Андрей Лисицын: «Клиенты смогут выбирать безопасный для экологии маршрут»

Насколько российский железнодорожный транспорт включен в мировую ESG-повестку и как мировой тренд на устойчивое развитие способен дать вторую жизнь путешествиям на поездах?

— Сегодня многие компании стали активно развивать ESG-направление. Почему вопросы экологии, социальной политики и корпоративного управления оказались важными и для РЖД?

— Последние несколько лет РЖД четко и последовательно ориентировала свою деятельность в направлении ESG-принципов. В 2007 году компания стала участником Глобального договора ООН. Именно в это время была сформирована первая Экологическая стратегия ОАО «РЖД», в 2009 году она была утверждена. Присоединившись к целям устойчивого развития, мы сразу же приступили к их реализации в своих проектах и Экологической стратегии до 2020 года.

Сегодня тема устойчивого развития и ESG стала звучать более четко благодаря поддержке медиа и мирового сообщества. Мир меняется, и запрос общества к бизнесу растет: люди видят, что

происходит с климатом, потреблением ресурсов, экологической обстановкой, и хотят видеть ответные действия компаний. Мы, как крупнейший работодатель и перевозчик в стране, не можем оставаться в стороне от подобных запросов и, разумеется, развиваемся в соответствии с мировыми трендами.

К 2020-му нам удалось реализовать все проекты в рамках нашей Экологической стратегии, и мы поняли, что будем ставить на будущее более амбициозные задачи, связанные с улучшением экологической обстановки и комфортом пассажиров.

— Транспортному сектору сложнее или, наоборот, проще внедрять экологические проекты?

— Возможно, для кого-то прозвучит удивительно, но железнодорожный транспорт — это самый экологичный транспорт из возможных. К примеру, выбросы от перевозки грузов авиатранспортом в 70 раз выше, чем поездом. В целом же деятельность РЖД производит менее 1% выбросов среди всей транспортной отрасли России.

Уже сегодня мы можем гордиться тем, что углеродный след от перевозки 1 т груза на 1 км составляет всего 7,8 г — это один из самых низких показателей среди крупных железнодорожных компаний мира. Однако работа в этом направлении предстоит большая и многоступенчатая. В частности, предстоит переход от дизельного топлива в пользу как электрической тяги, так и альтернативных видов топлива (газ, водород).

Железнодорожный транспорт открыт для инноваций. Сейчас ведется серьезная работа по цифровой трансформации, развиваются квантовые технологии. За примером здесь можно обратиться к совершенно бытовой ситуации. Любой клиент РЖД сегодня легко может сесть на поезд без бумажного билета, а на электронной версии будет написано, насколько меньше ваш углеродный след при выборе именно ж/д транспорта.

Если говорить о грузоперевозке, то у нас работает экологический калькулятор, где каждый может рассчитать углеродный след при перевозке своего груза. В будущем клиенты даже смогут выбирать

наиболее безопасный для экологии маршрут перевозки и получать документальное подтверждение этому.

Сложность мы видим только в планируемых масштабах и тиражировании наших проектов. Они всегда проходят ряд этапов: от разработки до внедрения, и это порой занимает больше времени, чем мы можем изначально закладывать.

— Ваша компания сформулировала свою Экологическую стратегию до 2030 года. Это довольно большой документ. А каким из заявленных инициатив РЖД уделяет особое внимание?

— В фокусе у нас целый ряд мероприятий по модернизации подвижного состава. Например, меняя энергоносители на экологичные, мы также сделали стратегическую ставку на увеличение доли газа. Речь о газотурбовозах, первые образцы которых сейчас эксплуатируются на Свердловской железной дороге.

Также мы разрабатываем состав на водороде, первый опытный образец которого появится в 2024 году на Сахалине. Этот регион выбран пилотным для отработки углеродного регулирования, и мы будем рады предоставить такую разработку, которую мы делаем совместно с «Росатомом».

Отдельно хотел бы отметить наши планы по ликвидации объектов накопленного экологического ущерба. Сюда входят грунт и ж/д пути, загрязненные нефтепродуктами, а также загрязненные емкости, резервуары и части территорий. Таких объектов в нашем реестре сейчас около 300, и мы планируем привести в порядок каждый.

И, конечно же, в приоритете изменений и совершенствований у нас инфраструктура. Состояние поездов и другой железнодорожной техники, установка шумозащитных экранов, укладка бесстыкового «бархатного» пути — лишь малая часть всего комплекса решений.

— В Экологической стратегии также сказано, что РЖД стремятся поддерживать и развивать «зеленые» преимущества железнодорожного транспорта. Расскажите подробнее о них.

— Среди всех требований к подвижному составу сегодня первое место занимают экологические. Среди экологических требований — снижение уровня шумового воздействия. Пока что эта задача еще полностью не решена в мире, но РЖД понемногу приближают тот момент, когда шум от вагонов будет снижен до санитарных норм в 55 дБ. Для этого мы ищем инновационные решения и активно привлекаем неравнодушных инженеров и компании. Считаю, что необходимо дальнейшее ужесточение требований к подвижному составу в части шума. Так, недавно мы начали устанавливать новые шумозащитные экраны на Куйбышевской железной дороге, а также начали применять композитные шины-замедлители вагонов для сортировочных горок в Люблино.

Разумеется, для нас, как крупного перевозчика, важно учиться работать с отходами. Мы планируем использовать около 90% отходов промышленного производства вторично. Работая в этом направлении, мы также закупаем биоразлагаемые пакеты и упаковку, ртутьсодержащие лампы меняем на другие типы осветительных приборов.

Среди других «зеленых» преимуществ отмечу наше развитие в сфере возобновляемой энергетики. К примеру, вокзал в Адлере оснащен солнечными панелями для выработки электричества, которое идет на обслуживание здания. Планируется, что таких вокзалов будет больше.

– 2021 год РЖД объявили годом экологии. Какими результатами вы можете поделиться? Что получилось, а что еще предстоит сделать в наступающем году?

— Во-первых, нам удалось снизить выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников на 2,7 тыс. т, или на 8%.

Во-вторых, мы реализовали 21 проект по биоразнообразию нашей природы. Например, спонсировали научную экспедицию РАН по исследованию байкальской нерпы, изготовили 12 искусственных мест гнездования для орлана-белохвоста на территории Кабанского государственного природного заказника, а также установили систему

постоянного видеонаблюдения за гнездом дальневосточного аиста на территории государственного природного заповедника «Болоньский».

В-третьих, на всех железных дорогах в течение года проходили различные конкурсы (более 150) и акции по экологической тематике (более 200). Среди них были уборка берегов водоемов, парков, посадка деревьев, устройство экологических троп, конкурсы на лучшее структурное подразделение железной дороги.

Пожалуй, в качестве итога этого года экологии я могу назвать то, что РЖД одержали победу в пяти номинациях в рамках Третьего Всероссийского конкурса по отбору лучших региональных природоохранных практик «Надежный партнер — экология». Эта награда отражает нашу осознанную и ответственную позицию перед нашей страной и обществом. Поэтому год экологии — это только начало.

— Вы отметили, что в РЖД работают вместе с дочерними предприятиями более 1 млн человек. Насколько активно?

— Я могу с уверенностью сказать, что в РЖД никто не остается в стороне от важных общественных действий. У нас в компании более 85 тыс. сотрудников занимаются корпоративным волонтерством, и мы поддерживаем все их начинания и проекты. Например, многие сотрудники РЖД участвовали во Всероссийском экологическом субботнике «Зеленая весна — 2021», организованном Неправительственным экологическим фондом имени В.И. Вернадского и структурными подразделениями филиалов РЖД. Результаты этого мероприятия впечатляют: высажено более 110,5 тыс. деревьев, убрано 2,6 га загрязненных территорий.

— Как вы думаете, каким будет мир к 2030 году, когда многие крупные российские и зарубежные компании, и РЖД в том числе, смогут достичь своих целей в рамках ESG-стратегий?

— Уверен, что к этому времени мы сможем более эффективно использовать наши ресурсы, поддерживая здоровый баланс в стране и на планете. Предполагаю, что технологии в целом станут дружественнее к окружающей среде, а ответственное отношение бизнеса приведет к тому, что экокультура станет неотъемлемой частью нашего общества.

Благодаря экологической повестке нас ждет «зеленое» и светлое будущее, комфортное для проживания нас и наших детей.

Текст: Владимир Чубаров

РБК Тренды