

# Корпоративная социальная политика бизнеса

На примере ОАО «Российские железные дороги»

**Андрей Евлаев**

Железнодорожный транспорт является инфраструктурной основой социально-экономического развития России. От состояния и качества работы железных дорог зависят не только перспективы дальнейшего роста отечественной экономики, но и способность государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета, сохранение единого социально-экономического пространства, обеспечение равных условий для реализации конституционных прав и свобод граждан (включая право на свободу передвижения) на всей территории страны.

ОАО «Российские железные дороги» (далее – РЖД), являясь крупнейшей транспортной компанией Российской Федерации, играет существенную роль в решении важнейших государственных экономических и социальных задач. Операционная деятельность компании затрагивает интересы регионов и миллионов людей как с экономической, так и с социальной точек зрения.

**Э**ффективно функционирующий железнодорожный транспорт – это один из существенных элементов взаимодействия отечественных экспортёров и импортёров продукции с их зарубежными партнёрами, влияющих

на конкурентоспособность отечественных производителей на международных рынках.

Социальные функции, выполняемые железнодорожным транспортом, включают в себя:

---

**ЕВЛАЕВ Андрей Николаевич** – кандидат политических наук (кафедра политологии, истории и социальных технологий Московского государственного университета путей сообщения). *E-mail:* evlaev@ya.ru

**Ключевые слова:** корпоративная политика, социальная ответственность, государственно-частное партнёрство.

– реализацию конституционных прав населения по беспрепятственному передвижению по территории страны;

– обеспечение для граждан и организаций равных возможностей в перевозках;

– увеличение занятости населения страны в связи с развитием железнодорожного транспорта и смежных отраслей промышленности;

– создание условий для социально-экономического развития регионов;

– обеспечение социально значимых пассажирских перевозок за счёт общего финансового результата деятельности [1].

Развитию железнодорожной отрасли на протяжении последних 20 лет способствовало в том числе и наличие системы социальной защиты работников железнодорожного транспорта и их семей. Она включала в себя:

– жилищное строительство;

– рабочее снабжение;

– охрану труда;

– пенсионное обеспечение и социальное страхование;

– дошкольное и школьное воспитание детей железнодорожников;

– охрану здоровья.

Активными участниками формирования и развития системы социальной защиты на транспорте выступали как органы государственного управления отраслью, так и профсоюз железнодорожников.

К началу 90-х годов XX в. на сети российских железных дорог функционировало 402 больницы на 72,4 тыс. коек. Кроме того, действовало 809 амбулаторно-поликлинических учреждений на 125 тыс. посещений в смену, 214 санитарно-профилактических учреждений, 20 аптечных складов, 419 хозрасчётных

и 113 бюджетных аптек, 972 фельдшерско-акушерских пункта, 15 врачебных и 1359 здравпунктов со средним медперсоналом на предприятиях железнодорожного транспорта и один медицинский колледж.

В медицинских учреждениях железнодорожного транспорта трудились 135 тыс. чел., в том числе 31,6 тыс. врачей, 76,6 тыс. среднего медперсонала и 38 тыс. младшего медперсонала [2].

Более 60% коечного фонда концентрировалось в центральных, дорожных, отделенческих больницах. Это позволяло развернуть в них специализированные отделения по 32 профилям, в том числе нейрохирургические, гематологические, эндокринологические, радиологические, отделения сосудистой хирургии. Наличие специализированных отделений позволило разместить на их базе 100 кафедр медицинских вузов, что предоставляло возможность использовать самые современные методы аппаратного и инструментального обследования и лечения, в частности, компьютерная томография, радиоизотопная диагностика, эндоскопия, ультразвуковая эхография.

Улучшение жилищных условий осуществлялось на базе жилищно-коммунального хозяйства железных дорог, которое в начале 90-х годов включало жилые дома общей площадью 49 млн кв. м. Это составляло 5% общего жилого фонда России. На этой площади проживали 3,1 млн чел., из которых 2 млн железнодорожники, члены их семей и ветераны. Жилой фонд был оборудован центральным отоплением на 82%, водопроводом и канализацией – на 79%, газовыми и электрическими плитами – на 85%, горячим водоснабжением – на 65%.

Коммунальное хозяйство жилого фонда включало в себя 2735 отопительных котельных, 3,8 тыс. км тепловых, 2,9 тыс. км водопроводных и 1,9 тыс. км канализационных сетей, 1050 бань. Жилищно-коммунальное хозяйство обслуживало 648 домоуправлений. Жилой фонд, расположенный в городах, имеющих развитое городское хозяйство, составлял 45%, на линейных станциях и перегонах – 15% и в железнодорожных посёлках 40% всего их жилого фонда [3].

Появившемуся в 90-е годы бизнесу предстояло взять на себя большую часть этого огромного хозяйства.

Органы рабочего снабжения на российском железнодорожном транспорте ещё выполняли в начале 90-х годов следующие специфические целевые задачи, связанные с обеспечением непрерывности технологического процесса работы транспорта:

- круглосуточное обеспечение питанием работников, непосредственно связанных с движением поездов (локомотивных, поездных, рефрижераторных бригад);

- обслуживание питанием путевых рабочих, в том числе привлекаемых на ликвидацию последствий стихийных бедствий, аварий и крушений;

- обеспечение продуктами и другими товарами первой необходимости железнодорожников, проживающих на промежуточных линейных станциях, разъездах, где нет торговой сети других систем.

Для выполнения своих задач органы снабжения располагали материальной базой, включавшей в себя:

- предприятия питания, магазины, склады – 10 540 ед.;

- пункты подноски пищи – 330 (рассчитаны на ежесуточное обслуживание 10 тыс. чел);

- вагоны-товаровозки – 508;

- вагоны -хлеборазвозки – 104;

- вагоны -магазины – 106;

- швейные ателье и бытовые мастерские – 215;

- хлебопекарни – 245 (рассчитанные на выпечку 400 тыс. т хлебопродуктов);

- цеха по производству безалкогольных напитков – 60 (рассчитаны на производство 7 млн л фруктовой и минеральной воды в год) [2].

**Р**ассматривая вопросы социальной защищённости работников железнодорожной отрасли и их семей, нельзя оставить без внимания и социальную политику государства в системе пенсионного обеспечения сотрудников ж/д сферы.

На протяжении всего XIX в. фабричные рабочие, в отличие от железнодорожников, пенсиями ни государственными, ни частными не обеспечивались. Лишь в 1893 г. по предложению С.Ю.Витте была создана специальная комиссия для разработки законопроекта об индивидуальной ответственности предпринимателей за здоровье и обеспечение рабочих.

Система пенсионного обеспечения работников железнодорожного транспорта начала формироваться в конце XIX в. [4].

По закону от 30 мая 1888 г. на Общество частных железных дорог России была возложена обязанность учреждать для своих служащих пенсионные или сберегательно-вспомогательные кассы. Положение и устав о пенсионных кассах для служащих на казённых железных дорогах были введены с 1 января 1894 г. Средства касс складывались из поступлений, передаваемых при учреждении кассы, или при переходе частных железных дорог в казну, штрафных и других поступлений, обязательных вычетов с участников и их добровольных взносов, пособий из средств казны, а также других различных поступлений.

Пенсии членам касс назначались после прекращения участия в них по выслуге лет, если работник был членом кассы не менее 15 лет, либо участвовал в кассе не менее 10 лет, но утратил трудоспособность по болезни, лишившись возможности обходиться без посторонней помощи.

Кроме того, пенсионные кассы проводили добровольное страхование жизни служащих железных дорог. Существовало два вида страхования:

– *обыкновенное страхование* по договорённости – пожизненное или на обусловленное число лет. Тогда капитал выдавался сразу после смерти застрахованного лица его наследникам;

– *смешанное страхование* – на срок по договору. Тогда страховка выплачивалась по истечении назначенного срока, или в случае смерти застрахованного лица его наследникам.

Предусматривалось и *коллективное страхование* – на сумму не свыше 1000 руб. на каждого члена группы, включающей не менее 25 чел.

Страхователь имел право приостановить страхование на срок не более двух лет и получать ссуду в размере не менее 25 руб. и не более 25% застрахованной суммы. Погашение ссуды могло проводиться вычетами из жалования страхователя или из доли причитающейся ему прибыли страховой кассы.

В советский период была установлена государственная система пенсионного обеспечения работников железнодорожного транспорта, которая гарантировала им выплату трудовой пенсии при достижении пенсионного возраста: мужчин – в 60 лет, женщин – 55 лет. Накопительный принцип при формировании размера пенсии не применялся.

**С**реди современных трактовок сущности социальной ответственности бизнеса необходимо отметить позицию Л.Холта и Р.Уитта, которые дали следующее определение социальной ответственности на Всемирном бизнес-конгрессе за устойчивое развитие: «Корпоративная социальная ответственность бизнеса вести дела на основах этики и вно-

сить свой вклад в экономическое развитие, в то же время улучшая качество жизни своих работников и их семей, как и общества в целом» [5].

Из данного определения видно, что бизнес не ограничивает социальную ответственность рамками интересов акционеров и инвесторов, понимая её как участие в реализации таких социально значимых проектов, как развитие трудового потенциала работников, охрана их здоровья, создание безопасных условий труда, природоохранная деятельность и ресурсов сбережения, забота об интересах местного сообщества и т.п. Социальная ответственность отличается от юридической и рассматривается как добровольный отклик предпринимательской структуры на социальные проблемы своих работников, жителей города, страны, мира. Также она не тождественна благотворительности – помощи нуждающимся, облегчению их социальных проблем. Использование социальной ответственности становится дополнительным фактором, повышающим конкурентоспособность компании.

Социальная ответственность рассматривается бизнесом в трёх измерениях:

– как работает фирма, когда она преследует свою цель – получение прибыли;

– какие акты социальной ответственности проводит фирма, которые не имеют ничего общего с обычной предпринимательской деятельностью;

– какие позиции занимает фирма по вопросам общественной политики, влияющей как на бизнес, так и на общество.

Важнейшими принципами деятельности компаний в рамках корпоративной социальной ответственности являются:

- открытость;
- системность;
- значимость;
- недопустимость конфликтов.

Здесь большое значение имеет обратная связь с адресатами социальных программ. Совершенно недопустимо какое-либо сокрытие или фальсификация данных о корпоративной социальной ответственности.

Первостепенное значение имеет и наличие приоритетных направлений реализации социальных программ. В этом случае можно вполне отказаться от единичных и планомерных акций в пользу планомерных программ и проектов в рамках зафиксированных приоритетных направлений корпоративной социальной ответственности. При этом программы должны быть своевременны и востребованы.

В настоящее время социальные программы государств и корпораций реализуются в самых различных формах. Таковыми могут быть:

- государственное, обязательное и добровольное страхование;
- корпоративные и индивидуальные социальные программы;
- безвозмездное корпоративное финансирование социальных мероприятий окружающего сообщества и др.

Актуализация социальной ответственности бизнеса в системе мотивации его деятельности объясняется действием ряда факторов. Первую группу составляют основные мировые тенденции, включающие:

– загрязнение окружающей среды и глобальное потепление, которое ставит под угрозу жизнь людей сегодня и существование бизнеса завтра;

– рост населения планеты при ограниченности ресурсов;

– принятие в большинстве стран всё более жёстких законов, регулирующих использование ресурсов и производство вредных выбросов.

Немаловажный фактор – повышение значимости нематериальных факторов экономического роста, связанных с развитием человеческого потенциала. Особую роль играет способность компании к инновациям и восприятие новейших технологических достижений, определяющих конкурентоспособность современного бизнеса. Именно это обстоятельство задаёт экономические императивы социализации бизнеса.

Повышение роли социальной ответственности бизнеса определяется и тем фактором, что в последней четверти прошлого века были выработаны довольно высокие стандарты социальной защищённости населения, сопряжённые с не менее высоким уровнем государственных социальных затрат. В настоящее время через госбюджет в большинстве развитых стран перераспределяется от трети до половины ВВП. Сильный бизнес нуждается в здоровом обществе. Образование, здравоохранение, равные возможности – всё это залог качественной рабочей силы. Безопасная продукция и гуманные условия труда соответствуют представлениям потребителей о том, что, уменьшая вероятность несчастных случаев, компании сокращают внутренние издержки.

Стоит отметить, что «Российские железные дороги» в 2012 г. были признаны одним из лидеров природоохранной деятельности в стране. В планах экологической стратегии РЖД – снизить к 2015 г. негативное воздействие на окружающую среду на 35% и на 70% – к 2030 г.

Одними из главных проектов РЖД были проекты, связанные с Олимпиадой в Сочи.

Среди них наиболее значимый – строительство дороги Адлер – «Альпика-Сервис» со вторым железнодорожным путём Сочи – Адлер – Весёлое. Именно по этой дороге зрители и участники Игр приезжали на горные стадионы Красной Поляны и к ледовым дворцам Олимпийского парка.

Кроме того, РЖД приняло самое непосредственное участие в эстафете олимпийского огня, обеспечивая его продвижение по железной дороге.

Длина железнодорожного маршрута эстафеты в общей сложности составила 17,7 тыс. км, а время в пути – 83 дня. Но самая большая честь для железнодорожников – возможность лучшим представителям профессии стать факелоносцами. В разных регионах страны олимпийский огонь пронесли более двух тысяч представителей компании «Российские железные дороги» [6].

Рекордная из национальных эстафет олимпийского огня по своей продолжительности (123 дня) началась 7 октября в Москве.

Президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин 16 ноября 2013 г. стал факелоносцем огня XXII зимних Олимпийских игр на этапе во Владивостоке, откуда в тот же день отправился специальный поезд эстафеты, который финишировал 7 февраля в Сочи, в день открытия Игр. «Олимпийский огонь объединяет мир и привносит в жизнь людей позитивный заряд, – заявил глава РЖД по окончании праздничной церемонии. – Это и есть пример той самой системы ценностей и мотиваций, реализованной в холдинге, которую в РЖД постоянно дополняют и развивают

для обеспечения удовлетворённости своих сотрудников».

**Н**а современном этапе развития железнодорожной отрасли наиболее заметным шагом по усилению социальной политики компании стали разработанные и введённые в действие в 2007 г. и действующие поныне новые механизмы социальной ответственности ОАО «РЖД» перед своими сотрудниками. Это касается в первую очередь пилотных проектов в области социальной защиты, охраны окружающей среды, менеджмента качества.

Важным инструментом коммуникаций между компанией и заинтересованными сторонами в области социальной ответственности является утверждённый 20 октября 2008 г. ОАО «РЖД» Кодекс корпоративной социальной ответственности открытого акционерного общества «Российские железные дороги», в котором корпоративная социальная ответственность понимается как добровольный вклад в развитие государства, общества и бизнеса в экономической, социальной и экологической сферах, который напрямую связан с осуществлением хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» и преимущественно выходит за рамки законодательно определённого минимума обязательств.

Компания учитывает, что всё чаще заинтересованные стороны оценивают эффективность деятельности ОАО «РЖД» не только по финансово-производственным показателям. Особая роль при оценке отводится характеристикам влияния, которое ОАО «РЖД» оказывает на клиентов, бизнес и общество в целом, окружающую природную среду.

Объективный анализ показывает, что при сбалансированном учёте интересов государства и общества повышаются возможности компании в области успешного и устойчивого развития [7].

В ОАО «РЖД» сформирована развитая корпоративная база в области социальной ответственности. Её элементы – это социальная поддержка персонала, развитие кадрового потенциала и мотивации персонала, система здравоохранения и охраны труда, негосударственное пенсионное обеспечение и забота о ветеранах, жилищная политика, развитие физической культуры и спорта, благотворительная и спонсорская деятельность, молодёжная политика, взаимодействие с профсоюзными организациями.

Действующая корпоративная нормативная база и практика социальной ответственности включают:

- бесплатное медицинское обслуживание;
- непрерывную систему подготовки и переподготовки кадров;
- негосударственное пенсионное обеспечение;
- выплаты уходящим на пенсию;
- бесплатный проезд железнодорожным транспортом;
- особые условия при оформлении ипотеки и пр.

На сегодняшний день «Российские железные дороги» поддерживают свыше 1,4 тыс. объектов социальной инфраструктуры по всей стране. Со дня своего основания ОАО «РЖД» уделяет серьёзное внимание вопросам социальной ответственности перед персоналом, обществом, потребителями и другими заинтересованными сторонами. Дополнительный импульс к действиям в этом направле-

нии придало присоединение ОАО «РЖД» к Глобальному договору ООН, вступление в члены Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) и присоединение к Социальной хартии российского бизнеса, принятой РСПП. Указанные документы являются основой для планирования и реализации социальной ответственности в ОАО «РЖД» [8].

В настоящее время в России корпоративная социальная ответственность находится на стадии зарождения. Результатом этого является то, что наша страна занимает предпоследнее место в общем списке компаний европейских стран, которые составляют социальные отчёты. Главной проблемой применения международных стандартов в России является недостаточный интерес российского бизнеса к вопросам социальной ответственности. Зачастую его представители не осознают всей её значимости, полезности и отчётности, составленной по международным стандартам и прошедшей независимый аудит. Именно поэтому активное внедрение в практику деятельности крупных организаций, таких как ОАО «РЖД», социальных отчётов позволяет по их результатам выявить социальный рейтинг организации, что в конечном итоге будет способствовать усилению социальной составляющей в деятельности компании и повышению доверия граждан к бизнесу в целом.

Для дальнейшего поступательного развития и активного роста холдингу необходимо продолжать уделять первостепенное внимание вопросам социальной политики и постоянно повышать уровень ответственности не только перед клиентами, но и перед своими со-

трудниками. Проводимые меры, связанные с корпоративной социальной ответственностью хозяйствующих субъектов (социальные программы и механизмы их реализаций), должны быть чёткими и понятными.

Очень важно, чтобы социальная политика строилась на основе диалога со всеми заинтересованными сторонами, в том числе и рядовыми сотрудниками компании. Ведь только

вовлечённый и социально удовлетворённый работник может вывести компанию на новую ступень развития. В этом смысле правильно выстроенная корпоративная политика холдинга позволит усилить экономический и политический эффект развития отрасли в целом.

Именно поэтому вопросам социальной политики ОАО «РЖД» продолжает уделять столь большое внимание.

## Примечания

1. URL: <http://www.rzd.ru>
2. Железнодорожный транспорт. 2003. № 5. С. 45.
3. *Синенко Н.Д.* Укреплять систему рабочего снабжения // Железнодорожный транспорт. 1993. № 10.
4. *Левин Б.А., Зензинов Н.А.* Престиж профессии железнодорожника // Железнодорожный транспорт. 1999. № 5; Труд на железнодорожном транспорте. М.: Транспорт, 1981.
5. Корпорация, социальная ответственность и местные власти. Модели эффективного сотрудничества. Сб. материалов по результатам исследования аспектов взаимоотношений корпораций, местных властей, а также системы межбюджетных отношений в РФ. М., 2003. С. 20.
6. URL: <http://www.rg.ru/2013/12/18/rzd.html> от 18 декабря 2013 г.
7. *Горбунов А.А.* Политические системы транспортной стратегии России. М.: Инфра-М, 2008.
8. Корпоративный социальный отчет ОАО «РЖД» за 2012 г. // URL: <http://rzd.ru>

**Подписка на 2014 г.  
на журнал «Обозреватель–Observer»  
в каталоге «Газеты и журналы»  
агентства «РОСПЕЧАТЬ»:**

**47653 — на полугодие**  
**36789 — на год**