

Социально-экономические факторы дальнейшего развития железнодорожного транспорта России

Владимир БЕЛОЗЕРОВ,

профессор ПГУПС, д.э.н., член Общественной палаты Российской Федерации,
председатель Дорожной профсоюзной организации Октябрьской железной дороги



Предлагаемая статья — это размышления экономиста и профсоюзного лидера о социально-экономических и организационных преюнах, стоящих сегодня на пути у отечественного железнодорожного транспорта, и о способах успешного решения этих болезненных проблем.

Консолидация работников отрасли в новых условиях хозяйствования

Начинающийся в настоящее время третий этап реформирования железнодорожного транспорта исключительно важен. На этом этапе произойдет преобразование железнодорожных структур в дочерние предприятия ОАО «РЖД». Уже сейчас на российских железных дорогах активно применяется аутсорсинг — заключение договоров со сторонними организациями о передаче им части производственных операций. Используется заемный труд. И по мере того, как этот процесс набирает обороты, все очевидней становится необходимость принять безотлагательные меры для сохранения единства железнодорожного транспорта.

В этой связи многократно повышается роль профессионального союза. Он будет теперь состоять из работников большого количества предприятий и организаций, имеющих разных работодателей. В нем окажутся сотрудники не только РЖД, но и частных компаний, фирм со смешанным капиталом, аутсорсинговых организаций. Все эти люди, обеспечивающие функционирование железнодорожного транспорта, должны быть защищены Российским профсоюзом железнодорожников и транспортных строителей. Именно в этом состоит суть нового этапа жизнедеятельности нашего профсоюза, именно здесь мы должны проявить свой профессионализм, обеспечить консолидацию всех железнодорожников Российской Федерации. Наш

профсоюз призван стать цементирующей силой, связующей эти многочисленные предприятия, организации, компании.

Однако факты свидетельствуют: уже сегодня всё более усложняется задача социальной защиты наших работников. Вот лишь один из наглядных примеров. В процессе реструктуризации ОАО «РЖД» произошло переподчинение подразделений пассажирской службы напрямую департаменту компании. Хотя на работников этих подразделений и будут по-прежнему распространяться положения коллективного договора РЖД, некоторые льготы, включенные в коллективные договора дороги и отделений, окажутся потерянными. В частности — те, что связаны с особенностью работы в районах Крайнего Севера (Мурманская область, Республика Карелия).

На недавно состоявшемся XXIX съезде нашего отраслевого профсоюза подобную озабоченность высказывали и другие делегаты. А председатель Роспрофжела Николай Никифоров привел такие цифры. В аутсорсинговых организациях трудится более сорока тысяч человек, половина из которых — бывшие работники железных дорог. При вынужденном переходе они во многих случаях потеряли в заработной плате, утратили социальные льготы и гарантии, действующие в ОАО «РЖД», и ныне сталкиваются с нарушениями трудового законодательства, норм охраны труда. Сегодня существует острая необходимость создавать в таких структурах профсоюзные органи-

зации, разрабатывать и заключать коллективные договора.

И в высшей степени актуален вопрос взаимодействия профсоюза с ОАО «РЖД» для того, чтобы совместными усилиями создать объединение работодателей, включающее в себя вновь создаваемые дочерние компании РЖД и все организации, технологически связанные с перевозочным процессом. Цель создания такого объединения — заключить отраслевое тарифное соглашение. Этот документ станет гарантированной основой для заключения коллективных договоров и для обеспечения социальной стабильности.

Конкурентоспособность зарплаты и рынок труда

Но сколь бы весомого «социального пакета» ни удалось добиться для работников, поддержать престиж профессии железнодорожника невозможно, не обеспечив его основное право — на получение достойной заработной платы.

Между тем, ситуация, складывающаяся на региональных рынках труда, все меньше способствует устойчивости в работе наших предприятий. Несмотря на значительные усилия, прилагаемые и компанией РЖД, и профсоюзом, зарплата железнодорожников во многих регионах становится неконкурентоспособной. Поэтому не удается обуздать текучесть кадров, высоким остается уровень неуккомплектованности штатов. Всё еще велико количество часов сверхурочной работы.

Причем текучесть кадров затрагивает массовые профессии, напрямую связанные с безопасностью движения поездов. В 2005 году путейцев на Октябрьской железной дороге уволилось на одну треть, ремонтников — наполовину, а работников дистанции сигнализации и связи — в два раза больше, чем в 2004-м. К сожалению, в настоящее время эту тенденцию мы смогли лишь



замедлить, но не переломить. В среднем же доля увольнений, мотивируемых низкой заработной платой, увеличилась с 38 до 45%.

Особого внимания тут требуют две назревшие проблемы социально-трудового характера. Первая — это кадровая ситуация в мегаполисах. Сегодня в Москве и Санкт-Петербурге «весомость» средней железнодорожной зарплаты крайне невелика: она составляет всего лишь 2,5–3 «потребительские корзины». (В других регионах Октябрьской железной дороги она выше, в среднем по сети равна стоимости 4 «корзин».) У работников многих городских предприятий в Петербурге и Москве доходы существенно больше. Особенно неконкурентоспособными

становятся заработки специалистов СЦБ, связи, машинистов, работников финансово-экономического блока. Пользуясь этим обстоятельством, рекрутинговые фирмы, обосновавшиеся в двух российских столицах, развернули настоящую охоту на специалистов-железнодорожников. Не срабатывает даже конвенция, специально заключенная между Октябрьской железной дорогой и Петербургским метрополитеном и призванная не допустить перетока машинистов между этими двумя организациями. Административный запрет оказался слабей экономических законов рынка труда.

Следует заметить, что в 2002 году была установлена региональная надбавка для железнодорожников Москвы и

Санкт-Петербурга, но к настоящему моменту она полностью себя исчерпала: ее размер уже не позволяет выполнять функцию регулятора.

Мотивационный бюджет: за и против

Вторая проблема, о которой мы упоминали, связана с системой мотивации и материального стимулирования.

Идея мотивационного бюджета хороша, однако сам бюджет сложен, громоздок, неповоротлив настолько, что фактически не работает. Порядок его формирования и использования, по моему глубокому убеждению, нуждается в серьезной переработке.

Чтобы активизировать мотивационные механизмы, на железных дорогах страны было принято решение: увеличивать реальную заработную плату на 0,9% за каждый процент перевыполнения задания по росту производительности труда (распоряжение ОАО «РЖД» от 06.12.2004 г.). Однако возникает вопрос: почему за точку отсчета принимается задание, которое является величиной постоянно корректируемой?

Вот красноречивая иллюстрация. Октябрьская железная дорога по отношению к предыдущему году подняла производительность труда на 10% (ощутимо, не правда ли?). Но при этом задание превысила только на 0,1%. А всё потому, что задание в течение года пересматривалось несколько раз! И в итоге (после дополнительных усилий, после мобилизации возможностей коллектива) мы получаем лукавую статистику: всего-навсего 0,1% прироста к заданию. В переводе на деньги (согласно предложенной схеме) — 14 млн. руб. То есть по 12 руб. добавки к зарплате каждого работника. Вот такая, с позволения сказать, мотивация!

Как видим, стимулирование при существующем порядке вещей не включается. Более того — у людей появляются разочарованность и апатия: как ни работай, сколь-нибудь ощутимой прибавки не получишь.

Мы научились планировать грузопотоки не только на год, но и на два, на три года вперед. И если вдруг просчитались и груз пошел сверх ожидаемого, то, очевидно, не следует спешить корректировать план. Коллективы выполняют непредусмотренный объем работы, трудятся интенсивнее, но если эту работу включить в задание, то сразу же исчезнет прирост производительности труда. А значит — не будет увеличена зарплата.

Сегодня, не видя перспективы («зачем работать лучше?»), предприятия и

целые участки, направления могут стать тормозом в пропуске возросших грузопотоков. Разве двенадцатирублевой прибавкой можно побудить работать производительней на 10%, чем в предыдущем году?

Мотивационный бюджет, безусловно, может превратиться в нужный, выигрышный для компании регулятор, но для этого его механизм необходимо тщательно отладить. Скажем, изучить такой вариант: итоги подводить не раз в год, а ежеквартально. Но в любом случае, чтобы добиться реальной отдачи, требуется соблюсти экономические интересы не только компании, но и ее работников.

Тяжкая повинность «локомотива экономики»

Очевидно, что возможности одних только внутренних резервов компании ограничены — какие бы формы организации и стимулирования труда при этом ни использовались. Самые тяжелые проблемы ОАО «РЖД» вызваны серьезными просчетами в государственном тарифном регулировании. Ни для кого не секрет: по отношению к экономически обоснованным издержкам железных дорог средний уровень железнодорожных тарифов сегодня существенно занижен. Железнодорожные тарифы отстают от темпов инфляции, и это не позволяет компании получать доходы, необходимые для достойной оплаты труда, для его охраны, для социальных нужд. При этом быстро увеличиваются расходы на

приобретение электроэнергии, металла, топлива, различных материалов (рост цен на которые опережает темпы инфляции).

Как такое возможно? Ведь в начале года всем естественным монополиям Правительство Российской Федерации определяет «потолок» цен. Но порочность сложившейся ситуации — в том, что исполняют это требование одни только железнодорожники. С другими же монополистами правительство справиться не может. И в результате такого уродливого перекоса отечественные железные дороги получают дополнительное ценовое давление.

ОАО «РЖД» выдвигало предложение: разрешить производить доиндексацию тарифов железнодорожного транспорта — с учетом инфляции и роста цен в отраслях, продукцией которых мы пользуемся. К сожалению, правительство с этим не соглашается, отделяется уговорами: дескать, вы — железнодорожники, у вас — дисциплина, затяните потуже ремень, потерпите! «Между строк» читается: «Ваша обязанность — сдерживать темпы инфляции!»

У такой позиции нашей исполнительной власти есть своя предыстория. Еще в 90-е годы XX века железнодорожный транспорт уменьшал «тарифную составляющую», облегчая участь отраслей-смежников, да и всего хозяйства страны. В тяжелый для России 1998 год средняя цена перевозимой тонны грузов на сети дорог была на

20,5% ниже, чем в 1997-м. Тогда Министерство путей сообщения нередко называли «локомотивом экономики страны». Похоже, в правительственных кругах привыкли к такому неестественному положению, и сейчас не по своей воле мы продолжаем выполнять обязанности бессрочных экономических доноров.

Заметим, что подобное отношение проявляется не только в подходе к формированию тарифов. Вот пример «из другой оперы». В Кузбассе выездная комиссия Правительства РФ, что называется, выкрутила руки компании «РЖД» — и впоследствии были назначены пониженные спецставки на перевозку угля в порты. Для угольщиков такое силовое администрирование обернулось прибылью, а для железнодорожников — потерей миллиардных доходов. Что, разумеется, ощутимо ударило по социальным вопросам, по зарплате, усилило психологическое напряжение в коллективах.

Только ликвидировав просчеты в государственном тарифном регулировании и перестав рассматривать железнодорожный транспорт в обременительной роли донора других отраслей, удастся обеспечить социальную защищенность железнодорожников и планомерное развитие отрасли в полном соответствии с законами рыночной экономики.

Являясь членом Общественной палаты Российской Федерации, я получаю массу обращений граждан в связи с этой проблемой, которая очевидна уже не только для специалистов. В настоящее время наша Комиссия Общественной палаты по вопросам конкурентоспособности, экономического развития и предпринимательства готовит слушания по проблемам государственного регулирования тарифов в естественных монополиях. Мы надеемся убедить чиновников в необходимости обязательной доиндексации тарифов, приведения их в соответствие с научно обоснованными прогнозами инфляции. К рассмотрению этих вопросов предполагается подключить представителей многочисленных организаций — как участвующих в государственном регулировании тарифов, так и ощущающих на себе последствия данной работы.

Надеюсь, будет высказано немало ценных предложений. И самое главное — как добиться сбалансированности экономических интересов — обязательного условия социально-экономического благополучия тружеников стальных магистралей.

