Тураева Эльвира Владимировна – старший преподаватель кафедры финансов и кредита Сахалинского института железнодорожного транспорта – филиал Дальневосточного государственного университета путей сообщения (г. Южно-Сахалинск). E-mail: turaevaev@mail.ru

Социальная политика в холдинге ОАО "Российские железные дороги": региональный аспект в обеспечении экономической безопасности железнодорожной отрасли

В статье рассматриваются особенности социальной политики в холдинге на примере ОАО «Российские железные дороги». Принимая во внимание значительную протяженность сети железных дорог, региональный фактор следует учитывать при проведении социальной политики железных дорог, так как её успешная реализация существенно влияет на уровень экономической безопасности.

Ключевые слова: социальная сфера, социальная политика, холдинг, железнодорожный транспорт, мотивация труда, персонал, социальный риск, экономическая безопасность, региональные особенности.

Главной целью ОАО "Российские железные дороги" является обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли. Современная корпорация является открытой системой, взаимодействующей с широким кругом юридических и физических лиц, каждое из которых имеет свои интересы и желания максимизировать получаемую выгоду. Однако все большее распространение получает точка зрения, согласно которой организация (в дополнение к ответственности экономического характера) обязана учитывать человеческие и социальные аспекты воздействия своей деловой активности на работников, а также вносить определенный вклад в решение социальных проблем региона. По ФЗ №29 от 27 октября 2003 года "Об особенностях управления и распределения имуществом железнодорожного транспорта" единственным учреждением (то есть единственным акционером) ОАО "РЖД" является Российская Федерация – все 100% акций Компании находятся в собственности государства.

Корпоративное строительство требует разработки и перехода на новые технологии управления кадровым потенциалом, повышения социальной защищенности работников, формирования корпоративной культуры и нового менталитета работников Компании, подкрепленного системой эффективной мотивации и консолидации персонала для реализации стратегических задач развития железнодорожного транспорта. В процессе корпоративного строительства выделяются следующие виды деятельности ОАО "РЖД":

- грузовые перевозки;
- пассажирские перевозки в дальнем сообщении;

- пассажирские перевозки в пригородном сообщении;
- предоставление услуг инфраструктуры;
- предоставление услуг локомотивной тяги;
- ремонт подвижного состава;
- строительство объектов инфраструктуры;
- научно-исследовательские и опытно- конструкторские работы;
- содержание социальной сферы.

Министерство путей сообщения ранее часто называли "государством в государстве", исходя из того, что эта отрасль характеризовалась развитой и мощной социальной инфраструктурой, которая, финансируясь за счет доходов от грузовых перевозок, создавалась в течение, практически, целого столетия многими поколениями железнодорожников. Поэтому роль социальной сферы трудно переоценить в формировании культуры, традиций, нравственных основ каждого последующего поколения работников железнодорожного транспорта, без которых на эффективную деятельность предприятий отрасли не приходится рассчитывать.

В настоящее время законодательством РФ пока не предусмотрена возможность продажи или передачи акций ОАО "Российские железные дороги" как его работникам, так и другим лицам. Но, несмотря на то, что работники железных дорог не имеют права на акции и дивиденды ОАО "РЖД", они пользуются другими льготами.

ОАО "РЖД" – одно из немногих крупных в России акционерных обществ, сохраняющих социальную сферу и социальные льготы в процессе корпоративного строительства. Его работники пользуются бесплатным проездом на железнодорожном транспорте, медицинским и санаторно-курортным лечением, обеспечиваются бытовым топливом, спецодеждой, имеют другие виды социальной поддержки, предусмотренные коллективным договором ОАО "РЖД". В отдельных случаях Компания оказывает материальную помощь работникам, попавшим в тяжелое материальное положение в связи со стихийным бедствием, нуждающимся в оплате дорогостоящего лечения и пр.

При формировании финансовой модели Холдинга "РЖД" на долгосрочную перспективу была отдельно выделена подсистема "Управление финансами в социальной сфере» [1]. Далее, учитывая то, что социальные расходы являются необходимым элементом социальной ответственности Компании, была принята "Концепция оптимизации системы социальной поддержки персонала ОАО "Российские железные дороги" на период 2008 – 2012 гг. [2].

В широком смысле, социальная сфера – это совокупность отраслей, оказывающих социально-культурные и материально-бытовые услуги населению, определяющих условия и уровень жизни населения. При формировании модели социальной сферы на микроуровне её нужно рассматривать как часть социально-трудовой сферы предприятия, т. к. на практике трудовые отношения (между трудом и капиталом, наёмным работником и работодателем) редко существуют в чистом виде, без социальной составляющей, и, наоборот, социальные отношения часто

возникают в результате трудовых процессов, сопровождающих их противоречий, конфликтов и связанных социальных потребностей, которые необходимо удовлетворить в процессе предпринимательской деятельности, кроме того, в социальную сферу включается и социальная инфраструктура (имущественный комплекс социальной сферы). Предлагаемая модель социальной сферы учитывает современные подходы к финансовому управлению на предприятии, что сказывается и на финансировании социальной сферы (рис. 1).

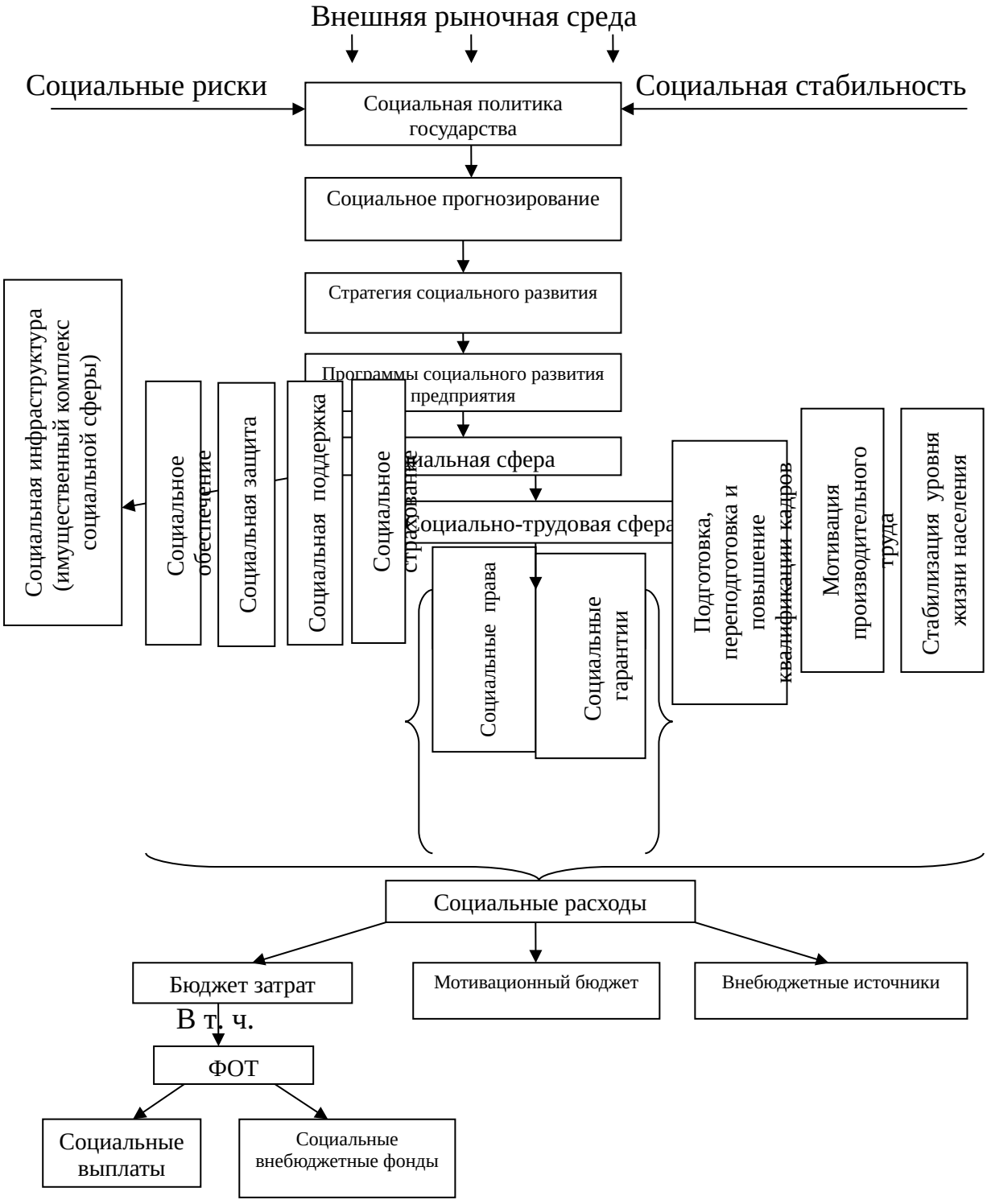


Рис. 1. Структурно-логическая модель развития социальной сферы

Эксплуатационная длина железных дорог холдинга "РЖД" составляет 86,2 тыс. км. Учитывая то, что она охватывает различные климатические зоны России, совершенствование методов управления расходами на транспорте является актуальной задачей в составе общих задач экономического управления. Особенностью рыночных реформ в России является их направленность сверху вниз от гражданских свобод, рыночноориентированной государственной экономики и политики к стимулированию процессов реструктуризации приватизированных предприятий. Эта же тенденция свойственна и реформе на железнодорожном транспорте, сохранившей в нормативном подходе планирования расходов усреднение общеотраслевых показателей, избрав в качестве объектов планирования отдельные хозяйства железных дорог с одинаковыми условиями работы. При этом, в расчет принимаются, в основном, технические параметры: грузонапряженность, эксплуатационные особенности, фактическое состояние технических устройств, скорость движения и финансово-экономические особенности дорог.

Такой подход выявляет их статическую абстрактную природу, "размывающую" индивидуальные природно-климатические, регионально-экономические, социальные и прочие условия работы железных дорог, в которых им предстоит развиваться, организовывать работу с персоналом при реализации технической и инновационной политики, определяемой Стратегией развития ОАО "РЖД". Такой подход к планированию расходов не учитывает региональную индивидуальность железных дорог, приводя к перерасходу средств за счет увеличенных объемов работ, расходам на трудоустройство высвобожденного персонала, содержанию больниц, градообразующих железнодорожных поселков и т. д. Это обстоятельство особо ощутимо для Дальневосточного региона, который характеризуется местоположением на границе Мирового океана, вечной мерзлотой, контрастными вертикальными движениями земной коры, резкими перепадами температуры и влажности, низкой густотой сети, по сравнению, например, с Московской железной дорогой, функционирующей в густонаселенной части страны, сухом континентальном климате, стабилизированных гидрогеологических условиях на Русской платформе.

При ранжировании регионов России по уровню инвестиционного потенциала и инвестиционного риска в 2007 – 2008 гг. Национальное рейтинговое агентство "Эксперт РА" отдельно выделяет социальный риск. Для сравнения: в Липецкой области он минимальный (равен 1), в Хабаровском крае – 52, Амурской области – 47, Приморском крае – 50, Сахалинской области – 76, что свидетельствует о существенно высокой угрозе социальной стабильности в Дальневосточном регионе. А этот фактор является одним из основных критериальных оценок экономической безопасности страны. Не случайно при определении цели в Государственной стратегии экономической безопасности РФ на первое место вынесено "… обеспечение такого уровня развитии экономики, при котором создавались бы приемлемые условия для жизни и развития личности, социально-экономической и военно-политической стабильности общества" [3].

Поэтому социальная политика предприятий должна быть скорректирована с учетом региональной специфики страны, исторически сложившихся предпочтений

населения к формам и методам организации хозяйственной деятельности и занятости. Ее целью должны стать повышение благосостояния работников, преодоление явлений деградации социальной структуры общества, качества и образа жизни с равными политико-правовыми и социально-экономическими возможностями.

Литература и источники:

1. Стратегия управления финансами. – М. : ОАО "РЖД", 2007.

2. Концепция оптимизации системы социальной поддержки персонала ОАО "Российские железные дороги" на период 2008 – 2012 гг. – М. : ОАО "РЖД", 2008.

3. Экономическая безопасность: производство – финансы – банки / под. ред. В. К. Сенчакова. – М. : Финстатинвест, 1988.