

Крупные группы российского империализма

РЖД как зеркало рынка труда

ОАО «РЖД» является крупнейшей по численности персонала компанией России. На конец 2022 года она насчитывала 701,2 тыс. сотрудников: 7,9 % – руководители, 28,3 % – специалисты и служащие и 63,8 % – рабочие.

Компания имеет 75 дочерних и зависимых обществ. В холдинге трудятся люди более 1500 профессий и специальностей, относящихся к 4 категориям: организация и управление движением (дежурный по станции, диспетчер, оператор стационарного технологического центра); эксплуатация тягового подвижного состава (машинист, дежурный по эксплуатационному локомотивному депо); инфраструктурный комплекс (монтер пути, осмотрщик-ремонтник вагонов, машинист железнодорожно-строительной машины, дорожный мастер, связист); сервис и обслуживание клиентов (проводник, билетный кассир, ревизор по безопасности движения).

Доля самой многочисленной категории работников РЖД – молодёжи до 35 лет – достигает 36,2 %, работников от 36 до 45 лет – 30,9 %, от 46 лет и выше – 32,9 %.

Учитывая, что к 2030 году Минтруд ожидает, что возрастная категория 30-39 лет, самая высокопроизводительная и востребованная на рынке труда, сократится на 7,2 млн человек, РЖД, как и российская экономика в целом, столкнётся с дополнительными трудностями даже в поддержании нынешних соотношений в структуре рабочей силы и её производительности.

Дефицит кадров

Российский рынок труда уже давно находится под влиянием факторов, которые в этом году проявились наиболее отчётливо – рекордно низкая безработица (2,4 % в сентябре) и крайне высокий дефицит персонала. Последний вызван в первую очередь демографической ямой и оттоком мигрантов, а также повышенным спросом на кадры со стороны ВПК. По данным ЦБ, около 70 % компаний испытывают недостаток квалифицированных кадров.

И улучшению этой ситуации явно не способствует отвратительный ксенофобский душок, часто сопровождающий риторику и действия правящего класса. Так, гендиректор РЖД Олег Белозёров на заседании Госдумы от 13 марта поучаствовал в показательном диалоге: «[...] в вашем вопросе прозвучал такой элемент, что у нас есть программа замещения мигрантами. У нас нет такой программы [...]: мы всегда опирались на россиян. (Аплодисменты.) [...] У нас действительно работает порядка 3,4 тысячи человек из дружественных стран, ну прежде всего это Узбекистан, Таджикистан, Киргизия, но это строительные работы и прежде всего на Восточном полигоне. Почему? Потому что там спрос просто не покрывается нашими людьми».

14 декабря 2024 года Минтруд принял постановление, вводящее с 2025 года лимит на долю трудовых мигрантов в компаниях, осуществляющих наземные грузоперевозки, – не более 24 %. Участники рынка восприняли это в штыки, так как сейчас доля мигрантов в некоторых компаниях (автотранспортных) может достигать 70 %.

16 ноября 2023 года на XVII Международном форуме «Транспорт России» заместитель гендиректора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов заявил, что ситуация с кадрами в транспортной отрасли «дошла до критической точки», а железнодорожная отрасль испытывает особенно острую потребность в специалистах со средним профессиональным образованием. В качестве причины этого он назвал «сокращение трудоспособной доли населения и реальный рост объёма производства, связанный с импортозамещением», и тут же предложил способ краткосрочного решения проблемы: привлечение на работу иностранных граждан и осуждённых на принудительные работы.

Месяц спустя, на состоявшемся в декабре IV Железнодорожном съезде, присутствовавший там министр труда и социального развития Антон Котяков заявил, что в условиях рекордно низкой безработицы в России (она составляла на тот момент 2,9 %) предпринимателям всё сложнее найти персонал для решения задач, заложенных в нацпроекты. По его оценке, в перспективе до 2030 года российской экономике потребуется ещё около 2 млн специалистов разного уровня.

Уже сейчас дефицит кадров в РЖД приводит к таким проблемам, как падение погрузки. В интервью изданию «РЖД-Партнёр» от августа 2024 года представитель одной из сибирских логистических компаний заявил: *«Парка более чем достаточно, но вопрос в том, что его движение ухудшилось почти в два раза. У нас в строительной отрасли показатели погрузки падают на 10–20 % каждый месяц – по показателям год к году. Причин того, что вагон плохо едет, несколько, но основная – это оптимизация работы ж/д станций. Не хватает людей, которые принимают груз и подвижной состав на станциях. Также не хватает людей, которые обслуживают локомотивы: машинистов, помощников машинистов».*

Котяков указал и на то, каким образом российский правящий класс собирается решать эту проблему в среднесрочной перспективе: *«Наше демографическое окно возможностей – молодые ребята от 15 до 29 лет. Именно эта возрастная категория будет расти по своей численности до 2030 года, что предопределяет необходимость формирования политики быстрой интеграции молодых людей на рынке труда, развитие механизмов дополнительного профессионального образования, а также содействие отдельным социально-демографическим уязвимым группам для обеспечения их занятости».*

Социальный подкуп

И РЖД уже вступила на эту линию *«быстрой интеграции»*, используя традиционную для компании политику *социального подкупа*, обратной стороной которой является неконкурентоспособная заработная плата многих категорий её работников. Группа осуществляет бесплатное профессиональное обучение в 67 учебных центрах, а также предоставляет большой набор льгот, в том числе на проезд, медобслуживание, корпоративную ипотеку со ставкой от 2 %, детские сады и школы для детей, отдых в собственной сети санаториев и др.

РЖД – одна из немногих концентраций рабочей силы в России, обладающих собственной социальной инфраструктурой (объектами культуры и спорта, детскими лагерями, санаториями, больницами и поликлиниками, школами и детскими садами). По всей стране насчитывается 460 таких объектов. Кроме того, имеется ряд социальных программ.

Немаловажно, что, как отметил тот же Котяков, опыт РЖД *«применяется для формирования корпоративной социальной политики в других отраслях».*

Социал-империализм

Всё это даёт повод руководству отраслевого профсоюза РОСПРОФЖЕЛ заявлять: *«Наш совместный уникальный опыт надёжного социального партнёрства [...] невозможно переоценить. Уважение к человеку труда, к его настоящему и будущему – наши основные приоритеты».*

Ленин называл *“жёлтыми”* организации, которые формально являются рабочими, но в действительности объединяют *«социал-предателей, перешедших на сторону буржуазии против пролетариата и состоящих в союзе с капиталистами»*¹. РОСПРОФЖЕЛ одна из них, и дело здесь не только в риторике о *“социальном партнёрстве”* рабов и господ, но и в характерном для таких организаций *“автоматическом членстве”*: доля членов профсоюза среди работающих и учащихся составляет 93 %, а 30 % общего числа первичек имеют 100 % уровень членства среди работающих.

Но классовая борьба, как указывал Ленин, *естественное экономическое явление*², и она пробивает себе путь вопреки социал-предателям. Осенью 2023 года проводники волгоградского АО «ФПК» (*“дочка”* АО «РЖД») организовали митинг против массовых сверхурочных выходов на работу, огромных переработок в силу острой нехватки кадров, низких зарплат.

Организация забастовки на РЖД – крайне сложное дело, и в этом госкомпания также лишь отражает ситуацию на российском рынке труда в целом.

Так, в 2008 году Олег Нетеребский, заместитель председателя *главного* жёлтого профсоюза страны – ФНПР, в интервью корреспонденту *“Времени новостей”* откровенно признал, что *«законы [РФ] практически не оставляют работникам возможности провести забастовку легально»*, ведь *«работники не знают все подробности этих сложных и запутанных процедур»* и *«обязательно допустят какой-нибудь прокол»*, в результате чего часто получается, что *«работники, борясь с нарушениями своих прав, сами оказываются в роли»*

нарушителей трудовой дисциплины – скажем, вместо повышения зарплаты могут и вовсе лишиться работы».

В условиях развязанной российским империализмом войны на Украине и связанного с ней усиления давления буржуазии на наш класс ситуация лишь осложнилась.

Наперегонки с инфляцией

Что касается заработной платы, то РЖД не менее двух раз в год проводит её индексацию. Но даже с учётом этого в некоторых областях зарплаты части категорий сотрудников отстают от средних по региону. Даже с надбавками РЖД трудно угнаться за конкурентами. И чем ближе к мегаполисам, тем конкуренция за сотрудников даётся сложнее. Социологические исследования персонала, проводимые компанией, показывают, что на первом месте среди причин ухода из компании – зарплата.

Нынешний же год примечателен тем, что впервые за долгое время дискуссии об индексации зарплаты работников вышли в публичное поле. Первая в этом году индексация была проведена с 1 февраля в размере 4 %, из которых 2,2 % – плановая индексация в размере уровня роста цен на товары и услуги (ИПЦ), а 1,8 % – дополнительная упреждающая индексация. Вторая индексация была произведена с 1 октября 2024 года на 3,2 %, чему предшествовал длительный торг с руководством РЖД. Таким образом, общий размер повышения тарифных ставок и окладов в 2024 г. составил 7,3 %.

На пресс-конференции “Итоги года” Владимир Путин заявил, что хотя инфляция в России составляет 9,2–9,3 %, зарплаты в *реальном выражении* (за минусом инфляции) выросли на 9 %. Железнодорожные рабочие, смотревшие конференцию, явно почувствовали себя лишними на этом “празднике жизни”, ведь они, как и все остальные, понимают, что данные Путина, которые, по его собственным словам, отражают лишь “среднюю температуру по больнице”, связаны с накачкой ВПК и возникновением дисбаланса на рынке труда.

Решением проблемы может быть лишь создание независимой организации рабочего класса, не только объединяющей наёмных работников всех отраслей экономики, но и противостоящей шовинистической антимигрантской истерии правящего класса и его империалистической внешней политике.

Декабрь 2024 г.

¹ - Ленин В. И. ПСС. Изд. 5-е. Т. 41. С. 274.

² - Там же. Т 6. С. 403.