

Предисловие

Слабость информационной поддержки всегда была одной из особенностей деятельности свободных профсоюзов постсоветской России. Для свободного профдвижения железнодорожников дело обстояло еще хуже. С первых дней своего существования они столкнулись с настоящей информационной блокадой, которая зачастую перерастала, в информационную войну против них. Причем в такую, где нередко нападки ведомственной прессы МПС на свободные профсоюзы поддерживала и профбюрократия из РОСПРОФЖЕЛа.

В этих условиях мы, естественно, предпринимали усилия по противодействию, в меру своих сил и возможностей, непрерывно ведущейся против нас враждебной пропагандистской компании. Так, нам удалось наладить выпуск специализированных сборников документов о деятельности свободных железнодорожных профсоюзов в лице Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников РПЛБЖ. Первое из такого рода регулярных изданий появилось еще в 1993 году.

Предлагаемая Вашему вниманию книга продолжает это направление деятельности РПЛБЖ. Ее особенностью является то, что на этот раз мы решили более объемно представить блок, который содержит различного рода документы и статьи, касающиеся истории и особенностей работы свободных профсоюзов железнодорожников России. Тем самым читатель получает возможность ознакомиться с иным видением их деятельности, чем тот искаженный и исключительно негативный образ РПЛБЖ и других свободных профсоюзов железнодорожников, который усиленно вдалбливают в широкое общественное мнение «золотые перья» МПС-РЖД.

Подготовка настоящей работы проходила в обстановке очередной мощной пропагандистской акции ФНПР, целью кото-

рой является убедить трудящихся в том, что только Федерация независимых профсоюзов России имеет сегодня моральное и формальное право считать себя прямым наследником первых массовых профессиональных союзов трудящихся, возникших в годы первой российской революции 1905–1907 годов. Аналогичные усилия предприняло и руководство РОСПРОФЖЕЛа, которое также тужится доказать, что именно РОСПРОФЖЕЛ является правопреемником и продолжателем дела первых профессиональных союзов, объединившихся в апреле 1905 года во Всероссийский железнодорожный союз.

Вот почему еще одной особенностью предлагаемой Вашему вниманию работы является наличие в ней раздела, который состоит из подборки документов и материалов, освещающих важные аспекты истории железнодорожных профсоюзов в 1905–1922 годов. Как нам представляется, даже беглое ознакомление с этими документами и материалами, позволяет читателю убедиться в том, что РОСПРОФЖЕЛ действительно имеет своих предшественников в дореволюционном профсоюзном движении железнодорожников. Но ими является не Всероссийский железнодорожный союз образца 1905–1907 годов, а расколовшие его в 1917–1918 годов. большевистские функционеры, усилия которых увенчались созданием в октябре 1922 года Всероссийского союза работников железнодорожного транспорта, целиком и полностью реорганизованного и функционировавшего в строгом соответствии с требованиями большевистской (т.е. советской) концепции профсоюзной деятельности.

И еще один момент. Все мы, железнодорожники, хорошо знаем, что нашим профсоюзам приходится действовать в одной из наименее реформированных отраслей народного хозяйства. И неудивительно поэтому, что многие ее работники до сих пор пребывают в плену прежних представлений и привычек, унаследованных ими со времен глубокого советского «застоя».

Особенно чувствуется это в трудовых отношениях, где «железнодорожные генералы», усвоившие демократическую риторику на трибунах и в СМИ, в своей текущей производственной деятельности продолжают действовать в духе прежнего командно-административного стиля, т.е., взаимодействуя с подчиненными согласно печально известному правилу: «Я – начальник, ты – дурак!»

Понятно, что при таком подходе свободные профсоюзы, пытающиеся действительно наладить партнерские отношения с работодателями на принципах социального диалога, восприни-

маются администрацией как «незаживающая болячка на теле отрасли» или «бельмо», которое давно пора «сковырнуть»¹.

Мы, РПЛБЖ, с подобной манерой взаимодействия с подчиненными в процессе регулирования трудовых отношений сталкиваемся буквально с первых дней существования наших профсоюзов. И особенно тогда, когда нас вынуждают обращаться к забастовке в качестве средства вразумления несговорчивого работодателя. В такие моменты МПС-РЖД обычно спускает на РПЛБЖ целую свору писак, которые обвиняют его едва ли не во всех смертных грехах. Причем одним из наиболее часто повторяющихся упреков является то, что РПЛБЖ, требуя учесть в коллективных договорах и соглашениях профессиональные интересы своих членов, будто бы действует в ущерб интересам других трудящихся, лишая их возможности улучшить собственное материальное положение.

Такая постановка вопроса в корне неверна. И не только потому, что перекладывает вину за тяжелое материальное положение работников железных дорог с больной головы на здоровую. Дело в том, что в рыночной экономике любая деятельность профсоюза начинается с выдвижения и борьбы за удовлетворение именно профессиональных требований его членов. Потому что он и называется профессиональным союзом, а скажем, не Союзом или Кассой взаимопомощи. Это во-первых.

А во-вторых, даже действуя в рамках борьбы в защиту требований отдельных профессиональных категорий работников, свободный профсоюз, фактически, отстаивает гораздо более широкие социальные требования: например, право на достойную, справедливую зарплату, удовлетворение которого выгодно всем трудящимся. Тем более, если речь идет о работниках – гражданах «социального государства», в котором идея социальной справедливости считается одним из базовых элементов общественного устройства.

Кроме того, наши критики из ведомственной печати МПС-РЖД упускают из виду, что в современной России, где работодатели не отличаются высоким правовым сознанием, трудовое законодательство несовершенно, а судебная система работает, во всяком случае, в сфере защиты интересов трудящихся, чрезвычайно неэффективно, борьба за удовлетворение любого, чисто профессионального требования, едва ли не автоматически увязывается с борьбой за удовлетворение целого блока требований из числа других, более широких проблем.

Мы, в РПЛБЖ, поняли это сразу, когда уяснили, что эффективная защита профессиональных интересов наших членов

просто невозможна без соблюдения ряда основополагающих прав и свобод, которые дают всем трудящимся действующая Конституция и Трудовое законодательство. Например, право на нормальное существование созданных самими работниками профессиональных союзов, право на забастовку, как средство защиты трудящихся от произвола работодателей, право на ведение коллективных переговоров по жизненно важным для трудового люда проблемам и др.

Вот и получается, что через борьбу за удовлетворение собственных, чисто профессиональных требований, которая может принять форму стачки, мы поступаем не как «баламуты» и «фокусники», проводящие очередную «бесмысленную забастовку», как пишет о нас ведомственная пресса МПС-РЖД², а как ответственные, свободные, т.е., действительно независимые от работодателя профессиональные союзы наемных работников, которые пытаются укоренить демократические принципы регулирования трудовых отношений на рабочем месте. Ведь без этого Россия никогда не придет к установлению рыночной демократии в форме «социального государства», на построение которого ориентирует нас Конституция РФ.

Все эти соображения предопределили структуру и концепцию настоящей работы. А так же ее название, которое перекликается с классическими произведениями Н. Некрасова, А. Серафимовича, А. Вайды и которое, на наш взгляд, выражает суть деятельности свободных профсоюзов в России. Причем не только тех, которые действуют на железнодорожном транспорте нашей страны.

Е.А.Куликов,
председатель РПЛБЖ

¹ «Московский железнодорожник», 12.09.1998.

² «Гудок», 27.08.1998; «Московский железнодорожник», 12.09.1998; «Гудок», 06.10.2004.