставления услуг по заказу и оплате стоимости проездных документов в агентствах ЗАО «Транспортная Клиринговая Палата» (далее – ЗАО «ТКП»). В агентствах ЗАО «ТКП» возможно одновременно оформить перевозку и железнодорожным и воздушным транс-

портом. Оформление заказанных в ЗАО «ТКП» проездных документов возможно в любой билетной кассе ОАО «РЖД».

Все новые проекты разрабатываются на основе Интернет-технологий. В настоящее время разрабатывается проект «Электронной регистрации пассажиров». Внедрение данного проекта позволит производить посадку в поезд пассажиров по электронным проездным документам без обращения в билетную кассу.

В соответствии с Планом мероприятий по созданию Интегрированной информационно-транзакционной системы оплаты проезда и услуг с использованием электронных пластиковых карт 29 апреля 2008 года ОАО «РЖД» и российской платежной системой «Сберкарт» запущен пилотный проект на направлении Москва-Ярославская – Мытищи. Применение банковских платежных карт является промежуточным этапом к переходу обслуживания пассажиров по технологии «Touch & Travel», проработки которой в ОАО «РЖД» уже начаты в сотрудничестве с технологическими партнерами ЗАО «ТрансТелеКом» и ОАО «ТрансКредитБанк».

6 мая 2008 года подписано Постановление Правительства Российской Федерации № 369, снимающее сложившееся ранее противоречие в нормативно-законодательной базе в части утверждения форм бланков строгой отчетности. Принятое решение позволит значительно ускорить завершение реализуемых сегодня мероприятий по внедрению новых технологий по продаже проездных документов.

Для улучшения качества обслуживания пассажиров на Ленинградском вокзале в г. Москва и Московском в г. Санкт-Петербург реализуется «пилотный» проект по организации предоставления информационно-государственных мультимедийных услуг пассажирам. В 2008 году в пассажирских поездах формирования Северо-Западной и Московской региональных дирекций по обслуживанию пассажиров, в том числе на международных маршрутах Москва-Берлин и Москва-Париж, успешно реализуется новая



услуга по прокату DVD-плееров. Количество прокатов возросло в 7 раз, согласован перечень поездов, существенно расширяющий географию предоставления данного сервиса (на 22 поездах Северо-Западной, Северной, Горьковской и Московской региональных дирекций, в том числе на международном маршруте Москва – Хельсинки).

В настоящее время начата реализация «пилотных» проектов по реновации вокзальных комплексов, в ходе которых планируется отработать комплексную процессно-технологическую модель их развития.

Разрабатываются стандарты и технологии предоставления услуг пассажирам и посетителям вокзалов (в том числе с ограниченными возможностями), а также технология реализации сетевого проекта по размещению на вокзалах систем быстрого питания, магазинов, аптек преимущественно известных брендов.

Проведены работы по реновации Курского вокзала Москвы, включающие в себя ремонт помещений, оборудование зданий вокзала современными системами безопасности, информации, навигации, создание обновленных и эффективных зон торговли, установку лифтов и эскалаторов для создания условий передвижения лиц с ограниченными возможностями. Начаты работы по реновации вокзала г. Владимир.

Заканчивается работа по разработке Концепции развития вокзалов, предусматривающая создание многофункциональных пассажирских транспортно-пересадочных узлов и общественно-деловых центров, ключевым элементом которых является железнодорожный вокзал.

С 10 июня 2008 года реализуется один из этапов проекта создания интермогальных перевозок в сообщении с аэропортом «Шереметьево». Перевозка пассажиров на участке Савеловский вокзал – аэропорт «Шереметьево» осуществляется в новом подвижном составе серии ЭД4МКМ-АЭРО. Функции перевозчика взяла на себя компания ООО «Аэроэкспресс»,

в уставном капитале которой 50% принадлежит ОАО «РЖД». В дальнейшем полигон интермогальных пассажирских перевозок будет значительно расширен в рамках единой транспортной увязки столичных вокзалов и аэропортов.

В последние годы достигнута положительная динамика выделения инвестиций в развитие пассажирского комплекса, благодаря чему удалось значительно снизить процент износа основных фондов, оптимизировать технологические процессы работы хозяйства и выйти на новый этап развития пассажирских перевозок, включая повышение комфортности и увеличение скорости движения пассажирских поездов.

Сегодня пассажирский комплекс Компании имеет все механизмы и рычаги, позволяющие и в третий год активных структурных реформ обеспечить стабильную и конкурентоспособную деятельность.

## ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Несмотря на вызванный мировым кризисом спад перевозок в IV квартале, в 2008 году объем грузооборота составил 2423,8 млрд. т-км (с приростом к уровню 2007 года на +4,8%), в том числе грузооборот без учета пробега арендованных и собственных вагонов в порожнем состоянии – 2116,2 млрд. т-км (с приростом к уровню 2007 года на +1,2%).

В 2008 году на сети железных дорог было погружено 1 млрд. 304 млн. т грузов, что на 3% ниже, чем в 2007 году.

Среднесуточная погрузка в 2008 году составила 3 562 тыс. т.

Доля холдинга «РЖД» в 2008 году по сравнению с 2007 годом снижена с 57,6 до 55,4% (рис. 1). В связи с созданием дочернего общества ОАО «Первая грузовая компания» (ОАО «ПГК»), доля дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД» на рынке грузовых железнодорожных перевозок в 2008 году выросла с 1,2 до 9,3%.

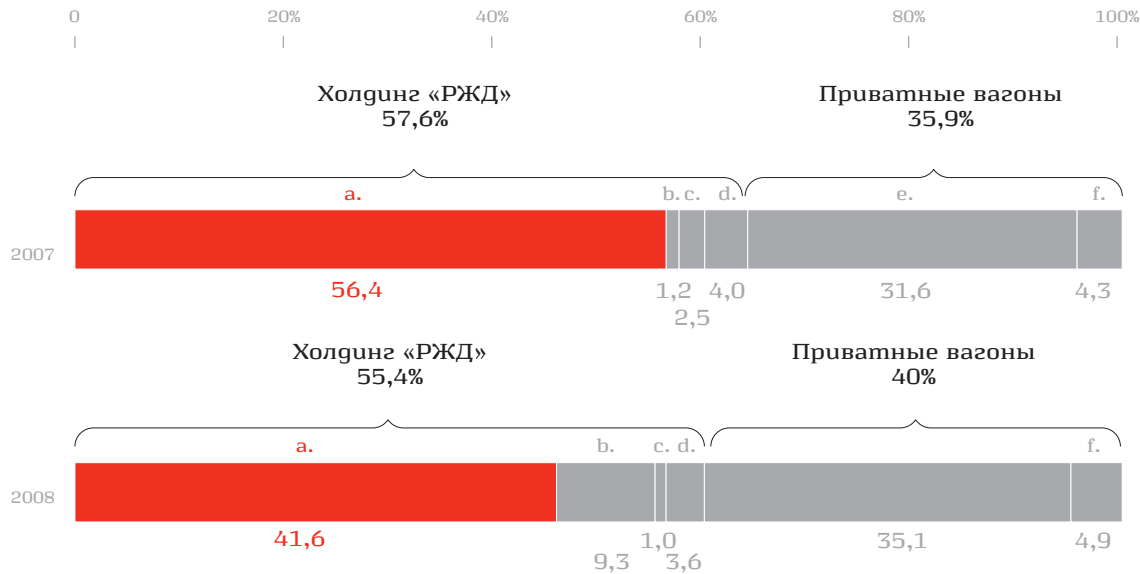


РИС. 4-3.

Изменение структуры перевозок грузов по принадлежности вагонов в 2007-2008 годах, %

- a. – парк ОАО «РЖД»
- b. – ДЗО ОАО «РЖД»
- c. – арендованные у ОАО «РЖД»
- d. – вагоны парка ж.г. администраций стран СНГ и Балтии
- e. – частные (российских собственников)
- f. – частные и арендованные стран СНГ и Балтии

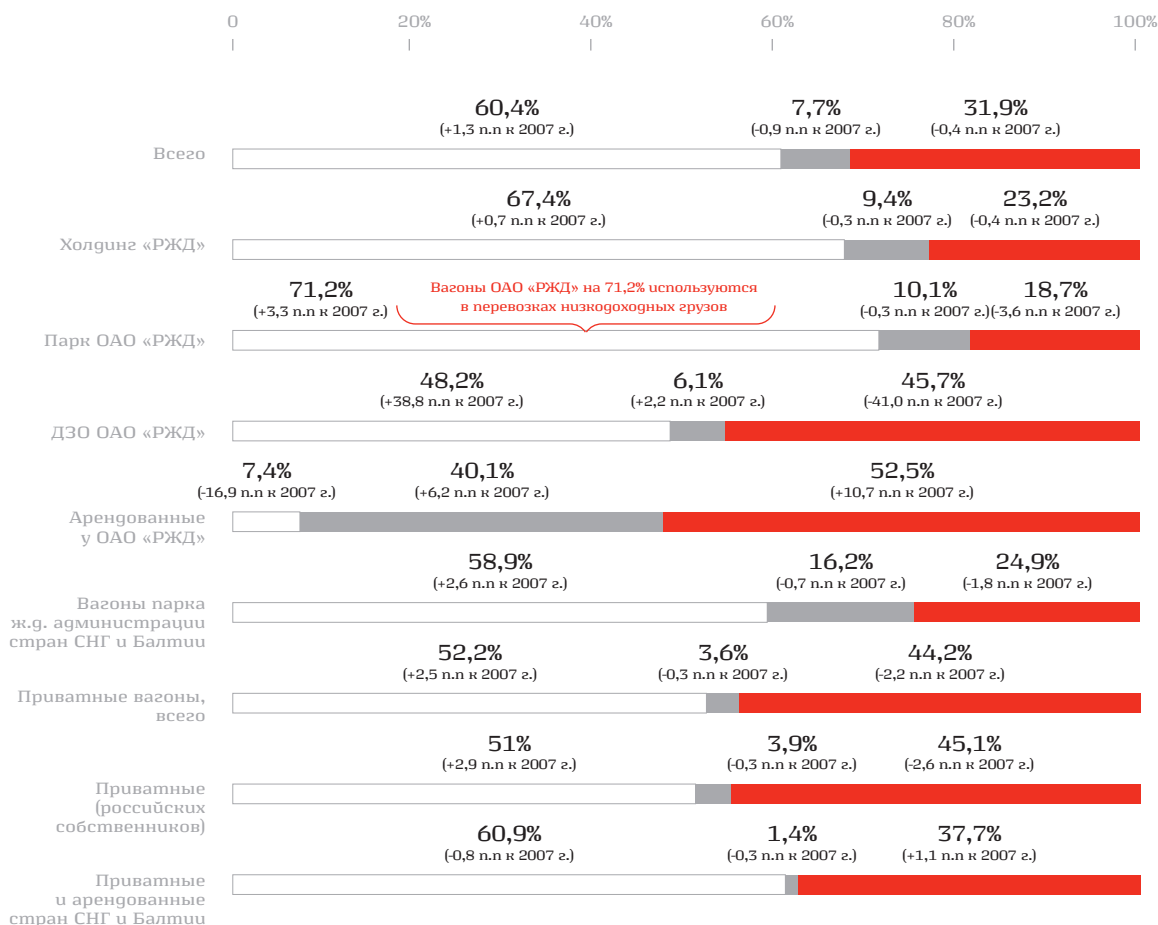
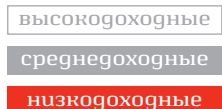


РИС. 4-4.

Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом в вагонах различных форм собственности по уровню годности в 2008 году, %





По доходности грузов структура перевозок в вагонах парка ОАО «РЖД» существенно отличается от структуры перевозок в вагонах независимых частных компаний и вагонов ДЗО ОАО «РЖД» (рис. 2).

Доля высокодоходных грузов в объемах перевозок грузов в вагонах парка ОАО «РЖД» составляет 18,7%, в вагонах ДЗО ОАО «РЖД» – в 2,4 раза выше – 45,7%, а в частных

вагонах – 44,2%. При этом вагоны парка ОАО «РЖД» на 71,2% задействованы на перевозках низкодоходных грузов.

В 2008 году прирост грузооборота на железнодорожном транспорте (+1,2%) превысил его динамику в целом по транспортной системе страны (+0,6%), но значительно замедлен по сравнению с 2007 годом (+7,1%).

## ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

С момента создания Компании инвестиционные расходы ее имеют четко выраженную тенденцию к увеличению как по абсолютной величине, так и по удельному весу в общих расходах. Инвестиционный бюджет 2008 года в сопоставимых ценах вырос в сравнении с 2004 годом более чем в 2 раза.

Приоритетом инвестиционной политики ОАО «РЖД» в этот период является развитие и обновление инфраструктуры, в первую очередь на основных транзитных и экспортно-ориентированных направлениях. С момента образования ОАО «РЖД» по настоящее время осуществлены значительные инвестиции в развитие и совершенствование инфраструктуры важнейших железнодорожных направлений Кузбасс – Северо-Запад, Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел, Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел, по которым осуществляются подавляющие объемы перевозок массовых грузов, ориентированных на морские порты Мурманска, Балтийского моря, Дальнего Востока, Черного и Азовского морей. При этом построено свыше 860 км новых линий и вторых путей, более 800 км станционных путей, электрифицировано 670 км.

Продолжались работы по электрификации направлений на Октябрьской, Северной, Юго-Восточной, Куйбышевской, Приволжской, Северо-Кавказской и Дальневосточной

железных дорогах. При этом завершена полная электрификация Транссибирской магистрали направлений: Санкт-Петербург – Мурманск, Саратов – Волгоград-Тихорецкая, Старый Оскол – Валуйки, Маленга-Сумской – Посаг-Обозерская, направления Сызрань – Сенная.

Производились и производятся работы по реконструкции крупных мостов и тоннелей по всей сети железных дорог, выполнению берегоукрепительных мероприятий, обеспечивающих безопасность движения на участке Туапсе – Аглер, реконструкции Сахалинской железной дороги. Завершены работы и обеспечен ввод Северо-Муйского тоннеля на западном участке БАМа Восточно-Сибирской ж.д. протяженностью 15 км, Тарманчуканского, Кузнецовского и Лагараульского на Дальневосточной ж.д., ряда тоннелей на Северо-Кавказской и Восточно-Сибирской железных дорогах.

Построен и реконструирован ряд крупных сортировочных и припортовых станций: Бекасово, Лоста, Находка-Восточная, Туапсе, Новороссийск и другие.

Созданы единые дорожные центры управления перевозками на Октябрьской, Свердловской, Северо-Кавказской, Дальневосточной железных дорогах, обеспечивающие условия для внедрения новых информационных технологий управления.

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

Введены в эксплуатацию новые и реконструированные вокзальные комплексы: Ладожский в Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, в Омске, Новосибирске, Красноярске, Хабаровске и многие другие.

Реализован проект организации скоростного движения пригородных поездов на участке Москва – Мытищи. Открыто пригородное тактовое скоростное движение на участке Москва – Люберцы – Раменское Московской железной дороги. Открыто тактовое движение электропоездов на участке Москва – Савеловская – Шереметьево. Организовано скоростное пригородное сообщение на участке Москва – Лосиноостровская – Мытищи-Пушкино.

В Инвестиционной программе сделан акцент на решении проблем закупки и модернизации подвижного состава. Удельный вес средств, направленных по программе капитальных вложений на приобретение и модернизацию подвижного состава, составляет более 22%. С момента создания Компании на железные дороги с учетом лизинга поставлено более 1300 локомотивов, около 4 тысяч пассажирских вагонов, более 50 тысяч грузовых вагонов, более 3,4 тысяч секций моторвагонного подвижного состава. Кроме того, модернизировано более 1,4 тысячи локомотивов, 40 тысяч грузовых вагонов, более 2 тысяч пассажирских вагонов, более 1,1 тысячи секций электропоездов.

Решая социальные вопросы работников железнодорожного транспорта, построено порядка 1 млн. кв. м жилья, модернизировано значительное количество объектов здравоохранения и образования, построен ряд спортивных сооружений и другие.

Вопросы организации реализации Инвестиционной программы постоянно находятся в сфере внимания Правления ОАО «РЖД»,

руководства всех департаментов, управлений и филиалов и дочерних организаций Компании.

В соответствии с параметрами Инвестиционной программы ОАО «РЖД» и финансового плана Компании на 2008–2010 годы, одобренными на заседании Правительства Российской Федерации 15 ноября 2007 года, объем инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» на 2008 год первоначально составлял 401 млрд. руб. Объем привлеченных средств прогнозировался в объеме 4 млрд. руб.

В дальнейшем, в целях выполнения решений Правительства Российской Федерации (Постановление от 11 июня 2008 года № 443), в инвестиционный бюджет Компании были дополнительно включены расходы для финансирования работ по развитию железнодорожной инфраструктуры в целях подготовки и проведения Олимпийских игр в г. Сочи в 2004 году в сумме 6,4 млрд. руб. Источником финансирования указанных расходов являются средства, получаемые за счет целевой дополнительной индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Также, по результатам работы Компании за 1 полугодие 2008 года, в инвестиционный бюджет и Инвестиционную программу Компании внесен ряд изменений, которые были утверждены Советом директоров Компании (Протокол № 14 от 10.09.2008 года).

В итоге, общие плановые объемы инвестиционного бюджета 2008 года, с учетом корректировок, составили 411,4 млрд. руб. (в том числе собственные средства – 407,4 млрд. руб., привлеченные средства – 4 млрд. руб.), что превысило фактические аналогичные показатели 2007 года в абсолютном выражении на 60%. Наибольший рост приходится на раздел «Обновление подвижного состава» – более чем на 134%, а также на раздел «Выделенные инвестиционные проекты» – рост на 74%.

Наряду с ростом объемов существенные изменения произошли и во внутреннем наполнении инвестиционного бюджета Компании, в котором все больший удельный вес занима-





ют стратегические задачи, направленные на решение вопросов повышения качества предоставляемых ОАО «РЖД» услуг: повышение скоростей движения при перевозках пассажиров и грузов, гарантии безопасности, внедрение нового подвижного состава и новых управленческих технологий, решение государственных и макроэкономических проблем.

В дальнейшем, по результатам работы за 9 месяцев, возникла необходимость в финансировании отдельных мероприятий, которые не нашли отражения в корректировке инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» по итогам первого полугодия. Инвестиционным комитетом было одобрено предложение по перераспределению лимитов капитальных вложений между отдельными проектами, утвержденными в составе Инвестиционной программы ОАО «РЖД» в рамках общих параметров инвестиционного бюджета Компании на 2008 год (Протокол от 20 октября 2008 года № 18).

С учетом мер, принятых в четвертом квартале 2008 года, Инвестиционная программа ОАО «РЖД», финансируемая за счет всех источников, выполнена в объеме 381,7 млрд. руб., или 92,8% от плана, утвержденного советом директоров, в том числе 380,7 млрд. руб. – за счет средств ОАО «РЖД», или 93,4%.

За счет внешних источников на программу капитальных вложений использовано около 1,0 млрд. руб. Привлеченные и бюджетные средства, в первую очередь, использованы на финансирование превентивных мероприятий программы безопасности движения и на расходы по присоединению к путям общего пользования ведомственных подъездных путей.

Стоимость вводимых фондов составила 324 млрд. руб. В 2008 году осуществлен ввод 114,6 км вторых и 169,5 км станционных путей, 8,2 км новой линии, 187,1 км электрификации и других объектов. За счет инвестиционных средств реконструировано 2723,6 км верхнего строения пути, а также выполнены работы по комплексной реконструкции 326 км пути.

В 2008 году на железные дороги поставлено 455 локомотивов (в 2007 году – 313 шт.), 1042 пассажирских вагона (в 2007 году – 950 шт.), 21,3 тысячи (с учетом ПГК) грузовых вагонов (в 2007 году – 15,4 тысячи шт.), 809 вагонов электропоездов (в 2007 году – 762 шт.). Также проведены работы по модернизации 288 локомотивов, 16,9 тысяч грузовых вагонов с истекшим сроком службы, 158 пассажирских вагонов, 182 вагонов электропоездов.

В соответствии с утвержденной Инвестиционной программой ОАО «РЖД» в 2008 году завершена реализация следующих инвестиционных проектов: Кузбасс – Северо-Запад, Кузбасс – Дальневосточный транспортный узел, Кузбасс – Азово-Черноморский транспортный узел, перевозка нефти в Китай (1-й этап), электрификация участка Сызрань – Сенная со строительством второго главного пути.

В 2008 году продолжалась работа по совершенствованию системы управления инвестиционными проектами, разграничению ответственности основных участников инвестиционного процесса (инвестор, управляющий проектом, заказчик, подрядчик, балансодержатель).

В целях усиления контроля формирования и реализации Инвестиционной программы в 2008 году Распоряжением ОАО «РЖД» от 24 июля № 1582р утвержден ряд новых документов, регламентирующих инвестиционный процесс в Компании. В системе АСУ-Инвест разработана функция, позволяющая осуществлять корректное планирование и последующий контроль расходования генеральных средств по объектам Инвестиционной программы (в т.ч. авансирование по затратам будущих периодов, кредиторская задолженность).

Активно работали Экспертный и Инвестиционный комитеты, основными задачами которых являются:

- контроль соответствия инвестиционных проектов стратегии развития и требованиям научно-технической политики ОАО «РЖД»;

- экспертиза технологических и производственных решений, предложенных в составе инвестиционных проектов;
- отбор наиболее технологически эффективных и обоснованных вариантов реализации инвестиционных проектов и вынесение рекомендаций по включению проектов в Инвестиционную программу ОАО «РЖД».

Итоги реализации Инвестиционной программы 2008 года в целом подтверждают успешное, в условиях кризиса, выполнение целевой задачи года, направленной на обеспечение предлагаемых экономикой страны объемов перевозок грузов и пассажиров, повышение эффективности использования имеющихся активов Компании и, в первую очередь, – подвижного состава, сокращение эксплуатационных расходов, рост производительности труда, дальнейшее развитие организации управления перевозками на основе информационных технологий, внедрение ресурсосберегающих технологий, оснащение российских железных дорог подвижным составом нового поколения.

#### Эффективность Инвестиционной программы ОАО «РЖД»

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» формируется с учетом Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года и Генеральной схемы развития железнодорожного транспорта ОАО «РЖД».

На первом этапе стратегического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации (2008–2015 годы) определяющим фактором является модернизация всех его элементов, в результате чего должны быть обеспечены необходимые пропускные способности на основных железнодорожных направлениях, расширенная модернизация существующих объектов инфраструктуры, обновление парка подвижного состава с исключением подвижного состава с истекшими сроками службы, будут разработаны новые

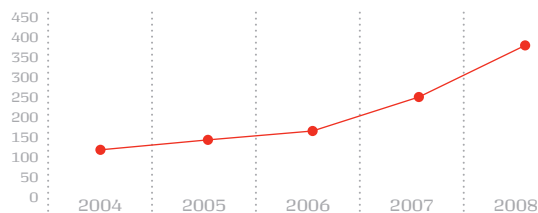


РИС. 4-5.

Объем инвестиционных затрат ОАО «РЖД» с 2004 по 2008 годы (млрд. руб.) за счет всех источников финансирования

технические требования к технике и технологии, начаты проектно-изыскательские работы и строительство новых перспективных железнодорожных линий.

Соответственно, главными задачами, решаемыми в рамках Инвестиционной программы и заложенными в ее основу, являются:

- ликвидация «узких мест» в пропускных способностях на основных направлениях сети железных дорог с учетом перспективных объемов перевозок до 2015 года;
- обеспечение беспрепятственного пропуска грузовых поездов весом 6000–6300 т и длиной 71 условный вагон с установленными интервалами по устройствам СЦБ и электроэнергетики;
- осуществление управления планированием развития объектов инфраструктуры с целью минимизации инвестиционных и эксплуатационных затрат при обеспечении потребных объемов перевозок на планируемый инвестиционный период;
- формирование единой централизованной системы управления перевозочным процессом на базе внедрения автоматизированных систем;
- обновление парка подвижного состава ОАО «РЖД» с целью обеспечения прогнозируемых грузо- и пассажиропотоков.

Для выполнения поставленных задач в Инвестиционной программе ОАО «РЖД» предусмотрен ряд мероприятий, позволяющих освоить перспективные объемы перевозок за счет строительства дополнительных главных путей и двухпутных вставок, развития железнодорожных станций, строительства обходов крупных железнодорожных узлов.



Реализация Инвестиционной программы сказывается на количественных и качественных показателях работы ОАО «РЖД», как правило, только после полного завершения проекта. Основной эффект достигается чаще всего через повышение провозной способности (либо путем ликвидации «узких мест», либо путем повышения эксплуатационной надежности). В ряде проектов основная цель заключалась в обеспечении инфраструктуры железных дорог новыми эксплуатационными качествами (возможности пропуска пассажирских поездов с более высокими скоростями или обращения подвижного состава с новыми габаритами).

В период до 2008 года, когда наблюдался устойчивый рост объемов перевозок, более 90% проектов были нацелены на ликвидацию «узких мест», повышение эксплуатационных характеристик железнодорожных направлений.

Протяженность «узких мест» по пропускной способности сети на начало 2006 года составляла 4520 км. При прогнозируемом росте объемов перевозок на некоторых направлениях без проведения мер по их развитию и усилению к 2010 году, по расчетам института ГИПРОТРАНСТЭИ, появились бы новые «узкие места» протяженностью 15413,5 км и их общая протяженность могла составить почти 20 тыс. км, 50% из которых находились на основных направлениях сети железных дорог, обеспечивающих около 80% всей грузовой работы железнодорожного транспорта.

В результате выполнения мероприятий Инвестиционной программы, направленных на развитие пропускных способностей, протяженность «узких мест» на начало 2009 года была снижена и составила 3517,6 км.

Реализация Инвестиционной программы позволила удовлетворить спрос на перевозки грузов и пассажиров в полном объеме с высокими качественными показателями, зависящими от реализации инвестиционных проектов. Этот вывод подтверждается ди-

намикой изменения качественных показателей использования подвижного состава на всей сети железных дорог. В 2008 году обеспечено улучшение большинства качественных показателей эксплуатационной работы (оборот грузового вагона ускорен на 2,6 ч, вес грузового поезда повышен на 37 т, производительность локомотива увеличена на 26 тыс. т-км. брутто, участковая скорость возросла на 0,3 км/ч).

В целом необходимо отметить, что комплексное выполнение всех мероприятий, запланированных в рамках Инвестиционной программы ОАО «РЖД», позволило полностью освоить объем перевозок 2008 года. С учетом реализации инвестиционных проектов в рамках бюджета Компании 2008 года объем незавершенного строительства по состоянию на 31 декабря 2008 года составил 285,8 млрд. рублей, рост по отношению к аналогичному периоду прошлого года составил 29,5%, или 65,1 млрд. руб.

При этом соотношение объема незавершенного строительства к объему фактических инвестиционных расходов составляет 69,5% против 86,4% на начало 2008 года.

Рост объемов НЗС связан с реализацией капиталоемких инвестиционных проектов, направленных на развитие и обновление инфраструктуры, нормативные сроки строительства которых превышают один год, а именно:

- комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива (с учетом строительства станции Лужская);
- организация скоростного пассажирского движения на участке С.-Петербург – Бусловская;
- организация скоростного пассажирского сообщения на направлении Москва – Н. Новгород;
- строительство и реконструкция искусственных сооружений и другие.









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

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» Якуниным В.И. 02.12.2007 г. № 1480.

Компания имеет лицензию на деятельность по сбору, использованию, обезвреживанию, транспортировке, размещению опасных отходов от 24.09.2007 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 10.10.2008 г. № 34) и Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года (утверждена Распоряжением ОАО «РЖД» от 13.02.2009 г. № 293р).

Экологическая стратегия отмечена дипломом «Лучший экологический проект года–2008» Министерства природных ресурсов Российской Федерации.

В Экологической стратегии определены целевые показатели природоохранной деятельности и дана оценка объемов финансирования для достижения поставленных задач. Реализация указанной стратегии 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 за счет 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 настоящее время разрабатывается программа реализации Экологической стратегии.

В Компании проводится экологический аудит для оценки соответствия природоо-

хранной деятельности ОАО «РЖД» требованиям природоохранного законодательства Российской Федерации и системы экологического менеджмента международного стандарта ГОСТ Р ИСО 14001 и последующей сертификации.

## СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

### ВОЗМОЖНОСТИ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РИСКИ В ОБЛАСТИ ЭКОЛОГИИ

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

ОАО «РЖД» является одним из основных перевозчиков грузов и пассажиров в стране: на его долю приходится свыше 80% грузооборота (без трубопроводного транспорта) и почти 40% пассажирооборота, при этом доля его негативного воздействия в общем объеме загрязнения окружающей среды в масштабах страны составляет:

- 0,7 % по выбросам в атмосферу от стационарных источников;
- 1,0% по выбросам в атмосферу от передвижных источников;
- 0,1% по сбросу загрязненных сточных вод в водоемы;
- 0,1% по образованию отходов производства и потребления.

В России экологические преимущества железнодорожного транспорта обеспечиваются также широким применением электрической тяги, которая исключает выбросы вредных веществ в атмосферный воздух и снижает загрязнение почв тяжелыми металлами. Более 85% грузов и 80% пассажиров перевозятся электрической тягой.

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 такие элементы, как стратегическое и текущее планирование, разработка и совершенствование корпоративной нормативно-методической базы в области природоохранной деятельности, повышение квалификации сотрудников Компании в области охраны природы, рационального природопользования и экологической безопасности, 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, 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 табл. 5-1.

## ПЛАНИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ

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

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

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

С целью реализации основных экологических обязательств ОАО «РЖД» в Компании реализуется Инвестиционный проект «Обеспечение экологической безопасности», в рамках которого осуществляются строительство и реконструкция очистных сооружений, приобретение установок и оборудования природоохранного назначения, оснащение экологических лабораторий, закупка оборудования для ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов. В 2008 году на эти цели израсходовано 719 млн. руб. капитальных вложений. За период с 2003 по 2008 годы на охрану окружающей среды инвестиционные затраты составили 2,6 млрд. руб., текущие расходы – 13,5 млрд. руб.

В рамках Инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» в 2008 году:

- построено, реконструировано и введено в эксплуатацию 13 природоохранных объектов;
- внедрено 136 единиц установок и оборудования по очистке выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, доочистке сточных вод, обезвреживанию отходов;
- поставлено 9 передвижных экологических лабораторий на базе автомобиля «Газель», 339 единиц аналитических приборов и лабораторного оборудования и 21 комплект лабораторной мебели;
- приобретено технических средств для ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов в количестве 394 единицы.



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

**Источники рисков**

Потребление топлива на тягу поездов и в котельных

Потребление водных ресурсов на технические и хозяйственно-бытовые нужды

Образование большого объема отходов производства и потребления (шпалы отработанные, котельный шлак, зола, строительные отходы, мусор бытовых помещений, металлолом, строительный щебень)

Производство и потребление энергии на тягу поездов

Нарушение земель при строительстве новых объектов и добыче нерудных полезных ископаемых, таких как песок, щебень

**Направления деятельности**

- Разработка и реализация мероприятий, направленных на снижение потребления топлива в стационарных и передвижных источниках.
- Инвестиции в разработку новых технологий, направленных на снижение потребления топлива.
- Внедрение новых технологий, направленных на снижение потребления топлива.
- Внедрение водосберегающих технологий, систем оборотного водоснабжения, нормирования и приборного учета водопотребления.
- Использование отходов в технологических процессах в качестве источников сырья и вторичных материалов.
- Внедрение технологий вторичного использования отходов.
- Реализация энергосберегающих мероприятий.
- Обучение по энергосберегающим технологиям.
- Проведение работ по восстановлению нарушенных земель.

**Показатели экологической результативности**

- Потребление дизельного топлива на тягу поездов.
- Потребление газа, мазута, угля и другого топлива котельными.
- Потребление воды на хозяйственно-питьевые и производственные нужды.
- Объем оборотной воды.
- Образование отходов по классам опасности.
- Доля использования отходов.
- Потребление энергии.
- Затраты на проведение рекультивационных работ.

### Источники рисков

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

Несвоевременное получение необходимых экологических разрешительных документов

### Направления деятельности

- Перевод котельных на более экологически чистые виды топлива.
- Повышение эффективности сжигания топлива.
- Внедрение электроотопления.
- Ликвидация малоемких угольных котельных.
- Реконструкция и строительство действующего и внедрение нового пылегазоулавливающего оборудования.
- Замена двигателей на более экономичные с улучшенными экологическими характеристиками.
- Разработка новых тепловозов с газодизельными двигателями.
- Внедрение технологий мойки пассажирских вагонов и деталей подвижного состава с оборотной системой водоснабжения.
- Реконструкция и строительство очистных сооружений.
- Разработка проектной документации квалифицированными сотрудниками ОАО «РЖД» или с привлечением сторонних специализированных организаций.

### Показатели экологической результативности

- Объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников.
- Объем выбросов основных загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников.
- Объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от тепловозов.
- Объем выбросов основных загрязняющих веществ в атмосферу от тепловозов.
- Объем сточных вод.
- Объем загрязняющих веществ, сбрасываемых в водные объекты со сточными водами.
- Штрафы.
- Платежи за сверхнормативное воздействие.

ТАБЛИЦА 5-1

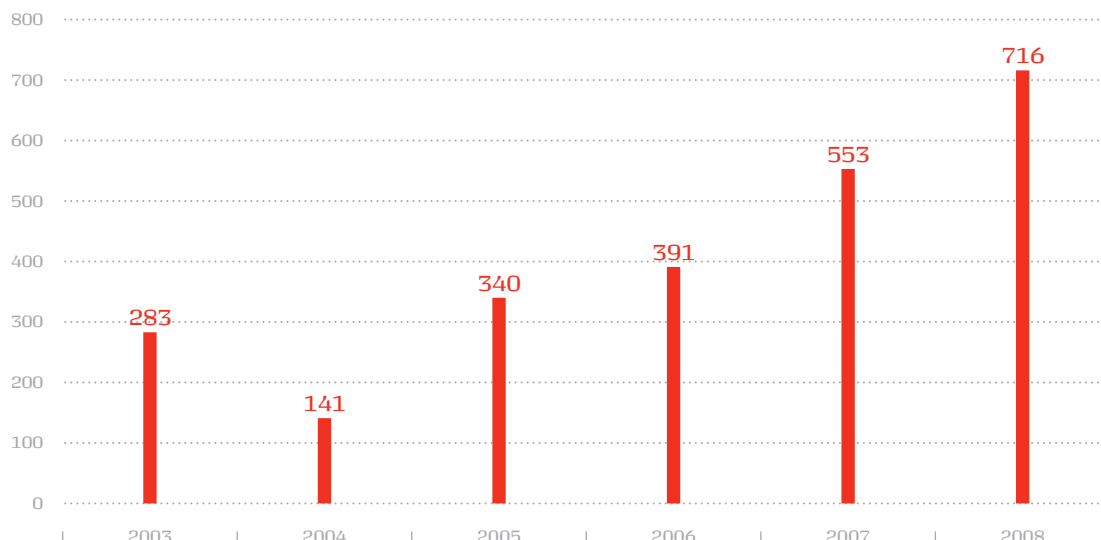
(ПРОДОЛЖЕНИЕ).

Источники рисков и направления деятельности Компании по управлению этими рисками





**РИС. 5-1.**  
Инвестиции  
на природоохранную  
деятельность,  
млн. руб.



#### 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 04.06.2008 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.

#### СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

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

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

#### ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ МОНИТОРИНГ

Одним из важнейших факторов обеспечения экологической безопасности и соблюдения требований природоохранного законодательства является проведение экологического мониторинга.

Контроль выбросов и сбросов

в окружающую среду осуществляется:

- от стационарных объектов 56 экологическими лабораториями, а также 9 вагонами-лабораториями и 51 лабораторией на автомобильном ходу;

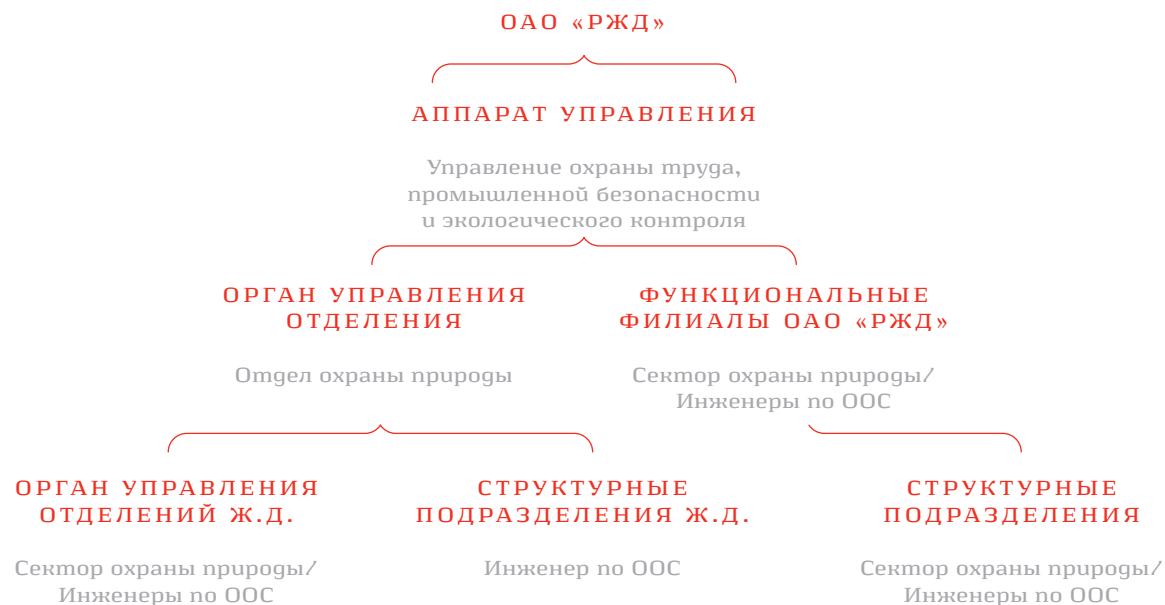


Рис. 5-2.

Организация управления природоохранной деятельностью

- от передвижных источников (тепловозов) – 89-пунктом экологического контроля, где все тепловозы после ремонта проходят тестирование по экологическим показателям.

Природоохранными подразделениями железных дорог в 2008 году:

- произведено 304 тыс. анализов по воздуху, стокам, почвам;

- проведена инвентаризация 35 тыс. источников выбросов и сбросов вредных веществ в окружающую среду;
- разработано 852 тома нормативной экологической документации;
- продано в природоохранных органах 3,8 тыс. разрешений на выбросы, сбросы вредных веществ в окружающую среду и на размещение отходов.

### ПОКАЗАТЕЛИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ В 2008 ГОДУ

С момента создания ОАО «РЖД» (за период с 2003 по 2008 годы) выбросы вредных веществ в атмосферу снизились на 30,0%, сбросы загрязненных сточных вод в водные объекты сократились на 55,4%, использование воды на производственные нужды уменьшилось на 22,9%, использование и обезвреживание отходов увеличилось на 18%.

Устойчивая динамика снижения воздействия хозяйственной деятельности филиалов ОАО «РЖД» на окружающую среду отмечается с момента создания Компании и обеспечивается, в первую очередь, за счет

реализации отраслевых экологических программ, инвестиционных проектов и технического перевооружения отрасли. В немалой степени этому способствует наличие действующей в ОАО «РЖД» системы управления природоохранной деятельностью.

Снижение выбросов вредных веществ в атмосферу, использование воды, сокращение сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты, использование и обезвреживание отходов производства за период с 2003 по 2008 годы приведены на рис. 5-3 – 5-5.



РИС. 5-3.

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

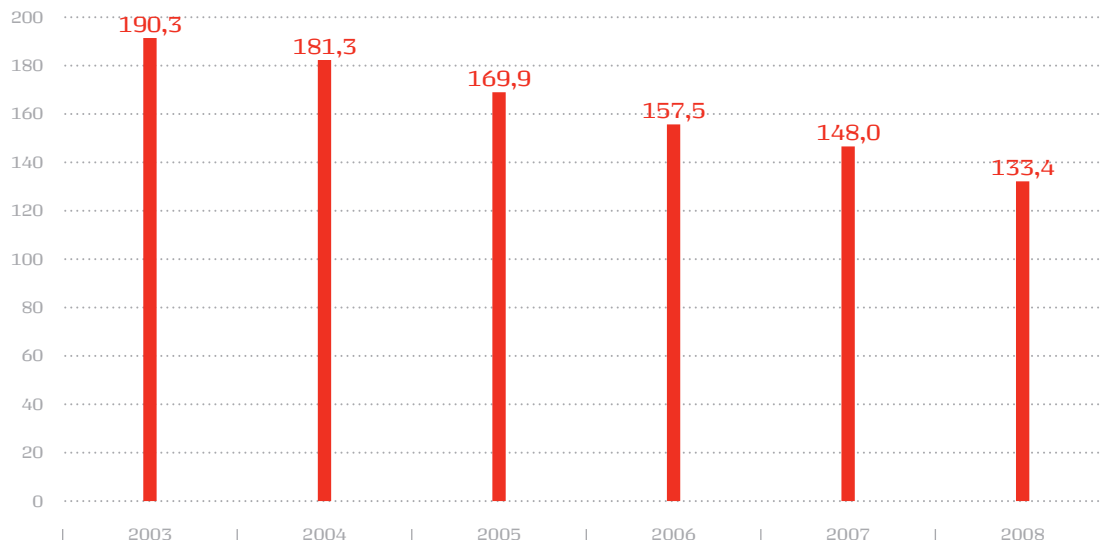


РИС. 5-4.

Использование воды филиалами ОАО «РЖД», млн. м<sup>3</sup>

использование воды, всего  
на производственные нужды

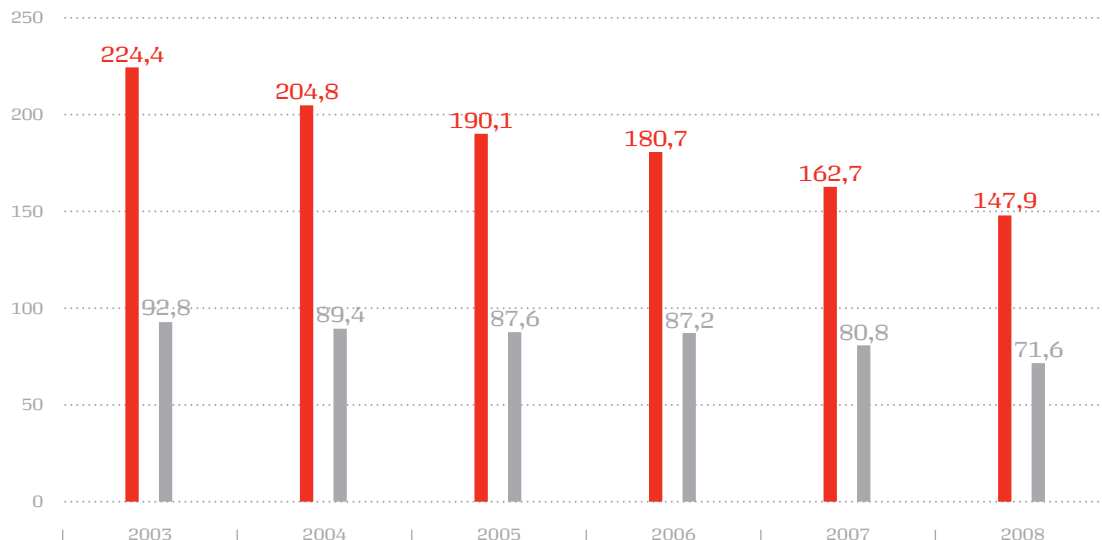
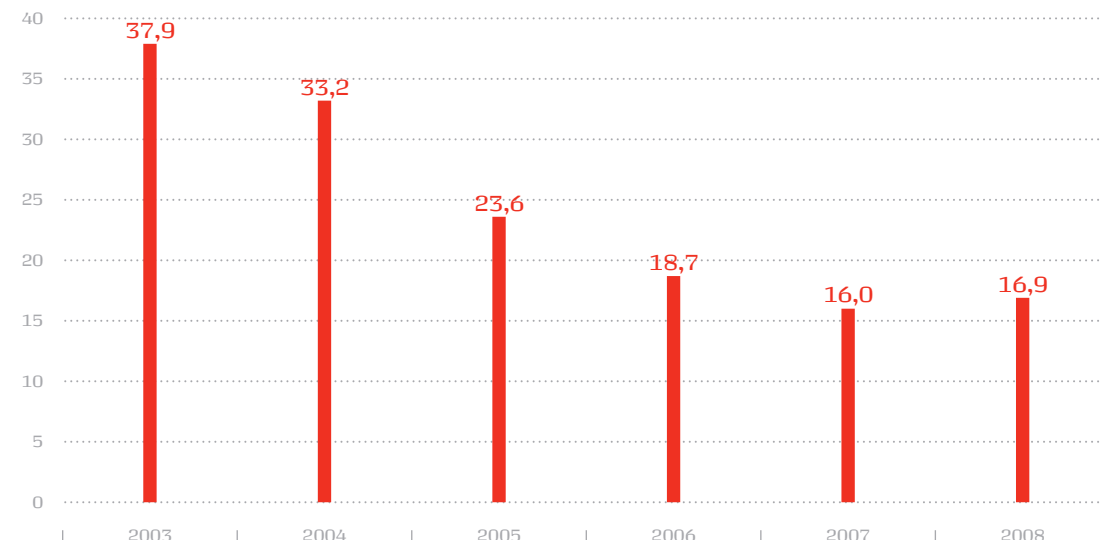


РИС. 5-5.

Сброс загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты филиалами ОАО «РЖД», млн. м<sup>3</sup>



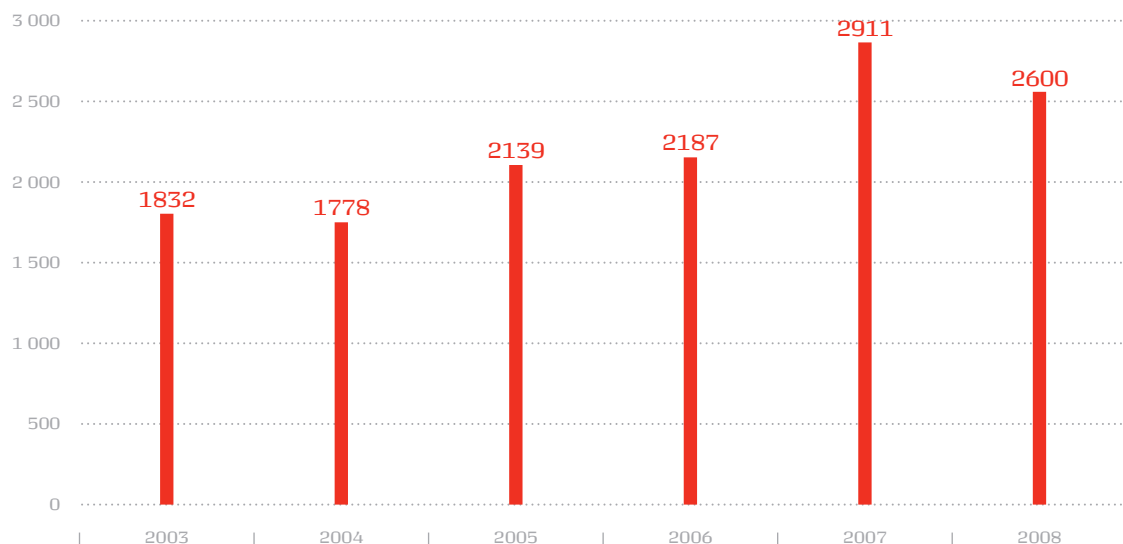


Рис. 5-6.

Текущие затраты на охрану окружающей среды, млн. руб.

Экологичность российских железных дорог обеспечивается, в первую очередь, за счет высокой степени их электрификации, которая исключает выбросы вредных веществ в атмосферный воздух и снижает загрязнение почв тяжелыми металлами.

В соответствии с Инвестиционным проектом «Обеспечение экологической безопасности» ежегодно осуществляются строительство и реконструкция порядка 12–14 природоохранных объектов. С момента создания ОАО «РЖД» за период с 2003 по 2008 годы на природоохранные мероприятия израсходовано 2,6 млрд. руб. капитальных вложений. Текущие расходы на охрану окружающей среды за этот период составили 13,5 млрд. руб.

Ввод в эксплуатацию природоохранных объектов, а также внедрение установок и оборудования экологического назначения в 2008 году позволят в 2009 году:

- сократить выбросы вредных веществ в атмосферный воздух на 76,5 т;
- сократить сброс загрязненных сточных вод в водные объекты и муниципальные канализационные системы на 4,3 млн. м<sup>3</sup>;
- разместить и утилизировать на площадках структурных подразделений железных дорог 5,4 тыс. т отходов производства;

- обеспечить снижение экологических платежей на сумму 59,7 млн. руб.

Выбросы вредных веществ в атмосферу от стационарных объектов в 2008 году по сравнению с 2007 годом снизились на 14,7 тыс. т и составили в 133,4 тыс. т. Уловлено и обезврежено 28% вредных веществ, отходящих от всех источников выбросов в атмосферу.

В 2008 году всего использовано 147,9 млн. м<sup>3</sup> воды, что на 14,8 млн. м<sup>3</sup> меньше, чем в 2007 году. На производственные нужды израсходовано 72 млн. м<sup>3</sup> воды, что на 8,8 млн. м<sup>3</sup> меньше, чем в 2007 году.

Сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты в 2008 году составили 16,9 млн. м<sup>3</sup>, что больше, чем в 2007 году на 800 тыс. м<sup>3</sup>. Это вызвано повышением требований со стороны природоохранных органов к качеству очистки сточных вод на очистных сооружениях.

В 2008 году образовалось 2,33 млн. т отходов производства и потребления, что на 440 тыс. т меньше, чем в 2007 году. Использовано и обезврежено в технологических процессах в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД» 540,7 тыс. т, или 22,4% от общего объема их образования.

Экологические платежи за выбросы, сбросы загрязняющих веществ в окружающую сре-



гу и размещение отходов в 2008 году составили 270,5 млн. руб., что меньше, чем в 2007 на 1,7 млн. руб.

Одной из особенностей железнодорожного транспорта является то, что железные дороги пересекают природные территории, что приводит к ряду негативных последствий, например они преграждают естественные пути миграции животных. При строительстве новых железных дорог на стадии разработки рабочей документации эти особенности учитываются в природоохранных разделах.

В настоящий момент проекты по сохранению и восстановлению биоразнообразия реализуются на уровне отдельных филиалов и отдельных структурных подразделений, входящих в структуру ОАО «РЖД».

Ряд объектов ОАО «РЖД» расположен в пределах особо охраняемых природных территорий (ООПТ). На территории этих объектов осуществляется рекреационная деятельность.

#### Используемые материалы

Основным видом используемых материалов в Компании является топливо – на тягу поездов и в котельных. Потребление дизельного топлива на тягу поездов в 2008 году снизилось к прошлому году на 1,6% и составило 4159,3 тыс. тунт. Для снижения потребления дизельного топлива в ОАО «РЖД» проводятся мероприятия по электрификации железнодорожных путей.

Потребление топлива на нужды котельных в 2008 году в целом по Компании снизилось до 3264,0 тунт (или на 8,4%).

Основным топливным ресурсом для котельных является уголь, использование которого является наиболее опасным фактором загрязнения атмосферного воздуха. Для снижения данного риска в Компании принимаются следующие меры:

- замена старых котельных на новые модульные с улучшенными экологическими характеристиками;
- перевод котельных на более чистые виды топлива (газ);
- повышение эффективности сжигания топлива в котельных;
- внедрение энерго- и ресурсосберегающих технологий;
- замена пылегазоулавливающих установок.

#### Потребление энергии

Основным объектом потребления энергии являются локомотивы. Потребление энергии в Компании с каждым годом увеличивается, так как растет количество электрифицированных железнодорожных путей. В 2008 году потребление электроэнергии на тягу поездов составило 40813,8 млн. кВт-ч (рост на 0,8%). Использование электроэнергии в качестве источника является более предпочтительным с экологической точки зрения, так как при электрификации объем выбросов от неорганизованных источников выбросов сокращается. Для снижения потребления электроэнергии в Компании реализуются энерго-сберегающие мероприятия.







## ПОЛИТИКА ОАО «РЖД» В ОБЛАСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ПЕРСОНАЛОМ

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

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

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

## СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ПЕРСОНАЛОМ

### КЛЮЧЕВЫЕ РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ В ОБЛАСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ПЕРСОНАЛОМ

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

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

Управление персоналом и повышение качества трудовых ресурсов Компании, а так-

же их корпоративной социальной поддержкой осуществляется на основе Функциональной стратегии развития кадрового потенциала. Кроме того, в Компании разработан и реализуется целый ряд программ по отдельным областям социального развития. ОАО «РЖД» прилагает значительные усилия по развитию социального партнерства, сотрудничества с профсоюзными организациями, представляющими интересы работников Компании.

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, несоответ-

РИС. 6-1.

Основные направления реализации политики в области взаимодействия с персоналом в ОАО «РЖД»

**ЗАДАЧИ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ ОАО «РЖД»**

**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОЦИАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ ОАО «РЖД»**





**ФАКТОРЫ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ**

Ухудшение социодемографических показателей (сокращение численности населения страны, в том числе трудоспособного возраста, особенно в регионах Сибири и Дальнего Востока)

Обострение конкуренции на рынке транспортных услуг на фоне развития добывающих отраслей и системообразующих индустриальных секторов хозяйственного комплекса страны

Снижение престижа некоторых железнодорожных профессий из-за недостаточного рейтинга зарплат, оперативного и сменного характера труда, высокого уровня требований, ответственности и нагрузки по сравнению с другими отраслями

Усиление конкуренции на рынке трудовых ресурсов между работодателями и ужесточение требований к качеству персонала

Государственное регулирование тарифов в сфере железнодорожного транспорта

**ОПЕРАЦИОННЫЕ РИСКИ**

Кадровые риски (риски текучести кадров, потери квалифицированного и перспективного персонала)

Риски травмирования, профессиональных заболеваний работников

**ОПЕРАЦИОННЫЕ РИСКИ**

Риски дефицита трудовых ресурсов

**ФАКТОРЫ ВНУТРИКОРПОРАТИВНОЙ СРЕДЫ**

Потребность в специалистах, способных ускорить внедрение новой техники и технологий, улучшить качество работы, повысить эффективность управления экономикой и финансами

Темпы роста реальной заработной платы в ОАО «РЖД» ограничены темпами роста производительности труда, в то время как в других отраслях промышленности и в целом по экономике страны экономически обоснованное соотношение между динамикой производительности труда и реальной заработной платой не соблюдается, что приводит к ухудшению позиций Компании на рынке труда

На некоторых производствах сохраняется значительная доля низкоквалифицированного тяжелого ручного труда

Случаи нарушения производственной дисциплины, требований безопасности движения, профессиональной этики и корпоративной культуры

Необходимо дальнейшее совершенствование системы планирования развития карьеры и укрепления лояльности персонала

**Рис. 6-2.**

Виды рисков в области взаимодействия с персоналом

ствием уровня оплаты труда трудовым затратам и условиям труда.

- Риски травмирования, профессиональных заболеваний работников, обусловленные недостатками в организации и охране труда.
- Стратегические риски (риски дефицита трудовых ресурсов), обусловленные неблагоприятной демографической ситуацией в стране, дефицитом качественных трудовых ресурсов и усилением диспропорций в структуре населения, увеличением разрыва

в оплате труда в железнодорожном транспорте и в других отраслях экономики.

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

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





**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 в области охраны труда.</li> </ul>

### СТРАТЕГИЯ И ПРОГРАММЫ В ОБЛАСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ПЕРСОНАЛОМ

Задачи и основные направления деятельности Компании в области взаимодействия с персоналом определены в «Функциональной стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» (утв. от 10.05.2006 г. № 933р), целью которой является обеспечение потребности холдинга «РЖД» в квалифицированном персонале и эффективное развитие кадрового потенциала на среднесрочную перспективу (см. рис. 6-3).

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

### НОРМАТИВНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ПЕРСОНАЛОМ

Компания в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, нормативными правовыми актами Российской Федерации, Уставом ОАО «РЖД», прика-

**СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ  
РАЗВИТИЯ КАДРОВОГО  
ПОТЕНЦИАЛА ОАО «РЖД»**

**ПОДХОДЫ К РЕШЕНИЮ СТРАТЕГИЧЕСКИХ  
ЗАДАЧ РАЗВИТИЯ КАДРОВОГО  
ПОТЕНЦИАЛА ОАО «РЖД»**



**Рис. 6-3.**

Стратегические задачи развития кадрового потенциала ОАО «РЖД»



зами и другими нормативными документами (Компании, филиалов, подразделений).

Компания в области управления персоналом строго соблюдает требования трудового законодательства Российской Федерации, основой которого является Трудовой кодекс Российской Федерации.

Департамент управления персоналом контролирует правильность применения трудового законодательства Российской Федерации в части приема, перевода, увольнения работников, привлечения к дисциплинарной ответственности, ведения трудовых книжек, кадрового делопроизводства в аппарате управления, филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД». Факты нарушения законодательства Российской Федерации и нормативных документов ОАО «РЖД» и предложения по их устранению представляются руководству ОАО «РЖД».

Структура нормативных документов корпоративной нормативной базы включает в себя положения, приказы и распоряжения руководства Компании.

Основные корпоративные нормативные документы в области взаимодействия с персоналом:

- Положение ОАО «РЖД» от 07.02.2007 г. № 130 «Положение о Департаменте управления персоналом ОАО «РЖД».
- Положение ОАО «РЖД» от 25.11.2005 г. № 1165 «Положение о дополнительном профессиональном образовании руководителей и специалистов ОАО «РЖД».
- Положение ВМ-137 от 11.01.2006 г. «Положение о профессиональном обучении рабочих кадров ОАО «РЖД».
- Положение ОАО «РЖД» от 28.04.2008 г. № 906р «Положение о наставничестве в ОАО «РЖД».
- Положение ОАО «РЖД» от 04.05.2008 г. № 970р «Положение о молодом специалисте ОАО «РЖД».
- Положение ОАО «РЖД» от 23.12.2005 г. № 1290 «Положение о формировании и подготовке резерва кадров ОАО «РЖД».

- Приказ ОАО «РЖД» от 23.04.2007 г. № 55 «О порядке назначения на должность и освобождения от должности руководящих работников и специалистов ОАО «РЖД».
- Приказ ОАО «РЖД» от 02.04.2009 г. № 93 «О требованиях к профессиональному образованию работников ОАО «РЖД».
- Приказ от 12.09.2005 г. № 137 «Об утверждении Порядка оформления перевода работников ОАО «РЖД» на грузую постоянную работу в ОАО «РЖД».
- Распоряжение ОАО «РЖД» от 30.06.2006 г. № 1335р «Об утверждении Инструкции по кадровому делопроизводству в ОАО «РЖД».
- Распоряжение ОАО «РЖД» от 10.05.2006 г. № 933р «Об утверждении функциональной Стратегии развития кадрового потенциала ОАО «РЖД».
- Распоряжение ОАО «РЖД» от 20.02.2007 г. № 272р «О создании рабочей группы по функциональному проекту улучшения качества в области управления персоналом» и другие.
- Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2008–2010 годы (Распоряжение ОАО «РЖД» от 28.12.2007 г. № 2488р, в ред. Распоряжений ОАО «РЖД» № 1718р от 14.08.2008 г. и № 2872р от 29.12.2008 г.).

Следует отметить, что положения нормативных документов по профессиональной подготовке, переподготовке и повышению квалификации работников выполняются за счет ОАО «РЖД» и соответствуют требованиям Трудового кодекса Российской Федерации: «Работодатель проводит профессиональную подготовку, переподготовку, повышение квалификации работников, обучение их новым профессиям в организации, а при необходимости – в образовательных учреждениях начального, среднего, высшего профессионального и дополнительного образования на условиях и в порядке, которые определяются коллективным договором, соглашениями, трудовым договором».

## РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В ОБЛАСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ПЕРСОНАЛОМ

В процесс управления социальной сферой и развитием персонала вовлечены практически все основные департаменты и управления центрального аппарата ОАО «РЖД».

Разработка и реализация кадровой политики осуществляется Департаментом управления персоналом, службами управления персоналом железных дорог, отделами управления персоналом отделений железных дорог, службами управления персоналом и социального развития функциональных филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД». Они совместно с Департаментом определяют перспективную и текущую потребность в кадрах, источники ее восполнения на основе изучения социально-демографической и профессионально-квалификационной структуры кадров, их внутри- и межотраслевого движения, разрабатывают и осуществляют планы по подготовке, переподготовке и повышению квалификации работников, контролируют соблюдение трудового законодательства.

Служба управления персоналом железной дороги обеспечивает проведение активной кадровой политики на основе создания эффективной системы управления кадрами и социальными процессами, создание условий для инициативной и творческой деятельности работников с учетом их индивидуальных особенностей и профессиональных навыков, разработку совместно с причастными службами системы материального и морального стимулирования работников.

Формирование и реализация эффективной социальной политики возложена на Департамент социального развития. Департамент занимается разработкой механизма социальной защиты работников, организует разработку и заключение Коллективного договора ОАО «РЖД», взаимодействует с профсоюзными и другими общественными организациями по вопросам проведения соци-

альной политики, развития и регулирования социально-трудовых отношений на принципах социального партнерства, разрабатывает и реализует мероприятия жилищной и молодежной политики, обеспечивает проведение единой корпоративной политики ОАО «РЖД» в области физической культуры, спорта и культурно-массовой работы.

Для реализации эффективной социальной политики на железных дорогах сформированы Дирекции социальной сферы, службы управления персоналом и социального развития в функциональных филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД».

Дирекция социальной сферы состоит из аппарата управления, отделов эксплуатации и охраны труда, экономического и финансового анализа, реализации молодежных и оздоровительных программ, культуры и спорта.

### Дирекция социальной сферы

осуществляет:

- проведение на железных дорогах единой социальной политики ОАО «РЖД»;
- координирует деятельность структурных подразделений Дирекции в области культуры, спорта, детского отдыха и оздоровления работников и членов их семей, а также пенсионеров;
- обеспечивает безопасные условия и охрану труда, гарантированные меры социальной защиты работников Дирекции;
- обеспечивает проведение в структурных подразделениях Дирекции производственного экологического контроля;
- организует работу по реализации решений ОАО «РЖД» в области управления объектами социальной сферы;
- обеспечивает рентабельность объектов социальной сферы, техническое содержание, ремонт, эксплуатацию объектов социальной сферы, а также поддержание их в технически исправном состоянии;



- выполняет установленные технические, технологические, природоохранные, экономические и финансовые показатели и нормативы, осуществляет контроль качества выполняемых работ и оказываемых услуг;
- поддерживает партнерские отношения с отделами социальной сферы территориальных организаций Роспрофжела.

В Отделениях железных дорог сформированы отделы охраны труда и промышленной безопасности, отделы управления персоналом и секторы охраны природы.

Департамент экономической конъюнктуры и стратегического развития подготавливает стратегические предложения по привлечению и удержанию трудовых ресурсов, а также повышению эффективности их использования.

Департамент корпоративных финансов осуществляет разработку и реализацию мероприятий по оптимизации расходов, связанных с реализацией социальной политики Компании, участвует в сопровождении вопросов оказания корпоративной поддержки, материальной помощи, благотворительной дея-

тельности, реализации Коллективного договора ОАО «РЖД».

Департамент корпоративных коммуникаций обеспечивает информационное сопровождение мероприятий Компании, организует проведение социологических исследований и опросов, анализирует и распространяет полученные результаты, связанные с повышением инвестиционной привлекательности, социальной ответственности Компании.

Разработкой программ и их реализацией по отдельным направлениям социальной политики занимаются соответствующие структуры, такие как Департамент здравоохранения, Управление охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля.

Департамент планирования и бюджетирования осуществляет финансовое сопровождение реализации мероприятий социальной и кадровой политики.

Департамент по организации, оплате и мотивации труда разрабатывает с учетом опыта ведущих российских и зарубежных компаний системы оплаты труда и вознаграждения сотрудников ОАО «РЖД», стимулирующих выполнение целей и задач Компании.

## ПРОВЕДЕНИЕ ЕДИНОЙ КОРПОРАТИВНОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРСОНАЛОМ В ОАО «РЖД» В 2008 ГОДУ

Система управления персоналом в ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии с «Функциональной стратегией развития кадрового потенциала ОАО «РЖД» до 2010 года», разработанной и утвержденной Правлением ОАО «РЖД» и «Функциональной стратегией управления качеством ОАО «РЖД».

Стратегия развития кадрового потенциала направлена на решение актуальных задач в области управления персоналом и соответствует стратегии развития Компании для

обеспечения ее эффективной деятельности. Основные задачи: обеспечение человеческими ресурсами; эффективное использование человеческих ресурсов; организация корпоративной системы развития: подготовка, переподготовка и повышение квалификации работников; совершенствование мотивации и оплаты труда; жизнеобеспечение работников и членов их семей, ветеранов во внепроизводственной сфере; обеспечение эффективной молодежной кадровой политики и организа-



ция агрессивных программ; использование в интересах развития кадрового потенциала договоров о социальном партнерстве; адаптация персонала к новой корпоративной среде.

Основные усилия Департамента управления персоналом, служб и отделов управления персоналом железных дорог, функциональных филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» в 2008 году были направлены на: обеспечение укомплектования подразделений профессиональными кадрами в соответствии со штатным расписанием и выполняемым объемом работы; оптимизацию численности персонала, снижение текучести кадров; совершенствование системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации персонала, в том числе организации системы менеджмента качества; использование механизмов агрессивной целевой мотивации персонала за инициативу и личные достижения; стимулирование, закрепление профессиональных кадров в регионах с высокой конкуренцией работодателей на рынке труда.

Совершенствуется нормативно-правовая база работы с персоналом. В 2008 году утверждены Положения о предоставлении корпоративного образовательного кредита и о выплате работникам негосударственных образовательных учреждений ОАО «РЖД» единовременного вознаграждения за преданность Компании, утверждены формы первичной документации и внутренней статистической отчетности.

Внесены изменения в Порядок назначения на должность и освобождения от должности руководящих работников и специалистов ОАО «РЖД», в Положения о молодом специалисте и о наставничестве, в Положение об оплате труда работников негосударственных образовательных учреждений ОАО «РЖД».

В целях сохранения интеллектуального потенциала ОАО «РЖД» и привлечения молодежи к проведению научных исследований, поддержке студентов отраслевых и других образовательных учреждений высшего и среднего профессионального образования, проя-

вивших выдающиеся способности в учебе и научной деятельности, учреждены гранты ОАО «РЖД» для молодых ученых на проведение научных исследований и учреждены стипендии Президента ОАО «РЖД» и стипендии имени А.Л. Штиглица.

## ЧИСЛЕННОСТЬ И СТРУКТУРА ПЕРСОНАЛА КОМПАНИИ

Списочная численность работников Компании в 2008 году уменьшилась по сравнению с 2007 годом на 41,8 тыс. чел. и составила 1 165 687 чел.

В целом структура персонала (рабочие, руководители, специалисты, служащие) в течение четырех последних лет остается стабильной.

В течение последних трех лет также остается практически стабильным и гендерный состав работников ОАО «РЖД»: 65,2% – мужчины и 34,8% – женщины. По сети железных дорог на долю мужчин приходится 69,1%, женщин – 30,9%.

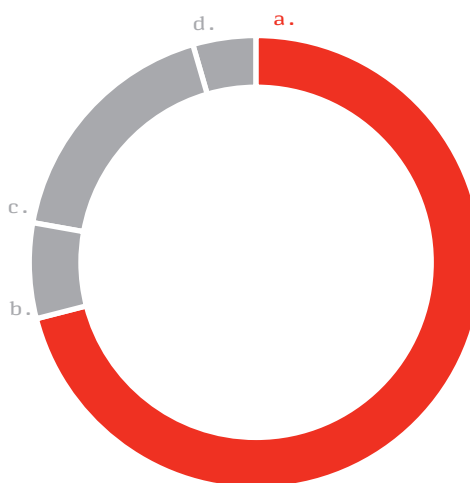


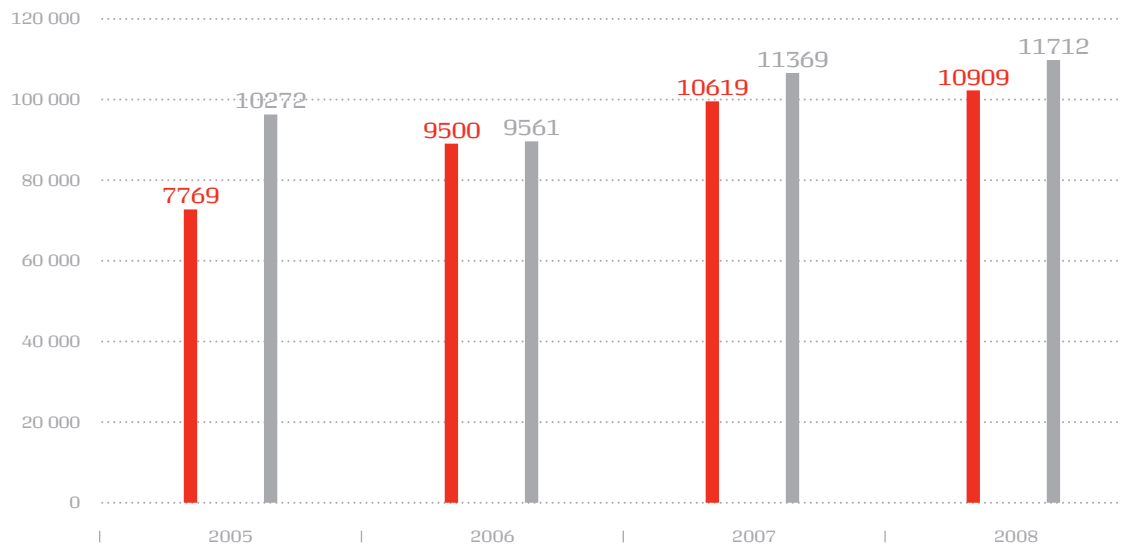
Рис. 6-4.

Структура персонала.  
Доля категорий в общей численности персонала:  
a. – рабочие  
b. – служащие  
c. – специалисты  
d. – руководители



РИС. 6-4.

Динамика приема и увольнения работников сети железных дорог



### ПРИЕМ И УВОЛЬНЕНИЕ РАБОТНИКОВ

Порядок приема, увольнения и перевода работника на другую работу осуществляется в соответствии с требованиями трудового законодательства Российской Федерации, а также на основании внутренних локальных нормативных актов ОАО «РЖД».

Для поступающих на работу установлены квалификационные требования («Квалификационные характеристики и разряды оплаты труда должностей руководителей, специалистов и служащих ОАО «РЖД» (утв. Распоряжением ОАО «РЖД» от 18.07.2006 г. № 1505р), «Единый тарифно-квалификационный справочник профессий рабочих ЕТКС», выпуск 56, раздел: «Работы и профессии рабочих железнодорожного транспорта и метрополитена» и тарифно-квалификационные характеристики профессий рабочих, применяемые на железнодорожном транспорте, включенные в другие выпуски ЕТКС).

Трудовые отношения между работодателем и работником определяются Трудовым договором.

В 2008 году в ОАО «РЖД» было принято более 177 тыс. новых работников (15% от общей численности), уволено более 220 тыс. работников (19% от общей численности).

В 2008 году в связи с проведением организационно-штатных мероприятий по сокращению численности (штата) уволено 10 891 чел. Сокращение численности произведено с соблюдением требований Трудового кодекса и Коллективного договора ОАО «РЖД». Всем уволенным предлагались вакантные рабочие места с соответствующей переподготовкой.

### ТЕКУЧЕСТЬ КАДРОВ, ЕЕ ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ

В Компании удалось приостановить темпы роста текучести кадров. Если в 2007 году текучесть возросла к 2006 году на 2,2%; в 2008 году к 2007 году на 0,7%. Продолжающийся мониторинг рынка труда дает основания полагать, что с учетом экономического кризиса текучесть кадров будет постепенно снижаться.

Основными причинами текучести кадров являются: неудовлетворенность условиями труда, характером работы, уровнем заработной платы, социальными льготами (в т.ч. необеспеченность жильем), увольнение работников в связи с достижением пенсионного возраста, перемена места жительства и прочие.

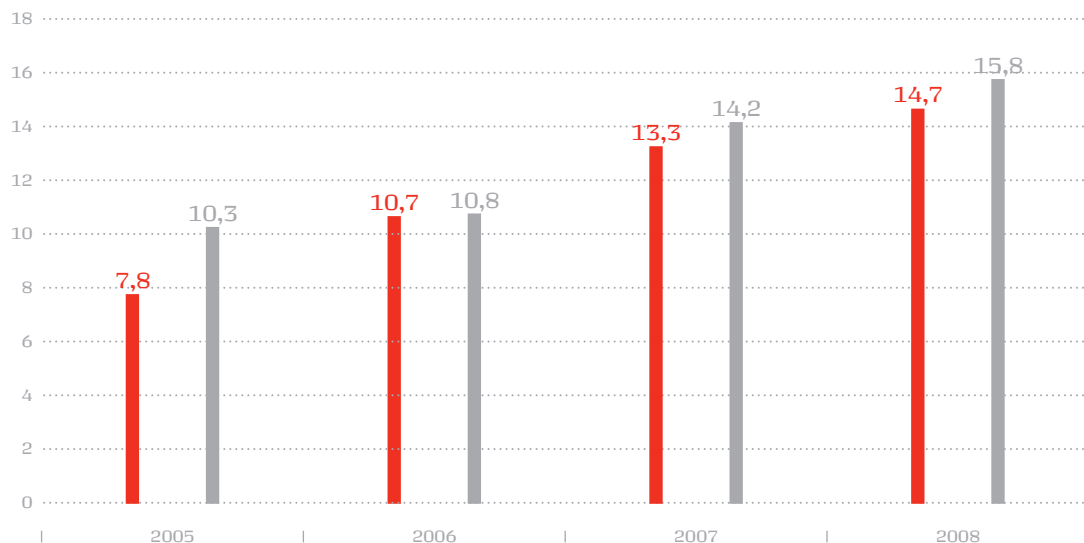


Рис. 6-5.

Коэффициенты оборота работников по сети железных дорог

по приему

по выбытию

Значительно превышает среднесетевой показатель состояние текучести кадров на Калининградской, Московской, Куйбышевской, Свердловской и Сахалинской ж.д.

Текучесть возросла в хозяйствах: путевом, вагонном и перевозок. Наибольший рост текучести произошел среди помощников машинистов электровозов и тепловозов, монтеров пути, слесарей по ремонту вагонов.

### ПРИВЛЕЧЕНИЕ РАБОТНИКОВ И ПРОФЕССИОНАЛЬНО- КВАЛИФИКАЦИОННЫЙ ОТБОР

Для обеспечения ОАО «РЖД» профессиональными кадрами осуществляется активный поиск и привлечение лучших из потенциальных работников путем проведения предварительного подбора кандидатов на занятие вакантных должностей на основе внутреннего конкурса в рамках ОАО «РЖД», что обеспечивает активную горизонтальную и вертикальную ротацию персонала, а также сокращает время, в течение которого вакансия будет оставаться незаполненной.

В целях укрепления руководящего состава назначено приказами по ОАО «РЖД» 364 руко-

водителя. Приказами начальников железных дорог назначено 2,3 тыс. руководителей, приказами начальников отделений железных дорог – 3,7 тыс. руководителей и специалистов, приказами руководителей функциональных филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» – 0,7 тыс. чел.

В целях своевременного укомплектования возникающих вакантных должностей номенклатуры ОАО «РЖД» на 2008 год был сформирован резерв общей численностью 1,7 тыс. чел. Численность резерва на должности номенклатуры начальников железных дорог составила 24,8 тыс. чел., начальников отделений железных дорог – 31,4 тыс. чел., функциональных филиалов и структурных подразделений – 1,5 тыс. чел.

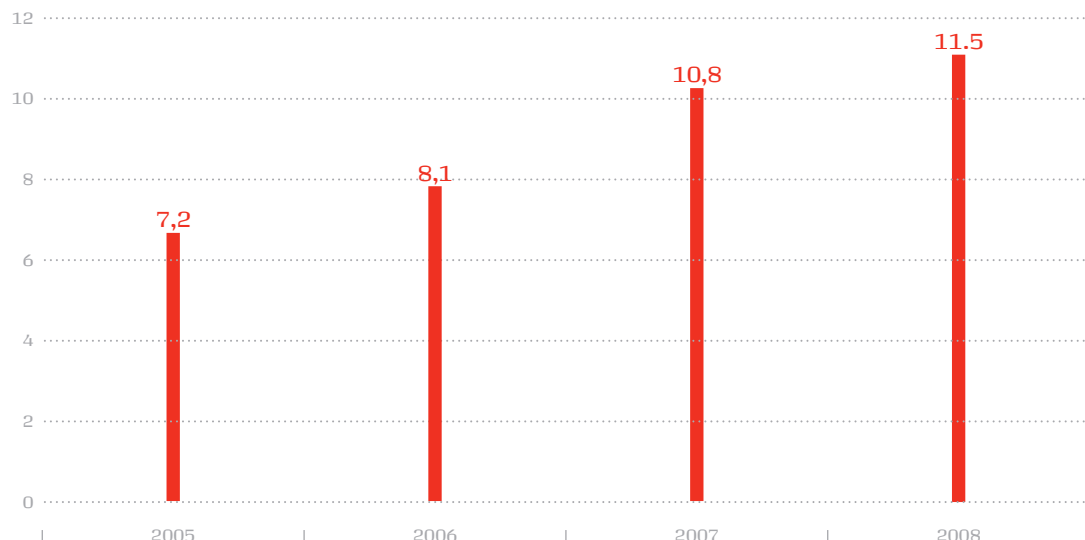
В результате проведенной работы укомплектованность ОАО «РЖД» работниками составила 97,2% к штатной численности. Вновь было принято 177,1 тыс. работников, в том числе в локомотивное хозяйство – 27,5 тыс. работников, в путевое хозяйство – 44,3 тыс. работников, в хозяйство гальных пассажирских перевозок – 19,4 тыс. работников.

В течение года назначено: 2 начальника и 3 первых заместителя начальников железных дорог, 3 главных инженера, 28 заместителей начальников железных дорог, 67 начальников служб, 17 начальников отделений железных



РИС. 6-6.

Текущая кадры по сети железных дорог



город, 10 руководителей подразделений аппарата управления, 17 руководителей функциональных филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», 45 руководителей структурных подразделений функциональных филиалов Компании.

### РАЗВИТИЕ ПЕРСОНАЛА, ПОДГОТОВКА, ПЕРЕПОДГОТОВКА И ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ РАБОТНИКОВ

В 2008 году проведена переподготовка и повышение квалификации 79 тыс. руководителей и специалистов.

Все программы повышения квалификации, переподготовки и подготовки руководителей и специалистов приведены в соответствие со Стратегией развития Компании. Налажено эффективное взаимодействие с железнодорожными вузами. Помимо этого Компания начала активно взаимодействовать с другими ведущими российскими вузами с целью подготовки специалистов для блоков: стратегического, инвестиционного, финансового менеджмента, корпоративного управления, юридического, информационных

технологий, управления персоналом. Более 1100 руководителей номенклатуры высшего звена и кандидатов на эти должности, состоящих в резерве кадров, прошли обучение по специальным программам в РАПС (МИИТ), АНХ, Академии им. Плеханова, ВШЭ и других высших учебных заведениях. Более 600 руководителей и специалистов Компании прошли стажировку на предприятиях железнодорожного транспорта за рубежом. Одновременно бизнес-образование получают 244 работника Компании.

В 2008 году в аппарате управления внедрено краткосрочное обучение на семинарах и бизнес-классах в Международном центре финансового и экономического развития, бизнес-школе «Сколково», МГУ, Эрнст энд Янг и других. Обучение прошли более 450 руководителей и специалистов по лидерству, эффективным управленческим навыкам руководителя, созданию инновационной среды в Компании, командообразованию, мотивации подчиненных, тайм-менеджменту.

Отобраны и поступили 6 перспективных молодых руководителей Компании на обучение по программам MBA в престижные зарубежные бизнес-школы: Оксфорд, Лондон, Марриг, Чикаго, Гонконг.

В целях подготовки руководителей ОАО «РЖД» в области управления качеством

с 2006 года совместно с консалтинговой компанией ЗАО «Центр «Приоритет» организовано каскадное обучение системе менеджмента качества. Всего в обучении задействован 4841 человек. Значительное внимание уделяется совершенствованию обучения руководителей среднего звена: в 2008 году их обучено более 1200 человек. Разработана специальная программа их обучения, которая включает 4 модуля СМК и 5 модулей современного менеджмента (тренинги).

Совместно с австрийским кадровым агентством реализован проект по отбору наших соотечественников, закончивших ведущие мировые бизнес-школы. Четыре человека из указанной категории трудоустроены в структурные подразделения ОАО «РЖД».

## ОБ ОБУЧЕНИИ И ПЕРЕПОДГОТОВКЕ РАБОЧИХ КАДРОВ

За 2008 год для Компании подготовлено по рабочим профессиям более 74 тыс. чел. и более 165 тысяч рабочих повысили свою квалификацию.

В том числе подготовлено:

- 13406 работников локомотивных бригад, из них 8000 машинистов локомотивов (МВПС) и 5406 помощников машинистов локомотивов (МВПС);
- 14135 монтеров пути;
- 3237 осмотрщиков-ремонтников вагонов;
- 1534 составителя поездов;
- 1152 приемосдатчика груза и багажа.

Из указанного объема 57% обучено в технических школах и учебных центрах железных дорог, 27% – в техникумах и колледжах железнодорожного транспорта, 16% – в других учебных заведениях (лицеи, технические училища).

В настоящее время идет активная работа по выработке новых подходов к организации работы машинистов локомотивов (МВПС,

ССПВ) для работы без помощника. Готовится проект положения, в котором будут регламентированы все действия машинистов, работающих без помощников, включая вопросы их обучения.

Разрабатываются программы подготовки локомотивных бригад скоростного и высокоскоростного движения на Октябрьской и Горьковской ж.д.

С учетом существенных изменений в технологии перевозочного процесса, внедрения новой техники и систем информатизации для подготовки кадров рабочих профессий основных хозяйств, связанных с безопасностью движения поездов, ежегодно перерабатываются учебные планы и программы. В 2008 году переработаны и утверждены 10 учебных планов и программ подготовки, переподготовки рабочих кадров по путевому, локомотивному хозяйствам, программы повышения квалификации по хозяйству перевозок.

## ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С УЧЕБНЫМИ ЗАВЕДЕНИЯМИ ПО ПОДГОТОВКЕ МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

Филиалы ОАО «РЖД» совместно с вузами проводят активную работу по профориентации, привлечению и отбору абитуриентов.

На вузовскую подготовку и профориентационную работу в 2008 году Компанией было израсходовано 19 млн. руб.

Студентам в период обучения предоставляются условия для прохождения производственной и преддипломной практики. В 2008 году производственную практику в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД» прошло 13530 студентов вузов, из них на оплачиваемых рабочих местах – 7173 чел.; студентов техникумов – 10953 чел., из них на оплачиваемых рабочих местах – 6023 чел.





Кроме того, в 2008 году на базе структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД» в составе 105 студенческих отрядов, организованных в 9 вузах железнодорожного транспорта, работало 5 130 студентов.

В настоящее время на условиях целевой подготовки специалистов в вузах и техникумах железнодорожного транспорта по очной форме обучается 32,3 тыс. чел.

Кроме именных стипендий и грантов ОАО «РЖД» с 1 сентября 2008 года учреждены выплаты к государственной стипендии студентов, заключивших с ОАО «РЖД» договоры на целевую подготовку специалистов. Студенты, сдавшие сессию на «отлично», имеют ежемесячную выплату к стипендии в размере 2 тыс. руб.; на «хорошо и отлично» – 1,5 тыс. руб.; студенты, относящиеся к категории малообеспеченных и социально незащищенных граждан – 2 тыс. руб.

ОАО «РЖД» ежегодно выделяет учебным заведениям железнодорожного транспорта пожертвование на проведение и организацию спортивно-массовых мероприятий. На эти цели Компанией было израсходовано в 2008 году – 38 млн. руб.

В 2008 году на железные дороги и другие филиалы ОАО «РЖД» трудоустроились 9,2 тыс. выпускников вузов и техникумов, обучавшихся в основном по целевым направлениям.

Департаментами и филиалами ОАО «РЖД» совместно с вузами проводится активная работа по формированию кадрового резерва из числа перспективных студентов старших курсов. Отобранные студенты проходят дополнительную специальную подготовку по системе авторских классов, трудоустраиваются в филиалы Компании, и их профессиональный и карьерный рост также планируется службами управления персоналом.

В 2008 году по заказу ОАО «РЖД» был сформирован авторский класс из числа студентов старших курсов Института ракетно-космической техники БГТУ «Военмех» им. Д.Ф. Устинова (7 чел.), обучающихся по направлению «Современные информаци-

онные технологии, используемые на различных этапах жизненного цикла технических систем».

На базе Института управления и информационных технологий МИИТа в 2008 году прошли углубленную подготовку 9 студентов специальностей «Организация перевозок и управление на транспорте (железнодорожном)» и «Автоматизированные системы обработки информации и управления».

В настоящее время на базе МИИТа сформированы авторские классы по направлениям «Управление человеческими ресурсами» и «Современные информационные технологии на транспорте».

#### О РАБОТЕ НЕГОСУДАРСТВЕННЫХ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ

В структуре ОАО «РЖД» в 2008 году находилось 323 негосударственных образовательных учреждений (262 детских сада, 32 школы-интерната, 29 школ) с контингентом воспитанников 44347 чел., в том числе 38 409 чел. (86,6%) – дети работников ОАО «РЖД».

Численность работников на 31 декабря 2008 году составляла – 16221 чел.

Во всех негосударственных образовательных учреждениях ОАО «РЖД» (далее – образовательное учреждение) заключены коллективные договоры между работодателем, в лице руководителя учреждения, и работниками, в лице профсоюзного органа учреждения.

Основными целями коллективных договоров является повышение эффективности работы образовательных учреждений, обеспечение роста благосостояния и уровня социальной защищенности работников.

В коллективных договорах предусмотрены обязательства работодателя в сфере трудовых отношений, оплаты труда, регулирования рабочего времени и времени отдыха, развития кадрового потенциала.

В сфере социальных гарантий работников образовательных учреждений осуществляется негосударственное пенсионное обеспечение через НПФ «Благосостояние», заключаются договора на добровольное медицинское страхование.

Расходы негосударственных образовательных учреждений в 2008 году с учетом расходов на добровольное медицинское страхование, охрану труда, выплату материальной помощи составили 5000,5 млн. руб., или 99,1% от плана.

В целом по сети железных дорог средняя заработная плата работников негосударственных учреждений образования с учетом районного коэффициента в 2008 году составляет 11092 руб.

## О КОРПОРАТИВНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ И ПОощРЕНИИ

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

В 2008 году 731 коллектив занял призовые места в отраслевом соревновании.

Из них 20 коллективов, добившиеся наилучших результатов в труде, признаны лучшими по итогам работы за 2008 год. Им вручены Памятные знаки, Почетные дипломы и денежные премии. Это коллективы Западно-Сибирской, Красноярской и Восточно-Сибирской ж.д., Московского отделения Октябрьской ж.д., Муромского отделения Горьковской ж.д., Сургутского отделения Свердловской ж.д., железнодорожной станции Валуйки Юго-Восточной ж.д., железнодорожной станции Агрыз Горьковской ж.д., локомотивного депо Череповец Северной ж.д., Московской дирекции по ремонту грузовых вагонов Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов, вагонного депо Петропав-

ловск Южно-Уральской ж.д., опытной путевой машинной станции № 27 Северо-Кавказской дирекции по ремонту пути Центральной дирекции по ремонту пути, Тверской дистанции пути Октябрьской ж.д., пассажирского вагонного депо Киров Горьковской региональной дирекции по обслуживанию пассажиров Федеральной пассажирской дирекции, Ростовской дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении Северо-Кавказской ж.д., Курской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Московской ж.д., Вологодской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций Северной ж.д., Хабаровской дистанции электроснабжения Дальневосточной ж.д., Горьковского регионального центра связи Нижегородской дирекции связи Центральной станции связи, дорожной клинической больницы на станции Челябинск.

По итогам соревнования за 2008 год, присвоено звание:

- «Лучший руководитель среднего звена на железнодорожном транспорте» – 93 чел.;
- «Лучший мастер на железнодорожном транспорте» – 84 чел.;
- «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте» – 228 чел.;
- «Лучший коллектив бригады (колонны, участка, смены)» – 183 коллектива.

В 2008 году всеми видами наград отмечено более 8820 работников Компании и лиц, не работающих в ОАО «РЖД», из них:

- государственных наград удостоено 145 работников,
- наградами Минтранса России отмечены 538 работников;
- 8137 работников поощрены корпоративными наградами, из них 451 удостоены высшей награды Компании – знака «Почетный железнодорожник ОАО «Российские железные дороги».

В связи с принятым решением руководства Компании внесены изменения и дополнения в Положение о знаке «Почетный же-



лезногужоржннк ОАО «Россииские железные гужорги». Данные изменения устанавливают право всем пенсионерам (независимо от их принадлежности к железногужоржному транспорту), награжденным приказами министра путей сообщения или Президента ОАО «РЖД» знаком «Почетный железногужоржннк», зна-

ком (значком) «Почетному железногужоржнику», на бесплатный проезд один раз в год в вагоне СВ.

Также, во исполнение данного решения, соответствующим распоряжением утверждено Порядок оформления бесплатного проезда для данной категории пенсионеров.

## КОРПОРАТИВНАЯ СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

### КОЛЛЕКТИВНО-ДОГОВОРНЫЕ ОТНОШЕНИЯ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ПРОФСОЮЗАМИ

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

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

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

Основным принципом Договора является взаимная заинтересованность и усиление социальной ответственности между работодателем и работниками за результаты производственно-экономической деятельности Компании и, на этой основе, – обеспечение роста благосостояния ее работников и уровня их социальной защищенности. Таким образом, уровень социальной защиты и объем социальных гарантий поставлен в прямую зависимость от результативности и эффективности работы Компании.

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

В 2008 году на реализацию обязательств Коллективного договора ОАО «РЖД» без учета дочерних, зависимых обществ, вышедших из Компании, израсходовано порядка 76,4 млрд. руб. В среднем объем расходов на социальный пакет по железным дорогам с учетом оздоровления в домах отдыха и санаториях, медицинского обслуживания, обеспечения бытовым топливом и других социальных гарантий составил: на работника – 38,8 тыс. руб., на неработающего пенсионера – 7,1 тыс. руб.

Представленные выше данные были рассмотрены на совместном заседании Правления ОАО «РЖД» с единым представительным Органом первичных профсоюзных организаций РОСПРОФЖЕЛа по подведению итогов выполнения Коллективного договора (прошедшем 28.04.09) и утверждены актом выполнения Коллективного договора ОАО «РЖД» за 2008 год.

Компания в 2008 году осуществляла взаимодействие с профсоюзами по следующим направлениям:

- предоставление информации профсоюзным органам всех уровней для осуществле-

ния ими контроля за выполнением Коллективного договора;

- создание условий для осуществления деятельности Роспрофжела (оказание финансовой поддержки деятельности профсоюзных организаций);
- обеспечение участия профсоюзов в нормотворческой сфере (участие профсоюзов в переговорах при подготовке новой редакции Коллективного договора и Отраслевого соглашения работодателей по организациям железнодорожного транспорта);
- участие в реализации совместных проектов.

На поддержку деятельности профсоюзных организаций в 2008 году Компания направила 2,1 млрд. руб.

В соответствии с решением Совета директоров ОАО «РЖД» создано Общероссийское отраслевое объединение работодателей железнодорожного транспорта «ЖЕЛДОР-ТРАНС». 19 марта 2008 года подписано Отраслевое соглашение по организациям железнодорожного транспорта. Это позволило установить общие принципы регулирования социально-трудовых отношений и непосредственно связанных с ними экономических отношений во всех хозяйствующих субъектах холдинга ОАО «РЖД».

## СОЦИАЛЬНАЯ ОТЧЕТНОСТЬ И СОЦИАЛЬНЫЙ АУДИТ

В 2008 году в Компании подготовлен Корпоративный социальный отчет за 2007 год в соответствии со стандартами руководства GRI версии G3 в области нефинансовой отчетности, а также принципами Глобального договора ООН и рекомендациями Российского союза промышленников и предпринимателей. Для оценки деятельности ОАО «РЖД» в области социальной ответственности проведен опрос внутренних и внешних заинтересованных сторон. Экспертное заключение по отчету подготовлено Институтом социальной политики и социально-экономических про-

грамм Государственного университета Высшей школы экономики.

Положительное заключение по отчету также получено на Круглом столе, организованном Департаментом социального развития, в котором приняли участие представители Правительства РФ, государственных контролирующих и надзорных органов, общественных организаций, экспертного сообщества.

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

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

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

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

В целях позиционирования ОАО «РЖД» на мировом рынке как добросовестного партнера, социально ответственного корпоративного члена общества Департамент социального развития совместно с причастными подразделениями аппарата управления ОАО «РЖД» разработал Кодекс корпоративной социальной ответственности ОАО «РЖД» (Распоряжение ОАО «РЖД» от 20.10.08 г. № 2188р).



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

Приняв Кодекс, Компания подтверждает свое стремление к такому осуществлению хозяйственной деятельности, которое учитывает интересы и способствует сбалансированному устойчивому развитию всех заинтересованных сторон.

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

### О РЕАЛИЗАЦИИ ИПОТЕЧНОЙ ЖИЛИЩНОЙ ПРОГРАММЫ ОАО «РЖД»

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

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

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

Механизм оказания работникам ОАО «РЖД» корпоративной поддержки в виде ипотечной субсидии позволяет, при равных затратах Компании, улучшить жилищные условия более чем в 2,5 раза большему количеству работников, чем при продаже жилых помещений в кредит с рассрочкой платежа, применявшимся до 2006 года.

Ипотечная субсидия работнику предоставляется по Договору ипотечного кредита в размере разницы между ставкой рефинансирования Центрального Банка Российской Федерации и одним процентом годовых.

Размер ипотечной субсидии на сегодняшний день составляет 12% годовых. Таким образом, без учета налогов, для железнодорожника ставка по ипотечному кредиту составляет всего 2% годовых. Кроме того, ипотечная субсидия предоставляется Компанией своему работнику только на период работы в ОАО «РЖД», что закрепляет его для работы на предприятиях транспорта.

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

В период с 2004 по 2008 годы финансовая поддержка для приобретения (строительства) жилых помещений оказана более чем 19 тыс. работников отрасли.

Причем в 2008 году – 4 106 работникам, что в 1,8 раза больше, чем в 2005 году.



В текущем году на цели предоставления работникам ипотечных субсидий ОАО «РЖД» предусмотрено в своем бюджете 572 млн. руб., что позволит в 2009 году улучшить жилищные условия почти четырем тысячам семей железнодорожников.

Ежегодно ОАО «РЖД» направляет средства на финансовую поддержку работников, улучшающих свои жилищные условия, в пределах 2,0 млрд. руб. (с учетом выплаты обязательств по ранее заключенным кредитным договорам).

Особое внимание нормативными документами ОАО «РЖД» уделено молодым и многодетным семьям. Так, для многодетных семей (трое и более детей) предусмотрены безвозмездные субсидии до 70% стоимости жилого помещения. На эти цели ОАО «РЖД» включило в бюджет 2008 года 100 млн. руб. При рождении детей в семье работника ОАО «РЖД» предусмотрены субсидии на выплату задолженности по приобретенному жилому помещению в размере стоимости 10 кв. м – при рождении первого ребенка, 14 кв. м – при рождении второго ребенка и 18 кв. м при рождении третьего и последующих детей. В 2008 году направлено на выплату безвозмездных субсидий многодетным семьям и одиноким родителям 90,5 млн. руб., 637 мо-

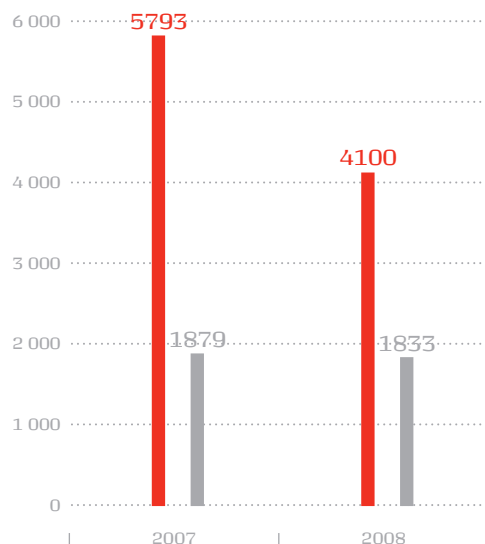


Рис. 6-7.

Количество работников, которым оказана финансовая поддержка при улучшении ими своих финансовых условий

всего работников  
молодые работники

лодым работникам, в чьих семьях родились дети, выплачено 167,0 млн. руб. на погашение задолженности по приобретенным жилым помещениям. В 2009 году на эти цели запланировано 250,0 млн. руб.

ОАО «РЖД» планирует и в последующие годы оказывать финансовую помощь своим работникам и до 2011–2012 годов решить жилищные вопросы работников отрасли, на сегодняшний день состоящих на учете для получения корпоративной помощи при приобретении ими жилых помещений в собственность (около 32 тыс. работников)

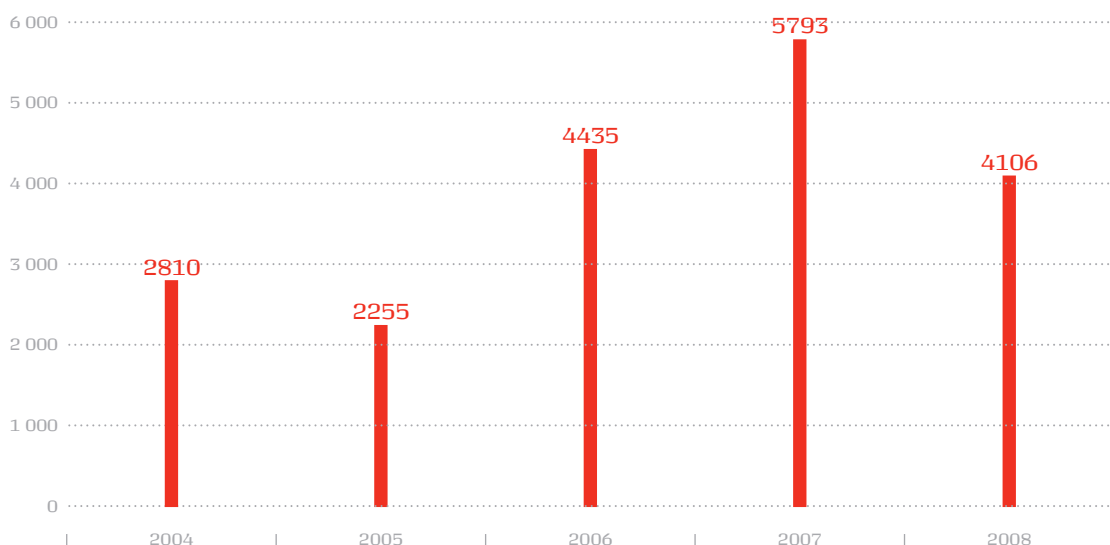


Рис. 6-8.

Улучшение жилищных условий работников при финансовой поддержке ОАО «РЖД»



О реализации программы строительства технологического жилья ОАО «РЖД»

Другим направлением жилищной политики ОАО «РЖД» является создание жилищного фонда Компании для обеспечения производственно-технологического процесса трудовыми ресурсами. Потребность в жилищном фонде обусловлена производственно-технологическими особенностями железнодорожного транспорта, территориальной разбросанностью инфраструктуры, тесной, непрерывной взаимосвязанностью работы структурных подразделений, высокой ответственностью, возлагаемой на работников, необходимостью проживания работников ряда профессий в непосредственной близости от места работы.

Концепцией жилищной политики ОАО «РЖД» предусмотрено, что до 2010 года должен быть сформирован жилищный фонд ОАО «РЖД» в объеме не менее 1,0 млн. кв. м.

Порядок формирования ЖФК определяется Положением о формировании специализированного жилищного фонда ОАО «РЖД» и перечнем основных профессий и должностей работников ОАО «РЖД», обеспечивающих соответствующие производственно-технологические процессы, которым в связи с характером трудовой деятельности необ-

ходимо проживать вблизи от места работы, приглашенных, перемещенных руководителей и специалистов ОАО «РЖД», которые могут проживать в жилых помещениях специализированного жилищного фонда ОАО «РЖД».

ЖФК используется в качестве обменного фонда, предназначенного для неоднократно заселения в производственных целях, и не может отчуждаться нанимателями в собственность. В соответствии с Трудовым договором работникам ОАО «РЖД» могут предоставляться жилые помещения в ЖФК только на время исполнения трудовых обязанностей. По окончании Трудового договора одновременно расторгается Договор найма и освобождается нанимателем жилое помещение.

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.

Решение поставленной задачи осуществляется в два этапа в соответствии с разработанными агрессивными программами формирования специализированного жилищного фонда на период с 2006 по 2008 годы (I-й этап) и с 2009 по 2010 годы (II-й этап), которые содержат обоснованную потребность железных дорог в специализированных жилых помещениях.

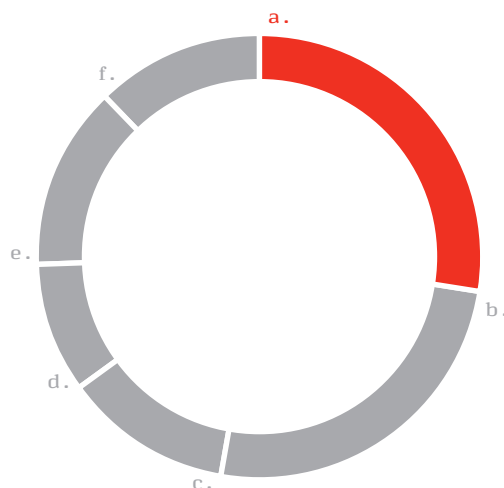
Программы разработаны на основании данных, представленных руководством кадровых служб филиалов ОАО «РЖД» и обобщенных Департаментом социального развития.

Необходимо отметить, что определенная на 2006–2010 годы потребность в жилых помещениях ЖФК в целом соответствует принятым Концепцией параметрам. Так, Концепцией предусмотрено формирование до 2010 года около 1 млн. кв. м площади ЖФК, а программы 2006–2008 годов и 2009–2010 годов – формирование в 2006–2010 годах ЖФК в размере 1010 тыс. кв. м.

РИС. 6-9.

Ввод жилых помещений специализированного жилищного фонда ОАО «РЖД» в период с 2004

- a. – 2004 г.
- b. – 2005 г.
- c. – 2006 г.
- d. – 2007 г.
- e. – 2008 г.
- f. – 2009 г.



В качестве основы для расчета потребности общей площади ЖФК и средствах на формирование ЖФК кроме фактических и прогнозных данных филиалов ОАО «РЖД» о кадровом потенциале в программах были использованы данные Минрегиона России о средней рыночной стоимости 1 кв. м площади жилых помещений по регионам России, Росстата – о средней численности семей по регионам России, местных органов самоуправления – о принятых в каждом муниципальном образовании нормах предоставления площади жилых помещений и нормативные документы ОАО «РЖД».

Расчет средств на формирование ЖФК производился на основании данных Минрегиона России о средней рыночной стоимости 1 кв. м площади жилых помещений по регионам России и с учетом установленных Минрегионом России коэффициентов пересчета цен на планируемые годы по капитальным вложениям.

В программах потребность в жилых помещениях ЖФК определялась в целом по ОАО «РЖД», по хозяйствам и по филиалам ОАО «РЖД», по профессиям и должностям работников ОАО «РЖД», которые могут проживать в жилых помещениях ЖФК.

За период с октября 2003 года по январь 2009 года введено в эксплуатацию более 12 тыс. жилых помещений специализированного жилищного фонда, или 880,0 тыс. кв. м площади. На эти цели Компанией израсходовано было 18,3 млрд. инвестиционных средств.

Наличие необходимого жилищного фонда Компании позволит обеспечить:

- бесперебойное и круглосуточное выполнение технологий перевозочного процесса;
- повышение производственно-технологической устойчивости работы железных дорог;
- снижение рисков нарушения перевозочного процесса (нарушение технологического графика осмотра, несвоевременное прибытие на участок для устранения неисправностей технических устройств, по-

следствий природных явлений и других обстоятельств, не обеспеченные технологии перевозок трудовыми ресурсами и ротацией кадров);

- активное позиционирование ОАО «РЖД» на рынке труда.

### ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА «МОЛОДЕЖЬ ОАО «РЖД» (2006–2010 ГОДЫ)»

В период реформирования особенно актуальными и даже острыми стали новые управленческие, маркетинговые, финансовые решения для реализации проектов, направленных на стимулирование непрерывающегося процесса рационализаторства и развития Компании.

Сегодня нужны лидеры нового поколения, способные возглавлять и развивать дочерние и зависимые общества, а также выделяемые предприятия Компании. Источником для всего этого огин – молодежь.

Все социальные программы ОАО «РЖД» разрабатываются в соответствии с основными направлениями государственной политики и идеологически основаны на принципах и положениях приоритетных национальных проектов в сочетании с интересами развития бизнеса.

Ярким примером этому является принятая в Компании целевая программа «Молодежь ОАО «РЖД» (2006–2010 годы)», идеологически основанная на принципах и положениях приоритетных национальных проектов «Здоровье», «Образование» и «Доступное и комфортное жилье – гражданам России».

Целевая программа – это система мер активизации участия молодежи в стратегическом реформировании железнодорожного транспорта, повышению производственной инициативы и совершенствовании систем финансового менеджмента и маркетинга.

Эффективность реализации проектов молодежной программы основывается на



РИС. 6-10.

Проекты целевой программы «Молодежь Компании 2006–2010 годы»



взаимовыгодном, интеллектуальном и финансовом участии Компании, государства и бизнес-структур. Масштабы Компании позволяют говорить о том, что Программа затрагивает интересы значительной части населения страны.

Необходимая идеологическая составляющая программных мероприятий предполагает развитие у молодежи патриотического начала, уважения и почитания традиций Компании, стремления к карьерному росту, заинтересованность в повышении эффективности труда, а также стремления к повышению личного благосостояния. Объединение этих качеств

позволит создать условия для связывания личных жизненных перспектив молодых работников с перспективами развития Компании.

Трансформация активной жизненной позиции молодых работников в производственную инициативу с последующим развитием у них лидерских качеств обеспечивается созданием Совета по делам молодежи при Президенте ОАО «РЖД».

Образованный Центр молодежных проектов ОАО «РЖД» оказывает содействие профессиональному росту, становлению и развитию профессиональных качеств, активной жизненной позиции и производственной инициативы.

циативы молодых работников ОАО «РЖД» через реализацию единой для всей сети железных дорог информационно-образовательной деятельности.

Проводимая Молодежная политика признает, что увеличение социального пакета молодого работника без увязки его размера с трудовым вкладом конкретного специалиста ведут к усугублению иждивенческих настроений и не дадут, в итоге, ожидаемого экономического эффекта от реализации Программы. Поэтому главной концептуальной основой Программы является сближение интересов молодого работника и Компании и проектные решения, связанные с повышением персональной конкурентоспособности молодых работников.

Ярким примером этому являются общесетевые и региональные слеты молодежи ОАО «РЖД». Основная задача слетов – активизация участия молодежи в стратегическом реформировании железнодорожного транспорта, повышении производственной инициативы и совершенствованию систем финансового менеджмента и маркетинга. Итогом проведенного мероприятия стал старт молодежных проектов внутри Компании. В течение 2008 года в Красноярске, Хабаровске, Ростове-на-Дону проведены региональные этапы конкурса инновационных проектов «Новое звено» в формате молодежных слетов.

Летом 2008 года разработана и реализована Корпоративная программа отдыха и оздоровления молодежи и подростков «Сеть 3Д: Дорога, Дом, Друзья».

Проект ориентирован на объединение молодых работников в активную непроизводственную социально значимую деятельность не по должностному, а по возрастному принципу. Это молодежные досуговые мероприятия, бесплатные спортивные секции, компьютерные курсы и курсы иностранных языков. Предусмотрены не только развлекательные мероприятия, но и оказание вполне практической помощи – предоставление юридических, финансовых или риэлтерских консультаций, содействие в устройстве детей в дошколь-

ные учреждения, организация летнего семейного отдыха.

Цель проекта «Сеть 3Д» – формирование активной профессиональной и социальной позиции молодых сотрудников через укрепление корпоративной общности на основе реализации досуговых мероприятий.

Проект позволяет сочетать отдых и оздоровление молодых работников с пропагандой здорового образа жизни, а также знакомит молодежь со структурой Компании, ее достижениями, с ходом реализации целевой программы «Молодежь ОАО «Российские железные дороги» (2006–2010 годы)»

В 2008 году, объявленным в стране годом семьи, разработан и реализован специальный проект общегосударственного значения «Семейный альбом». Проект разработан с учетом требований современной психологии и направлен на укрепление внутрисемейных связей, частичное или полное устранение наиболее часто встречающихся внутрисемейных проблем и конфликтов. Он предполагает переход на новые принципы организации отдыха работников ОАО «РЖД», на использование «семейного» отдыха в качестве особого элемента корпоративной культуры. Проект предусматривает также укрепление института семьи, повышение ее воспитательного потенциала, поддержание традиции железнодорожных династий, сближение интересов и перспектив семей железнодорожников с Компанией, укрепление имиджа ОАО «РЖД» как компании, ведущей социально ответственный бизнес и выстраивающей свою социальную политику в соответствии с приоритетными государственными задачами.

В 2008 году отдых и оздоровление работников Компании, членов их семей и неработающих пенсионеров, а также сторонних лиц обеспечивали:

- 56 санаториев-профилакториев и пансионатов;
- 31 база отдыха;
- детский оздоровительный лагерь круглогодичного действия;





- 14 здравниц центрального подчинения;
- 52 сторонние здравницы.

Начиная с 2004 года наблюдается положительная динамика количества оздоровленных работников, членов их семей и неработающих пенсионеров; за пять лет оздоровлено около 550 тыс. чел., в том числе в 2008 году – 120 тыс. чел.

В летний сезон 2008 года 81 объект ОАО «РЖД» обеспечивал отдых и оздоровление детей, из них 75 – детские оздоровительные лагеря, находящиеся на балансе железных дорог, и 3 – детские оздоровительные лагеря, находящиеся на балансе других филиалов; оздоровительный комплекс, санаторий и пансионат, на базе которых в период летней кампании созданы детские отделения.

В период летней кампании 2008 года, с учетом всех филиалов, оздоровлено более 50 тыс. детей – работников Компании.

Кроме того, в здравницах Черноморского побережья отдохнули и поправили свое здоровье 14,5 тыс. детей работников филиалов.

С 2004 по 2008 год в детских оздоровительных учреждениях, находящихся на балансе ОАО «РЖД», отдохнули более 360 тыс. детей.

С 2007 года на базе черноморского оздоровительного лагеря стартовал проект корпоративного лагеря «Дороги будущего». Детский лагерь стал моделью для отработки стандартов корпоративного детского лагеря, современной методологии детского оздоровительного отдыха для последующего распространения во всех лагерях Компании. Это начало большой работы по систематизации имеющихся и созданию новых педагогических программ воспитательной работы в лагерях.

В летний сезон 2008 года организован второй корпоративный лагерь, действующий по принципу «Артека», объединяющий детей всех железных дорог, который принял на оздоровление около 7 тыс. детей железнодорожников. Для них по специальному заказу Компании разработана Программа дополнительного образования, ориентирующая детей на социально-ответственное поведение в об-

ществе и стимулирующая их стремление к саморазвитию.

Для оценки эффективности реализации молодежной программы ежегодно проводится мониторинг удовлетворенности молодых работников ОАО «РЖД» своим экономическим и социальным статусом.

В 2008 году выявлено, что общий уровень удовлетворенности молодежи по сравнению с базовым замером 2006 года вырос на 3%, в 2006 году удовлетворенность составила 56,28%, в 2007 году – 59,21%, в 2008 году – 57,97%. По сравнению с 2007 годом удовлетворенность молодежи снизилась на 2,1%. В условиях экономического кризиса такой показатель можно считать приемлемым. К 2010 году, в соответствии с ориентирами целевой молодежной программы, этот показатель должен составить не менее 68%. Самое низкое значение удовлетворенности у молодежи Октябрьской ж.д. – 49,5%, самое высокое значение у Северо-Кавказской ж.д. – 64,8%. При этом удовлетворенность трудом в контрольной группе работников старше 30 лет составила 65,27%, что говорит об актуальности и целесообразности продолжения специальной работы с молодежью, необходимости более активного вовлечения молодежи в достижение целей Компании.

Общий уровень удовлетворенности молодежи трудом рассчитывался на основе оценок молодежи своей удовлетворенности по 16 факторам трудовой жизни. В большей мере молодежь удовлетворена следующими факторами: атмосфера в коллективе, отношения с коллегами (2008 год – 75,27%, 2007 год – 75,19%, 2006 год – 79,34%); соблюдение работодателем социальных гарантий, предусмотренных законодательством (2008 год – 69,65%, 2007 год – 71,0%, 2006 год – 71,54%). Как и в предыдущие годы, менее других факторов молодежь удовлетворена уровнем заработной платы (2008 год – 39,10%, 2007 год – 39,64%, 2006 год – 33,43%). При этом удовлетворенность уровнем заработной платы в контрольной группе взрослых работников составляет 46,47%, что

существенно выше, чем в прошлые периоды. Также невысока удовлетворенность молодежи: справедливостью формирования заработной платы, зависимостью оплаты труда от результатов труда (2008 год – 44,23%, 2007 год – 44,47%, 2006 год – 38,53%); моральной мотивацией: признание заслуг, благодарности, грамоты (2008 год – 49,02%, 2007 год – 54,03%, 2006 год – 45,5%).

Удовлетворенность по остальным факторам (условия труда; забота Компании о сотруднике (материальная помощь, льготные кредиты, бесплатный проезд, санаторно-курортное лечение, и т.д.); возможность пользоваться объектами социальной сферы; отношение непосредственного руководителя; возможность карьерного роста; возможность пройти обучение; корпоративная культура компании) находится на среднем уровне.

В большей мере, так же, как и в 2007 году, на удовлетворенность молодежи влияют такие факторы, как: уровень заработной платы, условия труда, зависимость оплаты труда от результатов работы, соблюдение работодателем социальных гарантий, предусмотренных законодательством, отношение непосредственного руководителя. К вышеперечисленным и уже традиционно сильно влияющим на удовлетворенность факторам в 2008 году добавились: атмосфера в коллективе, отношение с коллегами и содержание труда. Менее всего на удовлетворенность молодежи влияет новая политика ОАО «РЖД» и корпоративная культура Компании. Такие результаты могут говорить о слабой информированности молодежи как о политике компании, так и о сути понятия «корпоративная культура». Тем не менее, информированность молодых работников о целевой программе «Молодежь ОАО «РЖД» (2006–2010 годы)» год от года растет, хотя и остается еще недостаточно высокой (2008 год – 47,90%, 2007 год – 43,95%, 2006 год – 35,13%). Работа по информированию молодежи очень важна для привлечения наиболее активных и инновационно мыслящих молодых работни-

ков к управлению Компанией, формирования будущего кадрового ядра Компании.

В ходе исследования оценивалась значимость для молодежи проектов, которые включены в целевую программу «Молодежь ОАО «РЖД». Выявлена четкая иерархия (во всех трех мониторингах) наиболее востребованных проектов: «Жилье для молодежи»; «Молодая семья» (материальная помощь, пособия, льготы по приобретению путевок, жилья, консультации по проблемам семьи и пр.); «Здоровый образ жизни». Менее интересны для молодежи следующие проекты: (Содействие самоорганизации молодежи Компании (создание молодежных комиссий, Советов молодых специалистов и прочее); Гражданско-патриотическое и духовно-нравственное воспитание молодежи (встречи с ветеранами, изучение лучших традиций, клубы по интересам, праздничные молодежные программы и прочее). Такие результаты указывают на то, что среди молодежи Компании все еще развиты потребительские настроения и иждивенческая позиция, а значит, необходимы целенаправленные усилия по формированию более активной и ответственной позиции молодежи (посредством обучения, корпоративных мероприятий, работы непосредственных руководителей, развития внутрикорпоративного информирования и коммуникаций).

В 2008 году были организованы и стартовали несколько постоянно действующих общесетевых проектов по отдыху и оздоровлению молодежи компании. Среди них: «Открытые двери Компании», информированность о котором продемонстрировали 28,67%, а желание участвовать в таком проекте – 38,33%; «Сеть 3Д: Дорога, Дом, Друзья» – информированы о проекте 26,48% опрошенных, желают участвовать – 55,95%; «Семейный альбом» – об этом проекте знают 24,52% опрошенных, хотели бы участвовать – 51,26% молодежи. Около четверти молодых работников не интересуются и не желают принимать участие в общесетевых проектах Компании. Остальные 75% – это та молодежь, которая могла бы активно уча-



ствовать в таком начинании при более интенсивном ее информировании о планах и привлечению к подготовке подобных мероприятий.

В рамках 2-го и 3-го мониторинга изучалось и отношение молодежи к таким проектам, как слеты молодежи и молодежный сайт. Тенденция информированности о слетах молодежи в период с 2007 по 2008 годы положительная. О слетах молодежи знают 59,05% (2007 год – 41,15%); из числа опрошенных при этом 50,48% (2007 год – 51,20%) респондентов хотели бы в будущем участвовать в подобных корпоративных мероприятиях.

Молодежный сайт: [www.young.rzd.ru](http://www.young.rzd.ru). знаком 32,62% (2007 год – 18,30%) опрошенным. Это в два раза больше, чем в 2007 году. При этом пользоваться молодежным сайтом в будущем изъявили желание 60,86% (2007 год – 60,65%).

Также в рамках исследования изучалось желание молодежи работать и делать карьеру в ОАО «РЖД». Ответ на вопрос: «Сколько времени Вы хотели бы работать в ОАО «РЖД», разделил респондентов условно на 3 группы: лояльные сотрудники, находящиеся в зоне устойчивой занятости (желающие работать в Компании 5 и более лет) – 69,24% респондентов (2007 год – 60,2%); сотрудники, находящиеся в зоне потенциального риска (желающие работать в Компании 2–4 года и затруднившиеся ответить на данный вопрос) – 28,57% респондентов (2007 год – 36,1%); потенциальная текучесть, зона риска – сотрудники, которые хотели бы работать в Компании менее года и не желающие работать в Компании) – 2,19% (2007 год – 3,25%). Таким образом, мы видим положительную динамику уровня лояльности молодежи. То есть даже несмотря на то, что уровень удовлетворенности молодежи в 2008 году несколько снизился, лояльность молодых работников заметно возросла. Больше молодежи хотели бы работать в ОАО «РЖД» всегда (2008 год – 45,24%, 2007 год – 39,95%). При этом подтвердилась устойчивая зависимость между желанием работать в Компании и уровнем удовлетворенности. Так,

респонденты, которые хотели бы работать в Компании всегда, имеют уровень удовлетворенности 65,16%, а те молодые работники, которые не хотят работать в Компании – 47,82%. Сделав карьеру в Компании желают 79,33% респондентов (2007 год – 78,0%); не хотят делать карьеру, т.к. их устраивает должность, 13,29% респондентов (2007 год – 12,35%). При этом молодые работники, желающие делать карьеру в Компании, имеют уровень удовлетворенности 60,11%.

Молодежная среда должна интегрироваться в Компанию через механизмы пропаганды и разъяснительной работы. Это подразумевает целенаправленное использование всех внутрикорпоративных СМИ (газет, радио, наглядной агитации). С этой целью создаются собственные молодежные информационные ресурсы, в первую очередь – специальные разделы на Интернет и Интранет-сайтах Компании и филиалов.

Основной акцент в Программе сделан на молодежь, работающую в Компании, но в ней предусмотрены и масштабные мероприятия, ориентированные на детей и подростков.

Значительный вклад в развитие профессиональной подготовки подрастающего поколения, воспитание у детей и подростков интереса и уважения к истории, технике, профессиям железнодорожного транспорта вносят детские железные дороги, развитие которых является неотъемлемой частью реализуемой молодежной программы.

За годы своей деятельности детские железные дороги воспитали десятки тысяч подростков, из числа которых вышло немало руководителей и организаторов производства.

Наиболее важная задача, которую ставит перед собой каждая детская железная дорога, – социальная адаптация подростков, отвлечение их от «уличных университетов» и участие в формировании полноценной личности.

За 5 лет существования ОАО «РЖД» были построены и начали свою работу 3 детские железные дороги. В 2005 году открылась детская железная дорога в г. Новосибирск Западно-

Сибирской ж.д., в 2007 году начала свою деятельность Казанская детская железная дорога Горьковской магистрали и самая молодая детская железная дорога – в г. Кемерово на Западно-Сибирской ж.д. – «Дорога детства».

На сегодняшний день в системе ОАО «РЖД» функционируют 25 детских железных дорог. За 2008 год на детских железных дорогах прошли обучение более 12,5 тыс. юных железнодорожников, из них поступили в железнодорожные заведения 1 150 детей. За время летней практики 2008 года детские железные дороги перевезли почти 350 тыс. пассажиров.

С целью развития материально-технической и учебно-методической базы и определения статуса детских железных дорог Распоряжением ОАО «РЖД» 30 января 2008 года №177р была утверждена «Концепция развития деятельности детских железных дорог ОАО «РЖД»». Реализация Концепции проходит поэтапно. На первом этапе, реализация которого началась в 2008 году, предусматривается решение вопросов реконструкции, укрепления и развития материально-технической и учебно-методической баз детских железных дорог. В среднесрочной перспективе 2008–2010 годов планируется полная замена морально и физически устаревшего подвижного состава. На втором этапе планируется завершение реконструкции материально-технической и учебной баз ДЖД и осуществление перевода образовательной деятельности на единую учебную программу. В конечном результате детские железные дороги получат статус негосударственных учреждений дополнительного образования.

По разработанной Инвестиционной программе «Развитие материально-технической базы детских железных дорог» на 2008–2010 годы в 2008 году была осуществлена поставка нового подвижного состава в количестве 9 тепловозов и 24 пассажирских вагонов на общую сумму – 155 млн. руб. Начата реконструкция старых и строительство новых детских железных дорог на сумму 620 млн. руб.

На базе детских железных дорог проводятся слеты юных железнодорожников, на которых собираются ребята со всех действующих детских железных дорог России. Так, в 2006 году на базе Малой Московской железной дороги прошел Всероссийский слет юных железнодорожников, посвященный празднованию 70-летия со дня строительства в России первой детской железной дороги. На слет были приглашены представители делегаций юных железнодорожников Белоруссии, Казахстана, Узбекистана, Украины и Венгрии. В 2008 году на базе той же Малой Московской железной дороги проходил второй Всероссийский слет юных железнодорожников под названием «Слет воспитанников детских железных дорог».

В рамках слетов проводится конкурс «Лучший по профессии», который включает в себя 6 номинаций: «Лучший машинист тепловоза», «Лучший дежурный по станции», «Лучший осмотрщик вагонов», «Лучший проводник вагона», «Лучший монтер пути», «Лучший монтер СЦБ и связи». Такие слеты позволяют юным железнодорожникам показать свои знания и обменяться опытом с ребятами других детских железных дорог.

В октябре 2007 года в г. Москва на базе Центра научно-технической информации – ЦНТИ – ОАО «РЖД» была проведена Международная выставка технического творчества юных железнодорожников «Творчество юных – будущее магистралей», посвященная 170-летию железных дорог России. В выставке приняли участие 23 детские железные дороги России, а также детские железные дороги Белоруссии и Украины.

## КУЛЬТУРА И СПОРТ

Традиционной на железных дорогах стала поддержка мероприятий культуры и спорта.

Компания ежегодно направляет значительные денежные средства на поддержание и развитие профессионального спорта. Профессиональные клубы, помимо выполнения



своей основной задачи – достижения высоких результатов, активно приучают подрастающее поколение к здоровому образу жизни, привлекая их к занятиям в собственных спортивных школах.

Реализуется единая политика в области физической культуры и спорта. Разработана и утверждена Президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным Концепция развития физкультурно-оздоровительной и спортивно-массовой работы в ОАО «РЖД» на период до 2012 года. На ее основе разработана Программа, предусматривающая значительную оптимизацию объектов спорта, рост вовлеченности работников в занятия физической культурой и спортом.

Поддержка российского спорта, морально-физическое воспитание молодого поколения являются задачами государственной важности. В этой связи поддержка профессиональных клубов осуществляется ОАО «РЖД» на паритетных началах с государственными органами власти. Такие соглашения действуют в Челябинской области для поддержки гандбольного клуба, в Оренбургской области – для поддержки клуба по хоккею с мячом. Учредителем некоммерческого партнерства «Хоккейный клуб «Локомотив» Ярославль» является не только ОАО «РЖД», но и администрации города Ярославль и Ярославской области. Администрации городов Ростова-на-Дону, Белгорода, Москвы активно поддерживают профессиональные клубы, финансируемые ОАО «РЖД», по баскетболу, волейболу, футболу, регби не только денежными средствами, но и оказанием помощи в организации и проведении соревнований, предоставлении тренировочных баз на льготных условиях.

В целях привлечения максимального количества детей к занятиям спортом на постоянной основе ОАО «РЖД» совместно с футбольным и баскетбольным клубами, при тесном взаимодействии с местными органами власти, проводят соревнования среди детей по данным видам спорта.

Подобные соревнования по баскетболу становятся традиционными. В 2008 году проведен турнир по баскетболу «Локомотив – Школьная лига» в Ростовской области при поддержке губернатора. В настоящее время уже во всем Северо-Кавказском регионе проводятся соревнования по так называемому уличному баскетболу (баскетбол с упрощенными правилами). Ведется подготовка ко второму турниру «Локомотив – Школьная лига», начало которого намечено на октябрь 2009 года. При его проведении планируется охватить не только Ростовскую область, Северо-Кавказский регион, но и весь Южный федеральный округ.

В 2008 году футбольным клубом «Локомотив» совместно с ОАО «РЖД» проведены соревнования среди детей по футболу «Локобол-2008-РЖД» в городах Центрального федерального округа; финальные игры прошли в Москве.

Все вышеуказанные соревнования проводятся при активной поддержке органов местной власти, поскольку такие проекты имеют высокую социальную значимость для государства в целом.

Кроме того, ОАО «РЖД» принимало активное участие в поддержке выдвижения г. Сочи в качестве кандидата на проведение Олимпийских игр в 2014 году.

Осуществляется работа по привлечению средств федерального бюджета, выделяемых Росспорту на организацию общероссийских спортивных мероприятий путем предоставления материальной базы для их проведения. Для этих целей с РФСО «Локомотив» заключен Договор о сотрудничестве, который, в свою очередь, заключил Договор о взаимодействии с Росспортом. По итогам дальнейших переговоров и инспекции спортивных объектов, Агентство включит их в свой календарный план. Данный подход позволит не только повысить доходность объектов спорта, но и выведет их на безубыточную работу.

Осуществляется проведение совместных спортивных и зрелищных мероприятий на



объектах спорта ОАО «РЖД»; на их базе оказываются физкультурно-оздоровительные и спортивные услуги с целью пропаганды здорового образа жизни среди работников ОАО «РЖД» и местного населения, обеспечения непрерывности и преемственности физического воспитания различных возрастных групп. Примером может послужить спорт-комплекс г. Лиски Юго-Восточной ж.д., где при активном участии местных органов власти осуществляется модернизация инфраструктуры объекта и проводятся совместные спортивные и зрелищные мероприятия.

Разработана Концепция развития культурно-просветительской работы в ОАО «РЖД» до 2013 года. Концепция направлена на: приведение социально-культурной сферы в соответствие с современными требованиями; повышение эффективности управления объектами культуры ОАО «РЖД»; создание механизмов экономической самостоятельности данных объектов; расширение спектра услуг, предоставляемых объектами культуры как железнодорожникам и членам их семей, так и сторонним потребителям.

Около 150 объектов культуры для использования в основной деятельности подлежат вовлечению в гражданско-правовой оборот и перепрофилированию.

Для сохранения кадровых ресурсов часть объектов культуры, расположенных в небольших населенных пунктах, где компактно проживают работники Компании и отсутствуют альтернативные объекты других собственников, предусматривается содержать совместно с муниципальными органами власти. На базе 30–40 объектов культуры, которые расположены в крупных городах Российской Федерации, предполагается создать гочернее зависимое общество. Такую работу будут осуществлять поэтапно.

Второй год подряд в Компании проходил Фестиваль самодеятельного искусства «РЖД зажигает звезды», в котором приняли участие более 600 коллективов и более трех тысяч конкурсантов. Победители фестиваля

участвовали в праздничном концерте, посвященном Дню железнодорожника в Москве. Под эгидой ОАО «РЖД» несколько лет подряд проходит Открытый фестиваль юмора и эстрады. В 2008 году участники фестиваля объездили 10 городов России: Калининград, Челябинск, Омск, Самару, Хабаровск, Владивосток, Краснояр и прочие. В фестивале приняли участие более 850 человек. Заключительный фестиваль состоялся в Москве в период с 24 по 30 сентября 2008 года.

В 2008 году организовано

и проведено 11 общекорпоративных и международных спортивных мероприятий, в том числе:

- зимняя Спартакиада ОАО «РЖД»;
- летняя Спартакиада ОАО «РЖД»;
- Кубок президента ОАО «РЖД» по волейболу;
- чемпионат ОАО «РЖД» по рыболовному спорту;
- зимняя Спартакиада среди детей железнодорожников;
- летняя Спартакиада среди детей железнодорожников;
- Президентские состязания в детских оздоровительных лагерях;
- «Локобол-2008-РЖД»;
- Турнир по баскетболу «Локомотив – Школьная лига»;
- Кубок Президента ОАО «РЖД» по футболу (совместно с ФК «Локомотив»);
- Чемпионат Международного спортивного союза железнодорожников по велоспорту в Санкт-Петербурге с участием команд

12 стран. Кроме того, были проведены следующие наиболее значимые соревнования по легкой атлетике, рыболовному спорту, художественной гимнастике, борьбе, футболу, пляжному волейболу, плаванию, гиревому спорту и шахматам. В них приняли участие более 2000 спортсменов. Соревнования проходили в городах Казань, Иваново, Самара, Санкт-Петербург, Великий Новгород, Елец.

В 2008 году работники ОАО «РЖД» в составе сборной команды ОО «РФСО «Локомотив»



приняли участие в чемпионатах Международного спортивного союза железнодорожников по таким видам спорта, как велоспорт – шоссе (1-е место), шахматы (1-е место), а также легкоатлетический кросс и рыбная ловля.

Команда спортсменов-железнодорожников занимает лидирующие позиции в общем зачете Международного спортивного союза железнодорожников.

Успешно выступили спортсмены-железнодорожники на Олимпийских играх в Пекине. В соревнованиях по художественной гимнастике в групповых упражнениях чемпионкой стала Наталья Зуева (Юго-Восточная ж.г.), бронзовую медаль в соревнованиях велосипедистов на треке завоевал Михаил Игнатъев (Октябрьская ж.г.). Чемпионом мира по спортивному и боевому самбо в категории свыше 100 кг стал Виталий Минаков (Московская ж.г.).

### ОБЪЕКТЫ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ

В 2008 году ОАО «РЖД» содержало 846 объектов социальной сферы, в том числе по видам деятельности:

- 246 объектов культуры;
- 237 объектов спорта;
- 114 детских оздоровительных лагеря;
- 64 санатория-профилактория;
- 149 турбаз и баз отдыха;
- 11 объектов бытового обслуживания населения;
- 25 детских железных дорог.

В результате проводимой работы по оптимизации социальных активов в 2008 году было оптимизировано 43 объекта, из них:

- продано – 16 объектов;
- перепрофилировано – 10 объектов;
- списано – 4 объекта;
- передано в муниципальную собственность – 7 объектов;

- внесено в уставной капитал ДЗО – 6 объектов.

Экономический эффект составил 90,2 млн. руб., в том числе выручка от реализации социальных активов – 74,2 млн. руб., снижение убытков от их содержания – 16 млн. руб. Для сравнения: в 2007 году было оптимизировано 27 объектов (экономический эффект составил 57 млн. руб.).

Убыток от списания объектов социальной сферы в 2008 году составил 5,8 млн. руб.

Остаточная стоимость объектов социальной сферы, переданных в муниципальную собственность, 25,5 млн. руб.

Выручка от сдачи объектов социальной сферы в аренду в 2008 году составила 28,4 млн. руб.

В 2008 году Компанией израсходовано на проведение культурно-массовых и спортивных мероприятий 1,4 млрд. руб., что на 0,3 млрд. руб. меньше, чем в 2007 году.

В 2007 году 42 объекта социальной сферы сработали безубыточно, в том числе:

- 1 объект культуры;
- 4 объекта спорта;
- 11 детских оздоровительных лагерей;
- 10 санаториев-профилакториев;
- 8 баз отдыха;
- 8 объектов непроизводственных видов бытового обслуживания.

В 2008 году 71 объект социального назначения сработал безубыточно, в том числе:

- 3 объекта культуры;
- 4 объекта спорта;
- 32 детских оздоровительных лагеря;
- 23 санатория-профилактория;
- 6 баз отдыха;
- 3 объекта непроизводственных видов бытового обслуживания населения.

## КОРПОРАТИВНАЯ ПЕНСИОННАЯ СИСТЕМА

Уделяя большое значение корпоративному пенсионному обеспечению, ОАО «РЖД» осознает ту социальную ответственность, которую бизнес несет как перед работниками, так и вышедшими на пенсию после окончания своей трудовой деятельности.

В пенсионной практике существует показатель, который отражает размер пенсии как часть заработной платы, которую человек получал во время трудовой деятельности – коэффициент замещения. В международной практике он складывается не только за счет государственных пенсионных систем, но и за счет добровольных пенсионных накоплений граждан. В нашей стране с середины 1990-х годов коэффициент замещения постоянно снижается. В частности, в 2005–2008 годах он составлял 27–24%. Это обусловлено тем, что Россия является одной из самых быстростареющих стран мира. По оценкам экспертов, разрыв между зарплатой и пенсией к 2020 году может составить 82%, соотношение занятого населения и пенсионеров практически сравняется. Именно поэтому в 2002 году в России была начата пенсионная реформа. Ее главная цель – формирование новых отношений между поколениями, социаль-

ными группами, работодателями, работниками и государством и формирование личной ответственности граждан за свое будущее через управление накопительной составляющей своей трудовой пенсии. Одновременно с этим государство поддерживает возможность формирования добровольных пенсий – как в рамках корпоративных пенсионных программ на предприятиях, так и в рамках индивидуального пенсионного обеспечения. Негосударственное (как личное, так и корпоративное) пенсионное обеспечение выполняет важную социальную функцию – создает не зависящий от бюджета источник средств для поддержания приемлемого уровня жизни граждан в ситуации непредсказуемого (инвалидность 1-й или 2-й группы) или неизбежного (достижение пенсионных оснований) снижения трудового дохода. Сегодня в Пенсионный фонд России отчисления застрахованным лицам поступают от 4,3 млн. работодателей. Однако лишь некоторые из них имеют свое собственное корпоративное пенсионное обеспечение. При этом коэффициент замещения утраченного заработка работников ОАО «РЖД» составляет свыше 40%.

Разрабатывая и внедряя Программу корпоративного пенсионного обеспечения (далее – Программа), ОАО «РЖД» ставит перед собой цель разработать действенный элемент сво-

### Задачи, решаемые Программой

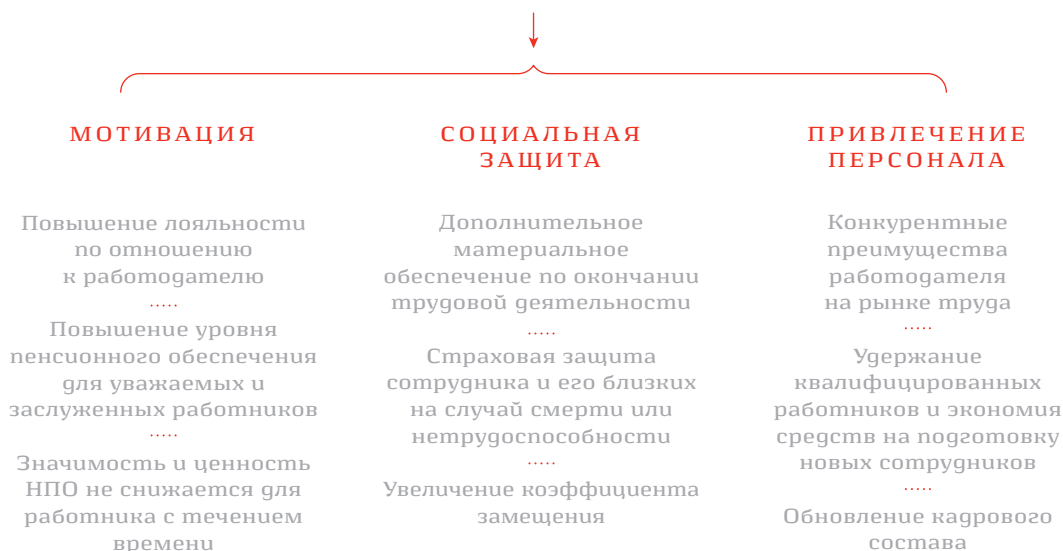


РИС. 6-11.



ей кадровой политики, способный решать как социальные задачи, так и задачи, непосредственно связанные с эффективностью и производительностью труда, привлечением и обновлением кадров и т.д.

Корпоративное пенсионное обеспечение железнодорожников осуществляется в соответствии с Положением о негосударственном пенсионном обеспечении работников ОАО «РЖД», в котором отражены следующие принципы:

- паритетное (равнодолевое) участие работодателя и работника в финансировании его будущей корпоративной пенсии;
- установление размера ежемесячного пенсионного взноса работника в зависимости от возраста лица, вступающего в корпоративную пенсионную систему;
- зависимость размера корпоративной пенсии от уровня заработной платы работника и стажа работы в ОАО «РЖД» или страхового стажа уплаты взносов;
- полное финансовое обеспечение по выплате назначаемых корпоративных пенсий;
- пожизненная выплата корпоративной пенсии.

Корпоративное пенсионное обеспечение учитывает разнообразные параметры (возраст, доход, стаж и т.д.) и предусматривает различные варианты участия работников, т.е. работник ОАО «РЖД» при присоединении к Договору негосударственного пенсионного обеспечения имеет право выбирать наиболее приемлемый для себя вариант пенсионной схемы: сберегательный, сберегательно-страховой, страхово-сберегательный и страховой. Данные варианты различаются тарифами взносов и условиями выплат наследникам. Помимо этого Программой предусмотрен льготный переходный период в отношении работников, которым до пенсии осталось менее 15 лет, чьи возможности по формированию накоплений на пенсию весьма ограничены. В течение этого периода Компанией производятся дополнительные от-

числения для формирования необходимого уровня пенсионного обеспечения. Участниками Программы может стать любой работник ОАО «РЖД», при этом Программа предусматривает в том числе право на досрочную корпоративную пенсию, т.е. корпоративное пенсионное обеспечение ОАО «РЖД» уже реализует определенные принципы профессиональных пенсионных систем.

Реализацию корпоративного пенсионного обеспечения работников ОАО «РЖД» и дочерних обществ осуществляет негосударственный пенсионный фонд «Благосостояние». Общее число работников ОАО «РЖД», формирующих свою негосударственную пенсию в НПФ «Благосостояние», по итогам 2007 года, превысило 410 тыс. чел.

На 1 января 2008 года корпоративную пенсию получали более 150 тысяч бывших работников ОАО «РЖД».

Корпоративную пенсию через НПФ «Благосостояние», по итогам работы в 2008 году, получили 179,6 тыс. неработающих пенсионеров железнодорожного транспорта. Средний размер составил 1948 руб. За год вновь назначено 25863 пенсии, средний размер которых – 2787 руб.

В 2008 году свыше 474 тысяч неработающих пенсионеров получили материальную помощь через Благотворительный фонд «Почет», затраты на которую составили свыше 2 млрд. руб. В 2007 году из средств Фонда на выплату ежемесячной материальной помощи 537,4 тыс. чел. израсходовано 2,3 млрд. руб.

В ходе реализации Программы были получены положительные результаты, которые позволяют уже сейчас судить об эффективности Программы и концентрировать усилия по ее дальнейшему развитию. Так, у пенсионеров ОАО «РЖД», которые формировали корпоративную пенсию, коэффициент замещения утраченного заработка составляет свыше 42%. Этот показатель соответствует рекомендациям Международной организации труда (МОТ) и существенно выше коэффициента

замещения большинства российских пенсионеров (23–27%). Для ОАО «РЖД» Корпоративная пенсионная программа в совокупности с другими социальными программами стала прогрессивным инструментом кадровой политики. Реализация Программы позволила ОАО «РЖД» снизить текучесть работников, повысить лояльность, внедрить новый инструмент управления кадровым составом и т.п.

Помимо этого ОАО «РЖД» получило репутационную «прибыль», основанную на повышении имиджа Компании как социально-ориентированного работодателя. Но, оценивая результаты проведенной работы, нельзя говорить, что все было просто и легко.

Несмотря на большое внимание, уделяемое руководством ОАО «РЖД» формированию полноценной пенсионной системы, способной обеспечить достойную пенсию, в ходе внедрения и реализации Программы возникали непредвиденные затруднения, главными из которых были:

- доведение информации до всех работников Компании и оперативное администрирование Программы в связи с большим территориальным распределением;
- сомнения работников, в особенности людей молодого возраста, в необходимости участия в формировании корпоративной пенсии;
- невысокий уровень доверия к накопительным программам в стране в целом.

Сегодня все эти затруднения в основном преодолены, но время диктует новые условия и ставит перед ОАО «РЖД» новые задачи, которые только предстоит решить; центральной из которых является обеспечение преемственности Корпоративной пенсионной системы при реформировании Компании.

Программа заслужила много положительных отзывов со стороны настоящих и бывших работников ОАО «РЖД». Компания в 2006 году стала победителем в номинации «Лучшая Корпоративная пенсионная система» и получила Национальную премию «Пенсионный Оскар» за вклад в развитие российской пенсионной индустрии.

Негосударственное пенсионное обеспечение, основанное на принципах паритетного долевого участия, важная составляющая социального пакета работника ОАО «Российские железные дороги». С одной стороны, Корпоративная пенсионная программа является положительным примером социального партнерства работника и работодателя в России, которые совместными усилиями осуществляют финансирование дополнительной (помимо государственной пенсии). С другой стороны, у работников появляется большая уверенность в завтрашнем дне, в своем материальном благополучии по окончании трудовой деятельности и, как следствие, формируется стабильный, эффективный и сплоченный коллектив, в котором обеспечивается гармоничное соотношение зрелого опыта и молодых амбиций.

## ОПЛАТА ТРУДА И МОТИВАЦИЯ ПЕРСОНАЛА

В 2008 году проделана значительная работа по усилению мотивации труда и повышению заработной платы работников Компании.

В соответствии с Коллективным договором в течение года осуществлялась ежеквартальная индексация заработной платы на уровне роста цен на потреби-

тельские товары и услуги, объявляемого Росстатом.

В 2008 году заработная плата работников Компании проиндексирована на 15,2%.

Корпоративная система оплаты труда, действующая в Компании, разработана с учетом произошедших организационных и тех-





нологических преобразований, современных методов мотивации, возможностей агрессивно стимулирования, а также необходимости совершенствования структуры заработной платы.

Характерной особенностью новой системы оплаты труда явилось значительное увеличение гарантированной части заработной платы работников. Гибкость, комплексность мотивационных возможностей корпоративной системы оплаты труда позволяют руководителям филиалов, с учетом конкретных эксплуатационных условий и требований рынка труда, определять приоритетность производственных групп и обеспечивать их преимущественную мотивацию.

Корпоративная система оплаты труда позволила успешно реализовать задачу по доведению минимального размера оплаты труда в Компании до законодательно утвержденного в Российской Федерации. На протяжении всего года размер минимальной оплаты труда в Компании превышал данный показатель в Российской Федерации: в январе 2008 года на 57,6%, в декабре 2008 года – в 2,2 раза (в Компании – 5102 руб.; в РФ – 2300 руб.).

В Компании принят Порядок, который предусматривает обеспечение уровня заработной платы работников Компании не ниже минимального размера оплаты труда, установленного субъектом Российской Федерации в регионе расположения структурных подразделений филиалов.

Ежегодно в феврале в Компании осуществляется выплата вознаграждения за безаварийную работу тем работникам, которые непосредственно обеспечивают перевозки грузов и пассажиров и их безопасность. В 2008 году на эти цели использовано 3 млрд. руб. и поощрено около 165 тыс. работников, достигших наилучших результатов труда.

В 2008 году Компанией осуществлен ряд дополнительных мер по повышению реальной заработной платы работников

ОАО «РЖД», на реализацию которых дополнительно было направлено 32 млрд. руб., в том числе:

- на расширение возможностей Корпоративной системы оплаты труда, за счет установления стимулирующих доплат и надбавок, повышения размеров премирования, установления персональных окладов рабочим. Это позволило в 2008 году усилить мотивацию труда работников Компании, и, в первую очередь, основных производственных групп, непосредственно обеспечивающих перевозочный процесс и его безопасность. Филиалам на эти цели было направлено дополнительно целевым назначением 5,2 млрд. руб.;
- на установление компенсационных региональных надбавок. С мая 2008 года работникам Компании во всех регионах, где заработная плата железнодорожников ниже, чем в промышленности, установлены региональные надбавки, размер которых определялся дифференцированно с учетом величины отставания. Указанные надбавки установлены работникам Компании в 20 регионах и на эти цели направлено дополнительно 3 млрд. руб.;
- на дополнительную индексацию заработной платы всем работникам Компании.

С 1 июля 2008 года в связи с отставанием по темпам роста заработной платы работников Компании от среднероссийских и с учетом принятого Решения о доиндексации тарифов на перевозки, заработная плата всех работников Компании проиндексирована сверх инфляции на 10%.

В целях закрепления кадрового состава и стимулирования непрерывной трудовой деятельности в 2008 году введены в действие Положения о выплате единовременного вознаграждения за преданность Компании как работникам ОАО «РЖД», так и работникам негосударственных учреждений здравоохранения ОАО РЖД» и негосударственных образовательных учреждений ОАО «РЖД».

Единоновременное вознаграждение за преданность Компании выплачивается работникам в следующих размерах:

- 2 месячные тарифные ставки (оклада) – при продолжительности работы 3 года;
- 3 месячные тарифные ставки (оклада) – при продолжительности работы 5 лет;
- 4 месячные тарифные ставки (оклада) – при продолжительности работы 10 лет;
- 5 месячных тарифных ставок (окладов) – при продолжительности работы 15 лет и далее через каждые 5 лет.

В стаж работы, дающий право на вознаграждение за преданность Компании, включается все время непрерывной работы на предприятиях железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставной капитал ОАО «РЖД», а не только время работы в Компании.

У всех работников Компании, добросовестно выполняющих свои трудовые обязанности, возникает право на вознаграждение за преданность Компании при указанном выше стаже работы. Лишаются права на вознаграждение лишь работники, по вине которых допущены случаи аварий, крушений, хищения грузов, а

также совершившие прогулы и появление на работе в нетрезвом виде.

В 2008 году единоновременное вознаграждение за преданность Компании выплачено более 186 тыс. чел.

Результаты деятельности Компании в сфере оплаты труда значительно улучшили положение ОАО «РЖД» на региональных рынках труда. Согласно данным Росстата, число регионов, в которых заработная плата работников Компании отстает от заработной платы в промышленности, сократилось с 26 регионов (по состоянию за декабрь 2007 года) до 12 регионов (по данным за декабрь 2008 года).

В результате реализованных мер прирост среднемесячной заработной платы работников ведущих профессий и основных производственных групп по сети железных дорог за 2008 год составил от 24,9 до 28,9%.

В среднем за год заработная плата по Компании составила 22239 руб. с ростом в 2007 году на 27%. Реальная заработная плата возросла на 11,3% (прирост заработной платы в среднем по России составил 11,5%). Соотношение заработной платы в Компании со средней по стране в 2008 году составило 1,286 (в 2007 году – 1,288).

## ЗДРАВООХРАНЕНИЕ

Здравоохранение ОАО «РЖД» представлено 269 негосударственными учреждениями здравоохранения, из них 136 больничных учреждений, 119 – амбулаторно-поликлинических, 14 санаторно-курортных учреждений центрального подчинения.

Численность сотрудников здравоохранения всего – 79 722 чел., в т.ч. в Департаменте здравоохранения, Дирекции медицинского обеспечения и региональных дирекциях медицинского обеспечения на железных дорогах более 660 чел., в негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД» – 75 954 чел., в санаториях и профилакториях центрального подчинения – 3102 чел.

В ОАО «РЖД» действует эффективная система медицинского обеспечения работников, членов их семей и пенсионеров железнодорожного транспорта, осуществляющая весь комплекс медицинских услуг, в том числе на основе системы обязательного и добровольного медицинского страхования.

Одной из главных задач здравоохранения ОАО «РЖД» является медицинское обеспечение безопасности перевозочного процесса.

В негосударственных учреждениях здравоохранения функционируют 227 врачебно-экспертных комиссий. В соответствии с планом – графиком работы врачебно-экспертными комиссиями было проведено



1,44 млн. медицинских осмотров (2007 год – 1,42 млн.).

По результатам медицинских осмотров, признаны профессионально непригодными 12 222 чел. (2007 год – 13472 чел.). Уровень профессиональной непригодности составил 0,7 (2007 год – 0,9).

Всего организовано 1579 пунктов предрейсовых медицинских осмотров (далее – ПРМО) (2007 год – 1500). За 2008 год проведено 25,5 млн. (2007 год – 25,3 млн.) ПРМО, при этом зарегистрировано 25,8 тыс. (2007 год – 25,3 тыс.) отстранений от рейсов. Из всех предрейсовых осмотров локомотивных бригад 80,8% проведено с использованием автоматизированной системы предрейсовых медицинских осмотров.

Среди причин отстранений от рейса:

- 38,3% (2007 год – 37,9%) занимают острые респираторно-вирусные инфекции;
- 29,3% (2007 год – 31,9%) – повышение артериального давления;
- 3,9% (2007 год – 3,6%) – признаки употребления алкоголя.

Утвержден порядок направления работников локомотивных бригад на восстановительные мероприятия и медицинскую реабилитацию.

Продолжается работа по формированию системы психофизиологического обеспечения. Обучено 120 специалистов по специально разработанным программам. Поставлено 127 психодиагностических комплексов, осуществляется ремонт существующих комплексов.

Заболеваемость с временной утратой трудоспособности работников, обеспечивающих безопасность движения поездов, составила 70,2 случая и 926,4 дня на 100 работающих. Средняя длительность одного случая – 13,2 дня. С 2003 года сохраняется тенденция снижения заболеваемости с временной утратой трудоспособности работников, обеспечивающих безопасность движения поездов, в случаях – на 12%, в днях – на 11%.

Средняя длительность одного случая временной нетрудоспособности сохраняется на прежнем уровне.

Оказание неотложной медицинской помощи пассажирам:

В 2008 году число посещений врачей пассажирами медицинских пунктов вокзалов составило 236,3 тыс., число посещений на самостоятельном приеме у среднего медперсонала составило 1,1 млн. Число процедур, проведенных в медпунктах вокзалов, составило 620,7 тыс.

В поездах выявлено 75,5 тыс. больных (2007 год – 76,9 тыс.), из них снято с поездов более 5,5 тыс. чел. Госпитализировано 5,3 тыс. больных.

Организация оказания медицинской помощи, санаторно-курортного обеспечения работников ОАО «РЖД», членов их семей и неработающих пенсионеров:

В отчетном году на медицинское обеспечение к негосударственным учреждениям здравоохранения ОАО «РЖД» было прикреплено более 3,4 млн. чел., в том числе 20,7% пенсионеров железнодорожного транспорта, 15,1% членов семей, 26% территориального населения. Удельный вес работающих в ОАО «РЖД» по сравнению с 2007 годом сохранился на прежнем уровне – 38,2%.

Суммарная плановая мощность амбулаторно-поликлинических учреждений в 2008 году составила 96 097,7 посещений в смену (2007 год – 99 528,3).

На сети городов действуют 4 передвижных консультативно-диагностических центра.

Из общего числа посещений 60,5% выполнено работниками ОАО «РЖД» (2007 год – 61,5%).

Уровень общей заболеваемости в 2008 году составляет 1119,6 на 1000 прикрепленного контингента (2007 год – 1121,4).

В 2008 году число лиц, впервые признанных инвалидами, по сравнению с предшествующим периодом уменьшилось с 4562 до 4158 (на 8,9%). Уровень первичного выхода на инвалидность по сравнению с 2007 годом сохранился на прежнем уровне – 3,1 на 1000 работающих (2007 год – 3,2).

За отчетный год число посещений в амбулаторно-поликлинических учреждениях (по подразделениям) практически сохранилось на прежнем уровне и составило около 35,0 млн.

Прошли диспансеризацию 1062 тыс. работников ОАО «РЖД», что составляет 96,4% от плана 2008 года.

По результатам проведенной диспансеризации, работники I группы состояния здоровья «практически здоровые» составляют 35,1%, II группы «имеющие риск заболевания» – 24%, III группы «нуждающиеся в дополнительном обследовании» – 36%, IV группы «нуждающиеся в дополнительном обследовании и лечении в стационаре» – 4,9%, V группы «нуждающиеся в оказании высокотехнологичной медицинской помощи» – 0,1%.

Ежегодно негосударственными учреждениями здравоохранения ОАО «РЖД» проводятся масштабные прививочные кампании против гриппа и клещевого энцефалита. Против гриппа профилактические прививки получили около 500 тыс. работников ОАО «РЖД», в первую очередь работники, обеспечивающие движение поездов; против клещевого энцефалита – свыше 90 тыс. работников 40-а профессиональных категорий, имеющих риск заражения в процессе производственной деятельности в природных очагах.

В больничные учреждения за 2008 год госпитализировано 797,1 тыс. больных, в том числе работников ОАО «РЖД» – 36,7%, членов семей – 6,2%, пенсионеров – 18,7%, населения муниципальных образований – 38,4%.

Средняя занятость койки по сети составила 331,0 день (2007 год – 331,9 дня).

Больничная летальность за последние годы остается на одном уровне и составляет 0,5%.

Расширяется оказание специализированной, в том числе высокотехнологичной, медицинской помощи. В настоящее время в здравоохранении Компании функционируют 48 центров высокотехнологичной и специали-

зированной медицинской помощи по различным профилям (кардиология, кардиохирургия, офтальмология, онкология, травматология и ортопедия и другие). В 2008 году создано 12 медицинских центров.

В 2008 году были подготовлены и проведены научно-практические конференции: «Междорожные научно-практические конференции офтальмологов», «Новые технологии в диагностике и лечении хирургических заболеваний, применение малоинвазивных и высокотехнологичных методов диагностики и лечения в хирургии», «Профилактика внутрибольничных и раневых инфекций в НУЗ ОАО «РЖД», «Прогресс и новшество в лечении спортивных травм», «Лечение трофических язв нижних конечностей», «Современное состояние и перспективы герниологии», «Новое в лечении сахарного диабета и его осложнений» и другие.

Департамент здравоохранения, специалисты региональных дирекций медицинского обеспечения принимали участие в организации и проведении VII Всероссийского конгресса «Профессия и здоровье» и конференции «Профессия и лекарство» в рамках XV Российского национального конгресса «Человек и лекарство», «Экофорум-2008».

В июне 2008 года был организован и проведен II Съезд врачей железнодорожного транспорта России, в котором приняли участие более 800 специалистов России и ряда зарубежных стран (США, Италия, Япония, страны СНГ и другие).

В 2008 году проведены 2 заседания Комиссии по взаимодействию железнодорожных администраций государств – участников Содружества в области здравоохранения в г. Баку и г. Иркутск.

В течение 2008 года получили санаторно-курортное лечение и оздоровление 102040 чел. (31,7% от потребности).

Из числа оздоровленных работники ОАО «РЖД» составили 69,6%, члены их семей – 8,9%, неработающие пенсионеры железнодорожного транспорта – 21,5%.



## ОХРАНА ТРУДА И БЕЗОПАСНОСТЬ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ

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

Работа в области охраны труда и промышленной безопасности на объектах Компании организована в соответствии с федеральным законодательством, является неотъемлемой частью динамичного развития и одним из приоритетных направлений нашей деятельности.

Цели в области охраны труда – это:

- предотвращение несчастных случаев;
- улучшение условий труда.

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

ОАО «Российские железные дороги» сохраняет богатые традиции в работе по охране труда, проводимой на железнодорожном транспорте. Система охраны труда в отрасли складывалась десятилетиями.

В период реформирования ОАО «РЖД» Компании удастся сохранить накопленный десятилетиями опыт, развить организационно-

материальную базу и кадровый потенциал по охране труда.

Работы по охране труда в ОАО «РЖД» осуществляются во взаимодействии с профсоюзными организациями с привлечением научно-исследовательских, проектно-конструкторских, обучающих и других организаций, а также отдельных специалистов в области охраны труда.

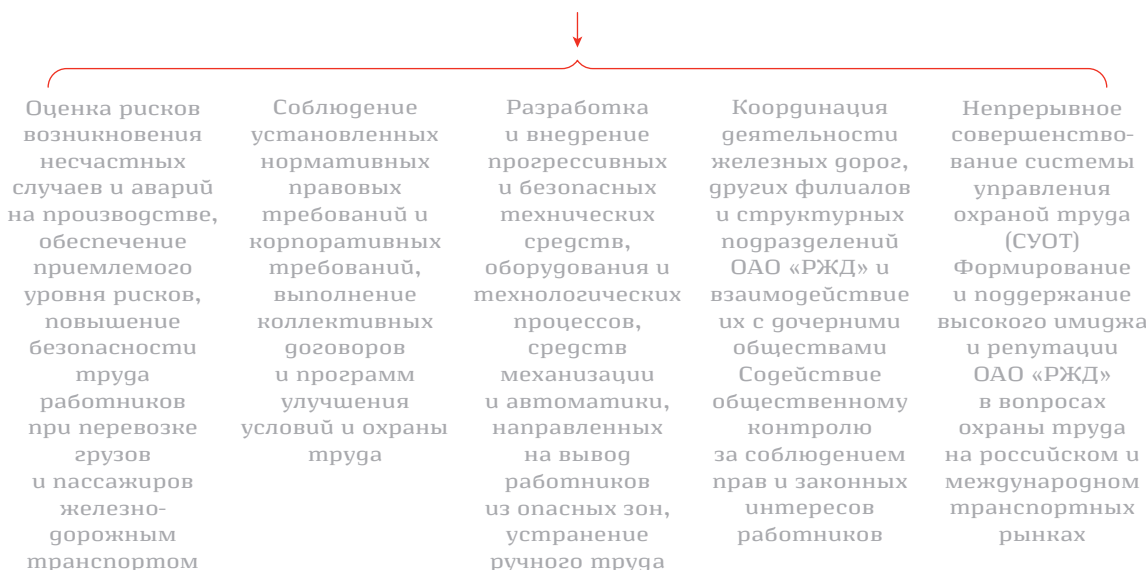
Система управления охраной труда базируется на структуре управления ОАО «РЖД», сформированной по основным направлениям деятельности Общества, и основывается на распределении функций управления, установлении взаимосвязей и отношений органов управления и должностных лиц аппарата управления ОАО «РЖД», железных дорог, других филиалов и структурных подразделений ОАО РЖД».

На заседании Правления ОАО «РЖД» № 34 от 10 октября 2008 года была одобрена Политика в области охраны труда, защиты окружающей среды и промышленной безопасности, которая направлена на сбалансированное решение

РИС. 6-12.

Основные направления политики ОАО «РЖД» в области охраны труда

### ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ТРУДА ОАО «РЖД»





социально-экономических задач и проблем сохранения благоприятной окружающей среды.

Процессы экономической интеграции России в международное сообщество выдвигают новые требования к Системе управления охраной труда, ориентированные на международные стандарты, в том числе на ILO – OSH «Системы управления охраной труда. Общие требования» и OHSAS 18001 «Система менеджмента профессионального здоровья и безопасность». Согласно этим стандартам Система управления охраной труда в ОАО «РЖД» может создаваться в виде отдельной подсистемы в рамках единой системы управления организацией.

С 1 октября 2008 года введен в действие Стандарт ОАО «РЖД» «Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Общие положения». В нем не только документально оформлена уже сложившаяся система управления, но и включены новые элементы в соответствии с требованиями международных стандартов. Стандарт представляет собой совокупность взаимосвязанных и взаимодействующих элементов, направленных на обеспечение безопасности в области охраны труда.

Одна из основных его задач – внедрение на всех уровнях управления недостающих элементов, которые нацелены на предотвращение опасностей, то есть на профилактику.

### КОРПОРАТИВНАЯ НОРМАТИВНАЯ БАЗА ПО ОХРАНЕ ТРУДА

В целях соблюдения требований охраны труда, обеспечения необходимого порядка выполнения работающими возложенных на них обязанностей в ОАО «РЖД» создана база нормативных и организационно-методических документов по охране труда, которая содержит более 200 документов.

В 2008 году в соответствии с «Перспективным планом - графиком

разработки в ОАО «РЖД» нормативных документов по охране труда на 2006–2010 годы» разработано 16 инструкций и правил по охране труда, из них 7 вновь:

- «Инструкция по охране труда для сигналиста железнодорожной станции ОАО «РЖД»;
- «Инструкция по охране труда для дежурного стрелочного поста железнодорожной станции ОАО «РЖД»;
- «Инструкция по охране труда для работников, занятых созданием и содержанием защитных лесонасаждений железных дорог – филиалов ОАО «РЖД»;
- «Инструкция по охране труда при техническом обслуживании и ремонте направляющих линий поездной радиосвязи ОАО «РЖД»;
- «Инструкция по охране труда для носильщика железнодорожного вокзала»;
- «Инструкция по охране труда для кладовщика камеры хранения ручной клади железнодорожного вокзала»;
- «Инструкция по охране труда для дежурного помощника начальника железнодорожного вокзала».

### ОЦЕНКА РИСКОВ

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

Оценка профессиональных рисков осуществляется для выявленных ранее наиболее опасных производственных объектов, технологических процессов и профессий работников с целью разработки мероприятий по предупреждению возможных опасностей и снижению риска и планирования работ по улучшению условий труда работников.

Порядок выявления опасностей и оценка рисков осуществляются в соответствии с Методикой анализа и оценки профессиональных рисков в ОАО «РЖД».



## ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ТРАВМАТИЗМ

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

В 2008 году производственный травматизм в целом по ОАО «РЖД» по отношению к 2007 году снижен: общий – на 14%, со смертельным исходом – на 16%. Абсолютные цифры составили – 649 и 80 человек соответственно (см. рис. 1). (В 2007 году в ОАО «РЖД» травмирован 751 работник, в 2006 году – 757, в 2005 году – 922.)

На сети железных дорог общий производственный травматизм снижен на 17%, со смертельным исходом – на 24%. На железных дорогах от травм на производстве пострадало 468 человек, в том числе 66 человек погибло.

Основная доля травмированных (около 80%) приходится на хозяйства пути и сооружений, локомотивного, электрификации и электроснабжения, управления перевозками и вагонного.

Основными видами происшествий, приведшими к травмированию работников, являлись: воздействие перемещаемых грузов (16%); падение с высоты (14%); ДТП (8%); наезд подвижного состава (7%); падение, обрушение

предметов, материалов (6%); поражение электрическим током (6%) и прочие.

Основные причины травматизма, указанные на рис. 2, свидетельствуют о недостатках в организации безопасных условий труда и контроля со стороны руководителей филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» за соблюдением требований технологии производства работ, трудовой дисциплины.

С целью снижения травматизма Управлением охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля Компании на ряде железных дорог, в структурных подразделениях были проведены проверки системы организации работ по охране труда. По результатам проверок дана оценка состояния охраны труда более чем в 230 линейных структурных подразделениях, отделах отделений, службах и дирекциях железных дорог.

Для снижения случаев травматизма создаются системы оповещения о приближении подвижного состава к бригадам, работающим на путях, разрабатываются новые технологии по ремонту и содержанию железнодорожного пути и устройств электрооборудования; в проект норм бесплатной выдачи средств индивидуальной защиты включены защитные костюмы от термического воз-

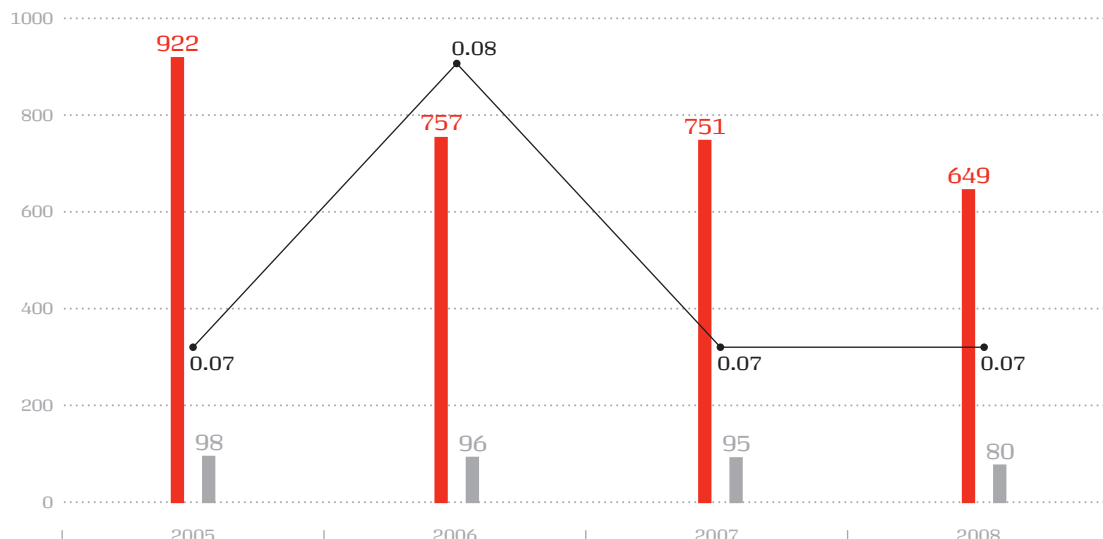
РИС. 6-13.

Динамика травматизма

всего пострадавших, чел.

в т.ч. со смертельным исходом

— коэффициент частоты травм со смертельным исходом



действия электрической дуги и наведенного напряжения.

Компания принимает меры по выводу людей из опасных зон за счет механизации тяжелых и трудоемких видов работ, увеличению объемов работ на закрытых перегонах, организации текущего содержания пути укрупненными участковыми путевыми бригадами.

### ПЛАНИРОВАНИЕ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОХРАНЕ ТРУДА

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

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

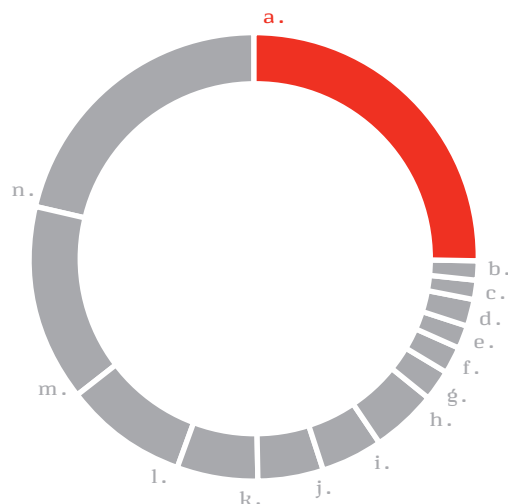


РИС. 6-14.

Основные причины травматизма

- a. – неудовлетворительная организация и контроль за производством работ
- b. – неудовлетворительное техническое состояние зданий, сооружений, территорий
- c. – использование работающего не по специальности
- d. – конструктивные недостатки, недостаточная надежность машин, механизмов, ПС
- e. – эксплуатация неисправных машин, механизмов, оборудования, ПС, инструментов

В 2008 году на реализацию Программы по улучшению условий и охраны труда израсходовано 2,0 млрд. руб., в том числе 0,5 млрд. руб. за счет централизованных инвестиций и 1,5 млрд. руб. – за счет бюджетных средств железных дорог.

Выполнение мероприятий Программы позволило улучшить условия труда более 30 тыс. железнодорожников.

#### Наименование работ

#### ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ БЮДЖЕТОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ:

- Построено, реконструировано и отремонтировано санитарно-бытовых корпусов и помещений, объектов
- Оборудовано и отремонтировано пунктов обогрева, объектов
- Оборудовано и отремонтировано комнат приема пищи, тыс. комнат
- Оборудовано стеклами повышенной прочности кабин локомотивов, тыс.
- Оборудовано виброзащитными креслами кабин локомотивов, тыс.
- Оборудовано кабинетов и уголков по охране труда, тыс.
- Приобретено учебных пособий, плакатов и макетов по охране труда, тыс. шт.

#### Количество

- Около 300
- Более 600
- 4,4
- 1,7
- Около 1,8
- Около 8
- Более 93

ТАБЛИЦА 6-14.

Результаты реализации Программы по улучшению условий и охраны труда за 2008 год



- f. – нарушения требований безопасности при эксплуатации ж.д. ПС и безрельсовых внутрирельсовых транспортных средств
- g. – несовершенство технологического процесса
- h. – нарушения правил дорожного движения (автотранспорта)
- i. – недостатки в обучении безопасным приемам труда
- j. – неприменение средств индивидуальной и коллективной защиты
- k. – неудовлетворительное содержание и недостатки в организации рабочих мест
- l. – прочие
- m. – нарушения технологического процесса
- n. – нарушения трудовой и производственной дисциплины

**Наименования работ**

**ПО ИНВЕСТИЦИОННОМУ ПРОЕКТУ ПОСТАВЛЕНО:**

- Аппаратов для очистки воздуха от вредных веществ, шт.
- Комплектов тепловых завес, комплектов
- Стиральных машин, шт.
- Машин для химчистки спецодежды, шт.
- Модульных пунктов обогрева, шт.
- Устройств защиты персонала от поражения навесным напряжением при работе на контактной сети, комплектов
- Комплектов технических средств «Безопасность труда», предназначенных для защиты работников от поражения электрическим током, тыс. комплектов
- Автоматизированных обучающих экзаменационных комплексов по охране труда, шт.
- Тренажерных комплексов для обучения навыкам по оказанию первой помощи пострадавшим, шт.

**Количество**

- 120
- 156
- 110
- 47
- 138
- 11
- Более 1
- 69
- Около 300

**ФИНАНСИРОВАНИЕ  
МЕРОПРИЯТИЙ  
ПО ОХРАНЕ ТРУДА**

Коллективным договором на мероприятия по улучшению условий и охраны труда предусмотрено выделение финансовых средств в объеме не менее 0,7% от сумм эксплуатационных расходов без учета затрат на средства индивидуальной защиты и медосмотры. При этом не менее 50% данных средств должны направляться на высвобождение работников из опасных зон производства и внедрение технических средств, направленных на предупреждение травматизма.

В 2008 году в ОАО «РЖД» на мероприятия по улучшению условий и охраны труда израсходовано 8,6 млрд. руб., в том числе 2,6 млрд. руб. на спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты.

По сети железных дорог объем финансирования работ по охране труда составил 7,0 млрд. руб., в том числе 4,7 млрд. руб. без учета затрат на спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты, т.е. 0,8% от сумм эксплуатационных расходов,

что больше, чем предусмотрено Коллективным договором.

Расходы на охрану труда в пересчете на одного работника в среднем по ОАО «РЖД» составили 7,6 тыс. руб., по сети железных дорог – 8,1 тыс. руб. (в 2007 году – 6,6 тыс. руб.).

Важным элементом экономического механизма повышения эффективности управления охраной труда является обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, что позволило Компании использовать до 20% страховых взносов на финансирование предупредительных мер по сокращению производственного травматизма и профессиональных заболеваний.

В 2007 году величина освоенных в Компании возвратных средств составила более 170 млн. руб.

## АТТЕСТАЦИЯ РАБОЧИХ МЕСТ

Одним из важнейших механизмов в работе по улучшению условий труда работников, профилактике производственного травматизма и профессиональной заболеваемости является аттестация рабочих мест по условиям труда.

В 2009 году в ОАО «РЖД» продолжается проведение третьего цикла аттестации рабочих мест по условиям труда. За предыдущие годы проведена аттестация на 100% рабочих мест, работа продолжается на тех местах, где истек пятилетний срок. Из 531,7 тыс. рабочих мест 45% (240,5 тыс. рабочих мест) не в полной мере удовлетворяют требуемым нормам. Такое положение, прежде всего, обусловлено спецификой работы железнодорожного транспорта.

В 2008 году приведены в соответствие с требованиями норм 11,3 тыс. рабочих мест, всего за последние 6 лет – 70 тыс. рабочих мест. Филиалам ОАО «РЖД» поставлена задача в течение трех лет привести все рабочие места с устранимыми вредными производственными факторами к требованиям норм: разработан план-график на 2008–2010 годы.

Наибольшее количество условно аттестованных рабочих мест связано с факторами: напряженность трудового процесса – 32% (от всех условно аттестованных рабочих мест) и тяжесть трудового процесса – 30%. Воздействие таких факторов, как шум – 30%, микроклимат – 19% и вибрация – 18%, также не всегда могут быть полностью приведены к нормам в силу специфики работы железных дорог. На таких рабочих местах проводится улучшение условий труда. За период с 2003 по 2008 годы улучшены условия труда на 148,7 тыс. рабочих мест, в 2008 году – на 39,7 тыс. рабочих мест. В 2009 году будет сформирован перспективный план улучшения состояния рабочих мест с неустранимыми вредными производственными факторами на 2010–2012 годы, что позволит проводить

системную работу по сохранению здоровья работников во всех филиалах Компании.

Для формирования базы данных состояния условий труда работников сведения по аттестации заносятся в автоматизированные системы «Труд-Эксперт», установленные в структурных подразделениях ОАО «РЖД».

## СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

Одним из эффективных способов снижения влияния опасных или вредных производственных факторов на рабочих местах является применение средств индивидуальной защиты (СИЗ).

Работники ОАО «РЖД» обеспечены специальной одеждой и другими средствами индивидуальной защиты в соответствии с нормативами и планами железных дорог и других филиалов.

Пересмотрена номенклатура средств индивидуальной защиты Сетевого классификатора материально-технических ресурсов и проводится работа по замене морально устаревших моделей СИЗ на новые. Проблем с поставкой и обеспечением спецодеждой в Компании нет.

В соответствии с «Положением о порядке обеспечения работников железных дорог – филиалов ОАО «РЖД» и функциональных филиалов ОАО «РЖД» средствами индивидуальной защиты, контроля за их качеством, содержания, эксплуатации и ухода» (Положение ОАО «РЖД» от 19.09.2006 N ВП-8343) на всех уровнях, в том числе с участием профсоюзов, ведется контроль за поступлением качественной спецодежды, спецобуви и других СИЗ.

Кроме того, Минздравсоцразвития России 22 октября 2008 года утверждён Приказ №582н «Об утверждении Типовых норм бесплатной выдачи сертифицированных специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам





железнодорожного транспорта Российской Федерации, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, а также на работах, выполняемых в особых температурных условиях или связанных с загрязнением», расширивший номенклатуру применяемых СИЗ и уточнивший их срок службы.

### ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ И КОМПЕТЕНТНОСТИ РАБОТНИКОВ В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ТРУДА

Обучение, профессиональная подготовка, информационно-разъяснительная работа в области охраны труда является одним из направлений превентивных мероприятий по снижению производственного травматизма и профзаболеваемости.

В 2008 году обучение по охране труда прошли 15 тыс. чел. из числа руководителей и специалистов железных дорог и других филиалов ОАО «РЖД».

В целях оптимизации расходов на проведение обучения по вопросам охраны труда внедряются новые методы обучения, используются возможности обучения работников в самой организации.

В рамках дополнительного профессионального обучения на Октябрьской, Дальневосточной ж.д. было организовано обучение работников, занимающихся вопросами охраны труда по 500-часовой программе (1 год обучения) для специалистов по охране труда по специальности «Безопасность технологических процессов и производств» с выдачей Диплома на право ведения деятельности в области охраны труда более 120 специалистам по охране труда.

С 19 по 21 ноября 2008 года в Санкт-Петербурге была проведена Международная научно-практическая конференция «Техносферная и экологическая безопасность на транспорте».

В работе Конференции приняли участие представители федеральных органов исполнительной власти, Общественной палаты, департаментов и управлений железных дорог и других филиалов, дочерних обществ, научных и учебных организаций, предприятий промышленности и зарубежных стран.

На конференции рассматривались инновационные проекты в сфере разработки средств защиты производственников и специалистов, работающих в различных транспортных отраслях, а также вопросы аттестации рабочих мест в зависимости от условий труда на предприятиях транспорта, проведения организационно-технических, санитарно-гигиенических, лечебно-профилактических, правовых мероприятий по достижению техносферной и экологической безопасности транспортных средств и соответствующих производств.

По результатам Конференции выработаны решения, способствующие совершенствованию системы управления охраной труда и природоохранной деятельностью в Компании и соответствующие новым условиям экономического развития и интеграции в мировую транспортную систему.

В рамках конференции была организована выставка.

На конференции большое внимание было уделено обсуждению проблем подготовки специалистов в области техносферной безопасности на транспорте.

Накануне проведения «Всемирного дня охраны труда» на всех дорогах организовывались смотры-конкурсы, выставки, «круглые столы», радио- и телевизионные интервью, выпускались плакаты и другие средства наглядной агитации, призывающие оберегать здоровье и жизнь людей на рабочих местах, пропагандировать здоровый образ жизни. На ряде дорог, в целях стимулирования повышения профессионального мастерства специалистов по охране труда, было организовано поощрение лучших работников.





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

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» Якуниным В.И. 02.12.2007 г. № 1480.

Компания имеет лицензию на деятельность по сбору, использованию, обезвреживанию, транспортировке, размещению опасных отходов от 24.09.2007 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 10.10.2008 г. № 34) и Экологическая стратегия ОАО «РЖД» на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года (утверждена Распоряжением ОАО «РЖД» от 13.02.2009 г. № 293р).

Экологическая стратегия отмечена дипломом «Лучший экологический проект года–2008» Министерства природных ресурсов Российской Федерации.

В Экологической стратегии определены целевые показатели природоохранной деятельности и дана оценка объемов финансирования для достижения поставленных задач. Реализация указанной стратегии 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 за счет 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 настоящее время разрабатывается программа реализации Экологической стратегии.

В Компании проводится экологический аудит для оценки соответствия природоо-

хранной деятельности ОАО «РЖД» требованиям природоохранного законодательства Российской Федерации и системы экологического менеджмента международного стандарта ГОСТ Р ИСО 14001 и последующей сертификации.

## СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

### ВОЗМОЖНОСТИ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РИСКИ В ОБЛАСТИ ЭКОЛОГИИ

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

ОАО «РЖД» является одним из основных перевозчиков грузов и пассажиров в стране: на его долю приходится свыше 80% грузооборота (без трубопроводного транспорта) и почти 40% пассажирооборота, при этом доля его негативного воздействия в общем объеме загрязнения окружающей среды в масштабах страны составляет:

- 0,7 % по выбросам в атмосферу от стационарных источников;
- 1,0% по выбросам в атмосферу от передвижных источников;
- 0,1% по сбросу загрязненных сточных вод в водоемы;
- 0,1% по образованию отходов производства и потребления.

В России экологические преимущества железнодорожного транспорта обеспечиваются также широким применением электрической тяги, которая исключает выбросы вредных веществ в атмосферный воздух и снижает загрязнение почв тяжелыми металлами. Более 85% грузов и 80% пассажиров перевозятся электрической тягой.

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 такие элементы, как стратегическое и текущее планирование, разработка и совершенствование корпоративной нормативно-методической базы в области природоохранной деятельности, повышение квалификации сотрудников Компании в области охраны природы, рационального природопользования и экологической безопасности, 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, 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 табл. 5-1.

## ПЛАНИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЯ

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

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

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

С целью реализации основных экологических обязательств ОАО «РЖД» в Компании реализуется Инвестиционный проект «Обеспечение экологической безопасности», в рамках которого осуществляются строительство и реконструкция очистных сооружений, приобретение установок и оборудования природоохранного назначения, оснащение экологических лабораторий, закупка оборудования для ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов. В 2008 году на эти цели израсходовано 719 млн. руб. капитальных вложений. За период с 2003 по 2008 годы на охрану окружающей среды инвестиционные затраты составили 2,6 млрд. руб., текущие расходы – 13,5 млрд. руб.

В рамках Инвестиционного проекта «Обеспечение экологической безопасности» в 2008 году:

- построено, реконструировано и введено в эксплуатацию 13 природоохранных объектов;
- внедрено 136 единиц установок и оборудования по очистке выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, доочистке сточных вод, обезвреживанию отходов;
- поставлено 9 передвижных экологических лабораторий на базе автомобиля «Газель», 339 единиц аналитических приборов и лабораторного оборудования и 21 комплект лабораторной мебели;
- приобретено технических средств для ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов в количестве 394 единицы.



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

#### Источники рисков

Потребление топлива на тягу поездов и в котельных

Потребление водных ресурсов на технические и хозяйственно-бытовые нужды

Образование большого объема отходов производства и потребления (шпалы отработанные, котельный шлак, зола, строительные отходы, мусор бытовых помещений, металлолом, строительный щебень)

Производство и потребление энергии на тягу поездов

Нарушение земель при строительстве новых объектов и добыче нерудных полезных ископаемых, таких как песок, щебень

#### Направления деятельности

- Разработка и реализация мероприятий, направленных на снижение потребления топлива в стационарных и передвижных источниках.
- Инвестиции в разработку новых технологий, направленных на снижение потребления топлива.
- Внедрение новых технологий, направленных на снижение потребления топлива.
- Внедрение водосберегающих технологий, систем оборотного водоснабжения, нормирования и приборного учета водопотребления.
- Использование отходов в технологических процессах в качестве источников сырья и вторичных материалов.
- Внедрение технологий вторичного использования отходов.
- Реализация энергосберегающих мероприятий.
- Обучение по энергосберегающим технологиям.
- Проведение работ по восстановлению нарушенных земель.

#### Показатели экологической результативности

- Потребление дизельного топлива на тягу поездов.
- Потребление газа, мазута, угля и другого топлива котельными.
- Потребление воды на хозяйственно-питьевые и производственные нужды.
- Объем оборотной воды.
- Образование отходов по классам опасности.
- Доля использования отходов.
- Потребление энергии.
- Затраты на проведение рекультивационных работ.

### Источники рисков

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

Несвоевременное получение необходимых экологических разрешительных документов

### Направления деятельности

- Перевод котельных на более экологически чистые виды топлива.
- Повышение эффективности сжигания топлива.
- Внедрение электроотопления.
- Ликвидация малоемких угольных котельных.
- Реконструкция и строительство действующего и внедрение нового пылегазоулавливающего оборудования.
- Замена двигателей на более экономичные с улучшенными экологическими характеристиками.
- Разработка новых тепловозов с газодизельными двигателями.
- Внедрение технологий мойки пассажирских вагонов и деталей подвижного состава с оборотной системой водоснабжения.
- Реконструкция и строительство очистных сооружений.
- Разработка проектной документации квалифицированными сотрудниками ОАО «РЖД» или с привлечением сторонних специализированных организаций.

### Показатели экологической результативности

- Объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников.
- Объем выбросов основных загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников.
- Объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от тепловозов.
- Объем выбросов основных загрязняющих веществ в атмосферу от тепловозов.
- Объем сточных вод.
- Объем загрязняющих веществ, сбрасываемых в водные объекты со сточными водами.
- Штрафы.
- Платежи за сверхнормативное воздействие.

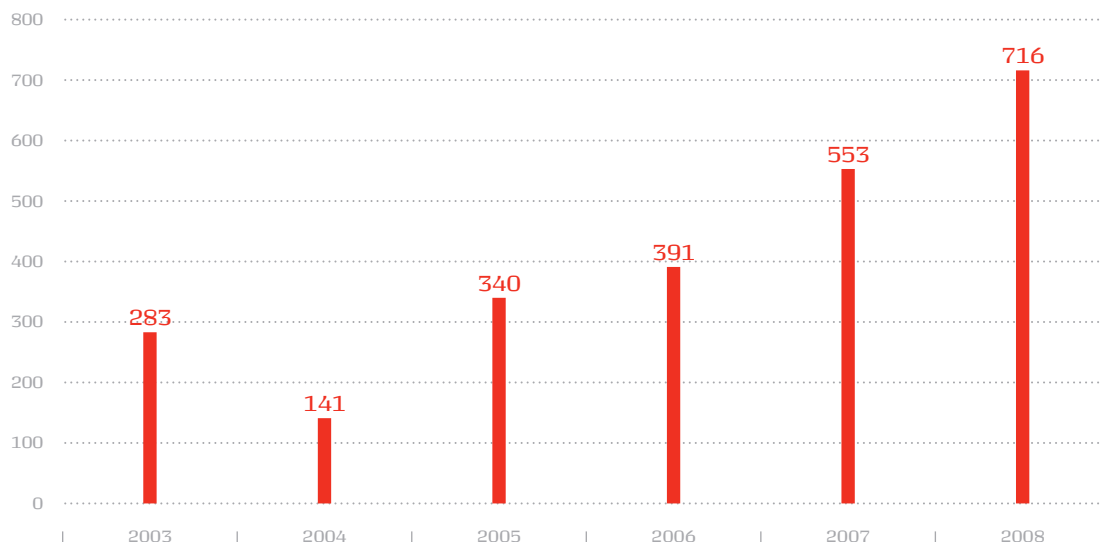
ТАБЛИЦА 5-1

(ПРОДОЛЖЕНИЕ).

Источники рисков и направления деятельности Компании по управлению этими рисками



**РИС. 5-1.**  
Инвестиции  
на природоохранную  
деятельность,  
млн. руб.



#### 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 04.06.2008 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.

#### СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ПРИРОДООХРАННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

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

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

#### ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ МОНИТОРИНГ

Одним из важнейших факторов обеспечения экологической безопасности и соблюдения требований природоохранного законодательства является проведение экологического мониторинга.

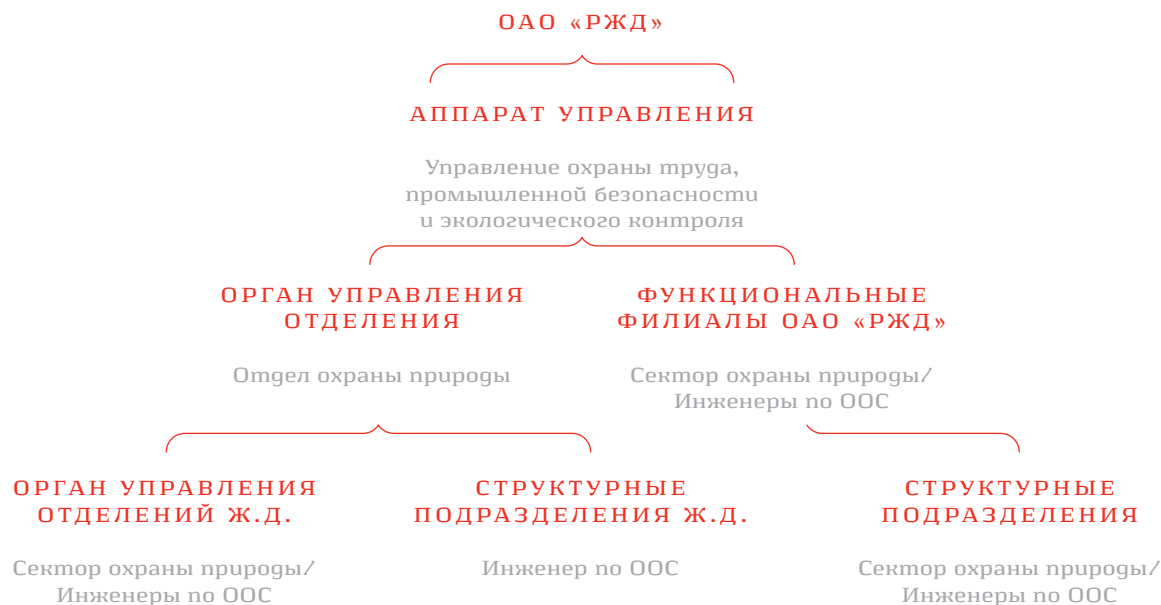
Контроль выбросов и сбросов

в окружающую среду осуществляется:

- от стационарных объектов 56 экологическими лабораториями, а также 9 вагонами-лабораториями и 51 лабораторией на автомобильном ходу;

Рис. 5-2.

Организация управления природоохранной деятельностью



- от передвижных источников (тепловозов) – 89-пунктом экологического контроля, где все тепловозы после ремонта проходят тестирование по экологическим показателям.

Природоохранными подразделениями железных дорог в 2008 году:

- произведено 304 тыс. анализов по воздуху, стокам, почвам;

- проведена инвентаризация 35 тыс. источников выбросов и сбросов вредных веществ в окружающую среду;
- разработано 852 тома нормативной экологической документации;
- продано в природоохранных органах 3,8 тыс. разрешений на выбросы, сбросы вредных веществ в окружающую среду и на размещение отходов.

### ПОКАЗАТЕЛИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ В 2008 ГОДУ

С момента создания ОАО «РЖД» (за период с 2003 по 2008 годы) выбросы вредных веществ в атмосферу снизились на 30,0%, сбросы загрязненных сточных вод в водные объекты сократились на 55,4%, использование воды на производственные нужды уменьшилось на 22,9%, использование и обезвреживание отходов увеличилось на 18%.

Устойчивая динамика снижения воздействия хозяйственной деятельности филиалов ОАО «РЖД» на окружающую среду отмечается с момента создания Компании и обеспечивается, в первую очередь, за счет

реализации отраслевых экологических программ, инвестиционных проектов и технического перевооружения отрасли. В немалой степени этому способствует наличие действующей в ОАО «РЖД» системы управления природоохранной деятельностью.

Снижение выбросов вредных веществ в атмосферу, использование воды, сокращение сброса загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты, использование и обезвреживание отходов производства за период с 2003 по 2008 годы приведены на рис. 5-3 – 5-5.





РИС. 5-3.

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

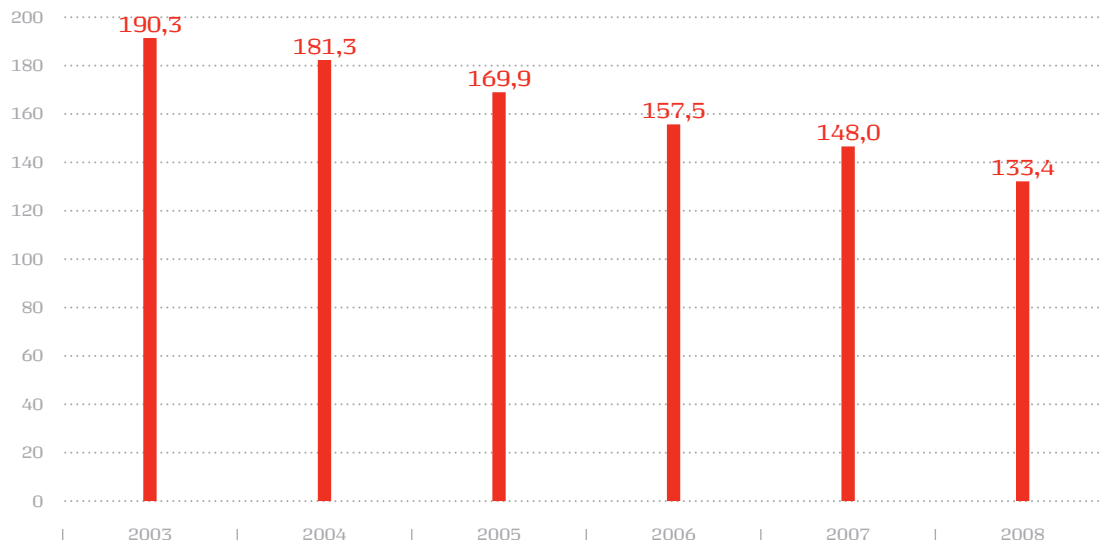


РИС. 5-4.

Использование воды филиалами ОАО «РЖД», млн. м<sup>3</sup>

использование воды, всего  
на производственные нужды

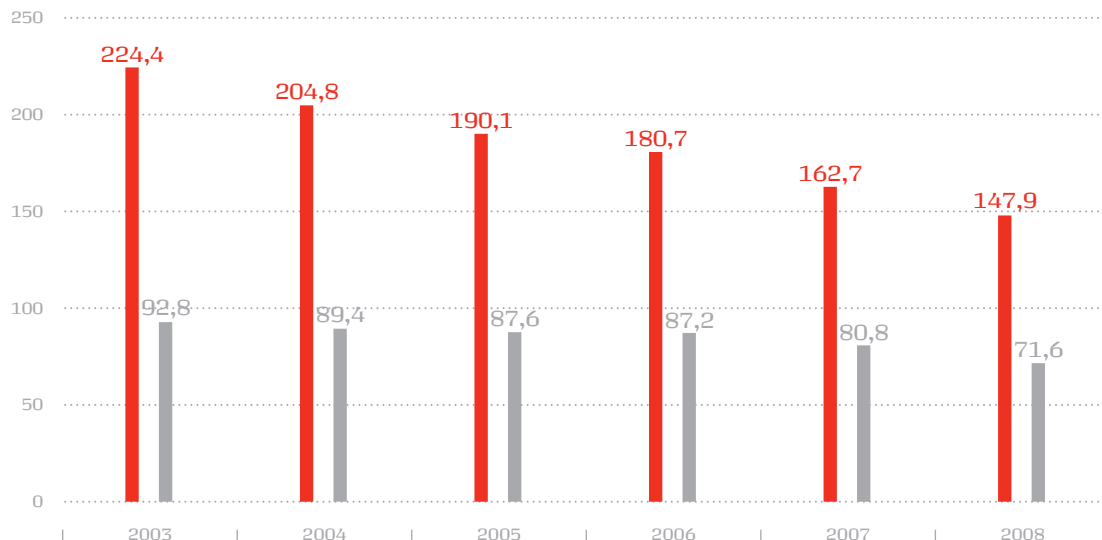
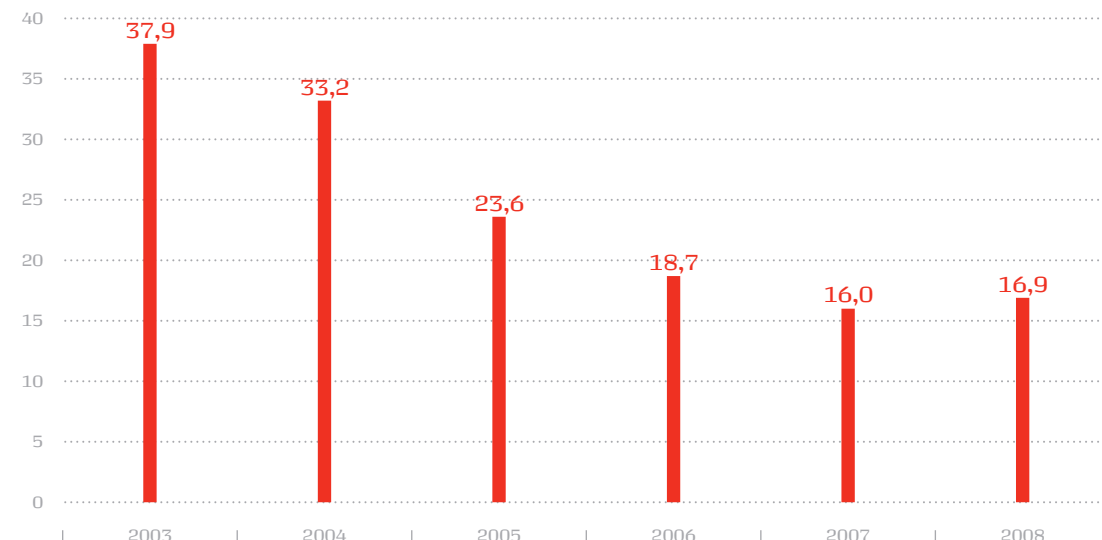


РИС. 5-5.

Сброс загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты филиалами ОАО «РЖД», млн. м<sup>3</sup>



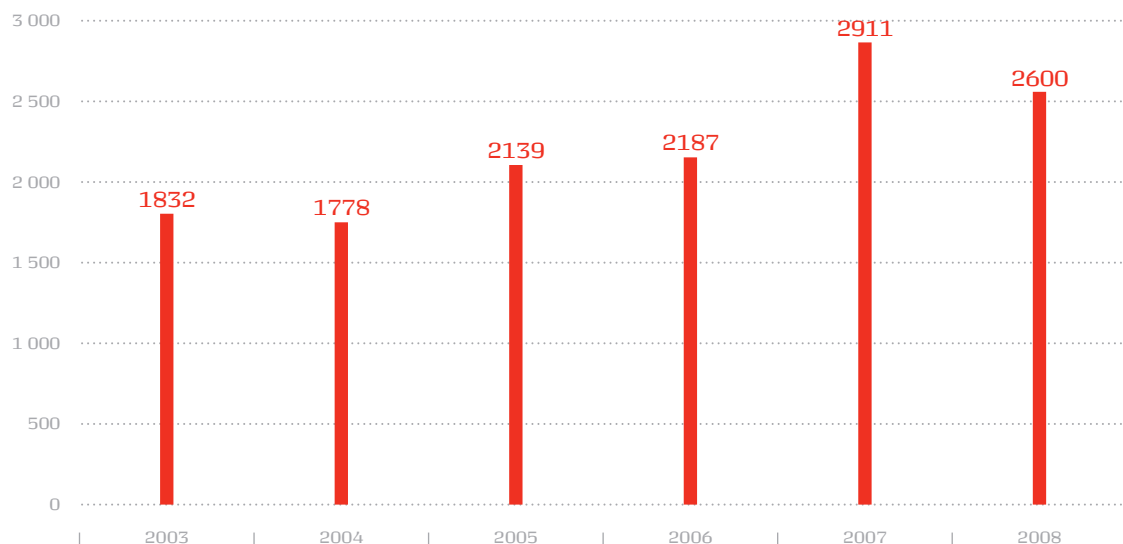


Рис. 5-6.

Текущие затраты на охрану окружающей среды, млн. руб.

Экологичность российских железных дорог обеспечивается, в первую очередь, за счет высокой степени их электрификации, которая исключает выбросы вредных веществ в атмосферный воздух и снижает загрязнение почв тяжелыми металлами.

В соответствии с Инвестиционным проектом «Обеспечение экологической безопасности» ежегодно осуществляются строительство и реконструкция порядка 12–14 природоохранных объектов. С момента создания ОАО «РЖД» за период с 2003 по 2008 годы на природоохранные мероприятия израсходовано 2,6 млрд. руб. капитальных вложений. Текущие расходы на охрану окружающей среды за этот период составили 13,5 млрд. руб.

Ввод в эксплуатацию природоохранных объектов, а также внедрение установок и оборудования экологического назначения в 2008 году позволят в 2009 году:

- сократить выбросы вредных веществ в атмосферный воздух на 76,5 т;
- сократить сброс загрязненных сточных вод в водные объекты и муниципальные канализационные системы на 4,3 млн. м<sup>3</sup>;
- разместить и утилизировать на площадках структурных подразделений железных дорог 5,4 тыс. т отходов производства;

- обеспечить снижение экологических платежей на сумму 59,7 млн. руб.

Выбросы вредных веществ в атмосферу от стационарных объектов в 2008 году по сравнению с 2007 годом снизились на 14,7 тыс. т и составили в 133,4 тыс. т. Уловлено и обезврежено 28% вредных веществ, отходящих от всех источников выбросов в атмосферу.

В 2008 году всего использовано 147,9 млн. м<sup>3</sup> воды, что на 14,8 млн. м<sup>3</sup> меньше, чем в 2007 году. На производственные нужды израсходовано 72 млн. м<sup>3</sup> воды, что на 8,8 млн. м<sup>3</sup> меньше, чем в 2007 году.

Сбросы загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты в 2008 году составили 16,9 млн. м<sup>3</sup>, что больше, чем в 2007 году на 800 тыс. м<sup>3</sup>. Это вызвано повышением требований со стороны природоохранных органов к качеству очистки сточных вод на очистных сооружениях.

В 2008 году образовалось 2,33 млн. т отходов производства и потребления, что на 440 тыс. т меньше, чем в 2007 году. Использовано и обезврежено в технологических процессах в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД» 540,7 тыс. т, или 22,4% от общего объема их образования.

Экологические платежи за выбросы, сбросы загрязняющих веществ в окружающую сре-



гу и размещение отходов в 2008 году составили 270,5 млн. руб., что меньше, чем в 2007 на 1,7 млн. руб.

Одной из особенностей железнодорожного транспорта является то, что железные дороги пересекают природные территории, что приводит к ряду негативных последствий, например они преграждают естественные пути миграции животных. При строительстве новых железных дорог на стадии разработки рабочей документации эти особенности учитываются в природоохранных разделах.

В настоящий момент проекты по сохранению и восстановлению биоразнообразия реализуются на уровне отдельных филиалов и отдельных структурных подразделений, входящих в структуру ОАО «РЖД».

Ряд объектов ОАО «РЖД» расположен в пределах особо охраняемых природных территорий (ООПТ). На территории этих объектов осуществляется рекреационная деятельность.

#### Используемые материалы

Основным видом используемых материалов в Компании является топливо – на тягу поездов и в котельных. Потребление дизельного топлива на тягу поездов в 2008 году снизилось к прошлому году на 1,6% и составило 4159,3 тыс. тунт. Для снижения потребления дизельного топлива в ОАО «РЖД» проводятся мероприятия по электрификации железнодорожных путей.

Потребление топлива на нужды котельных в 2008 году в целом по Компании снизилось до 3264,0 тунт (или на 8,4%).

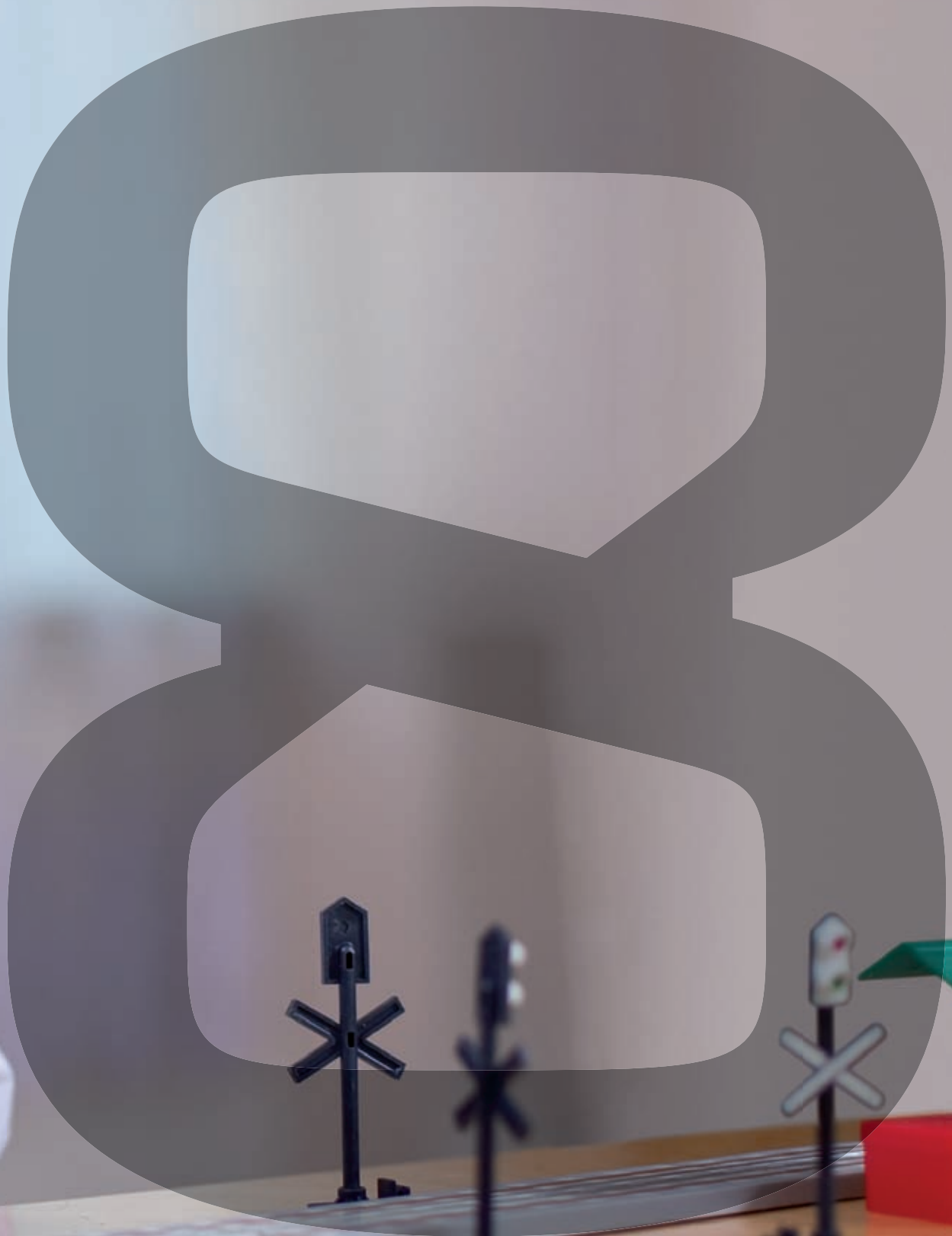
Основным топливным ресурсом для котельных является уголь, использование которого является наиболее опасным фактором загрязнения атмосферного воздуха. Для снижения данного риска в Компании принимаются следующие меры:

- замена старых котельных на новые модульные с улучшенными экологическими характеристиками;
- перевод котельных на более чистые виды топлива (газ);
- повышение эффективности сжигания топлива в котельных;
- внедрение энерго- и ресурсосберегающих технологий;
- замена пылегазоулавливающих установок.

#### Потребление энергии

Основным объектом потребления энергии являются локомотивы. Потребление энергии в Компании с каждым годом увеличивается, так как растет количество электрифицированных железнодорожных путей. В 2008 году потребление электроэнергии на тягу поездов составило 40813,8 млн. кВт-ч (рост на 0,8%). Использование электроэнергии в качестве источника является более предпочтительным с экологической точки зрения, так как при электрификации объем выбросов от неорганизованных источников выбросов сокращается. Для снижения потребления электроэнергии в Компании реализуются энергосберегающие мероприятия.







## ПОЛИТИКА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ОАО «РЖД» С ОБЩЕСТВОМ

Важной составляющей политики ОАО «РЖД» выступает взаимодействие с обществом, в том числе населением, федеральными и региональными органами власти, органами местного самоуправления, общественными и профессиональными объединениями и движениями, некоммерческими организациями.

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

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

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

Располагая значительным производственным, инвестиционным и интеллектуальным потенциалом, ОАО «РЖД» имеет возможность участвовать в исследованиях и проектах по развитию науки, технологий, разработке и внедрению инноваций. В каждом конкретном случае определяется форма и степень участия ОАО «РЖД» в реализации

соответствующих программ или решению конкретных проблем в соответствии с приоритетными для общества и Компании областями и направлениями экономического и социального развития регионов, в которых Компания считала бы целесообразным участвовать.

Задача повышения благосостояния и уровня жизни населения состоит в том, что наряду с участием в реализации федеральных, региональных и местных программ ОАО «РЖД», располагая широкой сетью объектов социальной инфраструктуры, имеет возможность оказывать местным жителям образовательные, медицинские, коммунальные и другие услуги. Здесь весьма существенным обстоятельством 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.

Кроме того, в регионах присутствия ОАО «РЖД» для населения важным направлением деятельности Компании 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. – все то, что Компания осуществляет в порядке благотворительной и спонсорской помощи.



Не менее важной задачей является обеспечение эффективности взаимодействия Компании с обществом путем формирования системы информирования общественности о социальных и экономических проектах, которые реализует и в которых участвует Компания, налаживания обратной связи с заинтересованными сторонами, прежде всего населением, для выявления отношения и оценки удовлетворенности деятельностью Компании.

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):

- участие в формировании государственной политики;

- долевое участие в федеральных, региональных и местных социальных программах;
- проведение и поддержка исследований в области развития науки, образования, эффективных технологий и инноваций;
- предоставление населению учреждениями социальной инфраструктуры ОАО «РЖД» услуг в области образования, здравоохранения, жилищно-коммунального хозяйства;
- содействие и поддержка объектов социальной инфраструктуры регионов, в том числе оптимизация и обеспечение их надлежащего функционирования;
- осуществление благотворительной деятельности по социальной поддержке малообеспеченных и социально незащищенных групп населения, содействию развитию физкультуры, спорта, культуры, искусства и другие;
- информирование и коммуникация с обществом.

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

### ЗАДАЧИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОБЩЕСТВОМ

Сотрудничество с органами государственной власти и местного самоуправления в вопросах социального развития регионов

Повышение благосостояния и уровня жизни населения

Информационное обеспечение взаимодействия с обществом

### ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОБЩЕСТВОМ

Участие в формировании государственной политики

Долевое участие в федеральных, региональных, и муниципальных программах социального развития

Проведение и поддержка значимых для Компании и общества исследований, программ, мероприятий и акций по развитию науки, образования, эффективных

Предоставление населению социальных услуг ведомственными учреждениями

Поддержка и содействие развитию объектов муниципальной социальной инфраструктуры

Благотворительность и спонсорская помощь

Информирование о деятельности Компании

## СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ОАО «РЖД» В ОБЛАСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОБЩЕСТВОМ

### РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ

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

При этом во взаимодействии Компании с обществом возникают такие основные риски и возможности (см. табл. 8-1):

- риск чрезмерных ожиданий и увеличения социальной нагрузки на Компанию;
- риск негативного имиджа Компании в регионах и у населения;
- риск замедления реализации планов и программ, реализуемых Компанией в регионах.

При формировании взаимоотношений с обществом Компания учитывает интересы

и запросы местного сообщества, региональных и местных властей. Однако при этом возникает опасность того, что региональные и местные администрации в связи с ограниченностью их бюджетных возможностей по обеспечению финансирования социальной сферы в необходимых объемах будут стремиться переложить часть своих обязательств на Компанию. Например, через увеличение объема финансовых средств, запрашиваемых у Компании в качестве финансовой помощи местным бюджетам, или предлагая Компании профинансировать те или иные социальные объекты или работы по ним. В этих условиях для Компании очень важно не превратиться в дополнительный источник средств для текущего финансирования. Деятельность Компании должна способствовать созданию условий для долговременного и стабильного предоставления социальных благ и услуг населению. Поэтому важным во взаимодействии Компании и общества является заключение соглашений между региональными и местными

#### Наименование рисков

Чрезмерные ожидания и увеличение социальной нагрузки на Компанию

Негативный имидж Компании в регионах и у населения

Замедление реализации планов и программ, реализуемых Компанией в регионах

#### Направление деятельности

Соглашения с региональными органами власти и органами местного самоуправления о содействии в экономическом и социальном развитии.

Информирование общественности о деятельности Компании.

Соглашения с региональными органами власти и органами местного самоуправления о содействии в экономическом и социальном развитии.

#### Показатель результативности

Объем услуг по пригородным пассажирским перевозкам. Размер средств, направленных на благотворительность и спонсорскую помощь.

Количество публикаций о Компании, в том числе позитивных, негативных, нейтральных.

Реализация Инвестиционной программы Компании (см. раздел 4.5. «Инвестиционная деятельность»).

таблица 8-1

Основные риски и возможности при взаимодействии ОАО «РЖД» с обществом



администрациями и Компанией о взаимодействии в экономической и социальной сфере, рассчитанных на долгосрочную перспективу. В этих соглашениях в результате переговоров должны быть определены направления и проекты, которые, с одной стороны, являются крайне важными для развития региона, а с другой – быть приемлемыми для Компании исходя из ее бизнес-интересов.

Выполнение Компанией социальных обязательств, в частности по поддержке наиболее нуждающихся групп населения, нередко отрицательно сказывается на финансовых результатах Компании. В соответствии с Федеральным законом от 22.08.2004 г. № 122-ФЗ «О внесении изменений в законодательные акты Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации в связи с принятием федеральных законов «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» и «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (известном как закон о монетизации льгот) ОАО «РЖД» осуществляет перевозки льготных категорий пассажиров как федерального, так и регионального уровня.

Кроме того, Решением Совета директоров ОАО «РЖД» ежегодно сохраняет льготы для студентов и школьников без компенсации расходов из федерального бюджета. Кроме прямых потерь от предоставления 50%-й скидки по тарифу на оплату проезда Компания несет финансовые потери в результате уплаты налога на прибыль с суммы недополученных доходов. Ежегодно убытки составляют более 1,5 млрд. руб.

Принимая во внимание высокую социальную значимость пригородных пассажирских перевозок, а также невысокий уровень доходов большей части населения страны, ОАО «РЖД» сохраняет тарифы на социально приемлемом

уровне, что снижает рентабельность этого направления деятельности Компании. Снизить потери ОАО «РЖД» от предоставления льгот на пригородных пассажирских перевозках предполагается за счет осуществления предусмотренного «Программой развития пассажирских перевозок в пригородном сообщении до 2015 года» полноценного перехода к системе государственного социального заказа на пригородные перевозки, которые на уровне государства необходимо определить как социально значимые.

С чрезмерными ожиданиями связан риск негативного восприятия Компании в регионах и населением. Зачастую это связано с недостаточной информированностью общественности относительно конкретного участия Компании в решении социальных проблем региона. Очевидно, что Компании необходимо как можно шире использовать местные средства массовой информации для извещения населения о проектах и мероприятиях социального характера, предпринимаемых Компанией, об их реализации, планах на будущее.

## СТРАТЕГИИ И ПРОГРАММЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОБЩЕСТВОМ

Стремясь расширить и совершенствовать работу по взаимодействию ОАО «РЖД» с органами власти субъектов Российской Федерации в 2008 году, Компания проводила активную региональную политику.

Стоящие перед ОАО «РЖД» задачи по дальнейшему экономическому росту, развитию и укреплению общественного авторитета во многом зависят от состояния и уровня развития отношений ОАО «РЖД» с федеральными и региональными властями.

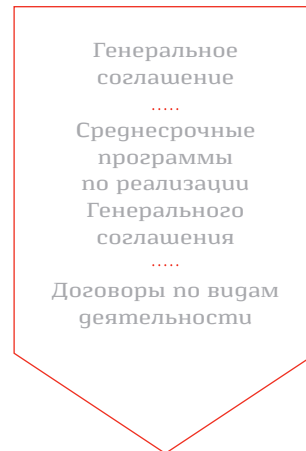
ОАО «РЖД» формирует оптимальные пути взаимодействия с регионами. После произошедших структурных изменений в результате реформирования отрасли Компанией была изменена и стратегия работы: от

взаимодействия на уровне Министерства путей сообщения Российской Федерации, приоритетом для которого выступают государственные интересы, к диалогу с позиции крупной корпорации, ориентированной на экономическую выгоду. При этом государственные задачи в системе приоритетов ОАО «РЖД» занимают одно из главных мест.

В настоящее время в ОАО «РЖД» действует трехуровневая система взаимодействия с субъектами Российской Федерации (см. рис. 8-2). Она включает на первом уровне Генеральное соглашение – фундаментальный документ, закрепляющий основы сотрудничества Компании и регионов. На втором уровне – среднесрочные программы по реализации Генерального соглашения. На третьем – договоры по видам деятельности. Такая система взаимодействия с регионами позволяет решать актуальные и стратегические вопросы ОАО «РЖД» и формировать предпосылки для решения проблем дочерних и зависимых обществ, расположенных в регионах.

Генеральное соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта – важнейший программный

**ТРЕХУРОВНЕВАЯ СИСТЕМА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С СУБЪЕКТАМИ РФ**



документ ОАО «РЖД», определяющий более 30 перспективных направлений взаимовыгодного партнерства между Компанией и субъектами Российской Федерации на долговременный период. Именно на его основе региональные железные дороги и администрации регионов разрабатывают среднесрочные программы в части обеспечения грузовых и пассажирских перевозок, тарифной, налоговой политики, повышения безопасности движения, развития социальной сферы, заключаются

**рис. 8-2.**

Трехуровневая система взаимодействия с субъектами Российской Федерации

**Направления взаимодействия с регионами в соответствии с Генеральным соглашением**



**рис. 8-3.**

Направления взаимодействия с регионами в соответствии с Генеральным соглашением





оговоры по отдельным видам совместной деятельности.

В соответствии с Генеральным соглашением ОАО «РЖД» и субъекты Российской Федерации взаимодействуют в социальной сфере по трем важнейшим направлениям: в области образования, здравоохранения и жилищно-коммунального хозяйства (см. рис. 8-3).

### НОРМАТИВНАЯ БАЗА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОБЩЕСТВОМ

Взаимодействие ОАО «РЖД» с обществом регламентируется нормативными документами Компании, которые охватывают два основных направления - благотворительную деятельность и информационную политику.

Наиболее разработанной является нормативная база по осуществлению благотворительной деятельности. В частности, направления и порядок осуществления благотворительной деятельности определены в «Типовом положении о благотворительной деятельности дочерних обществ ОАО «РЖД»», а также в Плане благотворительной деятельности, утвержденном Правлением Компании.

Кроме того, благотворительность в отношении отдельных категорий определена в таких документах:

- Распоряжение ОАО «РЖД» от 20.04.2006 г. № 772р «Об оказании благотворительной помощи ветеранам Великой Отечественной войны»;
- Распоряжение ОАО «РЖД» от 28.12.2005 г. № 2283Р «Об оказании единовременной ма-

териальной помощи неработающим пенсионерам»;

- Распоряжение ОАО «РЖД» от 29.05.2006 г. № 1068р «О социальной поддержке неработающих пенсионеров».

Принципы и подходы к информированию о деятельности Компании отражены в Положении ОАО «РЖД» от 06.07.2006 г. № 865 «Положение о Департаменте корпоративных коммуникаций Открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

### СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ ПО ВЗАИМОДЕЙСТВИЮ С ОБЩЕСТВОМ

Подготовка программных документов и разработка общих принципов и подходов во взаимодействии ОАО «РЖД» с обществом, а также координация, сбор и обобщение результатов осуществляются соответствующими департаментами, которые разрабатывают конкретные мероприятия, отслеживают и контролируют их выполнение. В частности, Департамент корпоративных финансов и Департамент планирования и бюджетирования являются ответственными за реализацию мероприятий в части благотворительности и спонсорства; Департамент здравоохранения разрабатывает и реализует мероприятия по оказанию медицинских услуг населению и пассажирам; Организация взаимодействия с государственными органами входит в сферу ответственности Департамента взаимодействия с федеральными и региональными органами власти.

## РЕАЛИЗАЦИЯ ПОЛИТИКИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОБЩЕСТВОМ. ПОКАЗАТЕЛИ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ЗА 2008 ГОД

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

Железнодорожный транспорт является важнейшим «инструментом» государственной политики в социально значимых грузовых перевозках (угля, минеральных удобрений, завоза грузов на Дальний Восток), пассажиров в дальнем и пригородном сообщении, а также в обеспечении оборонных и мобилизационных функций.

Сегодня основа магистрального железнодорожного транспорта Российской Федерации – компания «Российские железные дороги».

Деятельность Российских железных дорог традиционно направлена на стимулирование экономики страны.

Последовательно снижается транспортная составляющая в конечной цене продукции, перевозимой железнодорожным транспортом.

За 5 лет работы ОАО «РЖД» транспортная составляющая в цене перевозимых товаров снижена по коксу и руде – в 2,4 раза, по удобрениям – в 2,1 раза, по углю – в 1,9 раза, по нефтяным грузам – в 1,8 раза и черным металлам – в 1,7 раза. Только в 2008 году, даже с учетом произошедшего в конце года снижения цен на сырье и готовую продукцию, транспортная составляющая была сокращена в среднем за год более чем на 14%.

В результате, доля ОАО «РЖД» в ВВП в 2008 году сократилась до 2,4%, в то время как четыре года назад она составляла 3,5%. При этом это снижение обусловлено не замедленной динамикой работы отрасли, а отставанием индексации грузовых железнодорожных тарифов от роста цен в промышленности.

## УЧАСТИЕ ОАО «РЖД» В ФОРМИРОВАНИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ

### ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ФЕДЕРАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ

Стратегия развития железнодорожного транспорта

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.09 г. № 877р утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года.

Государственно-частное партнерство

В 2008 году впервые принято решение о выделении на 2009–2011 годы средств в объеме 45,5 млрд. руб. из Инвестиционного фонда Российской Федерации на развитие инфраструктуры ОАО «РЖД» по проектам «Организация скоростного движения пассажирских поездов на участке Санкт-Петербург – Хельсинки» и «Реконструкция участка Оунэ – Высокогорная со строительством нового Кузнецовского



тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань».

В 2008 году заключено Инвестиционное соглашение по реализации проекта «Промышленный комплекс г. Новомосковск Тульской области», в соответствии с которым из Инвестиционного фонда РФ на развитие железнодорожной инфраструктуры в 2009–2010 годы должно быть направлено 3,4 млрд. руб.

#### Государственная поддержка

##### строительства олимпийских объектов

В соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2008 г. № 1877-р «Об увеличении уставного капитала Открытого акционерного общества «Российские железные дороги» и Решением Совета директоров Компании от 16 декабря 2008 года был зарегистрирован дополнительный выпуск обыкновенных именных бездокументарных акций ОАО «РЖД», размещаемых путем закрытой подписки, в количестве 41,5 млрд. руб., целью которого являлось создание необходимых источников для строительства объектов транспортной инфраструктуры в рамках подготовки к XXII Олимпийским зимним играм и XI Паралимпийским зимним играм 2014 года в городе Сочи.

Оплата акций единственным акционером Компании – Российской Федерацией – была предусмотрена законами о бюджете Российской Федерации на 2008 год и на 2009 год в объемах 24,575 млрд. руб. и 16,925 млрд. руб. соответственно.

Первая часть оплаты в объеме 24,575 млрд. руб. в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2008 год и на плановый период 2009 и 2010 годов» была осуществлена 29 декабря 2008 года.

В соответствии с пунктом 8 Протокола совещания у Председателя Правительства Российской Федерации В.А. Зубкова от 18 февраля 2008 года № ВЗ-П9-14пр определены средства финансирования проектов «Усиление железнодорожной линии Туапсе – Адлер» и «Организации интермодальных перевозок на участке линии Сочи – Адлер – аэропорт

«Сочи» за счет средств, полученных от целевой, дополнительной к утвержденным параметрам до 2010 года, индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки с 1 апреля 2008 года в среднем на 1%.

#### Льготная ставка таможенной пошлины

Проведена работа в федеральных органах исполнительной власти по принятию Постановления Правительства Российской Федерации от 9 января 2009 г. № 11, устанавливающего на 9 месяцев нулевую ставку ввозной таможенной пошлины на два типа вагонов высокоскоростных электропоездов Velaro Rus. Экономия средств при ввозе 2 высокоскоростных электропоездов составила 193,8 млн. руб.

Поставка осуществляется во исполнение одобренного Советом директоров ОАО «РЖД» Договора подряда на разработку, изготовление и поставку в Россию восьми высокоскоростных электропоездов для эксплуатации их на направлениях Москва – Санкт-Петербург и Москва – Нижний Новгород.

#### 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 года.

На 2008 год ОАО «РЖД» заключило Договор с Министерством здравоохранения и социального развития РФ по перевозке граждан-получателей социальной услуги в пригородном сообщении на сумму 4,1 млрд. руб.

Кроме того, из федерального бюджета профинансирована реализация мер социальной поддержки отдельных категорий граждан по проезду к месту лечения и обратно в дальнем следовании в размере 971,5 млн. руб., а также в соответствии с Законом Российской Федерации «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» оплата стоимости проезда пенсионерам к месту отдыха и обратно один раз в два года составила 3,108 млн. руб.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 07.04.07 г. № 207 из федерального бюджета в 2008 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 16,4 млрд. руб.

Кроме того, Правительством РФ принято Решение по выделению дополнительных бюджетных ассигнований в 2008 году в сумме 3 млрд. руб. в виде субсидий на покрытие убытков ОАО «РЖД», связанных с предоставлением отдельным категориям граждан льготного проезда в пригородном сообщении.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 21.12.07 г. № 916 из федерального бюджета в 2008 году выделены субсидии на компенсацию потерь, возникающих от выравнивания тарифов при перевозке пассажиров в сообщении Россия – Калининград на сумму 157 млн. руб.

Наиболее серьезным результатом стало принятие Федеральным Собранием и подписание Президентом Российской Федерации (при поддержке 53 субъектов Федерации) Федерального закона № 100-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» (опубликован 02.07.2008 г.). Закон позволил сохранить технологическую целостность электросетевого хозяйства Компании.

Принятие и вступление в действие Федерального закона № 291-ФЗ «О внесении изменения в статью 11 Закона Российской Федерации «О государственной границе Российской Федерации» дало основу для сокращения времени пограничного, таможенного контроля пассажирских поездов в международном сообщении.

Принятие и вступление в силу Федерального закона № 272-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием государственного контроля в сфере частной охранной и детективной деятельности» произошло без вреда Компании. Поправки в данный закон позволяют сохранить в структуре ОАО «РЖД» охранные подразделения (закон опубликован 26.12.2008 года).

ОАО «РЖД» совместно с Минтрансом России разработан проект Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», направленный на снятие ограничений в использовании отдельных объектов железнодорожного транспорта.

## ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С ПАЛАТАМИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ

Важное направление работы – законодательное и нормативно-правовое обеспечение интересов Компании.

В 2008 году продолжилась многолетняя работа по недопущению принятия ряда проектов Федеральных законов «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», внесенных депутатами Государственной Думы, в части отмены платы за сверхнормативное использование вагонов и хранение грузов, установления публичности Договора об оказании услуг по предоставлению локомотивной тяги, а также в части снижения размера штрафной ответственности. При их принятии потери доходов ОАО «РЖД» оцениваются в размере около 7 млрд. руб.

## ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С РЕГИОНАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ ВЛАСТИ

Перевозка граждан, имеющих  
региональные льготы

Во исполнение Федерального закона № 122-ФЗ всеми субъектами Российской Федерации, в которых осуществляются пригородные



пассажирские перевозки железнодорожным транспортом, приняты нормативные правовые акты в части предоставления льгот гражданам, социальная поддержка которых отнесена к полномочиям субъектов Российской Федерации.

Ежегодно ОАО «РЖД» заключает договоры (соглашения) с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации об оплате проезда льготных категорий граждан регионального значения.

На 2008 год заключены договоры со всеми 59 регионами, где предусмотрена централизованная оплата за оказание услуг по перевозке льготных категорий граждан регионального уровня (в 14 регионах приняты Решения о монетизации льгот).

В 2008 году за перевозку региональных льготников получено 3,6 млрд. руб.

#### Регулирование тарифов в пригородном пассажирском сообщении

В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 07.03.95 г. № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» право вводить государственное регулирование тарифов на перевозки пассажиров в пригородном сообщении предоставлено органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации при условии возмещения убытков, возникающих вследствие регулирования тарифов, за счет средств соответствующих бюджетов субъектов Российской Федерации.

При этом законодательными актами Российской Федерации не урегулирован вопрос обязанности обеспечения компенсации потерь в доходах владельцев инфраструктур, перевозчиков, возникших в результате государственного тарифного регулирования.

Общий объем бюджетной поддержки пригородных пассажирских перевозок составил в 2008 году 2,6 млрд. руб. (прирост 284 млн. руб. к уровню 2007 года), в том числе совместные с регионами пригородные пассажирские компании получили около 700 млн. руб.

В целях полного возмещения выпадающих доходов разработаны контрактные условия организации пригородных перевозок, разработан типовой Договор о транспортном обслуживании.

С 30 субъектами РФ подписаны соглашения, предусматривающие переход к полному возмещению выпадающих доходов, возникающих в результате государственного регулирования тарифов.

#### Пригородные компании

Программой реформы железнодорожного транспорта предусмотрено создание пригородных пассажирских компаний с целью увеличения бюджетной поддержки пригородных перевозок со стороны субъектов Российской Федерации и снижение тем самым убыточности этого вида деятельности.

В 2008 году функционировало 11 пригородных компаний, созданных с участием субъектов Российской Федерации. Из них восемь компаний функционируют в качестве перевозчиков, три – осуществляют операторскую деятельность. Данные компании созданы в границах 8 железных дорог и обслуживают 19 регионов.

#### Обеспечение безопасности.

**Переезды.** В 2008 году с участием регионов реализованы совместные мероприятия по ремонту железнодорожных переездов и автодорожных подходов к ним:

- на Западно-Сибирской ж.д. на сумму более 56 млн. руб., на территории Алтайского края, Омской, Кемеровской, Томской областей;
- на Куйбышевской ж.д. совместно с Республикой Мордовия – 4,6 млн. руб.

**Путепроводы.** В 2008 году продолжалась работа по реализации трехстороннего Соглашения между Федеральным дорожным агентством, Правительством Московской области и ОАО «РЖД» о сотрудничестве в области строительства путепроводов на территории Московской области, в местах пересечения железнодорожных путей и автомо-



бильных горюг федерального и регионального значения на период с 2006 по 2015 годы. Соглашением предусмотрено строительство 28 путепроводов.

В 2008 году начато строительство путепровода на 45 км железнодорожного участка Москва – Серпухов (г. Подольск). Срок сдачи – конец 2009 года.

Общий объем затрат на реконструкцию, завершившуюся в 2008 году, Огоевского путепровода со стороны Московской ж.г. составил 135,6 млн. руб., объем привлеченных средств из бюджета Тульской области – 150,4 млн. руб.

Реконструкция Дмитровского путепровода включает расширение проезжей части Дмитровского шоссе и выполняется за счет бюджета г. Москва. В 2008 году затрачено 458 млн. руб. Завершение реконструкции – 2009 год.

выделения средств Инвестиционного фонда на реализацию инфраструктурных проектов ОАО «РЖД» и совершенствования механизма компенсации потерь в доходах, возникающих при перевозке пассажиров железнодорожным транспортом.

Кроме того, получена поддержка Президента России Д.А. Медведева по таким внесенным ОАО «РЖД» вопросам, как:

- расширение практики избрания представителями РФ в органах управления акционерных обществ, акции которых находятся в государственной собственности, независимых директоров из числа лиц, не являющихся государственными служащими;
- подготовки предложений по внесению в законодательство Российской Федерации изменений, предусматривающих возможность оспаривания в государственном и судебном порядке результатов кадастровой оценки земельных участков и другие (более подробно информация представлена в Приложении).

На региональном уровне железные дороги и отделения железных дорог являются членами 5 региональных отделений ТПП России и 7 – РСПП.

Кроме того, железные дороги и отделения представлены в бизнес-сообществах (13 организаций) в территориальных рамках функционирования железных дорог и отделений (например, Некоммерческая организация «Союзгрузпромтранс» (союз грузовладельцев и работников промышленного транспорта), Уральская ассоциация «Аспромтранс» (Уральская ассоциация предприятий и организаций промышленности и транспорта) и другие).

Помимо этого, руководители всех 17 железных дорог принимают участие в работе межрегиональных организаций «Северо-Запад», «Сибирское соглашение», «Большая Волга» и других по вопросам, затрагивающим интересы ОАО «РЖД», но в состав данных организаций, как правило, не входят.

## ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ С БИЗНЕС-СООБЩЕСТВАМИ

Компанией установлены тесные контакты со всеми влиятельными бизнес-сообществами, такими как РСПП, ТПП, Деловая Россия и другие. Посредством участия в союзах, ассоциациях, палатах, ассамблеях и т.г. ОАО «РЖД» получает возможность использовать новые площадки для информирования всех уровней власти, бизнеса и общества о проблемных вопросах, сдерживающих реализацию реформирования железнодорожного транспорта и динамичное развитие железнодорожной отрасли, а также формирования позиций поддержки интересов ОАО «РЖД».

На данный момент в Российской Федерации действует свыше 200 бизнес-сообществ, из них в той или иной степени интересы ОАО «РЖД» затрагивают около 50 федеральных и региональных бизнес-сообществ.

В 2008 году Компанией проведена работа по доведению своей позиции до бизнес-сообществ и получена поддержка по вопросам



## БЛАГОТВОРИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Благотворительная и спонсорская деятельность в Открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» являются традиционными направлениями корпоративной социальной ответственности, начало которых было заложено в 2004 году и успешно реализуется в настоящее время.

Выполнение основных целей спонсорской деятельности, а именно – социальная ориентация на дальнейшее укрепление имиджа Компании, упрочение ее положения в государственной системе России, выстраивание единой политики ОАО «РЖД» в области поддержки федеральных программ, направленных на развитие образования, здравоохранения, науки, искусства, просвещения, спорта, духовного и физического совершенствования личности, доказали право на существование данного вида деятельности.

Сохраняя стабильные годовые плановые объемы спонсорской поддержки, удается решать значительный спектр вопросов, связанных с общественной деятельностью ОАО «РЖД».

Одним из основных направлений спонсорской деятельности является финансовая поддержка со стороны ОАО «РЖД» профессиональных спортивных клубов, которые куль-

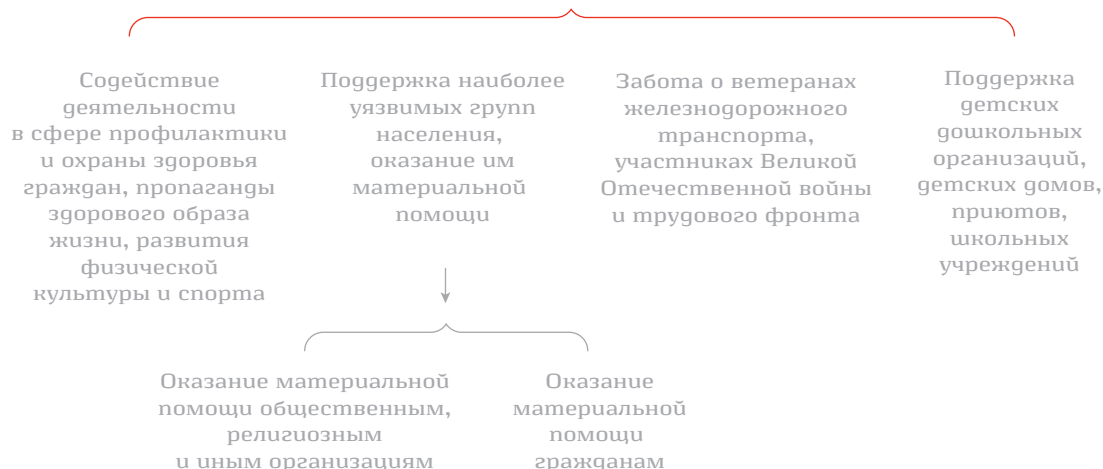
тивируют наиболее популярные среди железнодорожников виды спорта. Финансирование ОАО «РЖД» профессиональных спортивных команд является катализатором развития спорта среди железнодорожников и членов их семей, способствует формированию здорового образа жизни.

Поддержка спорта высших достижений позволяет ОАО «РЖД» принимать активное участие в социальных программах Правительства Российской Федерации как на федеральном, так и на региональных уровнях. Финансируя профессиональные спортивные клубы, ОАО «РЖД» осуществляет поддержку детско-юношеского спорта. На базе клубов функционируют спортивные школы, в которых занимаются и дети железнодорожников. Развитие массового спорта среди детей и подростков отвечает задачам государственной молодежной политики и молодежной программы ОАО «РЖД».

При финансовой поддержке ОАО «РЖД» футбольным клубом «Локомотив» был проведен Фестиваль детского футбола «Локобол-2007-РЖД» и «Локобол-2008-РЖД». Баскетбольным клубом проводятся соревнования среди детей и молодежи по стритболу (уличному

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

### БЛАГОТВОРИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОАО «РЖД»



баскетболу) и баскетбольный Фестиваль «Локомотив» – Школьная лига». Проведение этих детских спортивных праздников уже стало традицией.

ОАО «РЖД» ежегодно выделяет средства на спортивную подготовку в ВУЗах и техникумах железнодорожного транспорта, что способствует формированию здорового образа жизни у будущих работников предприятий Компании.

ОАО «РЖД» осуществляет тесное взаимодействие с общественной организацией «Российское физкультурно-спортивное общество «Локомотив». С 2006 года в рамках заключенного Соглашения о сотрудничестве общественная организация и Компания осуществляют совместную деятельность в области создания условий для максимального вовлечения работников Компании и членов их семей в занятия физической культурой и спортом на постоянной основе, развития детского спорта, улучшения качества предоставляемых услуг на объектах спорта ОАО «РЖД», создания информационно-пропагандистской системы, направленной на формирование здорового образа жизни среди работников. Создаваемые региональные представительства РФСО «Локомотив» позволяют реализовывать данные задачи на всех уровнях.

С учетом изменений, определенных Распоряжением ОАО «РЖД» от 10.04.2008 г. № 735р «О внесении изменений в Положение о мерах социальной поддержки работников ОАО «РЖД», членов их семей и неработающих пенсионеров, ушедших на пенсию из ОАО «РЖД», а также из организаций железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставной капитал ОАО «РЖД», была перестроена работа Комиссии по рассмотрению заявлений граждан об оказании материальной помощи для личных нужд.

Расширение финансовых полномочий городских комиссий в плане оказания материальной помощи своим работникам сократило поток обращений стандартного характера и позволило Комиссии ОАО «РЖД» более детально

подойти к рассмотрению вопросов, связанных с сохранением здоровья сотрудников и ветеранов Компании, оказанию материальной помощи на дорогостоящее лечение, оказание помощи пенсионерам, молодым семьям на поддержание достойного уровня жизни.

Другим, не менее значительным направлением благотворительной деятельности Компании являлось рассмотрение заявлений об оказании благотворительной помощи общественным, религиозным организациям, фондам, ассоциациям, творческим объединениям и организациям социальной направленности.

С учетом достаточно продолжительной деятельности в этом направлении происходит четкое структурирование получателей благотворительной помощи, намечаются долгосрочные проекты, носящие общегосударственный характер и представляющие национальный интерес.

Одним из таких направлений является участие Компании в сохранении культурного наследия нашей Родины. Так, на сохранение одного из наиболее значимых исторических памятников нашей страны – Храма Покрова (Собор Василия Блаженного) на Красной площади в Москве – Компанией выделено более 7 млн. руб.

Успешно продолжается участие в восстановлении уникального памятника архитектуры «Агатовые комнаты» в Государственном художественно-архитектурном музее-заповеднике «Царское Село», а также в восстановлении дворцово-паркового ансамбля в Ораниенбауме. Благотворительная помощь была оказана историко-архитектурному комплексу «Курская коренная пустынь», на реставрацию церкви на территории памятника архитектуры «Хреновский конный завод графа А.Г. Орлова» в Воронежской области.

Значительные средства выделены на восстановление православных храмов по всей территории нашей страны.

Традиционной стала помощь Компании научным, образовательным, медицинским и культурным организациям. Так, например,



в области поддержки отечественного здравоохранения была оказана значительная материальная помощь уникальному в своем роде Научно-исследовательскому детскому ортопедическому институту им Г.И. Турнера, на организацию музея истории Московской медицинской академии им. И.М. Сеченова и празднование ее 250-летия.

Осуществляется финансовая поддержка лучших творческих коллективов России. Так в 2008 году была оказана благотворительная помощь на проведение юбилейных концертов Государственного камерного оркестра «Виртуозы Москвы».

Значительный финансовый вклад ОАО «РЖД» вносит в развитие образования различного уровня, поддерживая детские дошкольные учреждения, учреждения среднего специального и высшего образования.

И вполне естественно, что акционерным обществом осуществляется самая широкая помощь в области осуществления ее прямых

функций как компании-перевозчика путем оказания услуг по перевозке на безвозмездной основе самого широкого круга представителей различных организаций, творческих коллективов, учащихся, спортсменов, граждан и, конечно, транспортировка благотворительных грузов в районы стихийных бедствий, техногенных катастроф, боевых действий.

Приведенный перечень основных направлений благотворительной деятельности ОАО «РЖД» наглядно демонстрирует полное соответствие этих направлений основным положениям Федерального закона «О благотворительной деятельности и благотворительных организациях»; также Компания считает своей целью расширение круга благотворителей за счет привлечения к этой деятельности ее дочерних обществ, образованных в результате реформирования, которыми в 2008 году продемонстрирована готовность к участию в этой деятельности и понимание ее значимости.

## ИНФОРМАЦИОННЫЙ ОБМЕН И КОММУНИКАЦИИ

ОАО «РЖД» активно сотрудничает со всеми ведущими федеральными и региональными средствами массовой информации России, а также с иностранными СМИ. В течение 2008 года проводилась планомерная работа со средствами массовой информации, направленная на улучшение имиджа ОАО «РЖД», донесение до широких слоев общества позиции Компании по актуальным дискуссионным вопросам, информирование о новшествах, внедряемых ОАО «РЖД», повышение лояльности СМИ и общества к Компании.

ОАО «РЖД» осуществляет взаимодействие со средствами массовой информации в соответствии с Положением «О порядке взаимодействия руководителей и сотрудников подразделений и филиалов ОАО «Российские железные дороги» с представителями

СМИ и общественных организаций», а также Положением «Об информационной политике ОАО «РЖД».

В течение 2008 года каждое из функциональных направлений бизнеса Компании было обеспечено соответствующим коммуникационным сопровождением с участием представителей средств массовой информации. Общение Компании с обществом посредством СМИ в 2008 году было максимально разноплановым.

Из наиболее значимых событий Компании за отчетный период можно выделить следующие:

- презентация поезда «Сапсан»;
- проведение отбора лучших предложений на изготовление и поставку двухэтажных пассажирских вагонов;

- победа в тендерах и подписание контрактов на модернизацию инфраструктуры в Алжире, Иране и Ливии;
  - посещение Председателем Правительства Российской Федерации Владимиром Путиным Главного вычислительного центра ОАО «РЖД»;
  - проведение совещания по вопросам развития железнодорожного транспорта в Санкт-Петербурге;
  - II Съезд врачей железнодорожного транспорта в Российской академии наук;
  - празднование Дня железнодорожника и Дня Компании;
  - конференции «Стратегическое партнерство-1520» в Риге, Сочи и Астане;
  - Международная конференция «ОАО «РЖД» на рынке транспортных услуг: 10 лет реформирования железнодорожной отрасли».
- Все эти мероприятия получили широкую информационную поддержку в центральных, региональных и отраслевых средствах массовой информации. В результате проведенной работы только в федеральных СМИ (газеты, журналы, радио, телевидение, Интернет-издания) вышло более 23 тыс. материалов о деятельности Компании (в 2006 году – 15,4 тыс., в 2007 году – 17 тыс.).

Ежедневно во все СМИ рассылалось в среднем 25 сообщений о деятельности Компании во всех регионах присутствия.

За 2008 год пресс-службой Компании подготовлено более 1060 пресс-релизов (в 2007 году – 840), организовано более 20 пресс-конференций и брифингов с участием Президента ОАО «РЖД» и топ-менеджеров Компании, более 50 очных и заочных интервью Президента ОАО «РЖД» и топ-менеджеров Компании по самой широкой тематике.

В течение года было проведено 25 презентаций различных объектов инфраструктуры и реализованных проектов, полноправными участниками которых стали журналисты, благодаря чему все эти новшества получили широкую информационную поддержку СМИ.

Наиболее крупные из них:

- открытие первой очереди многопрофильного перегрузочного комплекса «Юг-2» в порту Усть-Луга;
- испытания первого российского газотурбовоза ГТ1-001;
- начало строительства Компанией железнодорожной линии Сирт – Бенгази в Ливии;
- открытие модернизированного контейнерного терминала на станции Забайкальск;
- оформление миллионного «электронного билета» и презентация новых форм продажи билетов на поезда дальнего следования в Москве и Санкт-Петербурге;
- презентация Курского вокзала после реновации;
- открытие проекта реконструкции Транскорейской железной дороги на участке Туманган – Раджин (Северная Корея) и строительства контейнерного терминала в порту Раджин;
- открытие движения электропоездов от вокзала Екатеринбург до аэропорта «Кольцово»;
- открытие грузового двора в Сочи (1-я очередь);
- пуск тоннеля на участке Туапсе – Аглер;
- 60 лет Малой Октябрьской ж.д.;
- присвоение вокзалу на станции Ангоя имени Гейдара Алиева;
- открытие после реконструкции Ярославской детской железной дороги;
- открытие движения поездов по электрифицированному участку Сызрань – Сенная Приволжской и Куйбышевской ж.д.;
- открытие Регионального центра корпоративного обучения на Октябрьской ж.д.

В течение 2008 года было проведено 15 пресс-туров и сопровождаемых представителями СМИ руководства Компании в поездках на различные объекты железнодорожной инфраструктуры для укрепления сотрудничества со СМИ и более глубокого понимания профильными журналистами сути происходящих в Компании изменений.





В целях реализации Решений Правления ОАО «РЖД» о проведении информационно-разъяснительной работы, направленной на профилактику противоправного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, хулиганства, вандализма, хищений и ДТП на переездах, был проведен комплекс мероприятий:

- брифинги для СМИ с участием заместителей железных дорог по безопасности, представителей УВД, ГИБДД, администраций регионов и муниципалитетов;
- пресс-туры к началу летних школьных каникул и началу следующего учебного года с целью привлечения внимания общественности к проблемам нахождения детей без присмотра взрослых вблизи железнодорожных путей и предупреждения трагических происшествий.

В результате этих мероприятий в течение всего 2008 года тема повышения безопасности движения поездов, предупреждения актов вандализма, хулиганства, хищений и происшествий на железнодорожных переездах постоянно находила отражение в главных региональных печатных и электронных СМИ, а также в отраслевой печати. Всего было размещено более 100 материалов в печатных и электронных СМИ по теме предотвращения хулиганства, вандализма, хищений и ДТП на переездах.

Для более глубокого понимания представителями средств массовой информации важнейших направлений деятельности Компании были подготовлены и распространены среди журналистов пресс-киты (подробные подборки материалов) по следующим темам:

- 5 лет ОАО «РЖД»;
- 10 лет реформирования железнодорожной отрасли;
- новые формы продажи билетов на поезд дальнего следования;
- поезд «Сапсан»;

- развитие системы ГЛОНАСС на железнодорожном транспорте;
- программы развития пригородного и вокзального комплексов ОАО «РЖД»;
- программа создания Федеральной пассажирской компании – ДЗО ОАО «РЖД»;
- итоги работы ОАО «РЖД» в 2008 году;
- реновация Курского вокзала;
- материалы к визиту В.В. Путина на ГВЦ ОАО «РЖД».

В целях более детального и конкретного объяснения позиции Компании по различным вопросам деятельности проводились неформальные встречи журналистов с топ-менеджерами («деловые завтраки»). Темами встреч были вопросы реформирования, тарифообразования, инвестиционной деятельности и другие.

При реализации своей основной деятельности по оказанию транспортных услуг населению и юридическим лицам ОАО «РЖД» руководствуется принципом информационной открытости. Существенные факты деятельности Компании в области социальной политики публикуются в широком доступе и доносятся до заинтересованных сторон с использованием независимых СМИ, Интернет-ресурсов и корпоративных средств массовой информации.

Коммуникационное обеспечение социальной политики Компании реализуется силами Департамента корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД» во взаимодействии с иными причастными Компании.

Чтобы преуспеть в новых конкурентных условиях сегодняшнего дня, Компания в организации своего бизнеса руководствуется принципами корпоративного управления и транспарентности (прозрачности).

Первостепенное значение в реализации этих принципов имеют информационная открытость, достоверность, отсутствие дискриминации, своевременность и полнота информации, уважение к интересам партнера, ключевое значение репутации и другие.

Информационная политика, реализуемая Компанией, направлена на наиболее полное

и своевременное удовлетворение потребностей всех заинтересованных сторон в достоверной информации о деятельности Компании и событиях, происходящих вокруг нее.

Перечисленные принципы подразумевают отсутствие цензуры и обнародование негативной информации в случае ее появления. Компания не уклоняется от раскрытия негативной информации о себе, если эта информация не являлась конфиденциальной, была способна повлиять на принятие инвестиционных или других решений заинтересованными сторонами. Информация считается раскрытой, если ее можно гарантированно найти и ознакомиться с ее содержанием в заранее известное время и потратив заранее известные (небольшие) ресурсы. В связи с этим Интернет-портал Компании ([www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)) является эффективным действующим каналом раскрытия информации.

При этом соблюдаются три основных критерия «раскрытой информации», признанных международным бизнес-сообществом «available, accessible, understandable» (действительная, доступная, понятная).

Помимо обязательно раскрываемой информации Компания на добровольной основе предоставляет сведения о своей производственной и иной деятельности, корпоративной социальной ответственности, а также внутреннюю организационную информацию в целях более полного информирования заинтересованных сторон о собственной деятельности.

В частности, общедоступной является следующая информация:

- личные данные членов Совета директоров и Правления Компании;
- данные о Корпоративной социальной и кадровой политике;
- сведения об участии Компании в национальных и международных проектах;
- факты благотворительной и спонсорской деятельности;
- случаи загрязнения окружающей среды и факты, оказывающие негативное воз-

действие на экологическую безопасность граждан;

- финансово-хозяйственная деятельность;
- стратегические вопросы и проекты развития;
- ход структурной реформы на железнодорожном транспорте;
- информация о рейтингах, присвоенных Компании;
- информация о закупочной и оценочной деятельности;
- о введении новых услуг и иных возможностей для стейкхолдеров;
- информация о любых фактах, имеющих значение при принятии инвестиционных и иных решений, связанных с ОАО «РЖД».

Для раскрытия информации всем заинтересованным сторонам и соблюдения перечисленных ранее принципов используются следующие способы:

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

Реализация задачи обеспечения продуктивного информационного обмена со всеми заинтересованными сторонами заключается и в следовании общемировым нормам и правилам в области социальной ответственности бизнеса. Открытая публикация Устава, внутренних нормативных документов и четко сформулированные цель и миссия деятельности Компании также способствуют соблюдению высоких стандартов прозрачности.

ОАО «РЖД» информирует потребителя о своих услугах, а также о результатах дея-



тельности 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.

### ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО-НОРМАТИВНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ ПО ВОПРОСАМ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОБЩЕСТВОМ

Важнейшими условиями предупреждения коррупции в ОАО «РЖД» являются прозрачность деятельности Компании, строгая регламентация порядка и процедур принятия решений, контроль деятельности должностных лиц. В этой области Компания руководствуется общероссийскими и корпоративными нормативными документами, в частности «Правилами недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования», которые были утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации № 710 от 25.11.2003 г. в соответствии со статьей 14 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Внутренними документами ОАО «РЖД» закреплены процедуры декларирования членами исполнительных органов ОАО «РЖД» наличия конфликта интересов и обязательного информирования ОАО «РЖД» о случаях возникновения подобных конфликтов. Такая практика позволяет повысить защищенность интересов акционеров.

В ОАО «РЖД» принята Инструкция о порядке обращения с информацией, составляющей коммерческую тайну в ОАО «РЖД», утвержденная приказом ОАО «РЖД».

Компания уделяет серьезное внимание совершенствованию системы контроля финансово-хозяйственной деятельности.

Создано специальное подразделение, осуществляющее функции внутреннего контроля и внутреннего аудита – Центр контроля и внутреннего аудита «Желдорконтроль» (далее – Центр). Положение о Центре, его задачах, правах и функциях создает основу для его эффективной деятельности в качестве органа внутреннего контроля и внутреннего аудита.

Центр «Желдорконтроль» и Департамент безопасности в соответствии с действующим регламентом взаимодействия при проведении проверок финансово-хозяйственной деятельности филиалов, структурных подразделений и учреждений ОАО «РЖД» осуществляют мероприятия по предупреждению и выявлению фактов нанесения ущерба экономическим интересам Компании.

В случае выявления нарушений и злоупотреблений проводятся служебные расследования. По результатам расследований, в зависимости от установленных обстоятельств, принимается решение о мерах гражданско-правового характера по компенсации потерь или о передаче материалов в правоохранительные органы в установленном законом порядке.

ОАО «РЖД» является естественным монополистом, поэтому для Компании особенно актуальным является соблюдение норм антимонопольного законодательства.









## ПОЛИТИКА ОАО «РЖД» В ОБЛАСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ПОТРЕБИТЕЛЯМИ

Политика ОАО «РЖД» в области ответственности основана на требованиях Федерального закона от 10.01.2003 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.

## СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ПОТРЕБИТЕЛЯМИ

### ВОЗМОЖНОСТИ И РИСКИ В ОБЛАСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ПОТРЕБИТЕЛЯМИ

Деятельность Компании в области ответственности перед потребителями сопряжена с рядом рисков (см. табл. 9-1).

### 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;



**ТАБЛИЦА 9-1.**

Риски и возможности  
ОАО «РЖД» в области  
ответственности  
перед потребителями

**Наименования  
рисков**

Крушения, аварии,  
чрезвычайные  
ситуации, прочие  
происшествия  
и противозаконные  
действия

Невыполнение  
обязательств  
перед потребителем

**Направления  
деятельности**

- Выполнение работ по предупреждению и ликвидации пожаров, других аварийных и чрезвычайных ситуаций, происшествий и проведение аварийно-восстановительных работ.
- Постоянный мониторинг состояния технических средств инфраструктуры и подвижного состава.
- Организация ремонта и технического обслуживания подвижного состава и другого оборудования.
- Разработка и применение технических решений, исключающих негативное влияние человеческого фактора в процессе эксплуатации железных дорог.
- Соблюдение законодательных и нормативных требований в области безопасности продукции и услуг.
- Обучение и повышение квалификации персонала.
- Повышение уровня культуры безопасности, мотивации персонала и инициативности.
- Страхование грузов, пассажиров.
- Страхование грузоперевозок, особенно опасных и скоропортящихся грузов, грузовладельцами или грузополучателями.
- Обучение и повышение квалификации персонала.
- Мониторинг удовлетворенности потребителей.
- Внедрение систем менеджмента качества в подразделениях Компании.

**Показатели  
результативности**

- 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.
- Снижение количества жалоб, претензий со стороны потребителей.

- 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.

Погрбнее с Функциональной стратегией управления качеством можно ознакомиться на сайте ОАО «РЖД» по адресу: [http://www.rzd.ru/wps/portal/rzd?STRUCTURE\\_ID=1448](http://www.rzd.ru/wps/portal/rzd?STRUCTURE_ID=1448)

## НОРМАТИВНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ПОТРЕБИТЕЛЯМИ

Структура нормативной базы в области ответственности перед потребителями определяется:

- федеральными законами Российской Федерации;
- постановлениями Правительства Российской Федерации;
- внутренними документами ОАО «РЖД».

Нормативно-правовые документы, регламентирующие взаимодействие ОАО «РЖД» и потребителей услуг железнодорожного транспорта:

- Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (Федеральный закон Российской Федерации от 10.01.2003 г. 18-ФЗ);

- О железнодорожном транспорте в Российской Федерации (Федеральный закон Российской Федерации от 10.01.2003 г. 17-ФЗ);
- Основные принципы организации в Открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» транспортного обслуживания и реализации услуг по перевозкам грузов (Письмо ОАО «РЖД» от 06.07.2004 г. № 581);
- Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (Постановление Правительства Российской Федерации от 20.11.2003 г. № 703);
- Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности (Постановление Правительства Российской Федерации от 02.03.2005 г. № 111 );
- Единый перечень работ и услуг, оказываемых ОАО «РЖД» при организации перевозок грузов (Распоряжение ОАО «РЖД» от 31.01.2005 г. № 119р);
- Правила предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов, утвержденные Приказом МПС России 18.06.03 г. № 42, зарегистрированы в Минюсте России 30.06.2003 г., № 4855;
- Функциональная стратегия управления качеством в ОАО «РЖД» (утверждена Распоряжением ОАО «РЖД» № 46р 15.01.2007 г.);
- Функциональная стратегия обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса (утверждена Распоряжением ОАО «РЖД» № 987р от 29.05.2007 г.);
- Стратегические направления научно-технического развития ОАО «Российские железные дороги» на период до 2015 года («Белая книга» ОАО «РЖД»);



- Распоряжение ОАО «РЖД» от 19 августа 2005 г. 1321р «О создании условий для использования перевозчиками инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД», которым утверждены:
  - Положение об организации работы по заключению договоров об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД», для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа.
  - Положение об организации работы по приему и согласованию запросов перевозчиков об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД», и ведению реестра запросов.
  - Положение о предоставлении перевозчикам информации об оказываемых услугах, их стоимости, имеющихся в соответствии с графиком движения поездов технических и технологических возможностях инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей ОАО «РЖД».

В связи с проводимыми структурными реформами был разработан ряд нормативных актов, в том числе по взаимодействию железных дорог с созданными филиалами по вопросам обеспечения безопасности движения поездов. Принятые Компанией меры на данном этапе позволяют сохранить управляемость этими филиалами и обеспечить безопасность их функционирования.

## СТРУКТУРА УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ПОТРЕБИТЕЛЯМИ

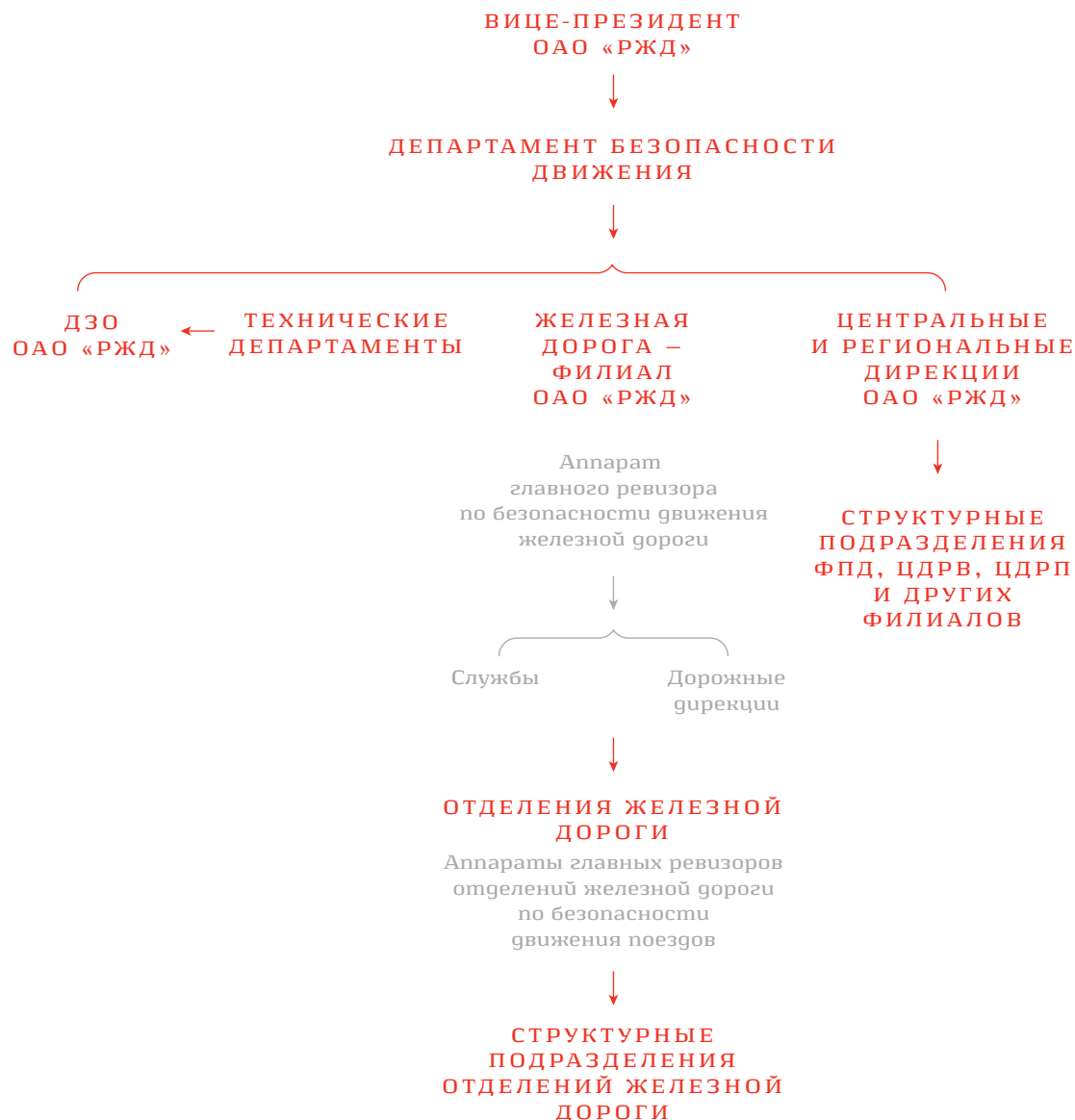
Система контроля обеспечения безопасности движения поездов в 2008 году реализовывалась через трехуровневую организационную структуру, работа которой организовывалась вице-президентом ОАО «РЖД», курирующим вопросы безопасности движения. Структура взаимодействия ревизорского аппарата по безопасности движения с филиалами и их структурными подразделениями представлена на рис. 9-1.

Функции организации и контроля обеспечения безопасности движения возложены:

- на сетевом уровне – на Департамент безопасности движения, работа которого осуществляется в соответствии с Положением, утвержденным Президентом ОАО «РЖД»;
- на дорожном уровне – на главных ревизоров по безопасности движения поездов железных дорог, находящихся в подчинении начальников железных дорог;
- на уровне отделений железных дорог – на главных ревизоров по безопасности движения поездов отделений железных дорог, находящихся в подчинении начальников отделений железных дорог.

Ревизорский аппарат по безопасности движения осуществляет контроль соблюдения нормативных правовых актов Российской Федерации и нормативных документов ОАО «РЖД» по вопросам безопасности движения, предупреждения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, перевозок опасных грузов. Он представляет отчетность федеральным органам исполнительной власти и центральному аппарату ОАО «РЖД».

Ревизоры проводят ревизии и проверки организации работы по обеспечению безопасности движения поездов в службах, отделениях и структурных подразделениях отделений



**РИС. 9-1.**  
Структура  
взаимодействия  
ревизорского аппарата  
по безопасности

железных дорог, контролируют устранение выявленных недостатков. В их функции входят также анализ состояния безопасности движения на железных дорогах и разработка профилактических мер, нормативных документов по вопросам безопасности движения, предупреждения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, перевозок опасных грузов, выработка предложений по их изменению и дополнению.

Основная работа по контролю организации обеспечения безопасности движения поездов в департаментах, дирекциях, на железных дорогах и отделениях железных дорог ОАО «РЖД» осуществляется посредством прове-

дения технических ревизий (проверок). Эти ревизии служат не только инструментом выявления и констатации имеющихся недостатков в работе по предупреждению нарушений безопасности движения. Важнейшей составляющей результата проведенных ревизий и проверок является выявление «узких мест» и выработка конкретных предложений и рекомендаций, направленных на разработку мер по их ликвидации, а также оценка уровня проводимой профилактической работы по обеспечению безопасности движения поездов командным составом железных дорог, отделений железных дорог и структурных подразделений.





Результаты технических ревизий (проверок), проведенных комиссиями Департамента безопасности движения ОАО «РЖД», рассматриваются вице-президентом ОАО «РЖД», курирующим вопросы безопасности движения, или начальником Департамента безопасности движения. При этом руководители структурных подразделений, отделений железных дорог и самостоятельных филиалов разрабатывают комплекс организационно-

технических мероприятий, направленных на устранение выявленных в ходе ревизии (проверки) нарушений.

Результаты технических ревизий (проверок), проводимых аппаратами ревизоров по безопасности движения железных дорог и отделений железных дорог, рассматриваются причастными руководителями в установленные сроки также с разработкой мер по устранению выявленных нарушений.

## РЕАЛИЗАЦИЯ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ПОТРЕБИТЕЛЯМИ. ПОКАЗАТЕЛИ РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ ЗА 2008 ГОД

### ЗАБОТА О БЕЗОПАСНОСТИ И ЗДОРОВЬЕ ПассажиРОВ. БЕЗОПАСНОСТЬ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Обеспечение безопасности движения поездов, предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций

В 2008 году снижение уровня аварийности на железных дорогах составило 12,8%, а в целом по Компании – на 8,5%.

Общее количество нарушений безопасности движения в расчете на 1 млрд. выполненной тонно-километровой работы снижено на железных дорогах на 13,8%, а в целом по Компании с учетом функциональных филиалов – на 9,5%.

Уменьшилось к уровню 2007 года количество столкновений подвижного состава при маневрах, взрезывании стрелок, отцепке вагонов от пассажирских поездов в пути следования, отцепке вагонов от поезда из-за нарушения технических условий погрузки груза, саморасцепки автосцепки, неисправностей технических средств с задержкой поезда более 1 часа, неисправностей пути с закрытием движения или ограничением скорости до 15 км/ч,

неогражденных опасных мест работ сигналами остановки.

По вине Компании не допущены такие события, как прием поезда на занятый путь, отправление поезда на занятый перегон, развал груза в пути следования, излом боковой рамы тележки вагона, ложное появление разрешающего показания сигнала вместо запрещающего, обрыв хребтовой балки подвижного состава.

Коллективы 15 железных дорог снизили уровень аварийности.

Без крушений, аварий, сходов и столкновений с пассажирскими и грузовыми поездами в прошедшем 2008 году отработали коллективы 40 отделений железных дорог.

При этом в 2008 году обозначился ряд серьезных проблем в обеспечении безопасности движения: возросло количество столкновений поездов, проездов запрещающих сигналов, изломов шеек осей колесных пар грузовых вагонов.

На ряде железных дорог обстановка с безопасностью движения из-за допущенных крушений, аварий, сходов была нестабильной, в том числе на Забайкальской – крушение пассажирского поезда, Октябрьской – две аварии при производстве маневровой работы, Куйбышев-

ской – 7 случаев схода в поездах, Свердловской и Южно-Уральской – по 4 случая схода, Красноярской и Горьковской – по 3.

Всего допущено 42 схода в грузовых поездах (в 2007 году – 65 сходов).

По вине работников путевого хозяйства допущено наибольшее количество нарушений с тяжелыми последствиями – это крушение поезда, 28 случаев схода подвижного состава в поездах, или 62% от всех допущенных по хозяйствам отрасли.

Принимаемые организационно-технические меры не позволяют в полной мере избежать на сети железных дорог проездов загроможденных сигналов. Допущено 22 проезда на 11 железных дорогах.

Наибольшее количество случаев нарушений безопасности движения и отказов технических средств в вагонном комплексе происходит из-за низкого качества ремонта роликовых букс.

При незначительном (на 0,4%) увеличении объемов ремонта в 2008 году количество грузовых вагонов, не проработавших в эксплуатации 6 месяцев после плановых видов ремонта из-за неисправностей буксового узла, возросло на 25,6% и составило 6097 вагонов.

Несмотря на проводимую железными дорогами работу, не стабилизируется положение с обеспечением безопасности движения на железнодорожных переездах. Допущено 225 дорожно-транспортных происшествий (в 2007 году – 233) по вине водителей автотранспортных средств и одно – по вине Куйбышевской ж.д.

В хозяйстве перевозок допущены:

- две аварии;
- сходы в пассажирском поезде на Куйбышевской и в грузовом на Калининградской ж.д.;
- 2 случая несанкционированного движения железнодорожного подвижного состава на перегон на Куйбышевской и Свердловской ж.д.

Все острее становится проблема защиты постов электрической централизации от воз-

горания. Только в 2008 году устройства СЦБ были выведены из действия из-за пожаров на постах ЭЦ на двух внеклассных сортировочных станциях.

В 2008 году работа по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций в ОАО «РЖД» была организована и проводилась в соответствии с «Планом основных мероприятий в области гражданской обороны, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, обеспечения пожарной безопасности» в ОАО «РЖД», утвержденным Президентом ОАО «РЖД» В.И. Якуниным 25 декабря 2007 года.

В истекшем году Департаментом безопасности движения были разработаны следующие нормативные документы по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций:

- Приказ ОАО «РЖД» от 10 июля 2008 г. № 90 «Об организации работы по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в ОАО «РЖД».
- Распоряжение ОАО «РЖД» от 2 сентября 2008 г. № 1875р «О создании Центральной комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций».
- Распоряжение ОАО «РЖД» от 29 сентября 2008 г. № 2035р «Об утверждении Положения о силах и средствах по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД».

В каждом филиале ОАО «РЖД» созданы и действуют комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и пожарной безопасности под председательством руководителей филиалов ОАО «РЖД» и их заместителей, а на железных дорогах – под председательством первых заместителей начальников железных дорог.

На железных дорогах разработаны регламенты взаимодействия между филиалами ОАО «РЖД» по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природ-



ного и техногенного характера, переработаны приказы о создании комиссий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности, положения о комиссиях, планы работы комиссий и планы действий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. Заседания комиссий ведутся согласно регламенту работы.

В Планах предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера филиалов ОАО «РЖД», утвержденных руководителями и согласованных с региональными управлениями МЧС России, разработаны мероприятия по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД». На железных дорогах была проведена работа по уточнению перечней возможных чрезвычайных ситуаций для отделений железных дорог, возможных масштабов и последствий, варианты решений ОКЧС ПБ, НОДКЧС ПБ и НКЧС ПБ.

По докладам руководителей филиалов ОАО «РЖД», начальников железных дорог и их первых заместителей организована работа по созданию сил и средств предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе по первичной локализации аварийного разлива нефти и нефтепродуктов, в соответствии с разработанным перечнем возможных чрезвычайных ситуаций на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД».

Задачи и мероприятия, предусмотренные планами в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций на железных дорогах – филиалах ОАО «РЖД», в основном выполнены.

Должностными лицами железных дорог – филиалов ОАО «РЖД» организована и проводится работа с органами МЧС России и территориальными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации. В лучшую сторону отмечается работа на

Октябрьской, Северо-Кавказской и Южно-Уральской ж.д.

На учебных полигонах отделений железных дорог проводятся комплексные учения с привлечением восстановительных поездов ОАО «РЖД» и пожарных поездов ФГП ВО ЖДТ по оказанию помощи пострадавшим, организации и проведению аварийно-спасательных и других неотложных работ, восстановлению движения при авариях на железнодорожном транспорте. В 2008 году на сети железных дорог было проведено 29 учений.

## УПРАВЛЕНИЕ КАЧЕСТВОМ

Меры по повышению качества  
продукции и услуг

Продолжается реализация мероприятий, направленных на повышение качества обслуживания пассажиров на вокзалах и в поездах.

За последние годы был открыт ряд новых, более современных и технологичных вокзалов, проведены реконструкция и капитальный ремонт пассажирских вагонных депо.

Ежегодно Компания приобретает современные комфортабельные пассажирские вагоны и расширяет спектр предоставляемых услуг. Это организация детских комнат, библиотек, обеспечение возможности заказа такси, бронирования мест в гостиницах, заказа и продажи железнодорожных билетов, показ видеопрограмм и т.д.

Для обеспечения безопасности пассажиров вагоны оборудуются системами видеонаблюдения, которые позволяют проводнику из служебного купе контролировать обстановку в вагоне.

В период летних пассажирских 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 оборуду-

гование которых обеспечивают максимально возможный на сегодняшний день уровень сервиса и комфорта в пути следования.

Программа оснащения вагонов «Системой контроля безопасности и связи пассажирского поезда» с системой ГЛОНАСС/GPS для ОАО «РЖД» в 2008–2010 годах позволит получить комплексное решение повышения безопасности движения пассажирских поездов, оперативности реагирования на возникшие аварийные ситуации, улучшение анализа износа подвижного состава и планирования ремонтно-восстановительных мероприятий основных фондов.

Внедрение Корпоративной интегрированной системы управления качеством (КИ СМК)

Работы по внедрению КИ СМК

проводились по следующим направлениям:

- обучение;
- разработка внутрикорпоративных норм и требований по СМК;
- осуществление «пилотных» проектов на железных дорогах.

В рамках реализации проекта «каскадного обучения» проведено повышение квалификации руководителей. Участниками каскадов разработаны и защищены функциональные проекты улучшения качества. Разработаны методические материалы для проведения каскадного обучения работников.

В июне 2008 года завершен 4-й каскадный уровень обучения, слушателями которого стали: первые заместители, заместители начальников департаментов; заместители начальников железных дорог (не прошедшие обучение на 3-м каскадном уровне); начальники служб филиалов ОАО «РЖД»; начальники отделений, заместители начальников отделений, главные инженеры отделений; руководители ДЗО ОАО «РЖД».

Первые 3 этапа проекта по формированию внутрикорпоративной системы лидерства в форме каскадного обучения работников (1-, 3-го уровней управления качеством – старших

вице-президентов, вице-президентов, руководителей департаментов и их заместителей, начальников дорог и их первых заместителей, главных инженеров и грузин) ОАО «РЖД» провело в октябре 2006 – ноябре 2007 годов.

Основные цели проекта «Лидерство как система. Школа лидерства»

на 1-, 3-м каскадах:

- Подготовка фундамента для создания системы менеджмента качества на основе лидерства.
- Проектирование (выбор) и выполнение функциональных проектов как идейной/ концептуальной основы для развертывания на последующих уровнях.

Основные задачи проекта на 1-, 3-м каскадах:

- получить новые знания в области менеджмента качества, системного лидерства, мотивации, коммуникаций;
- подготовить идеологов, руководителей и директоров качества;
- обеспечить возможность для получения навыков личного лидерства в организации и при выполнении функциональных проектов;
- выявить кадровый резерв новыми методами;
- подготовить корпоративную среду для замены авторитарного стиля менеджмента на лидерский;
- обучить около 300 чел.;
- вовлечь в процесс преобразований около 1500 чел. – руководителей функциональных проектов и членов рабочих групп.

На 4-, 6-м каскадах планируется подготовка работников ОАО «РЖД» 4-, 6-го уровней управления качеством – менеджеры качества, мастера качества, инструкторы качества.

Цели проекта на 4-, 6-м каскадах:

- «Развертывание» функциональных проектов 1-, 3-го каскадов.
- Подготовка «критической массы» участников улучшений ОАО «РЖД».
- Подготовка среды для создания внутрикорпоративной системы подготовки сотруд-



ников ОАО «РЖД» в области менеджмента качества с минимальным привлечением сторонних учебных и консалтинговых организаций.

Основные задачи проекта

на 4-, 6-м каскадах:

- подготовить менеджеров качества, мастеров качества, инструкторов качества;
- подготовить учителей качества из состава участников 4-, 6-го каскада;
- подготовить лидеров проектов;
- обеспечить воспроизводимость знаний в области менеджмента качества в масштабах ОАО «РЖД» в целом;
- осуществить передачу процесса обучения от внешних учебных и консалтинговых организаций в региональные учебные центры;
- обучить около 12 400 чел.;
- выполнить функциональные проекты на 4-, 6-м уровнях, разворачивая проекты 2-, 3-го уровней;
- Вовлечь в процессы преобразований через участие в рабочих группах по выполнению функциональных проектов около 62 000 чел.

Всего за 1-, 4-й каскадные уровни проекта обучено 658 чел. На 4-м каскадном уровне подготовлены 48 учителей качества, которые будут преподавать на 5-м каскадном уровне.

## ИНФОРМИРОВАНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ И МАРКЕТИНГОВЫЕ КОММУНИКАЦИИ

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

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

### 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 здания вокзалов.

Доведение до сведения пассажиров расписания движения пассажирских, в том числе пригородных, и почтово-багажных поездов обеспечивается перевозчиком с использованием настенных носителей информации, специальных информационных стендов и справочников. Об изменениях в расписании движения пассажирских поездов объявляется по громкой связи на железнодорожных станциях и железнодорожных вокзалах.

На сайте ОАО «РЖД» в разделе «Пассажирские перевозки» (<http://pass.rzd.ru/wps/portal/pass>) можно ознакомиться с расписанием движения поездов дальнего следования, выбрать удобный маршрут, узнать подробное описание маршрута – продолжительность поездки, время прибытия и отправления, узнать о наличии билетов и стоимости проезда, а также заказать и купить билет.

Раздел сайта «Аэроэкспрессы» содержит информацию о скоростных аэроэкспрессах, курсирующих из центра Москвы к аэропортам столицы, о расписании и стоимости проезда.

В разделе сайта «Международное сообщение» размещены перечень международных маршрутов и другая полезная информация (правила проезда, скидка).



Купить билет через Интернет на поезд дальнего следования ОАО «РЖД» можно из любой точки мира. Услуга предоставляется как россиянам, так и иностранным гражданам.

Федеральная пассажирская дирекция (ФПД) ведет постоянную работу по расширению спектра предоставляемых пассажирам услуг и повышению их качества.

В целях получения объективной информации об удовлетворенности пассажиров услугами ФПД и уровне выполнения стандартов обслуживания в Дирекции 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 событиях 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 2008 года проводилась работа по внедрению на железных дорогах – филиалах ОАО «РЖД» технологии единого лицевого счета плательщика (далее – ЕЛС). Благодаря внедрению технологии ЕЛС плательщик за

перевозку грузов (грузоотправитель, грузополучатель, экспедиторская организация) получает возможность осуществления оплаты за перевозку грузов с отправлением (получением) по всей сети российских железных дорог при условии заключения одного договора на организацию расчетов, исходя из принципа – одно юридическое лицо – один договор на организацию расчетов.

Таким образом, обеспечивается единое технологическое решение в части финансовых расчетов пользователей транспортных услуг с ОАО «РЖД» за грузовые перевозки.

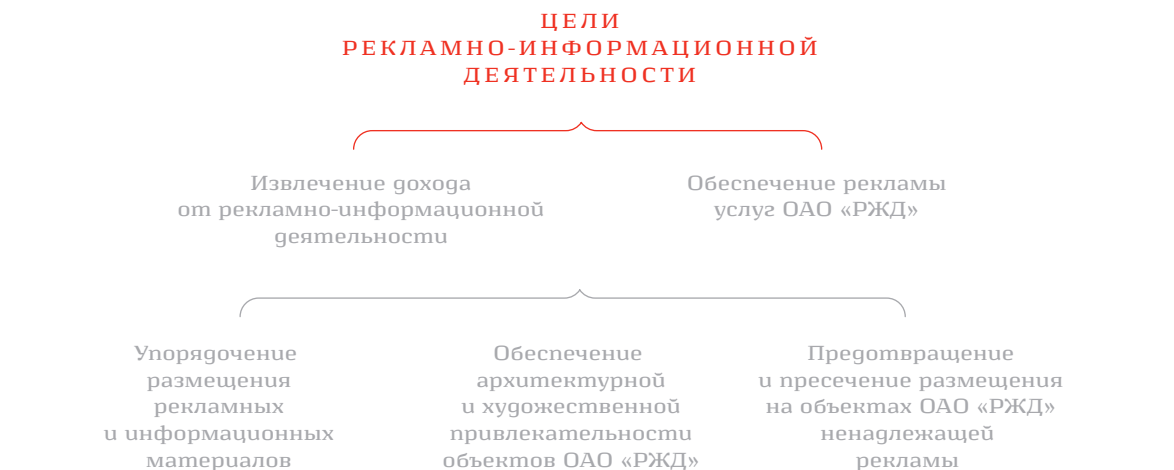
Распоряжением ОАО «РЖД» от 8 декабря 2008 года № 2615р установлен Порядок организации работы по применению банковских гарантий в качестве обеспечения обязательств по оплате провозных платежей, что позволило повысить качество обслуживания клиентов ОАО «РЖД».

В целях ускорения документооборота во взаимодействии с грузоотправителями, грузополучателями, плательщиками за перевозку грузов и собственниками подвижного состава Центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) совместно с ДЦФТО железных дорог проводили 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 погачи-уборки вагонов. Для собственников подвижного состава предоставляется возможность оформления пере-



**РИС. 9-2.**  
Цели рекламной информационно-информационной деятельности



возочных документов на перевозки порожнего собственного состава с использованием ЭЦП.

В 2008 году был проработан вопрос реализации комплексной услуги по перевозке грузов и предоставлению подвижного состава. В целях повышения качества управления перевозочным процессом и обеспечения эффективного взаимодействия ОАО «РЖД» с грузоотправителями и собственниками железнодорожного подвижного состава при осуществлении перевозок грузов, ЦФТО ОАО «РЖД» совместно с причастными департаментами выработаны схемы взаимодействия участников перевозочного процесса, позволяющие предложить рынку комплексную услугу по организации перевозки грузов («под ключ») и своевременному предоставлению перевозчиком необходимого количества подвижного состава вне зависимости от его принадлежности.

Реализация данной услуги осуществляется на основании:

- договоров, заключаемых между перевозчиком и грузоотправителями, – на оказание комплексной услуги по перевозке грузов, условиями которых является предъявление грузовладельцем согласованного объема груза к перевозке и предоставление перевозчиком необходимого количества

подвижного состава вне зависимости от его принадлежности;

- договоров между перевозчиком и собственниками подвижного состава, регламентирующих условия использования приватного парка.

Также проведены работы по реализации комплексной услуги по перевозкам грузов по специально разработанному расписанию. В целях оказания лицам, заинтересованным в разработке специализированных расписаний грузовых поездов, комплексной услуги по перевозкам грузов по специально разработанному расписанию Распоряжением ОАО «РЖД» от 05.12.2008 г. № 2597р утверждён Регламент рассмотрения и согласования в ОАО «РЖД» запросов на разработку специализированных расписаний грузовых поездов.

Рекламная деятельность

Рекламная деятельность ОАО «РЖД» является важным фактором поддержки роста Компании, информирует общественность о политике Компании, направленной на воплощение в жизнь Стратегии-2030, и изменениях, происходящих внутри Компании.

На рис. 9-2 показаны цели рекламной информационно-информационной деятельности.



1



Показатель GRI

1. СТРАТЕГИЯ И АНАЛИЗ

1.1. Заявление главного исполнительного директора, преемателя Совета директоров, публикующей отчет, о значимости устойчивого развития для организации и ее стратегии

2. ХАРАКТЕРИСТИКА ОРГАНИЗАЦИИ

2.1. Название организации

2.2. Главные бренды, виды продукции и/или услуг

2.3. Функциональная структура организации, включая основные подразделения, операционные компании, дочерние компании и совместные предприятия

2.4. Расположение штаб-квартиры организации

2.5. Число стран, в которых организация осуществляет свою деятельность, и название стран, где осуществляется основная деятельность или которые особенно значимы с точки зрения вопросов устойчивого развития, охватываемых отчетом

2.6. Характер собственности и организационно-правовая форма

2.7. Рынки, на которых работает организация (включая географическую разбивку, обслуживаемые сектора и категории потребителей и бенефициаров)

2.8. Масштаб организации, включая:

- численность сотрудников
- чистый объем продаж (для организаций частного сектора) или чистая выручка (для государственных организаций)
- общую капитализацию с разбивкой на заемный и собственный капитал (для организаций частного сектора);
- количественные характеристики продукции или предоставленных услуг

2.9. Существенные изменения масштабов, структуры или собственности, произошедшие на протяжении отчетного периода, включая:

- расположение или характер изменения в деятельности, включая открытие, закрытие и расширение предприятий
- изменения в структуре акционерного капитала и другие действия по формированию, поддержанию или изменению капитала

2.10. Награды, полученные за отчетный период

Страница в отчете

Обращение  
руководства,  
1–7

Раздел 1, 14–37

Раздел 1, 14–37

Раздел 1, 14–37

Раздел 1, 14–37

Раздел 1, 14–37

Раздел 1, 14–37

Раздел 1, 14–37

Раздел 1, 14–37;

Раздел 4, 64–81;

Раздел 6, 94–139

Раздел 1, 14–37

Раздел 1, 14–37

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.

Таблица соответствия разделов и подразделов

отчета элементам отчета по GRI

ПРИМЕЧАНИЕ.

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





Показатель GRI

Страница в отчете

### 3. ПАРАМЕТРЫ ОТЧЕТА

Общие сведения об отчете

3.1. Отчетный период (например, финансовый/календарный год), к которому относится представленная информация

Введение, 8

3.2. Дата публикации последнего из предшествующих отчетов

Введение, 8

3.3. Цикл отчетности (годовой, двухгодичный и т.п.)

Введение, 8

3.4. Контактная информация для вопросов относительно отчета и его содержания

Контактная информация, 194–196

Область охвата и границы отчета

3.5. Процесс определения содержания отчета, включая определение существенности, определение приоритетов, тем в рамках отчета, выявление заинтересованных сторон, рассматриваемых в качестве потенциальных пользователей отчета

Введение, 8

3.6. Границы отчета (например, страны, подразделения, дочерние компании, мощности, сданные в аренду, совместные предприятия, поставщики)

Введение, 8

3.7. Укажите любые ограничения области охвата и границ отчета

Введение, 8

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 методологии, использованные для подготовки показателей и другой информации, включенной в отчет

Введение, 8

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 методах, примененных в отчете

Нет оснований

Указатель содержания GRI

3.12. Таблица, указывающая на расположение стандартных элементов в отчете

Приложение 1, 179

Подтверждение

3.13. Политика и применяемые практические подходы в отношении внешнего подтверждения отчета.

Введение, 8

Показатель GRI

4. УПРАВЛЕНИЕ,  
ОБЯЗАТЕЛЬСТВА И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ  
С ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ

Управление

- 4.1. Структура управления организации, включая основные комитеты в составе высшего руководящего органа, ответственные за конкретные задачи, например разработку стратегии или общий надзор за деятельностью организации
- 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)
- 4.3. Для организаций, имеющих унитарный Совет директоров, укажите количество независимых членов высшего руководящего органа и/или членов, не относящихся к исполнительному руководству компании
- 4.4. Механизмы, при помощи которых акционеры или сотрудники организации могут направлять деятельность высшего руководящего органа или давать ему рекомендации
- 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)
- 4.6. Действующие процессы в высшем руководящем органе, призванные избежать конфликтов интересов
- 4.7. Процессы определения квалификации и компетентности членов высшего руководящего органа для определения стратегии организации по экономическим, экологическим и социальным темам (устойчивого развития)
- 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
- 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.
- 4.10. Процессы оценки собственной результативности высшим руководящим органом, в частности в связи с экономическими, экологическими и социальными результатами деятельности организации

Страница в отчете

- Раздел 1, 14–37
- Раздел 1, 14–37
- Не применимо
- Раздел 1, 14–37
- Раздел 1, 14–37
- Раздел 8, 144–163
- Раздел 1, 14–37
- Раздел 3, 50–63;  
Раздел 7, 140–143
- Раздел 1, 14–37
- Раздел 1, 14–37

ПРИЛОЖЕНИЕ 1  
(ПРОДОЛЖЕНИЕ).

Таблица соответствия разделов и подразделов отчета элементам отчета по GRI

ПРИМЕЧАНИЕ.

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



**Показатель GRI**

Участие во внешних инициативах

4.11. Объяснение того, применяет ли организация принцип предосторожности и каким образом

4.12. Разработанные внешними сторонами экономические, экологические и социальные хартии, принципы или другие инициативы, к которым организация присоединилась или которые она поддерживает.

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

Взаимодействие с заинтересованными сторонами

4.14. Перечень заинтересованных сторон, с которыми взаимодействовала организация

4.15. Основания для выявления и отбора заинтересованных сторон с целью дальнейшего взаимодействия с ними

4.16. Подходы к взаимодействию с заинтересованными сторонами, включая частоту взаимодействия по формам и заинтересованным группам

4.17. Ключевые темы и интересы, поднятые или выявленные в процессе взаимодействия с заинтересованными сторонами, и то, как организация ответила на эти темы и интересы, в том числе и посредством своей отчетности

**5. СВЕДЕНИЯ О ПОДХОДАХ  
В ОБЛАСТИ МЕНЕДЖМЕНТА И ПОКАЗАТЕЛИ  
РЕЗУЛЬТАТИВНОСТИ**

Показатели экономической результативности

- Аспект: Экономическая результативность

ЕС1. Созданная и распределенная прямая экономическая стоимость, включая доходы, операционные затраты, выплаты сотрудникам, пожертвования и другие инвестиции в сообщества, нераспределенную прибыль, выплаты поставщикам капитала и государствам

ЕС2. Финансовые аспекты и другие риски и возможности для деятельности организации в связи с изменением климата

ЕС3. Обеспечение обязательств организации, связанных с пенсионным планом с установленными льготами

ЕС4. Значительная финансовая помощь, полученная от органов государственной власти

**Страница в отчете**

Раздел 2, 38–49

Раздел 3, 50–63

Раздел 7, 140–143

Раздел 1, 14–37

Раздел 3, 50–63

Раздел 3, 50–63

Раздел 3, 50–63

Раздел 3, 50–63

Раздел 3, 50–63

Раздел 4, 64–81

Раздел 2, 38–49

Раздел 4, 64–81

Раздел 6, 94–139

Раздел 4, 64–81

**Показатель GRI**

- **Аспект: Присутствие на рынках**  
*ЕС5. Диапазон соотношений стандартной заработной платы начального уровня и установленной минимальной заработной платы в существенных регионах деятельности организации*  
*ЕС6. Политика, практические подходы к закупкам у местных поставщиков и доля таких закупок в существенных регионах деятельности организации*  
*ЕС7. Процедуры найма местного населения и доля высших руководителей, нанятых из местного населения, в существенных регионах деятельности организации*
  - **Аспект: Непрямые экономические воздействия**  
*ЕС8. Развитие и воздействие инвестиций в инфраструктуру и услуги, предоставляемых, в первую очередь, для общественного блага, посредством коммерческого, натурального или благотворительного участия*  
*ЕС9. Понимание и описание существенных не прямых экономических воздействий, включая область влияния*
- Показатели экологической результативности**
- **Аспект: Материалы**  
*EN1. Использованные материалы с указанием массы или объема*  
*EN2. Доля материалов, представляющих собой переработанные или повторно используемые отходы*
  - **Аспект: Энергия**  
*EN3. Прямое использование энергии с указанием первичных источников*  
*EN4. Косвенное использование энергии с указанием первичных источников*  
*EN5. Энергия, сэкономленная в результате мероприятий по снижению энергопотребления и повышению энергоэффективности*  
*EN6. Инициативы по предоставлению энергоэффективных или основанных на использовании возобновляемой энергии продуктов и услуг и снижение потребности в энергии в результате этих инициатив*  
*EN7. Инициативы по снижению косвенного энергопотребления и достигнутое снижение*
  - **Аспект: Вода**  
*EN8. Общее количество забираемой воды с разбивкой по источникам*  
*EN9. Источники воды, на которые оказывает существенное влияние водозабор организации*  
*EN10. Доля и общий объем многократно и повторно используемой воды*

**Страница в отчете**

Раздел 6, 94–139

Не применимо

Не применимо

Раздел 4, 64–81

Раздел 4, 64–81

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Показатели,  
не требующие  
обязательного  
отражения

Раздел 5, 82–93

Показатели,  
не требующие  
обязательного  
отражения**ПРИЛОЖЕНИЕ 1  
(ПРОДОЛЖЕНИЕ).**

Таблица соответствия разделов и подразделов отчета элементам отчета по GRI

**ПРИМЕЧАНИЕ.**

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



Показатель GRI

- Аспект: Биоразнообразие

EN11. Местоположение и площадь земель, находящихся в собственности, аренде, под управлением организации, и расположенных на охраняемых природных территориях и территориях с высокой ценностью биоразнообразия вне их границ или примыкающих к таким территориям

EN12. Описание существенных воздействий деятельности, продукции и услуг на биоразнообразие на охраняемых природных территориях с высокой ценностью биоразнообразия вне их границ

EN13. Сохраненные или восстановленные местообитания

EN14. Стратегии, осуществляемые действия и планы на будущее по управлению воздействиями на биоразнообразие

EN15. Число видов, занесенных в Красный список МСОП и национальный список охраняемых видов, местообитания которых находятся на территории, затрагиваемой деятельностью организации, с разбивкой по степени угрозы существованию вида

- Аспект: Выбросы, сбросы и отходы

EN16. Полные прямые и косвенные выбросы парниковых газов с указанием массы

EN17. Прочие существенные косвенные выбросы парниковых газов с указанием массы

EN18. Инициативы по снижению выбросов парниковых газов и достигнутое снижение

EN19. Выбросы озоноразрушающих веществ с указанием массы

EN20. Выбросы в атмосферу NOx, SOx и других значимых загрязняющих веществ с указанием типа и массы

EN21. Общий объем сбросов с указанием качества сточных вод и принимающего объекта

EN22. Общая масса отходов в разбивке по типу и способу обращения

EN23. Общее количество и общий объем существенных разливов

EN24. Масса перевезенных, импортированных, экспортируемых или переработанных отходов, являющихся «опасными» согласно приложениям I, II, III и VIII к Базельской конвенции, и доля отходов, перевезенных между странами

EN25. Принадлежность, размер, статус охраны и ценность с точки зрения биоразнообразия водных объектов и связанных с ними местообитаний, на которые оказывают существенное влияние сбросы организации и поверхностный сток с территории ее объектов

- Аспект: Продукция и услуги

EN26. Инициативы по смягчению воздействия продукции и услуг на окружающую среду и масштаб смягчения воздействия

Страница в отчете

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Показатели, не требующие обязательного отражения

–

–

Показатели, не требующие обязательного отражения

–

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Показатели, не требующие обязательного отражения

Раздел 5, 82–93



**Показатель GRI**

EN27. Доля проданной продукции и ее упаковочных материалов, возвращаемой для переработки производителю с разбивкой по категориям

- Аспект: Соответствие требованиям

EN28. Денежное значение значительных штрафов и общее число нефинансовых санкций, наложенных за несоблюдение экологического законодательства и нормативных требований

- Аспект: Транспорт

EN29. Значимое воздействие на окружающую среду перевозок продукции и других товаров и материалов, используемых для деятельности организации, и перевозок рабочей силы

- Аспект: Общие

EN30. Общие расходы и инвестиции на охрану окружающей среды с разбивкой по типам

Показатели результативности подходов к организации труда и достойного труда

- Аспект: Занятость

LA1. Общая численность рабочей силы в разбивке по типу занятости, договору о найме и региону

LA2. Общее количество сотрудников и текучесть кадров в разбивке по возрастной группе, полу и региону

LA3. Выплаты и льготы, предоставляемые сотрудникам, работающим на условиях полной занятости, которые не предоставляются сотрудникам, работающим на условиях временной или неполной занятости, в разбивке по основной деятельности

- Аспект: Взаимоотношения сотрудников и руководства

LA4. Доля сотрудников, охваченных коллективными договорами

LA5. Минимальный период (периоды) уведомления в отношении значительных изменений в деятельности организации, а также определен ли он в коллективном соглашении

- Аспект: Здоровье и безопасность на рабочем месте

LA6. Доля всего персонала, представленного в официальных совместных комитетах по здоровью и безопасности с участием представителей руководства и ее работников, участвующих в мониторинге и формулирующих рекомендации в отношении программ по здоровью и безопасности на рабочем месте

LA7. Уровень производственного травматизма, уровень профессиональных заболеваний, коэффициент потерянных дней и коэффициент отсутствия на рабочем месте, а также общее количество смертельных исходов, связанных с работой, в разбивке по регионам

**Страница в отчете**

Не применимо

Раздел 5, 82–93

Показатели,  
не требующие  
обязательного  
отражения

Раздел 5, 82–93

Раздел 6, 94–139

Раздел 6, 94–139

Раздел 6, 94–139

Раздел 6, 94–139

Раздел 6, 94–139

Показатели,  
не требующие  
обязательного  
отражения

Раздел 6, 94–139

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1  
(ПРОДОЛЖЕНИЕ).**

Таблица соответствия разделов и подразделов отчета элементам отчета по GRI

**ПРИМЕЧАНИЕ.**

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



**Показатель GRI**

LA8. Существующие программы образования, обучения, консультирования, предотвращения и контроля риска, для помощи сотрудникам, членам их семей и представителям населения в отношении тяжелых заболеваний

LA9. Отражение вопросов здоровья и безопасности в официальных соглашениях с профсоюзами

- Аспект: Обучение и образование

LA10. Среднее количество часов обучения на одного сотрудника в год в разбивке по категориям сотрудников

LA11. Программы развития навыков и образования на протяжении жизни, призванные поддерживать способность сотрудников к занятости, а также оказать им поддержку при завершении карьеры

LA12. Доля сотрудников, для которых проводятся периодические оценки результативности и развития карьеры

- Аспект: Разнообразие и равные возможности

LA13. Состав руководящих органов и персонала организации с разбивкой по полу и возрастной группе, указанием представительства меньшинств, а также других показателей разнообразия

LA14. Отношение базового оклада мужчин и женщин в разбивке по категориям сотрудников

Показатели результативности: права человека

- Аспект: Практики инвестирования и закупок

HR1. Процент и общее число существенных инвестиционных соглашений, включающих положения об обеспечении прав человека или прошедших оценку с точки зрения прав человека

HR2. Доля существенных поставщиков и подрядчиков, прошедших оценку с точки зрения прав человека, и предпринятые действия

HR3. Общая совокупная продолжительность (в часах) обучения сотрудников политикам и процедурам, связанным с аспектами прав человека, значимыми для деятельности организации, включая долю обученных сотрудников

- Аспект: Негонущение дискриминации

HR4. Общее число случаев дискриминации и предпринятые действия

- Аспект: Свобода ассоциации и ведение коллективных переговоров

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

- Аспект: Детский труд

HR6. Деятельность, в рамках которой имеется значительный риск случаев использования детского труда, и действия, предпринятые для участия в искоренении детского труда

**Страница в отчете**

Раздел 6, 94–139

Раздел 6, 94–139

–

Показатели, не требующие обязательного отражения

Раздел 6, 94–139

Раздел 6, 94–139

Раздел 7, 140–143

Раздел 7, 140–143

Раздел 7, 140–143

Раздел 7, 140–143

Раздел 6, 94–139

Раздел 7, 140–143

**Показатель GRI**

- **Аспект:** Принудительный и обязательный труд  
HR7. Деятельность, в рамках которой имеется значительный риск случаев использования принудительного или обязательного труда, и действия, предпринятые для участия в искоренении принудительного и обязательного труда
- **Аспект:** Подходы к обеспечению безопасности  
HR8. Доля сотрудников службы безопасности, прошедших обучение политикам и процедурам в отношении аспектов прав человека, связанных с осуществляемой деятельностью
- **Аспект:** Права коренных и малочисленных народов  
HR9. Общее число случаев нарушения, затрагивающих права коренных и малочисленных народов, и предпринятые действия

**Показатели результативности взаимодействия с обществом**

- **Аспект:** Сообщество  
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
- **Аспект:** Коррупция  
SO2. Доля и общее число бизнес-единиц, проанализированных в отношении рисков, связанных с коррупцией  
SO3. Доля сотрудников, прошедших обучение антикоррупционным политикам и процедурам организации  
SO4. Действия, предпринятые в ответ на случаи коррупции
- **Аспект:** Государственная политика  
SO5. Позиция в отношении государственной политики и участие в формировании государственной политики и лоббирование  
SO6. Общее денежное выражение финансовых и натуральных пожертвований политическим партиям, политикам и связанным с ними организациям в разбивке по странам
- **Аспект:** Препятствие конкуренции  
SO7. Общее число правовых действий в отношении организации в связи с противодействием конкуренции, практические подходы по недопущению монополистической практики и их результаты
- **Аспект:** Соответствие требованиям  
SO8. Денежное выражение существенных штрафов и общее число нефинансовых санкций, наложенных за несоблюдение законодательства и нормативных требований

**Страница в отчете**

Раздел 7, 140–143

Раздел 7, 140–143

*Показатели,  
не требующие  
обязательного  
отражения*

Раздел 8, 144–163

Раздел 8, 144–163

–

Раздел 8, 144–163

Раздел 8, 144–163

*Показатели,  
не требующие  
обязательного  
отражения*

*Показатели,  
не требующие  
обязательного  
отражения*

Раздел 8, 144–163

**ПРИЛОЖЕНИЕ 1  
(ПРОДОЛЖЕНИЕ).**

Таблица соответствия разделов и подразделов отчета элементам отчета по GRI

**ПРИМЕЧАНИЕ.**

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



**Показатель GRI**

Показатели результативности: ответственность за продукцию

- **Аспект:** Здоровье и безопасность потребителя

*PR1. Стадии жизненного цикла, на которых воздействие на здоровье и безопасность продукции и услуг оцениваются для выявления возможностей улучшения, и доля существенных продуктов и услуг, подлежащих таким процедурам*

*PR2. Общее количество случаев несоответствия нормативным требованиям и добровольным кодексам, касающимся воздействия продукции и услуг на здоровье и безопасность, в разбивке по видам последствий*

- **Аспект:** Маркировка продукции и услуг

*PR3. Виды информации о свойствах продукции и услуг, требуемые процедурами, и доля значимых продуктов и услуг, в отношении которых действуют такие требования к информации*

*PR4. Общее количество случаев несоответствия нормативным требованиям и добровольным кодексам, касающимся информации и маркировки о свойствах продукции и услуг, в разбивке по видам последствий*

*PR5. Практики, относящиеся к удовлетворению потребителя, включая результаты исследований по оценке степени удовлетворения потребителя*

- **Аспект:** Маркетинговые коммуникации

*PR6. Программы по обеспечению соответствия законодательству, стандартам и добровольным кодексам в сфере маркетинговых коммуникаций, включая рекламу, продвижение продукции, спонсорство*

*PR7. Общее количество случаев несоответствия нормативным требованиям и добровольным кодексам, касающимся маркетинговых коммуникаций, включая рекламу, продвижение продукции и спонсорство, в разбивке по видам последствий*

- **Аспект:** Неприкосновенность частной жизни потребителя

*PR8. Общее количество обоснованных жалоб, касающихся нарушения неприкосновенности частной жизни потребителя и утери данных о потребителях*

- **Аспект:** Соответствие требованиям

*PR9. Денежное выражение существенных штрафов, наложенных за несоблюдение законодательства и нормативных требований, касающихся представления и использования продукции и услуг*

**Страница в отчете**

Раздел 9, 164–177

*Показатели, не требующие обязательного отражения*

Раздел 9, 164–177

*Показатели, не требующие обязательного отражения*

Раздел 9, 164–177

*Показатели, не требующие обязательного отражения*

*Показатели, не требующие обязательного отражения*

Раздел 9, 164–177

Наименования индикаторов

Страница в отчете

ПРИЛОЖЕНИЕ 2.

Таблица соответствия разделов и подразделов индикаторам результативности РСПП  
**ПРИМЕЧАНИЕ.** Курсивом выделены дополнительные показатели, не требующие обязательного включения в отчет.

1. ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИНДИКАТОРЫ

- 1.1. Основные принципы ведения бизнеса
- 1.2. Объем реализованной продукции (работ, услуг)
- 1.3. Начисленные к уплате налоги и другие обязательные отчисления
- 1.4. Затраты на работников
  
- 1.5. Инвестиции в основной капитал
- 1.6. Выплаты поставщикам капитала
- 1.7. Инвестиции в сообщество
- 1.8. Добровольное пенсионное обеспечение

Раздел 4, 64–81  
Раздел 4, 64–81  
Раздел 4, 64–81  
Раздел 4, 64–81  
Раздел 6, 94–139  
Раздел 4, 64–81  
Раздел 4, 64–81  
Раздел 4, 64–81  
Раздел 4, 64–81  
Раздел 6, 94–139

2. ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ИНДИКАТОРЫ

- Аспект: Материалы
  - 2.1. Доля используемого вторичного сырья
- Аспект: Энергия
  - 2.2. Использование энергии
    - 2.2.1. Удельное потребление энергии в натуральном выражении
  
- Аспект: Вода
  - 2.3. Потребление свежей воды на собственные нужды
    - 2.3.1. Удельное потребление воды в натуральном выражении
  - 2.4. Доля повторно использованной воды в общем объеме расхода воды на собственные нужды
  
- Аспект: Выбросы, сбросы, отходы
  - 2.5. Выбросы парниковых газов
  - 2.6. Выброс загрязняющих веществ в атмосферу
    - 2.6.1. Удельные выбросы загрязняющих веществ в натуральном выражении
  - 2.7. Сбросы сточных вод
    - 2.7.1. Удельные сбросы сточных вод в натуральном выражении
    - 2.7.2. Сбросы загрязненных сточных вод

Раздел 5, 82–93  
Раздел 8, 144–163  
Раздел 5, 82–93  
Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения в отчете  
  
Раздел 5, 82–93  
Раздел 5, 82–93  
Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения в отчете  
  
–  
Раздел 5, 82–93  
Раздел 5, 82–93  
Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения в отчете





**Наименования индикаторов**

2.8. Объем отходов

2.8.1. Удельный объем отходов в натуральном выражении

2.9. Число существенных аварий с экологическим ущербом

2.10. Взысканный экологический ущерб

- Аспект: Процедуры и услуги

2.11. Инициативы по смягчению воздействия продукции

и услуг на окружающую среду и масштаб смягчения воздействия

- Аспект: Общие

2.12. Инвестиции в объекты охраны окружающей среды

**Страница в отчете**

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

**3. 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, 94–139

3.1.2. Уровень текучести кадров

Раздел 6, 94–139

3.1.3. Коэффициент оборота работников, оставивших работу в данной организации, по всем основаниям

Раздел 6, 94–139

- Аспект: Взаимоотношения сотрудников и руководства

3.1.4. Охват работников Коллективным договором

Раздел 6, 94–139

3.1.5. Уровень травматизма на производстве

Раздел 6, 94–139

3.1.6. Количество несчастных случаев со смертельным исходом

Раздел 6, 94–139

3.1.7. Число работников, у которых были выявлены профессиональные заболевания

–

3.1.8. Уровень потерь рабочего времени вследствие заболеваемости по всем причинам

Раздел 6, 94–139

3.1.9. Уровень расходов на охрану труда

Раздел 6, 94–139

3.1.10. Число часов обучения на одного работника

–

3.1.11. Уровень затрат на обучение

Раздел 6, 94–139

3.1.12. Участие женщин в руководстве организацией

Дополнительный показатель, не требующий обязательного отражения в отчете

**Наименования индикаторов**

2. Подраздел: Показатели результативности  
в области прав человека

- Аспект: Негонущение дискриминации

3.2.1. Трудовые споры

3.2.2. Случаи дискриминации

3.2.3. Случаи, связанные с правами коренных и малочисленных народов

3. Подраздел: Показатели результативности  
взаимодействия с обществом.

- Аспект: Сообщество

3.3.1. Взаимодействие с органами власти в области общественно  
значимых задач (социально-экономического развития территории  
присутствия организации)

3.3.2. Взаимодействие с некоммерческими и неправительственными  
организациями в области общественно значимых задач

3.3.3. Оценка воздействия деятельности организации на социально-  
экономическое развитие местных сообществ

- Аспект: Государственная политика

3.3.4. Участие во внешних инициативах, в том числе в формировании  
государственной политики

3.3.5. Участие в некоммерческих организациях (например,  
отраслевых) и/или национальных и международных организациях,  
деятельность которых связана с интересами Компании

4. Подраздел: Показатели результативности  
в области ответственности за продукцию

- Аспект: Маркировка продукции и услуг

3.4.1. Информация и маркировка

3.4.2. Обеспечение качества продукции

**Страница в отчете**

Раздел 6, 94–139

Раздел 7, 140–143

Раздел 7, 140–143

Дополнительный  
показатель,  
не требующий  
обязательного  
отражения  
в отчете

Раздел 3, 50–63

Раздел 8, 144–163

Раздел 3, 50–63

Раздел 8, 144–163

Раздел 8, 144–163

Раздел 3, 50–63

Раздел 9, 164–177

Раздел 9, 164–177

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2  
(ПРОДОЛЖЕНИЕ).**

Таблица соответствия  
разделов и подразделов  
индикаторам  
результативности РСПП

**ПРИМЕЧАНИЕ.**

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



**ПРИЛОЖЕНИЕ 3.**

Таблица соответствия разделов и подразделов отчета принципам Глобального договора ООН

**Принципы Глобального договора ООН**

Права человека:

1. Предприятия должны поддерживать и соблюдать права человека, провозглашенные международным сообществом.
2. Принять меры к тому, чтобы не быть замешанными в нарушении прав человека.

Условия труда:

3. Предприятия должны поддерживать свободу объединений и признание на деле права на заключение коллективных договоров.
4. Выступать за устранение всех форм принудительного труда.
5. Выступать за полное искоренение детского труда.
6. Содействовать ликвидации дискриминации в сфере труда и занятости.

Охрана окружающей среды:

7. Деловые круги должны способствовать предупреждению негативных воздействий на окружающую среду.
8. Предпринимать инициативы, направленные на повышение ответственности за состояние окружающей среды.
9. Поощрять создание и распространение экологически чистых технологий.

Противодействие коррупции:

10. Предприятия должны бороться против всех форм коррупции, включая вымогательство и взяточничество.

**Страница в отчете**

Раздел 7, 140–143

Раздел 7, 140–143

Раздел 6, 94–139

Раздел 7, 140–143

Раздел 7, 140–143

Раздел 7, 140–143

Раздел 5, 82–93

Раздел 5, 82–93

Раздел 8, 144–163

## АНКЕТА ОБРАТНОЙ СВЯЗИ

ПРИЛОЖЕНИЕ 4.

Предлагаем Вашему вниманию анкету обратной связи. Ваше мнение очень важно и ценно для нас, оно поможет усовершенствовать формат и наполнение социального отчета. Пожалуйста, отправьте заполненную форму анкеты на e-mail: [info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru)

### 1. Персональная информация

1.1. Ф.И.О.

.....

1.2. Организация, должность

.....

1.3. Телефон:

e-mail:

.....

2. Как Вы оцениваете представленный корпоративный социальный отчет по ОАО «РЖД» в целом?

Отлично

Хорошо

Удовлетворительно

Неудовлетворительно

Если «Неудовлетворительно», то укажите, пожалуйста, причину

.....

.....

3. Какие из разделов корпоративного социального отчета для Вас были наиболее интересны?

Ключевые риски и возможности

Взаимодействие с заинтересованными сторонами

Экономическая результативность

Экологическая результативность

Взаимодействие с персоналом

Соблюдение прав человека

Взаимодействие с обществом

Ответственность ОАО «РЖД» за продукцию и услуги

4. Какой вопрос по полноте освещения не дал Вам полного представления?

.....

.....

.....

.....



5. Узнали ли Вы какую-нибудь новую информацию из отчета, которую не знали ранее?

- Да
- Нет

Если «Да», то какую

.....

.....

.....

6. Как Вы оцениваете достоверность и объективность отчета?

- Высоко
- Низко

7. Помогает ли информация, представленная в отчете, улучшить взаимодействие с ОАО «РЖД»?

- Да
- Нет

8. Понадобится ли Вам следующий отчет о корпоративной социальной ответственности ОАО «РЖД»?

- Да
- Нет

9. Понравился ли Вам дизайн отчета?

- Да
- Нет

Если «Нет», то укажите причину

.....

.....

.....

10. Ваши пожелания, комментарии

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**БЛАГОДАРИМ ВАС  
ЗА УЧАСТИЕ В АНКЕТИРОВАНИИ!**



## КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Справочная ОАО «РЖД», телефон:

(495) 262 99 01

Единая телефонная линия, телефон:

8 800 200 67 67 (звонок бесплатный  
из всех регионов Российской Федерации)

Веб-портал ОАО «РЖД»:

[www.rzd.ru](http://www.rzd.ru)

e-mail:

[info@rzd.ru](mailto:info@rzd.ru)

Департамент корпоративных коммуникаций, телефон:

262 13 73 – оперативный дежурный,

262 66 70 – пресс-служба,

262 20 79 – делопроизводство

Департамент социального развития, телефон/факс:

(495) 262 34 21 – приемная / (495) 262 67 75

Департамент управления персоналом, телефон/факс:

(495) 262 50 25 – приемная / (495) 262 57 06

Департамент по организации,  
оплате и мотивации труда, телефон/факс:

(495) 262 31 12 / (495) 262 80 88

Управление охраны труда, промышленной безопасности  
и экологического контроля, телефон/факс:

(495) 262 04 77 – приемная / (495) 262 16 26

