



СЕРГЕЙ КОБЗЕВ

ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «РЖД»:

ГЛАВЕНСТВУЮЩИЙ ПРИНЦИП
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ – ДОСТИЖЕНИЕ
ГАРМОНИИ МЕЖДУ РАЗНОНАПРАВЛЕННЫМИ
ВЕКТОРАМИ. И В РЖД ЭТО ПОНИМАЮТ

ПРИНЦИПЫ И ЦЕЛИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УНИВЕРСАЛЬНЫ ДЛЯ ВСЕГО МИРОВОГО БИЗНЕС-СООБЩЕСТВА И ОТ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ, БЕЗ ПРЕУВЕЛИЧЕНИЯ, ЗАВИСИТ БУДУЩЕЕ КАЖДОГО ИЗ НАС. О ТОМ, КАК КОМПАНИЯ «РЖД» ИДЕТ К ДОСТИЖЕНИЮ ЭТИХ ЦЕЛЕЙ, И ЧТО УЖЕ СДЕЛАНО СЕГОДНЯ, ЖУРНАЛУ «HR-ПАРТНЕР» РАССКАЗАЛ ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «РЖД» СЕРГЕЙ КОБЗЕВ.

— 17 целей устойчивого развития, зафиксированных в профильном документе ООН, охватывают все сферы жизни и бизнеса. Сергей Алексеевич, какие из них сегодня являются приоритетными для компании «РЖД»?

— Невозможно выбрать несколько приоритетных для компании целей, потому что они выверялись всем мировым сообществом, исходя из стремления найти гармонию в развитии бизнеса, окружающего мира, институтов семьи и человека как личности. Другое дело, что среди них есть те, которые по объективным причинам нам не близки, например, доступ к питьевой воде.

Главенствующий принцип устойчивого развития — достижение гармонии между разнонаправленными векторами, и в РЖД это понимают. Именно поэтому у нас сформированы механизмы корпоративного управления, присущие передовым публичным компаниям, развиваются инновации, реализуется стратегия высокой социальной ответственности.

— Сегодня именно благополучие человека находится в центре внимания: современные компании выстраивают свою социальную политику и HR-стратегии таким образом, чтобы забота о сотрудниках не заканчивалась материальным аспектом. К примеру, Программа развития человеческого капитала ОАО «РЖД» выстроена именно таким образом.

— Безусловно, ведь наша задача состоит не только в обеспечении стабильной и достойной оплаты труда, но и в создании комфортных условий для работы и жизни, создании культурных связей. И масштаб ответственности здесь огромный: только в ОАО «РЖД» работает 750 тысяч человек,

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ — развитие, при котором удовлетворение потребностей настоящего времени не наносит вреда будущим поколениям. Впервые эта концепция была сформулирована в 80-х годах XX века после того, как стало ясно, что социально-экономическое развитие не должно идти в ущерб природе. Сегодня все более широко признается тот факт, что достижение устойчивости во многом зависит от «озеленения» экономики. Возможно, как отмечают эксперты, сегодня самый большой риск — это сохранение статус-кво.

в холдинге — уже миллион, с членами семей — около пяти, а с учетом ветеранов и их семей — порядка восьми миллионов!

— Одна из важнейших целей устойчивого развития — это качественное образование. Исторически так сложилось, что в железнодорожной отрасли сформирована мощная система обучения, которая охватывает все уровни и категории сотрудников.

— Да, действительно, социально-кадровый блок компании многие

Цели в области устойчивого развития, разработанные Генеральной ассамблеей ООН



годы выстраивает и развивает отраслевую систему образования, без этой работы мы не сможем достичь тех стратегических целей, которые стоят перед нами.

Мы взаимодействуем с университетскими комплексами вузов железнодорожного транспорта, нами принята соответствующая программа, разработанная Департаментом управления персоналом; ведется обучение и переподготовка рабочих кадров, реализуются задачи профориентации, программы подготовки детей: у нас 25 детских железных дорог, из них четыре носят статус кванториумов.

Мы сотрудничаем с вузами, готовящими специалистов нежелезнодорожной сферы — это МГУ, Экономический университет им. Г.В. Плеханова, Санкт-Петербургский политехнический университет, Томский политехнический институт, Якутский госуниверситет и многие другие практически во всех регионах нашей страны.

И, конечно, нашим мощным активом является созданный 10 лет назад и динамично развивающийся Корпоративный университет РЖД как ключевой элемент подготовки руководителей-профессионалов. Сегодня это современная бизнес-школа, соответствующая самым высоким мировым стандартам.

— Еще одна сфера со своей большой историей — это железнодорожная медицина, уровень развития которой традиционно очень высок, так что в реализации цели устойчивого развития, связанной с хорошим здоровьем и благополучием, у РЖД уверенные позиции.

— Да, действительно, исторически признано, что железнодорожная медицина — одна из самых лучших. Еще часто подчеркивают особую ментальность медицинских работников железной дороги — поразительную доброту и культуру отношения к пациентам.

Обеспечение безопасности движения поездов напрямую связано с состоянием здоровья работников — это краеугольный камень нашей работы. Здесь есть своя транспортная специфика: наша железнодорожная медицина специализируется на своевременном предупреждении заболеваний, характерных для той или иной профессии, поэтому у нас есть профосмотры, рекомендации по отдыху, восстановление, послерейсовые релаксирующие мероприятия и многое другое.

**«ЗЕЛЕНАЯ» ЭКОНОМИКА РАБОТАЕТ
ДЛЯ ЧЕЛОВЕКА: ОБРАЗНО ВЫРАЖАЯСЬ,
ФАБРИКА НИКУДА НЕ ИСЧЕЗНЕТ,
НО ИСЧЕЗНУТ ДЫМЯЩИЕ ТРУБЫ**

И если говорить о пандемии, то ее мы успешно прошли именно благодаря уровню развития медицины, самоотверженности врачей и чувству коллективизма. Так или иначе, но пандемия подняла на новый уровень всю медицину, заставив переосмыслить многие вещи.

— Вопрос гендерного равенства, входящий в актуальную мировую повестку, также является одним из приоритетных в концепции устойчивого развития. Очевидно, что решение этой задачи РЖД могут записать себе в актив.

— Это так. Женщинам стали доступны профессии машиниста и помощника машиниста, которые всегда считались мужскими. Это на самом деле не самые легкие профессии, и раньше действительно было нежелательно, чтобы женщины занимали соответствующие должности. Но развитие технологий, создание комфортных условий для труда локомотивной бригады позволили минимизировать вредные факторы — вибрацию, шум, комплексный показатель интенсивности труда. Более 50 женщин прошли первый этап обучения и работают помощниками машиниста, надеемся, что через год мы увидим первых машинистов в пригородном движении, на поездах «Сапсан».

Кстати, если посмотреть на процентное соотношение сотрудниц и сотрудников, женщин в нашей компании больше 30%. Идеал, конечно, это 50 на 50, но нет ничего невозможного.

В целом, если кратко подытожить тему развития человеческого капитала, всего того, что в концепции устойчивого развития связано с людьми, хочется подчеркнуть, что забота о человеке, о сотрудниках — это ключевая задача не только тех, кто непосредственно занимается управлением персонала, но и руководителей предприятий и подразделений всех уровней, каждого из нас.

— Сергей Алексеевич, сразу несколько целей устойчивого развития посвящены экологической эффективности и формированию «зеленой» экономики.

О том, что «РЖД стремятся создать полноценную «зеленую» экономику, в которой экологические мероприятия являются неотъемлемой частью всех процессов», говорил Олег Валентинович Белозёров в рамках Гайдаровского форума — 2021. Какие крупные «зеленые» проекты реализуются компанией сегодня?

— Надо сказать, что этот и все последующие годы пройдут под знаком масштабных инфраструктурных проектов: развитие Восточного полигона и Центрального транспортного узла, подходов к портам Азово-Черноморского бассейна и ряда других. Все они затрагивают особо охраняемые природные территории, в том числе такой уникальный объект, как озеро Байкал, поэтому компания взяла на себя дополнительные обязательства по охране окружающей среды в центральной экологической зоне Байкальской природной территории.

За последний век произошел мощный рывок в развитии научно-технического прогресса, демографический рост, что увеличило потребление природных ресурсов. В этой связи сегодня, пожалуй, не остается ни одного человека, кого не интересует качество воды и воздуха, сохранение лесов и животного мира.

Поэтому в рамках инвестиционной программы мы уделяем особое внимание двум направлениям — планомерной интеграции железнодорожного транспорта в городскую среду и наращиванию транспортных связей между крупнейшими агломерациями.

**СИСТЕМА МОНИТОРИНГА
ПОЗВОЛЯЕТ НАМ ГАРМОНИЧНО
ВПИСЫВАТЬСЯ В ЛАНДШАФТЫ,
НЕ НАРУШАЯ ПРИРОДНЫЕ
ТЕРРИТОРИИ**





В рэнкинге* устойчивого развития ESG (от англ. environment, social, governance), который составляется агентством RAEX-Europe, в 2020 году холдинг «РЖД» занял третье место (в 2019 году — шестое). Компании оцениваются по 200 индикаторам, объединенным по основным блокам: воздействие на окружающую среду, персонал и местные сообщества, раскрытие информации и управление.

В апреле этого года РЖД стали лауреатами конкурса «Лидеры российского бизнеса: динамика и ответственность — 2020» (проводится РСПП) в номинации «За экологическую ответственность».

В рамках первого направления стоит выделить проекты городских электричек, а также формирование культурно-исторических центров на базе вокзалов и транспортно-пересадочных узлов.

Если говорить о втором направлении, то есть наращивании транспортных связей, то здесь мы реализуем сразу несколько проектов высокоскоростной магистрали (ВСМ), которые сейчас прорабатываются совместно с Минтрансом России в рамках актуализации Транспортной стратегии. Все мы знаем о том, как в последние годы возросли потребности людей и бизнеса в скорости перемещения. Хочу, кстати, отметить положительный тренд по переключению молодого поколения с авиатранспорта на скоростной железнодорожный. Помимо этого, ВСМ обладает бесспорным преимуществом перед автомобильным и авиационным видами транспорта в части экологичности и энергоэффективности, что как раз и является одной из задач «зеленой» экономики.

— Логично, что РЖД стабильно входят в международные экологические рейтинги как одна из самых ответственных и развитых в этой сфере компаний.

— Это достигается благодаря комплексному подходу при решении задач охраны окружающей среды. К примеру, в рамках целевой программы ликвидации объектов накопленного экологического ущерба мы ликвидируем то, что было накоплено за 180 лет нашей истории — это локации со старыми нефтепродуктами, места сбора для утилизации старых деревянных шпал и многое другое. А если говорить

*Рэнкинг — список любых объектов (компаний, стран, людей и т. п.), который можно упорядочить по любому из имеющихся показателей.

о запуске новых производственных объектов, затрагивающих функционирование природных систем, то они реализуются только на основе анализа и управления рисками.

И таких профильных программ много, все они являются частью Экологической стратегии ОАО «РЖД» до 2030 года. Что важно, стратегия учитывает в том числе международную повестку устойчивого развития и «зеленой» экономики.

Мы понимаем, что именно «зеленая» экономика работает для человека, и она подразумевает другой принцип ведения бизнеса и производства: образно выражаясь, фабрика куда не исчезнет, но исчезнут дымящие трубы. Также мы понимаем, что наша главная задача — грузы возить, но если мы и в малом, в самых деталях, будем поступать в соответствии с принципами, о которых договорилось все мировое сообщество, мы добьемся значительных успехов, ведь не зря нашим девизом являются слова: «После нас должно быть лучше, чем до нас!»

— А как выстраивается контроль или мониторинг за соблюдением экологических норм и требований?

— В компании создана мощная структура экологического инструментального контроля и мониторинга — это 56 стационарных лабораторий и 16 мобильных пунктов. Мы следим за состоянием атмосферного воздуха и воды, отслеживаем выбросы промышленных предприятий, уровень шума, вибрации, излучения. Лаборатории аккредитованы и имеют лицензию, то есть наши данные так же легитимны, как показатели Росгидромета.

Для нас это очень важная работа, ведь система мониторинга позволяет нам гармонично вписываться в ландшафты, не нарушая природные территории.

— «Зеленая» экономика невозможна без осознанного потребления и внедрения энергосберегающих технологий. Как реализуется это направление?

— Общество должно находиться в балансе между жадной потреблением и стремлением любыми методами

защитить окружающую среду, а потому один из наших стратегических приоритетов — это применение энерго- и материалосберегающих технологий, оптимальное использование природных ресурсов.

Мы стремимся к большему использованию альтернативных видов топлива, и в этом вопросе сотрудничаем с крупнейшими российскими компаниями и научными институтами. Развернуто масштабное внедрение энергосберегающих режимов вождения поездов, систем учета топливно-энергетических ресурсов, мероприятий по модернизации подвижного состава.

Одна из наших больших целей — это переход на железобетонное подрельсовое основание. Протяженность бесстыкового пути на железобетонных шпалах за последние десять лет достигла 50% от общей протяженности путей, что позволило значительно сократить потребление ресурсов лесного фонда, вывести из эксплуатации 15 шпалопропиточных заводов с устаревшими технологиями, созданными еще в начале прошлого столетия.

За счет исключения водоемких технологических процессов водопотребление сократилось на 93 миллиона кубометров, а внедрение электронной продажи билетов и безбумажных технологий снизило потребление бумаги на 712 тонн. Кроме того, мы увеличили закупку биоразлагаемых пакетов в 11 раз, то есть почти до 15 миллионов штук.

МЫ НЕ ГОВОРим О ТОЧЕЧНЫХ НАСТРОЙКАХ — РЕЧЬ ИДЕТ О ПОЛНОЦЕННОМ ФОРМИРОВАНИИ КУЛЬТУРЫ «ЗЕЛЕННОЙ» ЭКОНОМИКИ

— Сергей Алексеевич, если резюмировать, можно ли уверенно говорить о том, что «зеленая» экономика, которой в последнее время уделяется так много внимания, является актуальной и уже неотъемлемой частью деятельности «Российских железных дорог»?

— Совершенно верно. Мы не говорим о каких-то точечных настройках — речь идет о полноценном формировании культуры «зеленой» экономики, обеспечивающей адаптацию всех процессов производственно-технологического цикла к новым условиям.

Экологические показатели РЖД — 2020

снижены выбросы загрязняющих веществ от стационарных источников на

66%

от передвижных источников на

34%

сокращены сбросы недостаточно очищенных сточных вод на

73%

созданы собственные мощности по размещению отходов

полностью ликвидирован сброс сточных вод без очистки

доля направляемых на переработку отходов повысилась на

23%

и составила более

83%

всех образующихся отходов

сократился выброс парниковых газов на

25%

CO₂ — на

48%

(относительно уровня 1990 года)

7,9 млрд рублей

вложено в природоохранную деятельность

из них почти

4 млрд рублей

непосредственно в экологию