

ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 12 мая 2014 г. N 1143р

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ ОАО "РЖД" НА ПЕРИОД ДО 2017 ГОДА И НА ПЕРСПЕКТИВУ ДО 2030 ГОДА

В целях минимизации негативного воздействия ОАО "РЖД" на окружающую среду и совершенствования системы управления природоохранной деятельностью:

1. Утвердить прилагаемую [Экологическую стратегию](#) ОАО "РЖД" на период до 2017 года и на перспективу до 2030 года.

2. Признать утратившим силу [распоряжение](#) ОАО "РЖД" от 13 февраля 2009 г. N 293р "Об Экологической стратегии ОАО "РЖД" на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года".

3. Старшему вице-президенту Гапановичу В.А.:

контролировать исполнение настоящего распоряжения;

вносить при необходимости изменения в Экологическую стратегию, утвержденную настоящим распоряжением.

Президент ОАО "РЖД"
В.И.Якунин

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением ОАО "РЖД"
от 12.05.2014 N 1143р

ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ СТРАТЕГИЯ ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ" НА ПЕРИОД ДО 2017 ГОДА И НА ПЕРСПЕКТИВУ ДО 2030 ГОДА

Введение

Железнодорожный транспорт признан одним из наиболее экологически эффективных видов транспорта в мире.

В России экологические преимущества железнодорожных перевозок перед другими видами транспорта обеспечиваются в первую очередь широким использованием электрической тяги, которая исключает загрязнение атмосферного воздуха территорий, прилегающих к железным дорогам. На электрической тяге в ОАО "РЖД" перевозится более 85 % грузов и 80 % пассажиров.

Низкая эмиссионная составляющая выбросов загрязняющих веществ железнодорожного транспорта напрямую связана с энергетической эффективностью. Удельное потребление топливно-энергетических ресурсов на железнодорожном транспорте гораздо ниже, чем у автомобильного и авиационного транспорта. При одинаковом расходе энергетических ресурсов железнодорожным транспортом выполняется значительно больший объем перевозочной работы. Энергетическая эффективность железнодорожного транспорта в несколько раз выше автомобильного как в грузовых, так и в пассажирских перевозках.

См. Рис. 1. Негативное воздействие на окружающую среду видов транспорта России

В Основах государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденных 30 апреля 2012 года Президентом Российской Федерации

Федерации, определена стратегическая цель государственной политики в области экологического развития - это решение социально-экономических задач, обеспечивающих экологически ориентированный рост экономики, сохранение благоприятной окружающей среды.

Обеспечение прав граждан Российской Федерации на благоприятную окружающую среду является одной из стратегических целей в программном документе развития железнодорожной отрасли России - "[Стратегии](#) развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года" (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. N 877-р).

Решение экологических проблем является одним из приоритетов развития России: органы государственной власти предпринимают действия, направленные на ужесточение государственного экологического контроля и повышение как административной, так и имущественной ответственности нарушителей природоохранного законодательства.

ОАО "РЖД" постоянно ищет пути эффективного использования всех видов ресурсов и снижения антропогенного воздействия на окружающую среду. В настоящее время обеспечение экологической безопасности ОАО "РЖД" характеризуется устойчивой динамикой снижения негативного воздействия хозяйственной деятельности на окружающую среду, в первую очередь, за счет реализации экологических программ, инвестиционных проектов и технического перевооружения, а также совершенствования действующей системы управления природоохранной деятельностью.

В этих условиях одним из приоритетных направлений деятельности для ОАО "РЖД" является формирование и последующая реализация долгосрочного комплекса природоохранных мероприятий.

Актуализация Экологической стратегии ОАО "РЖД"

В рамках реализации [Экологической стратегии](#) ОАО "РЖД" на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года, утвержденной распоряжением ОАО "РЖД" от 13 февраля 2009 г. N 293р (далее - Экологическая стратегия 2009) за период с 2008 по 2013 год по сравнению с 2007 (базовым) годом достигнуты следующие результаты:

сокращение на 43 % выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников;

сокращение эмиссии парниковых газов на 11 %;

снижение на 26 % сбросов загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты;

увеличение доли использования и обезвреживания отходов на 14,7 % от общего образования.

Динамика сокращения выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, уменьшение объемов водопотребления, водоотведения, увеличение доли использования и обезвреживания отходов от общего образования является результатом успешной реализации инвестиционных проектов, совершенствования системы управления природоохранной деятельностью и повышения экологической ответственности ОАО "РЖД".

В 2010 - 2013 годах в холдинге "РЖД" были разработаны и приняты основополагающие стратегические документы в области природоохранной деятельности, повышения энергетической эффективности и инновационного развития. Среди основных:

[Стратегия](#) инновационного развития ОАО "РЖД" на период до 2030 года ("Белая книга" ОАО "РЖД", утверждена 26 октября 2010 г.);

[Энергетическая стратегия](#) холдинга "РЖД" на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года (распоряжение ОАО "РЖД" от 15 декабря 2011 г. N 2718р);

[Функциональная стратегия](#) управления рисками в холдинге "РЖД" (распоряжение ОАО "РЖД" от 26 июля 2012 г. N 1494р);

[Концепция](#) развития системы управления природоохранной деятельностью холдинга "РЖД" (распоряжение ОАО "РЖД" от 6 августа 2012 г. N 1575р);

Стратегия развития холдинга "РЖД" на период до 2030 года (протокол заседания правления ОАО "РЖД" от 26 августа 2013 г. N 24);

Политика холдинга "РЖД" в области охраны труда и окружающей среды, промышленной и пожарной безопасности ([протокол](#) заседания правления ОАО "РЖД" от 25 ноября 2013 г. N 39);

Программа мероприятий по повышению экологической ответственности ОАО "РЖД" (протокол заседания совета директоров ОАО "РЖД" от 28 сентября 2012 г. N 15).

Изменения федерального законодательства в области природоохранной деятельности, экономический кризис 2009 года, структурные преобразования в ОАО "РЖД" (выделение из структуры ОАО "РЖД" дочерних и зависимых обществ), принятие ряда основополагающих документов холдинга "РЖД" привели к необходимости корректировки целевых ориентиров в области природоохранной деятельности ОАО "РЖД". Существующая ситуация потребовала актуализации Экологической стратегии 2009 года.

Настоящий документ, представляющий собой актуализированную Экологическую стратегию ОАО "РЖД" на период до 2017 года и на перспективу до 2030 года (далее - настоящая Экологическая стратегия), является частью общей системы стратегического управления холдинга "РЖД" и направлен на развитие природоохранной деятельности в рамках ОАО "РЖД".

В настоящей редакции Экологической стратегии приведен анализ показателей деятельности ОАО "РЖД" в области охраны окружающей среды за 2013 год. Для сравнения и установления стратегических целей и задач в качестве базового года - выбран 2012 год.

Положения настоящей Экологической стратегии являются основой при определении целей филиалов и структурных подразделений ОАО "РЖД" в сфере охраны окружающей среды.

1. Стратегические цели и задачи ОАО "РЖД" в сфере охраны окружающей среды

Главной целью природоохранной деятельности ОАО "РЖД" является минимизация негативного воздействия ОАО "РЖД" на окружающую среду.

Оценка перспектив и стратегических альтернатив развития природоохранной деятельности ОАО "РЖД" в настоящей Экологической стратегии сформирована на основе трех сценариев развития, связанных, прежде всего, с экономической составляющей деятельности ОАО "РЖД" и страны в целом (долгосрочный прогноз социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года Минэкономразвития, март 2013 г.).

В рамках первого, "оптимистичного" сценария ОАО "РЖД" повысит экономические показатели своей деятельности и сможет обеспечить достаточный уровень инвестиций в природоохранную деятельность, что приведет к значительным улучшениям в области охраны окружающей среды. "Оптимистичный" сценарий возможен при среднегодовых (на уровне 3,4-4,2 %) темпах роста российской экономики на период до 2030 года.

Второй, "консервативный" сценарий способствует постепенному улучшению показателей природоохранной деятельности, характеризуется меньшим финансированием природоохранной деятельности по сравнению с "оптимистичным" сценарием и возможен в случае умеренных (на уровне 2,7 - 3,5 %) долгосрочных темпах роста экономики страны.

Третий, "пессимистичный" сценарий рассматривает сохранение в долгосрочной перспективе существующих достижений и отсутствие значимых ухудшений экологических показателей. "Пессимистичный" сценарий характеризуется экономическим спадом, отсутствием возможности достаточного финансирования природоохранной деятельности и внедрения наилучших существующих природоохранных технологий, но улучшение показателей природоохранной деятельности возможно за счет снижения объема производства и, как следствие, снижения воздействия на окружающую среду (снижение объемов выбросов, сбросов загрязняющих веществ, образования отходов производства и потребления).

Настоящая Экологическая стратегия ориентирована на консервативный сценарий развития, как наиболее вероятный.

В рамках реализации настоящей Экологической стратегии при любом сценарии развития природоохранной деятельности должны быть решены следующие задачи:

1) В сфере охраны атмосферного воздуха:

снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от стационарных источников, включая выбросы парниковых газов;

снижение выбросов вредных веществ в атмосферу от передвижных источников, включая выбросы парниковых газов.

2) В сфере защиты от шума:

снижение уровня шумового воздействия на окружающую среду, в первую очередь, в черте населенных пунктов.

3) В сфере охраны и рационального использования водных ресурсов:

недопущение или снижение сброса загрязненных сточных вод (с нарушением нормативов сброса) в поверхностные водные объекты, на рельеф местности и в муниципальные системы канализации.

4) В сфере охраны и рационального использования земель:

проведение мероприятий по предотвращению негативных (вредных) воздействий производственной деятельности ОАО "РЖД", ликвидации последствий загрязнения земель.

5) В сфере обращения с отходами производства и потребления:

вовлечение отходов в хозяйственный оборот в качестве дополнительных источников сырья; внедрение наилучших существующих природоохранных технологий использования и обезвреживания отходов.

6) Обеспечение ликвидации объектов накопленного экологического ущерба, связанных с прошлой хозяйственной деятельностью.

7) В сфере ресурсосбережения:

повышение энергетической эффективности, снижение материалоемкости технологических процессов, повышение производительности труда.

8) В сфере корпоративного управления природоохранной деятельностью:

внедрение единых корпоративных принципов и норм экологического управления в ОАО "РЖД", соответствующих российскому природоохранному законодательству, стандарту ГОСТ Р ИСО 14001-2007 (ISO 14001:2004), критериям рейтинга 500 экологически чистых компаний мира (по версии журнала Newsweek);

снижение риска возникновения аварийных ситуаций и повышение оперативности при ликвидации экологических последствий аварийных ситуаций;

повышение экологических требований к подвижному составу, топливу, транспортной инфраструктуре;

обеспечение производственного экологического контроля, усовершенствование практики проведения экологических аудитов;

повышение экономической эффективности природоохранной деятельности.

2. Система управления природоохранной деятельностью в ОАО "РЖД"

ОАО "РЖД" уделяет большое внимание поддержанию и совершенствованию системы управления природоохранной деятельностью.

Результаты реализации природоохранной деятельности ОАО "РЖД" отмечены дипломом "Лидер природоохранной деятельности в России - 2013", учрежденным Международным форумом "Мировой опыт и экономика России".

Основными задачами системы управления природоохранной деятельностью ОАО "РЖД" являются:

соблюдение природоохранного законодательства Российской Федерации, а также международных соглашений России в сфере охраны окружающей среды;

реализация Политики холдинга "РЖД" в области охраны труда и окружающей среды, промышленной и пожарной безопасности и реализация настоящей Экологической стратегии ОАО "РЖД";

методология, регламентация, нормирование и стандартизация природоохранной деятельности;

управление результативностью и экономической эффективностью природоохранной деятельности;

планирование и реализация инвестиционных природоохранных проектов;

рациональное использование природных и энергетических ресурсов;

снижение негативного воздействия от хозяйственной и иной деятельности подразделений ОАО "РЖД" на окружающую среду, реализация природоохранных мероприятий;

управление экологическими аспектами;

обеспечение производственного экологического контроля, экологического аудита;
внедрение системы экологического менеджмента ОАО "РЖД" в соответствии с требованиями стандарта ГОСТ Р ИСО 14001-2007 (ISO 14001:2004);

внедрение принципов "Зеленых стандартов" на объектах ОАО "РЖД".

Проведенная в ОАО "РЖД" структурная реформа меняет механизмы управления процессами функционирования ОАО "РЖД". Такие масштабные изменения требуют создания более эффективной системы управления природоохранной деятельностью в ОАО "РЖД". Развитие системы управления природоохранной деятельностью должно способствовать обеспечению и контролю достижения стратегических ориентиров, определенных настоящей Экологической стратегией. В связи с этим разработаны и утверждены распоряжением ОАО "РЖД" от 6 августа 2012 г. N 1575р:

Концепция развития системы управления природоохранной деятельностью холдинга "РЖД" (Концепция);

Программа перехода к целевому состоянию системы управления природоохранной деятельностью холдинга "РЖД" на 2012-2014 годы (далее - Программа).

Вопросы природоохранной деятельности ОАО "РЖД" курирует старший вице-президент по инновационному развитию - главный инженер ОАО "РЖД".

Отдел охраны природы и экологического контроля Департамента охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля выполняет задачи организации деятельности подразделений аппарата управления, филиалов и структурных подразделений в области охраны окружающей среды и контроля соблюдения природоохранного и санитарно-эпидемиологического законодательства в ОАО "РЖД".

На всех железных дорогах - филиалах ОАО "РЖД" действуют центры охраны окружающей среды (НЦОП), имеющие в своем составе производственные экологические лаборатории. На НЦОП возложены функции организаторов по обеспечению экологической безопасности в структурных подразделениях филиалов ОАО "РЖД", расположенных в границах железных дорог. В задачи НЦОП входит осуществление единой экологической политики ОАО "РЖД" и контроль за соблюдением действующего законодательства Российской Федерации, экологических стандартов и регламентов структурными подразделениями филиалов ОАО "РЖД".

Деятельность Научно-производственного центра по охране окружающей среды - филиала ОАО "РЖД" (НПЦ по ООС) направлена на решение задач в области обращения с отходами, обеспечения повышения квалификации специалистов ОАО "РЖД" в области охраны окружающей среды, разработки нормативной экологической документации.

С целью оптимизации природоохранной деятельности в ОАО "РЖД" создана автоматизированная система управления природоохранной деятельностью - АСУ "Экология". С 2012 года в АСУ "Экология" отражаются результаты природоохранной деятельности подразделений ОАО "РЖД".

Все работники ОАО "РЖД", занимающиеся вопросами охраны окружающей среды, повышают квалификацию в специализированных учреждениях. Весомым вкладом в реализацию природоохранной деятельности ОАО "РЖД" стало открытие 5 июня 2012 года в НПЦ по ООС экологического учебного центра.

В ОАО "РЖД" создана система экологического мониторинга структурных подразделений. Экологический мониторинг обеспечивается передвижными вагонами-лабораториями, экологическими лабораториями на базе автомобиля, пунктами экологического контроля за выбросами вредных веществ от тепловозов.

Развитие системы управления природоохранной деятельностью должно способствовать обеспечению достижения стратегических ориентиров, определенных настоящей Экологической стратегией ОАО "РЖД" на период до 2017 года и на перспективу до 2030 года.

3. Охрана атмосферного воздуха

3.1 Текущее состояние в области охраны атмосферного воздуха

Выбросы вредных веществ в атмосферный воздух структурных подразделений филиалов

ОАО "РЖД" по всем источникам составили в 2013 году 349,0 тыс. т, в том числе: от стационарных источников - 83,9 тыс. т, от передвижных источников - 265,1 тыс. т, из которых магистральными и маневровыми тепловозами выброшено 200,1 тыс. т, автотранспортными средствами - 54,5 тыс. т, самоходным специальным подвижным составом - 10,5 тыс. т.

См. Рис. 2. Выбросы вредных веществ в атмосферный воздух от стационарных источников структурных подразделений филиалов ОАО "РЖД" за период с 2007 по 2013 годы, тыс. т.

Снижение выбросов в атмосферный воздух от стационарных источников достигается за счет строительства новых и реконструкции действующих котельных, перевода котельных на экологически чистые виды топлива, повышения эффективности сжигания топлива, внедрения электроотопления, реконструкции действующего пылегазоулавливающего оборудования, внедрения новых технологий очистки и улавливания вредных веществ, использования возобновляемых источников энергии.

Выбросы загрязняющих веществ от передвижных источников в атмосферный воздух ОАО "РЖД" в 2013 году уменьшились на 4,6 % относительно показателей 2007 года за счет модернизации подвижного состава.

Снижение годовой эмиссии парниковых газов в ОАО "РЖД" в период с 2008 по 2013 годы составило 11,2 % за счет:

- перевода котельных на природный газ;
- использования более экологичных двигателей тепловозов;
- повышения уровня использования электрической тяги для перевозки грузов и пассажиров;
- повышения энергетической эффективности тепловозов.

Средние коэффициенты эмиссии парниковых газов в грузовых перевозках для железнодорожного транспорта являются наиболее низкими по сравнению с другими видами транспорта.

См. Рис. 3. Средние коэффициенты эмиссии парниковых газов в грузовых перевозках, г/т-км

См. Рис. 4. Процент сокращения выбросов CO₂ от сжигания топлива по разным видам транспорта <1> за период с 1990 по 2009 годы в России

<1> По данным Railway Handbook 2012. Energy consumption and CO₂ emission.

3.2 Целевые ориентиры ОАО "РЖД" в области охраны атмосферного воздуха

В качестве целевых ориентиров ОАО "РЖД" в области охраны атмосферного воздуха к 2017 году относительно уровня выбросов 2012 года определены:

снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников загрязнения на 15 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 10 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 5 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности;

снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников загрязнения на 7 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 5 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 3 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности;

снижение уровня годовой эмиссии парниковых газов на 5% в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 3% в случае реализации "консервативного" сценария и на 0,5% в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности.

Целевыми ориентирами ОАО "РЖД" к 2030 году в области охраны атмосферного воздуха являются:

снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников загрязнения на 55 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 35% в случае

реализации "консервативного" сценария и на 10 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности;

снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников загрязнения на 45 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 20 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 10 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности;

снижение уровня годовой эмиссии парниковых газов на 15% в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 10% в случае реализации "консервативного" сценария и на 5% в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности.

См. Рис. 5. Прогноз изменения выбросов загрязняющих веществ стационарными источниками на период до 2030 года в ОАО "РЖД", тыс.т.

См. Рис. 6. Прогноз изменения выбросов загрязняющих веществ передвижными источниками на период до 2030 года в ОАО "РЖД", тыс.т.

См. Рис. 7. Прогноз изменения выбросов парниковых газов на период до 2030 года в ОАО "РЖД", млн.тонн CO₂-эквивалент

Основные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу от железнодорожного транспорта происходят вследствие сжигания органического топлива котельными, тепловозами, автотранспортными средствами, самоходным специальным подвижным составом.

Существующие проблемы: наличие объектов, не отвечающих современным экологическим нормативам; недостаточный уровень финансирования, который не позволяет проводить полноценное техническое перевооружение и модернизацию объектов с использованием современного экономичного и экологичного оборудования; невозможность использования на некоторых объектах ОАО "РЖД" (особенно в регионах Сибири и Дальнего Востока) экологически чистых видов топлива.

Существующие и возможные риски: повышение экологических платежей и штрафов за превышение предельно допустимых норм выбросов, особенно в связи с ужесточением требований экологического законодательства; ухудшение имиджа железнодорожного транспорта; снижение инвестиционной привлекательности железнодорожной отрасли.

Пути решения:

Для стационарных источников:

внедрение современных экологически чистых и ресурсосберегающих технологий;

широкое использование экологически чистых видов топлива;

применение модульных котельных с автоматизированными процессами горения в зависимости от температуры наружного воздуха, что дает значительную экономию топлива и сокращение вредных выбросов в атмосферу;

внедрение современных котельных агрегатов, использующих вторичные энергоресурсы;

разработка и применение альтернативных источников тепло- и электроснабжения;

использование возобновляемых источников энергии.

Для передвижных транспортных средств:

расширение полигона использования электротяги;

разработка и внедрение новых экономически и экологически эффективных силовых установок;

разработка и внедрение локомотивов, использующих альтернативные дизельному виды топлива (газотурбовозы, газотепловозы и др.);

разработка и внедрение новых технологий по очистке продуктов горения от вредных веществ (катализаторы, фильтры, нейтрализаторы);

применение новых технологий покраски вагонов, обеспечивающих снижение расхода лакокрасочных материалов, снижение тепловых потерь (для пассажирских вагонов) и выбросов загрязняющих веществ в атмосферу;

использование подвижного состава, не имеющего испарений или утечек при перевозке

опасных грузов, пылеобразования при перевозке сыпучих грузов, проливов на железнодорожное полотно нефтепродуктов;

внедрение методов безразборной диагностики и регулировки двигателей тепловозов на пунктах экологического контроля;

завершение перехода с печного (угольного) отопления пассажирских вагонов на электроотопление и отопление на экологически чистых пеллетных котлах.

В качестве первоочередных мер до 2017 года необходимо выполнение следующих мероприятий:

ускорение программы технического перевооружения тепловозов новыми двигательными установками и закупка новых современных типов тепловозов со сниженным на 30 % выбросом вредных веществ;

установка пылегазоулавливающего оборудования на стационарных источниках вредных выбросов;

замена изношенного пылегазоулавливающего оборудования на стационарных источниках вредных выбросов, в первую очередь, в котельных.

Учитывая экологичность железнодорожного транспорта, возрастает его роль и значимость в "зеленой логистике". Одной из составляющих "зеленой логистики" являются контрейлерные перевозки, обеспечивающие транспортировку по железной дороге большегрузных прицепов, полуприцепов, трейлеров, что обеспечивает снижение выбросов вредных веществ и парниковых газов в атмосферу от автотранспорта.

Контрейлерные перевозки в перспективе позволят перевозить грузы на дальние расстояния без значительного ущерба для окружающей среды. На 1 тонно-километр выбросы парниковых газов в атмосферу от большегрузного автотранспорта почти в 4 раза выше, чем от железнодорожного транспорта.

Технологии контрейлерных перевозок могут быть реализованы ОАО "РЖД" в ближайшее время, учитывая ужесточение требований российского природоохранного законодательства, загруженность федеральных автомобильных трасс и их неудовлетворительное состояние, сезонное ограничение движения большегрузного автотранспорта, рост автомобильного парка и его воздействие на окружающую среду.

4. Защита от шума

4.1. Текущее состояние в области защиты от шума

Структурами ОАО "РЖД" оказывается физическое воздействие на окружающую среду (шум, вибрация, электромагнитные излучения). Шум и вибрация одни из основных факторов физического воздействия, оказывающих отрицательное влияние на живые организмы и здоровье человека. Снижение акустического воздействия от объектов ОАО "РЖД" является важным аспектом деятельности ОАО "РЖД" в области охраны окружающей среды.

Основными источниками шума на железнодорожном транспорте являются движущиеся поезда, путевые машины, производственное оборудование, вокзалы и сортировочные станции. Основной источник шума поездов - шум качения, генерируемый парой "колесо-рельс". Шум качения зависит от скорости движения, нагрузки на ось, размеров неровностей рельсового пути. Высок уровень шума вагонных автосцепок при начале движения грузовых поездов.

Сортировочные станции также оказывают значительное шумовое воздействие. В связи с тем, что все работы производятся на открытых площадках, шум от соударения вагонов при роспуске на накопительных путях, шум вагонных замедлителей беспрепятственно распространяется на значительные расстояния, оказывая существенное воздействие на прилегающие жилые территории в радиусе до нескольких километров от объектов железнодорожного транспорта.

Особенно актуальна эта проблема для городских застроек. ОАО "РЖД" приходится решать проблемы, созданные, в том числе, местными властями при строительстве новых жилых микрорайонов в непосредственной близости от железнодорожных линий, и строить шумозащитные экраны.

ОАО "РЖД" ставит перед собой задачу обеспечения соответствия уровня акустических воздействий на окружающую среду установленным нормативам, включающим определение и использование наиболее эффективных технологий защиты от шума. В 2010 году разработан и утвержден [СТО РЖД 1.07.007-2010](#) "Экраны акустические для железнодорожного транспорта. Правила приемки, ввода в эксплуатацию и обслуживания в процессе жизненного цикла". Выполнены работы по разработке 3-х национальных стандартов Российской Федерации:

ГОСТ Р 54931-2012 "Экраны акустические для железнодорожного транспорта. Технические требования", утвержден и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 5 июля 2012 г. N 151-ст;

ГОСТ Р 54932-2012 "Экраны акустические для железнодорожного транспорта. Методы контроля", утвержден и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 5 июля 2012 г. N 152-ст;

ГОСТ Р 54933-2012 "Шум. Методы расчета уровней внешнего шума, излучаемого железнодорожным транспортом", утвержден и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 5 июля 2012 г. N 153-ст.

ОАО "РЖД" обеспечивает снижение шумового воздействия на окружающую среду за счет укладки бесстыкового пути, использования рельсовых скреплений новых конструкций, рельсошлифования, лесонасаждения, строительства шумозащитных экранов и других мероприятий.

4.2. Целевые ориентиры ОАО "РЖД" в области защиты от шума

Целевым ориентиром ОАО "РЖД" в области защиты от шума является снижение уровня шумового воздействия на окружающую среду.

Мероприятия, обеспечивающие снижение уровня шума в ОАО "РЖД", включают:

проведение исследований и составление шумовых карт в населенных пунктах, на основании которых можно будет ранжировать риски шумового воздействия и разрабатывать первоочередные мероприятия по их устранению;

работы по рельсошлифованию, обточке бандажа колеса, смазыванию рельса;

укладку упругих рельсовых скреплений;

укладку бесстыкового пути;

замену чугунных тормозных колодок композитными;

оснащение лабораторий центров охраны окружающей среды дополнительным оборудованием для контроля шума;

установку шумозащитных экранов;

лесонасаждение;

разработку и внедрение новых нормативов, направленных на нормирование и снижение уровня шума;

разработку и внедрение новых технологий, способствующих снижению уровня шума;

модернизацию подвижного состава.

5. Использование и охрана водных ресурсов

5.1. Текущее состояние в области использования и охраны водных ресурсов

Общий объем водопотребления подразделениями филиалов ОАО "РЖД" в 2013 году составил 111,91 млн. куб.м, в том числе: на хозяйственно-питьевые нужды 54,95 млн. куб.м, производственные нужды - 49,16 млн. куб.м, другие цели - 7,8 млн. куб.м.

За период с 2007 по 2013 год общее потребление воды в подразделениях ОАО "РЖД" снизилось на 50,8 млн. куб.м (31,2 %), использование воды на производственные нужды уменьшилось на 31,7 млн. куб.м (39,2 %). Использование водных ресурсов в период с 2007 по 2013 годы изменилось следующим образом:

См. Рис. 8. Динамика использования воды за период с 2007 по 2013 год, млн. куб.м

Потребление воды уменьшается за счет сокращения ее нерационального расходования, широкого внедрения водосберегающих технологий, систем оборотного водоснабжения и повторного использования воды (в целом по ОАО "РЖД" доля повторного использования воды в 2013 году составила 27,4 %), нормирования и приборного учета водопотребления.

Объем сброса сточных вод на объектах ОАО "РЖД" в 2013 году составил 61,99 млн. куб.м.

См. Рис. 9. Структура сброса сточных вод филиалами ОАО "РЖД" в 2013 году, %

В 2013 году в целом по ОАО "РЖД" в поверхностные водные объекты сброшено 14,923 млн. куб.м сточных вод, в том числе:

- 2,599 млн. куб.м - нормативно очищенных;
- 0,540 млн. куб.м - нормативно чистых;
- 11,199 млн. куб.м - недостаточно очищенных;
- 0,586 млн. куб.м - без очистки.

Сброс сточных вод на рельеф местности составил всего 0,836 млн. куб.м сточных вод, в том числе:

- 0,012 млн. куб.м - нормативно очищенных;
- 0,015 млн. куб.м - нормативно чистых;
- 0,782 млн. куб.м - недостаточно очищенных;
- 0,026 млн. куб.м - без очистки.

Сброс сточных вод в муниципальные системы канализации составил 46,519 млн. куб.м, в т. ч:

44,193 млн. куб.м - с качеством, соответствующим договору с организациями водопроводно-канализационного характера;

2,326 млн. куб.м - с качеством, не соответствующим договору с организациями водопроводно-канализационного характера.

По сравнению с 2007 г. произошло сокращение на 26 % сбросов загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты. Снижение сбросов загрязненных сточных вод достигнуто за счет реконструкции и строительства канализационных очистных сооружений, внедрения маловодных технологий при отмывке внутренних поверхностей цистерн, мойке пассажирских вагонов и деталей подвижного состава.

См. Рис. 10. Динамика сбросов загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты за период с 2007 по 2013 год, млн. куб.м

В связи с физическим и моральным износом действующих очистных сооружений и нехватки мощностей очистных сооружений сохраняется сброс недостаточно очищенных сточных вод.

Имеет место сброс сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности в 6 филиалах ОАО "РЖД", что является недопустимым и требует принятия мер для полной ликвидации подобных сбросов.

5.2. Целевые ориентиры ОАО "РЖД" в области использования и охраны водных ресурсов

Целевыми ориентирами ОАО "РЖД" в области использования и охраны водных ресурсов к 2017 году являются:

ликвидация сброса сточных вод без очистки в поверхностные водные объекты и на рельеф местности;

снижение на 15 % сброса недостаточно очищенных сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 9 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 5 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности относительно уровня сбросов 2012 года.

В качестве целевых ориентиров ОАО "РЖД" к 2030 году в области использования и охраны водных ресурсов определены:

Контроль недопущения сброса сточных вод без очистки в поверхностные водные объекты и на рельеф местности;

снижение сброса недостаточно очищенных сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности на 75 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 50 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 25 % в случае реализации "пессимистичного" сценария относительно уровня 2012 года.

См. Рис. 11. Прогноз изменения сброса недостаточно очищенных сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности на период до 2030 года в соответствии с "оптимистичным", "консервативным" и "пессимистичным" сценариями развития природоохранной деятельности в ОАО "РЖД", млн. куб.м.

Действующие и потенциальные риски: наложение ограничений на деятельность объектов филиалов ОАО "РЖД", не соответствующих нормам экологической безопасности, вплоть до полного запрещения их функционирования, рост расходов ОАО "РЖД" на экологические платежи и штрафы за превышение предельно допустимых норм сбросов, возникновение имиджевых проблем ОАО "РЖД", как загрязнителя окружающей среды.

Пути решения:

строительство и реконструкция сооружений по очистке хозяйственно-бытовых, производственных и ливневых сточных вод с внедрением современных эффективных технологий сбора, очистки и повторного использования воды;

внедрение полного приборного учета водопотребления и водоотведения;

обеспечение персонала необходимыми документированными процедурами, направленными на согласованное управление сбросами в окружающую среду функциональными единицами ОАО "РЖД".

В качестве первоочередных мер до 2017 года необходимо проведение следующих мероприятий:

срочное строительство сооружений по очистке сточных вод, сбрасываемых в настоящее время без очистки в водные объекты и на рельеф местности;

строительство и реконструкция сооружений по очистке недостаточно очищенных сточных вод, сбрасываемых в водные объекты и на рельеф местности, которые в настоящее время не очищаются до нормативов;

строительство и реконструкция сооружений по очистке недостаточно очищенных сточных вод, сбрасываемых в муниципальные системы канализации, которые в настоящее время не очищаются до нормативов.

6. Обращение с отходами производства и потребления.

6.1 Текущее состояние в области обращения с отходами производства и потребления

В процессе хозяйственной деятельности структурных подразделений ОАО "РЖД" образуется порядка 600 наименований отходов, часть из которых специфична для железнодорожного транспорта. В 2013 году в ОАО "РЖД" образовалось 2 609,8 тыс. т отходов.

См. Рис. 12. Структура образования отходов по классам опасности в 2013 году, %

По классам опасности образование отходов в 2013 году следующее:

- 1 класс опасности (чрезвычайно опасные) - 0,151 тыс. т;
- 2 класс опасности (высокоопасные) - 0,841 тыс. т;
- 3 класс опасности (умеренно опасные) - 308,154 тыс. т;
- 4 класс опасности (малоопасные) - 317,665 тыс. т;
- 5 класс опасности (практически неопасные) - 1983,02 тыс. т.

См. Рис.13. Динамика использования и обезвреживания отходов относительно общего

образования за период с 2003 по 2013 годы, %

В период с 2003 по 2007 годы отмечалось увеличение объемов использования и обезвреживания отходов. Снижение этих показателей в 2008 - 2009 годах вызвано структурными преобразованиями в ОАО "РЖД" и выделением ряда филиалов, где осуществлялось в значительных объемах использование отходов, в дочерние и зависимые общества ОАО "РЖД". В 2010 году по сравнению с 2008 годом вновь начался рост использования и обезвреживания отходов.

В 2013 году использование и обезвреживание отходов достигло 44,2 % от их общего объема образования с учетом накопления на начало года. Использование отходов осуществлялось в основном в технологических процессах в качестве источников топлива, сырья и вторичных материалов.

Одной из наиболее острых проблем в работе с отходами является перегруженность региональных полигонов промышленных отходов и отсутствие у некоторых из них лицензии на деятельность по обращению с отходами.

Действующие и потенциальные риски: в связи с ужесточением требований экологического законодательства и предполагаемым повышением ставок экологических платежей за сверхлимитное размещение отходов ОАО "РЖД" может понести значительные финансовые потери, превышающие уровень необходимого финансирования экологических мероприятий, которые позволят ликвидировать данный риск.

6.2 Целевые ориентиры ОАО "РЖД" в области обращения с отходами производства и потребления

Целевыми ориентирами ОАО "РЖД" в области обращения с отходами производства и потребления к 2017 году являются повышение уровня использования и обезвреживания отходов структурных подразделений филиалов ОАО "РЖД" на 8 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 6 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 4 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности по сравнению с уровнем использования и обезвреживания отходов 2012 года.

В качестве целевого ориентира ОАО "РЖД" к 2030 году в области обращения с отходами производства и потребления определено повышение уровня использования и обезвреживания отходов в структурных подразделениях филиалов ОАО "РЖД" на 16 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 12 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 8 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности по сравнению с уровнем использования и обезвреживания отходов 2012 года.

См. Рис. 14. Прогноз повышения уровня использования и обезвреживания отходов подразделений филиалов ОАО "РЖД" на период до 2030 года в соответствии с "оптимистичным", "консервативным" и "пессимистичным" сценариями развития природоохранной деятельности в ОАО "РЖД", %.

Пути достижения целей - разработка и внедрение экологически и экономически эффективных технологий обращения с отходами производства и потребления, специфичных для железнодорожного транспорта:

- сортировка отходов для последующего использования их в качестве вторичных ресурсов;
- разработка и внедрение экологически чистых технологий использования отходов в качестве топлива;

- внедрение экологически чистых технологий утилизации отходов 3 и 4 классов опасности;
- использование технологий регенерации масел и смазок, электролитов аккумуляторных батарей, нефтесодержащих отходов с получением вторичных продуктов;

- использование в поездах дальнего следования одноразовой биопосуды вместо пластиковой;

- широкое применение малоотходных технологий.

Результатом реализации данных направлений, помимо прямых экологических эффектов,

должно стать получение дополнительных доходов и сокращение затрат на природоохранную деятельность за счет:

- реализации продуктов сортировки и переработки отходов;
- предоставления экологических услуг сторонним организациям;
- замещения покупного тепла и электроэнергии собственной генерацией на установках утилизации отходов с получением тепла и электрической энергии.

В качестве первоочередных мер до 2017 года планируется проведение следующих мероприятий:

- сокращение накопленных объемов отходов за предыдущие годы хозяйственной деятельности;

- реализация пилотных проектов по замене посуды из пластика на биопосуду (со сроком разложения в земле не более 1 года) на железнодорожных вокзалах и пассажирских поездах;

- внедрение отдельного сбора отходов;

- инициирование совершенствования законодательства Российской Федерации в части обращения с твердыми бытовыми отходами;

- реализация Стокгольмской конвенции о стойких органических загрязнителях.

7. Техническое перевооружение и ресурсосбережение ОАО "РЖД", обеспечивающие снижение негативного воздействия на окружающую среду

Техническое перевооружение ОАО "РЖД", обеспечивающее снижение воздействия на окружающую среду, включает следующие основные мероприятия:

- замена устаревших двигателей на современные, энергоэффективные и более экологичные при капитальном ремонте тепловозов;

- замена деревянных шпал на железобетонные и/ или композитные при капитальном ремонте пути;

- применение деревянных шпал, пропитанных антисептиками 4 класса опасности;

- внедрения нового, энергоэффективного и экологичного тягового подвижного состава;

- перевод котельных на экологически чистые виды топлива, внедрение пылегазоулавливающего оборудования;

- повышение эффективности выработки и использования тепловой энергии для отопления производственных помещений;

- внедрение энергосберегающих технологий;

- внедрение водосберегающих технологий, систем оборотного водоснабжения;

- совершенствование нормирования потребления топливно-энергетических ресурсов, в том числе на основе приборного учета.

В ОАО "РЖД" ежегодно реализуются инвестиционные проекты "Внедрение ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте" и "Обеспечение экологической безопасности".

На основе данных проведенного в 2012 году обязательного энергетического обследования объектов ОАО "РЖД" сформирован энергетический паспорт ОАО "РЖД" и Программа энергосбережения и повышения энергетической эффективности ОАО "РЖД" до 2015 года.

Внедряемые технические средства и технологии позволяют снижать расход топлива в тяговой и стационарной энергетике. В частности, в тяговой энергетике при использовании на тепловозах систем автономного подогрева дизеля на 10-16 % сокращается расход топлива при простое тепловозов в "горячем" состоянии. Внедрение модульных котельных, работающих на газе, взамен котельных, работавших на угле и мазуте, существенно сокращает количество выбросов вредных веществ в атмосферу. В рамках внедрения ресурсосберегающих технологий реализуются, в том числе, проекты оборудования железнодорожных вокзалов ресурсосберегающими технологиями в рамках принятой концепции "Умный вокзал", проводятся работы по внедрению светодиодного освещения, автоматизированных центральных тепловых пунктов, энергооптимальных расписаний движения пассажирских и грузовых поездов, систем автоведения на локомотивах.

ОАО "РЖД", как крупнейший корпоративный потребитель энергоресурсов в России, придает

большое значение энергосбережению и повышению энергоэффективности. Основные результаты деятельности ОАО "РЖД" в области энергосбережения за 2010-2013 годы:

- построение системы энергетического менеджмента в холдинге "РЖД";
- завершение создания автоматизированной системы коммерческого учета электроэнергии;
- внедрение на большинстве железных дорог автоматизированных систем учета топливно-энергетических ресурсов;
- разработка и внедрение энергооптимальных расписаний на основных направлениях движения пассажирских и грузовых поездов;
- оснащение локомотивов системами "автомашинист ведения поезда" с регистратором параметров движения в пассажирском и грузовом движениях;
- оборудование тепловозов системами автономного подогрева дизеля;
- создание Единой автоматизированной системы учета дизельного топлива (ЕАСУ ДТ);
- разработка и реализация концепции "Умный вокзал" при строительстве и модернизации вокзальных комплексов железных дорог;
- внедрение энергоустановок на основе использования возобновляемых источников энергии;
- внедрение систем энергоэффективного освещения парков станций, локомотивных депо, офисных помещений, железнодорожных вокзалов с интеллектуальной системой управления;
- массовое внедрение светодиодных систем освещения на жестких поперечинах, высокомащтовых осветительных установках;
- замена заградительных, предупредительных, выходных и маршрутных мачтовых светофоров на светофоры с модулями светодиодных светооптических систем;
- внедрение комплектных трансформаторных подстанций с однофазным трансформатором с литой изоляцией КТПОЛ-1,2/10(6) и регулированием вторичного напряжения.

Кроме того, ОАО "РЖД" активно ведет работы по внедрению новых экономичных, экологически чистых отопительных систем: газовых инфракрасных излучателей, систем инфракрасного электрического обогрева, с использованием тепловых насосов, гелиоустановок и других экологически чистых технологий для обогрева помещений.

Основные направления деятельности в области энергосбережения определены в [Энергетической стратегии](#) холдинга "РЖД" на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года (распоряжение ОАО "РЖД" от 15 декабря 2011 N 2718р).

Одной из причин негативного воздействия филиалов ОАО "РЖД" на окружающую среду является наличие устаревшего парка подвижного состава, который загрязняет атмосферный воздух, почву и требует более частого текущего и капитального ремонта. В результате заводы по ремонту подвижного состава, локомотивные и вагонные депо также сохраняют повышенный уровень нагрузки на окружающую среду.

ОАО "РЖД" уделяет большое внимание вопросу обновления парка подвижного состава и, соответственно, повышению его экологичности. ОАО "РЖД" совместно с ведущими машиностроительными заводами и транспортными институтами разработали рекомендованные к производству образцы локомотивов, использующих газомоторное топливо, двух- и трехдизельные маневровые локомотивы. Проходит испытания для дальнейшего массового использования перспективный образец маневрового локомотива с полной гибридной силовой установкой.

В области совершенствования методов организации движения на полигоне Западно-Сибирской и Южно-Уральской железных дорог внедрена система организации движения грузовых поездов по твердым, энергооптимальным ниткам графика, позволяющая наряду с повышением пропускной способности поездоучастков значительно сократить потребление электрической энергии и повысить экологичность перевозок.

8. Расходы на природоохранную деятельность

В 2013 году текущие расходы ОАО "РЖД" в области охраны окружающей среды составили 2,63 млрд. руб., что составляет тот минимум финансовых средств, который позволяет ОАО "РЖД" работать в режиме без рисков наложения со стороны органов государственного надзора ограничений и запретов на деятельность экологически небезопасных объектов.

За период с 2003 по 2013 годы только на реализацию мероприятий инвестиционного проекта "Обеспечение экологической безопасности" направлено более 5,32 млрд. руб. в результате чего:

построено и реконструировано 134 природоохранных объекта;

поставлено в филиалы ОАО "РЖД" более 764 единиц природоохранного оборудования (по очистке сточных вод, пылегазоулавливанию, обезвреживанию отходов), более 1000 единиц технических средств и оборудования для ликвидации экологических последствий аварийных ситуаций с разливом нефтепродуктов;

приобретено 69 лабораторий на автомобильном ходу и 8 вагонов-лабораторий с комплексами аналитического оборудования;

для экологических лабораторий поставлено более 750 единиц лабораторного оборудования и приборов.

Сумма экологических платежей, начисленных ОАО "РЖД" за загрязнение окружающей среды, составила в 2013 году 226,1 млн. руб. Доля сверхнормативных платежей в целом по ОАО "РЖД" составила в 2013 году 47,1 млн.руб. или 20,8 % от суммы внесенных платежей. Наибольшую долю в экологических платежах, как за допустимое, так и за сверхнормативное воздействие окружающей среде, занимает плата за размещение отходов.

См. Рис. 15. Структура платы за допустимые выбросы (сбросы) загрязняющих веществ, размещение отходов в 2013 году, %

См. Рис. 16. Структура платы за сверхнормативные выбросы (сбросы) загрязняющих веществ, размещение отходов в 2013 году, %

В долгосрочной перспективе существует риск роста экологических платежей, связанный с: увеличением государственных базовых нормативов экологических платежей;

превышением на ряде объектов ОАО "РЖД" допустимых нормативов выбросов, сбросов вредных веществ в окружающую среду и установленных лимитов размещения отходов производства и потребления;

недостаточно эффективной работой существующих канализационных очистных сооружений и пылегазоулавливающего оборудования;

использованием устаревшего природоохранного оборудования;

повышением нормативов качества очистки сбросов (выбросов) загрязняющих веществ в окружающую среду.

Финансовые ресурсы, направляемые ОАО "РЖД" на природоохранную деятельность, позволяют сокращать уровень негативного воздействия на окружающую среду, обеспечивать структурные подразделения филиалов нормативной экологической документацией и, вследствие этого, минимизировать экологические платежи за сверхнормативные выбросы.

Особенно актуальным в настоящее время становится вопрос управления экологическими рисками. В связи с ожидаемым на государственном и региональном уровнях ужесточением требований к охране окружающей среды, экологические платежи ОАО "РЖД" в ближайшее время могут возрасти в десятки раз. В этом случае, экологический финансовый риск для ОАО "РЖД" (экологические платежи и штрафы) возрастает многократно, что может существенно повлиять на финансовую стабильность и репутацию ОАО "РЖД".

9. Риски ОАО "РЖД" при реализации Экологической стратегии

Реализация Экологической стратегии сопряжена с рисками, которые могут препятствовать достижению запланированных настоящей Экологической стратегией целей. Экологические риски можно объединить в пять основных групп:

1) Макроэкономические риски.

Снижение темпов роста мировой и национальной экономики и, следовательно, уменьшение норм инвестирования, сохранение высокого уровня инфляции, колебания курса национальной валюты, возможность сокращения расходов государственного бюджета на железнодорожный

транспорт, высокие проценты по кредитам, усиленная конкуренция на транспортном рынке - эти макроэкономические факторы могут оказать значительное влияние на экономическую составляющую деятельности ОАО "РЖД" и, как следствие, повлиять на финансирование природоохранных мероприятий, направленных на реализацию настоящей Экологической стратегии.

2) Законодательные риски.

Изменения законодательных требований, ужесточение регуляторной среды могут затруднить выполнение мероприятий, направленных на реализацию настоящей Экологической стратегии. При отсутствии своевременного реагирования на изменения законодательства существуют риски несоответствия деятельности ОАО "РЖД" установленным требованиям.

3) Техногенные, природные и социальные риски.

Крупные катастрофы техногенного (высокая степень физического и морального износа технических средств, человеческий фактор), природного (наводнения, землетрясения, оползни и т.п.) или социального характера (неправомерное вмешательство в функционирование предприятий и т.п.) могут существенно повлиять на показатели природоохранной деятельности, а также потребовать дополнительных капиталовложений со стороны ОАО "РЖД", что может привести к отвлечению средств от мероприятий по реализации настоящей Экологической стратегии.

4) Инновационные риски.

Главным инновационным риском является то, что в условиях нехватки высокоинтеллектуальных кадров и недостаточного технического обеспечения исследовательских центров проведение необходимого объема НИОКР может быть затруднено, что может привести к снижению темпов инновационного развития природоохранной деятельности.

5) Риски, связанные со структурной реформой ОАО "РЖД".

Структурная реформа в ОАО "РЖД" и организационное развитие холдинга привело к образованию новых филиалов, дочерних и зависимых обществ ОАО "РЖД" и соответствующему перераспределению задач, функций и ответственности между ними. Взаимодействие в сфере природоохранной деятельности между ОАО "РЖД", дочерними и зависимыми обществами осуществляется на основании заключения соответствующих соглашений.

Управление рисками при реализации настоящей Экологической стратегии обеспечивает возможность своевременной и эффективной выработки мер по их предотвращению или снижению ущерба от их наступления. Управление указанными рисками наиболее целесообразно осуществлять в комплексе с мероприятиями по мониторингу Программы реализации Экологической стратегии.

В соответствии с Программой перехода к целевому состоянию системы управления природоохранной деятельностью холдинга "Российские железные дороги" на 2012 - 2014 годы в 2013 году разработана Методика выявления, идентификации, оценки, ранжирования и разработки мероприятий по управлению экологическими рисками ОАО "РЖД".

10. Заключительные положения

Главной целью ОАО "РЖД" в области экологии на период до 2017 года и перспективу до 2030 года остается сохранение благоприятной окружающей среды и обеспечение экологической безопасности.

Приоритетные целевые ориентиры на среднесрочную перспективу до 2017 года и перспективу до 2030 года установлены на основании анализа возможностей ОАО "РЖД" по обеспечению природоохранной деятельности в соответствии с тремя сценариями развития. Ресурсы, необходимые для выполнения мероприятий в рамках реализации Экологической стратегии, а также источники ресурсов определяются в соответствующей Программе реализации Экологической стратегии ОАО "РЖД".

Приоритетными целевыми ориентирами Экологической стратегии на среднесрочную перспективу до 2017 года в рамках "оптимистичного", "консервативного" и "пессимистичного" сценариев развития являются:

В области охраны атмосферного воздуха:

снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников загрязнения на 15 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 10 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 5 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности относительно уровня 2012 года;

снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников загрязнения на 7 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 5 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 3 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности относительно уровня 2012 года;

снижение годовой эмиссии парниковых газов на 5 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 3 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 0,5 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности относительно уровня 2012 года.

В области охраны водных ресурсов:

ликвидация сброса сточных вод без очистки в поверхностные водные объекты и на рельеф местности;

снижение сброса недостаточно очищенных сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности на 15 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 9 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 5 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности относительно уровня 2012 года.

В области обращения с отходами:

повышение уровня использования и обезвреживания отходов на 8 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 6 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 4 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности относительно уровня использования и обезвреживания отходов 2012 года.

В области корпоративного управления природоохранной деятельностью:

внедрение единых корпоративных принципов и норм экологического управления в ОАО "РЖД", соответствующих российскому природоохранному законодательству, стандарту ГОСТ Р ИСО 14001-2007 (ISO 14001:2004), критериям рейтинга 500 экологически чистых компаний мира;

снижение риска возникновения аварийных ситуаций и повышение оперативности при ликвидации экологических последствий аварийных ситуаций;

обеспечение производственного экологического контроля, внедрение практики проведения экологических аудитов, совершенствование системы экологического страхования.

Таблица 1

Приоритетные цели Экологической стратегии на среднесрочную перспективу до 2017 года

N п.п.	Цель	Единицы измерения	Сценарии развития природоохранной деятельности ОАО "РЖД"		
			"оптимистичный"	"консервативный"	"пессимистичный"
1.	Снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников	в % от базового уровня 2012 г.	15	10	5
2.	Снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников	в % от базового уровня 2012 г.	7	5	3
3.	Обеспечение годового уровня эмиссии парниковых газов	в % от базового уровня 2012 г.	5	3	0,5
4.	Ликвидация сброса сточных вод без очистки в поверхностные водные объекты и на рельеф	в % от базового уровня 2012 г.	100	100	100

	местности				
5.	Снижение сброса недостаточно очищенных сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности	в % от базового уровня 2012 г	15	9	5
6.	Повышение уровня использования и обезвреживания отходов	в % от базового уровня 2012 г	8	6	4

Приоритетными целевыми ориентирами Экологической стратегии на перспективу до 2030 года в рамках трех сценариев развития являются:

В области охраны атмосферного воздуха:

снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников загрязнения на 55 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 35 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 10 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности относительно уровня 2012 года.

снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников загрязнения на 45 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 20 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 10 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности относительно уровня 2012 года.

снижение уровня годовой эмиссии парниковых газов на 15 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 10 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 5 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности относительно уровня 2012 года.

В области охраны водных ресурсов:

отсутствие сброса сточных вод без очистки в поверхностные водные объекты и на рельеф местности;

снижение сброса недостаточно очищенных сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности на 75 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 50 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 25 % в случае реализации "пессимистичного" сценария относительно уровня 2012 года.

В области обращения с отходами - повышение уровня использования и обезвреживания отходов на 16 % в случае реализации "оптимистичного" сценария, на 12 % в случае реализации "консервативного" сценария и на 8 % в случае реализации "пессимистичного" сценария развития природоохранной деятельности относительно уровня использования и обезвреживания отходов 2012 года.

Таблица 2

Приоритетные цели Экологической стратегии на перспективу до 2030 года

N п.п.	Цель	Единицы измерения	Сценарии развития природоохранной деятельности ОАО "РЖД"		
			"оптимистичный"	"консервативный"	"пессимистичный"
1.	Снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников загрязнения	в % от базового уровня 2012 г.	55	35	10

2.	Снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников загрязнения	в % от базового уровня 2012 г.	45	20	10
3.	Обеспечение годового уровня эмиссии парниковых газов	в % от базового уровня 2012 г	15	10	5
4.	Недопущение сброса сточных вод без очистки в поверхностные водные объекты и на рельеф местности	в % от базового уровня 2012 г.	-	-	-
5.	Снижение сброса недостаточно очищенных сточных вод в поверхностные водные объекты и на рельеф местности	в % от базового уровня 2012 г.	75	50	25
6.	Повышение уровня использования и обезвреживания отходов	в % от базового уровня 2012 г	16	12	8

При достижении установленных целевых показателей Экологической стратегии ОАО "РЖД" получит следующие преимущества:

снижение негативной нагрузки на окружающую среду;

повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта (в современном мире инвестиционное сообщество уделяет вопросам экологии не меньшее внимание, чем вопросам экономики);

интеграция в Евроазиатскую транспортную систему, приведение уровня безопасности железнодорожного транспорта к лучшим мировым стандартам;

повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта;

повышение экономической эффективности деятельности ОАО "РЖД";

формирование имиджа экологически ответственной компании.

Достижение целевых показателей возможно за счет внедрения инновационных технологий и осуществления масштабных инвестиций в природоохранную деятельность.

Выбор приоритетных природоохранных мероприятий должен осуществляться в пользу проектов, позволяющих, в первую очередь, ликвидировать самые острые экологические проблемы, и проектов, которые дают максимальный экологический эффект на каждый рубль инвестиций.