

ЕВГЕНИЙ ВЕЙДЕ

НАЧАЛЬНИК ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ:

ГЛАВНАЯ ЦЕЛЬ ДЛЯ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ –
НЕ ПРОСТО
СООТВЕТСТВОВАТЬ
ЗАПРОСАМ РЫНКА,
А САМОЙ СТАТЬ
ДРАЙВЕРОМ ДЛЯ РОСТА
И РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ



С ЯНВАРЯ 2022 ГОДА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ДОЛЖНОСТЬ НАЧАЛЬНИКА ВСТУПИЛ ЕВГЕНИЙ ВЕЙДЕ, РАНЕЕ ЗАНИМАВШИЙ ПОСТ ПЕРВОГО ЗАМЕСТИТЕЛЯ НАЧАЛЬНИКА ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «HR-ПАРТНЕР» ПЕРВОЙ Взяла интервью у нового руководителя о жизни магистрали, ключевых задачах и перспективах ее развития.

— Евгений Владимирович, в начале этого года вы возглавили Дальневосточную магистраль, а до этого работали на Западно-Сибирской. Удалось ли познакомиться с коллективом и отметить какие-то особенности железной дороги?

— Да, с января моя профессиональная деятельность продолжилась в качестве руководителя Дальневосточной железной дороги, чем, безусловно, очень горжусь. Искренне благодарен руководству компании за оказанное доверие.

Начать хотелось бы с того, что Дальневосточная железная дорога изначально для меня не была

какой-то малознакомой. Во-первых, всем известно, как динамично растет грузопоток в тихоокеанские порты и погранпереходы и какие связанные с этим задачи приходится решать компании, в том числе на уровне стратегических государственных интересов. Внимание руководства страны к Дальнему Востоку в целом и инфраструктурному комплексу как основе развития региона сегодня ощущается наиболее отчетливо — это и масштабные инвестиционные проекты, и то, что железная дорога стала полигоном опережающего развития.

Во-вторых, Западно-Сибирская и Дальневосточная магистрали давно и глубоко связаны между собой технологическим процессом. Если традиционно угольные регионы Сибири — это места формирования объемной грузовой базы, то Дальний Восток — место, куда груз должен быть доставлен. И там и тут управленческие решения находятся на стыке взаимодействия с партнерами, участниками транспортного рынка, при этом оборот вагонного парка требует ежедневного контроля и гибкого управления.

К особенностям, пожалуй, отнесу более разнообразными климатические условия, от вечной мерзлоты в Амурской области, Якутии, Хабаровском крае до субтропиков во Владивостоке. Дальневосточная железная дорога пролегает по шести субъектам Российской Федерации. Мы трудимся в трех часовых поясах. В составе дороги есть единственная в России островная магистраль на острове Сахалин.

Учитывая карантинные ограничения и то, что на Дальневосточной железной дороге трудятся почти 52 тысячи человек, на полное знакомство с коллективом уйдет какое-то время. Но я уже побывал с рабочим визитом во Владивостоке, Находке, Партизанске, Южно-Сахалинске, осмотрел участки Хабаровск-1 — Сельгон, Биробиджан — Ленинск, провел встречи с работниками. Заметно, что коллектив, как и на Западно-Сибирской железной дороге, молодой. Доля сотрудников в возрасте до 35 лет составляет почти 40% — это один из самых высоких показателей на сети. Молодежь нужно очень дорожить, развивать, поддерживать. Это наш потенциал, будущее компании! На дороге работают отзывчивые и профессиональные люди разных возрастов и специальностей, по-настоящему любящие и уважающие свой труд. Коллектив слаженный и способен демонстрировать хорошие результаты.

— Вы сказали о внимании руководства и общества к Дальневосточной железной дороге. С чем это связано и в чем оно выражается?

— На языке цифр ответ лежит на поверхности. Объем перевозок по Дальневосточной железной дороге стабильно растет. С 2016 года эксплуатационный грузооборот вырос на 16,5%, достигнув 224 млрд т-км по итогам 2021 года. Порядка 75% обеспечивается основными портами Приморского края — Восточный, Находка, Владивосток, и Хабаровского края — порт Ванино. Они входят в десятку самых крупных в России. Есть еще ряд терминалов поменьше. Так вот, за этот же период объем перевозок в адрес портов увеличился более чем на четверть — с 94,6 до 118,7 млн тонн в год.

Но и это еще не все. Серьезные темпы набирает собственная погрузка, вплотную приблизившись к отметке в 66 млн тонн за 2021 год, что почти на треть превысило предыдущий показатель. Положительная динамика отмечена не только в сегменте грузов первого класса, а это в основном уголь, но и в контейнерах. Так что Дальневосточную дорогу сегодня уже нельзя отнести исключительно к «выгрузочной».

Понятно, что такие объемы рано или поздно исчерпали бы возможности магистрали, и отдельные направления уже близки к полной загрузке, в то время как долгосрочные планы бизнеса, мировая конъюнктура прямо указывают на сохранение восточного тренда в грузовых перевозках.

В этом ключе главная цель для железной дороги — не просто соответствовать запросам рынка, а самой стать драйвером для роста и развития территорий. Уверенно идти к ней помогают небывалые по объему и масштабам капитальные вложения государства и компании в железнодорожную инфраструктуру. Речь идет о завершении первого и начале второго этапов программы развития железных дорог Восточного полигона и о проекте «Транссиб за семь суток». Если говорить в целом, то в ДВЖД в 2021 году инвестировано более 130 млрд рублей. Активно строятся вторые пути и двухпутные вставки, появляются новые сооружения, модернизируются станции, линии связи и системы управления движением. Все это дает нам возможность уверенно смотреть в будущее.

**МЫ ДОЛЖНЫ ПРИСЛУШИВАТЬСЯ
К НАШИМ РАБОТНИКАМ,
ПРОЯВЛЯТЬ ВНИМАНИЕ И ЗАБОТУ,
ПОДДЕРЖИВАТЬ И РАЗВИВАТЬ
ТАЛАНТЫ**

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ ДОРОГА — ЦЕНТР ПРИТЯЖЕНИЯ

— Расскажите о программе «Дальневосточная дорога — полигон опережающего развития». Почему именно ваша дорога стала таким полигоном?

— Когда мы говорим о лидерстве в транспортной отрасли, то одних только базовых технических мероприятий для получения мультипликативного эффекта мало. Нужны цифровые технологии, современные сервисы и, конечно же, внутренние изменения — прогрессивный взгляд, готовность меняться к лучшему и стараться делать лучше окружающий мир.

Программа «Дальневосточная дорога — полигон опережающего развития» задумывалась по личной инициативе генерального директора — председателя правления ОАО «РЖД» Олега Валентиновича Белозёрова. Дальневосточная дорога должна стать опорным пунктом для инноваций как железнодорожной отрасли, так и для Дальневосточного региона в целом. Выбор полигона для программы абсолютно неслучаен — он прямым образом отражает инициативы федерального центра, в первую очередь указ президента России «О мерах по ускоренному социально-экономическому развитию Дальнего Востока».

Солидарен с коллегами и командным составом, что программа — это еще и способ посмотреть шире на привычное состояние отрасли, возможность укрепить внутренние резервы за счет внимания к условиям труда и отдыха работников, общей оснащенности оборудованием, медицинскому обслуживанию, культуре и социальной сфере, более глубокой интеграции с клиентами.

Активная фаза реализации положений программы началась в 2021 году, но уже сейчас мы видим положительные изменения. Например, активное обновление локомотивного парка позволило не только дополнительно перевезти более 5 млн тонн грузов, но и сэкономить свыше 15 тыс. тонн топлива.

Развитие отраслевой медицины, оснащение школ и интернатов, возможность перелета семьей на курорты Черного моря, запуск вагона-автомобилевоза, современные

электропоезда, площадки для инновационной деятельности и корпоративного бизнес-образования — это немногочисленный перечень уже реализованных идей, позитивно влияющих на качество жизни и делающих регион привлекательным для трудовой миграции. Так, в ушедшем году более 70 машинистов с семьями перебрались жить на Дальний Восток.

Впереди предстоит еще много работы, но итог я вижу один — Дальневосточная дорога должна стать центром притяжения, куда бы молодые люди стремились за новым опытом и перспективами.

— Евгений Владимирович, как выстроено обучение на дороге? В прошлом году был открыт Дальневосточный филиал Корпоративного университета РЖД, как вы считаете, какие первоочередные задачи он будет решать?

— Обучение — это широкое и многогранное понятие. Если подходить к нему фундаментально, то стоит обратиться к самым истокам — преемственности поколений. У нас действуют дошкольные и общеобразовательные учреждения ОАО «РЖД». Именно в них и происходит первое знакомство с железнодорожными профессиями. Как правило, их воспитанники и сами родом из семей железнодорожников, так что ребятам с детства прививается любовь и уважение к нашему делу. Следующим звеном выступает профориентационная работа. Помимо образовательных учреждений значительный вклад в нее вносят детские железные дороги в Хабаровске и Южно-Сахалинске. Это целые образовательные комплексы со всем необходимым для технического и инженерного творчества. На базе детской железной дороги в Южно-Сахалинске работает кванториум, где есть возможность получать набирающие популярность навыки робототехники и 3D-моделирования. Похожий проект реализован в Комсомольске-на-Амуре.

Когда человек принимает решение связать свою деятельность с железной дорогой, то перед ним открываются двери в высшее и среднеспециальное образование. Ошибочно полагать, что на этом моменте работодатель делает паузу в ожидании через какое-то время получить полностью подготовленного специалиста. Наоборот, сотрудничество с учебными заведениями только углубляется — это совместные научно-исследовательские работы, помощь в оборудовании учебных классов и помещений, оснащение тренажерами и наглядными образцами технических устройств, новые брендированные зоны, семинары, мастер-классы и многое другое. Будущий работник должен быть максимально погружен в атмосферу профессии.

Для рабочих специальностей функционирует Дальневосточный учебный центр профессиональных квалификаций, один из самых крупных на сети по объемам подготовки.

Уже состоявшиеся железнодорожники могут попробовать свои силы в инновационной деятельности. Для этого создана коммуникационно-образовательная площадка «Точка кипения High-Tech». Это место, где интересные идеи и решения приобретают очертания рабочих проектов. Как знать, возможно, уже сейчас в разработке находится что-то, что станет настоящим прорывом в будущем и изменит нашу жизнь раз и навсегда.

Что касается развития руководителей и нашего отраслевого бизнес-образования, то новый филиал Корпоративного университета РЖД во Владивостоке открывает для нас уникальные возможности. Они заключаются в учете региональной специализации: тут можно более тонко настроить образовательные программы, сделать их максимально адаптивными к нуждам железных дорог Восточного полигона.

ВНИМАНИЕ К КОЛЛЕКТИВУ

— Евгений Владимирович, какие задачи предстоит решить в ближайшей перспективе и затронут ли они сотрудников дороги?

— Я бы выделил несколько ключевых моментов. Безусловно, имеющаяся динамика роста грузовых перевозок уже впечатляет, но если посмотреть на прогнозы аналитиков и планы партнеров, то становится понятно, что в ближайшие пять лет нам предстоит приложить все силы, чтобы качественно и в срок исполнить наши инвестиционные программы. По оценкам специалистов, рост грузовой базы на Дальнем Востоке будет обеспечиваться за счет развития угольной и горнодобывающей промышленности. Ожидается увеличение добычи угля на Ургальском и Эльгинском месторождениях, железной руды на Кимканском месторождении, вырастет и погрузка в наш адрес на других дорогах сети. Партнеры из нефтеперерабатывающей отрасли за счет собственных программ модернизации скоро также предъявят дополнительные объемы, порты стремительно усиливают свои возможности.

Ко всему этому нам нужно быть готовыми. Комплекс решений по второму этапу программы развития Восточного полигона просто не может быть не выполнен или выполнен с отступлениями от утвержденных параметров. Масштабное строительство подразумевает как дополнительные рабочие места, так и возможности для участия местных компаний в строительных работах.

Мы продолжим в 2022 году работать над доступностью услуг ОАО «РЖД» для клиентов, совершен-

ЧТОБЫ РАЗВИВАТЬСЯ, НУЖНЫ НЕ ТОЛЬКО ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И СОВРЕМЕННЫЕ СЕРВИСЫ, НО И ПРОГРЕССИВНЫЙ ВЗГЛЯД, ГОТОВНОСТЬ МЕНЯТЬСЯ К ЛУЧШЕМУ

ствовать организацию грузовой и коммерческой работы, улучшать взаимодействие с портами и зарубежными партнерами. Другим не менее значимым направлением должно стать активное расширение портфеля транспортно-логистических услуг, причем как с крупным, так и средним бизнесом.

Стоит выделить сегмент контейнерных перевозок, который в прошлый год показал взрывной рост. Только в 2021 году было перевезено 943 тыс. контейнеров ДФЭ, что на 26,4% больше, чем в 2020-м. Но чтобы удержать позиции в среде жесткой конкуренции с морским транспортом, нам нужно сосредоточиться на собственных преимуществах, а именно развивать и дальше цифровые сервисы, делая взаимодействие с нами простым и понятным.

Задач много, и все они в той или иной мере касаются коллектива. Вместе со всеми руководителями мы должны прислушиваться к нашим работникам, уважать их, проявлять внимание к потребностям, поддерживать и развивать таланты. Только открытый диалог, атмосфера взаимопонимания и общие ценности способны сделать дорогу эффективной и готовой к будущим вызовам. Уверен, дальневосточные железнодорожники — это сильная и настроенная на результат команда! HR

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ ДОРОГА ДОЛЖНА СТАТЬ ЦЕНТРОМ ПРИТЯЖЕНИЯ, КУДА БЫ МОЛОДЫЕ ЛЮДИ СТРЕМИЛИСЬ ЗА НОВЫМ ОПЫТОМ И ПЕРСПЕКТИВАМИ

