

«Свободный профсоюз российских железных дорог»  
Интервью с Председателем РПЛБЖ Е.А. Куликовым (2 июня 2004 года)

**Рупец Валентин:** 27 января сего года исполнилось 12 лет со дня учреждения Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников. И все это время РПЛБЖ пришлось доказывать свое право на существование в тяжелой борьбе против произвола работодателей и их союзников, действуя, фактически в экстремальных условиях. Но РПЛБЖ не только выжил, но и сумел сохранить то доверие, которое он завоевал у трудящихся – железнодорожников в первой половине 90-х г.г. прошлого столетия. Как вы можете объяснить этот феномен? Ведь в специфических условиях пореформенной России даже куда более мощные профсоюзы понесли под ударами обрушившихся на них испытаний весьма чувствительные потери. К примеру, Федерация независимых профсоюзов России потеряла за годы реформ почти половину своего численного состава, даже если верить оптимистическим экспертным оценкам ее нынешнего руководства. А Российский профсоюз железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ) «усох» за этот же период, по признанию его недавнего лидера А.Васильева, на одну треть своей численности в результате потери примерно половины своих первичек<sup>1</sup>.

**Куликов Евгений:** Этот феномен легко объясним. История профсоюзного движения России последнего десятилетия показывает, что у нас шансы на выживание имеют либо профсоюзы с достаточно солидной материально-финансовой базой, особенно если они имеют к тому же хорошие номенклатурные связи, либо профсоюзы, жизнеспособность которых обеспечивается доверием и поддержкой, в том числе и финансовой, своих членов. К первой группе профсоюзов относятся традиционные профсоюзы, входящие в ФНПР, руководство которой в сущности попросту покупает поддержку рядовых членов, используя доходы от огромной собственности, присвоенной благодаря фактической поддержке со стороны власть придержащих...

**Р.В.:** Согласно некоторым экспертным оценкам, ФНПР является вторым после государства собственником недвижимого имущества в нашей стране<sup>2</sup>...

**К.Е.:** Вот-вот... А ко второй группе относятся альтернативные профсоюзы. Они получили такое название потому, что возникли как альтернатива ВЦСПС и его наследнице – ФНПР, ибо они строят свою деятельность на принципах свободного профдвижения (отсюда, кстати, и их второе название – свободные профсоюзы). Опираясь на эти принципы, свободные профсоюзы сумели получить от наемных трудящихся свое право на существование именно самоотверженной и последовательной защитой их насущных интересов. Это доверие и поддержка трудящихся масс, а не толстый кошелек и всякого рода и уровня номенклатурные связи, позволяет свободным профсоюзам держаться на плаву, несмотря на противоправные действия работодателей, которые нередко действуют рука об руку с властями и зачастую при откровенном пособничестве руководителей традиционных профсоюзов.

Российский профессиональный союз локомотивных бригад железнодорожников относит себя к данной второй категории профсоюзов. И

мы считаем, что выжили благодаря правильному изначальному выбору пионеров нашего движения, которые положили в основу всей нашей деятельности принципы свободного профдвижения. Следуя им, мы сумели обеспечить своим членам такое качество защиты их социально-трудовых интересов, что они обеспечили нам столь же качественную поддержку. Опираясь на нее, мы со своими 3000 членами не только живем и развиваемся, но и имеем в трудовых отношениях отрасли, прежде всего и главным образом на предприятиях влияние, которое, по меньшей мере, не уступает влиянию РОСПРОФЖЕЛА с его 2 млн. членов. Хотя работать нам приходится, как Вы справедливо заметили, в экстремальных условиях, в отличие от того же РОСПРОФЖЕЛА, которому работодатель создает режим наибольшего благоприятствования.

**Р.В.:** Я думаю, что такое положение вещей не случайно. Оно прямо связано со спецификой Вашей отрасли, которую рыночные преобразования до сих пор обходили стороной. В силу этого в ней полностью сохранилась и прежняя советская система управления трудом со всеми присущими для «развитого социализма» (за исключение разве что ГУЛАГа) методами регулирования трудовых отношений. Вот почему администрации МПС гораздо легче найти общий язык с руководством РОСПРОФЖЕЛа, нежели с Вами...

**К.Е.:** Конечно! Ведь они же одной крови. И хотя бы потому, что до сих пор руководящий состав этого профобъединения весьма насыщен выходцами их железнодорожной администрации, многие из которых состоят в первичках РОСПРОФЖЕЛа. Причем некоторые из них даже возглавляют его оргструктуры...

**Р.В.:** Например, А. Васильев, до недавнего времени председатель РОСПРОФЖЕЛ?

**К.Е.:** Это – широко известный факт. Менее известно же то, что немало представителей администрации, послужив в РОСПРОФЖЕЛе, возвращаются потом на административные должности в МПС. Причем иногда с повышением, так сказать за ударную работу по проведению линии МПС в профсоюзах, точнее, в особом социальном подразделении Министерства путей сообщения, каковым и сегодня продолжает оставаться РОСПРОФЖЕЛ.

**Р.В.:** Вот видите! Неудивительно поэтому руководители РОСПРОФЖЕЛа с такой ненавистью относятся к забастовкам. Быть может потому, что они просто не в состоянии их провести?

**К.Е.:** О каких забастовках Вы говорите? Я почти 15 лет в свободном профдвижении. Однако о настоящих забастовках, проведенных руководителями РОСПРОФЖЕЛа, не слышал. Ведь они – из ФНПР, т. е. из традиционного профсоюза, действующего по советской, по своей сути, схеме регулирования трудовых отношений. Все, что может ФНПР, так это – вывести своих руководителей и специально подобранных низовых профактивистов на демонстрацию под лозунгами типа «За своевременную выплату зарплаты!». Причем нередко в одной колонне демонстрантов идут и работодатели, и их наемные работники, и даже представители местной власти, а сама такая демонстрация нередко становится возможной благодаря организационным усилиям... руководителей тех или иных предприятий или учреждений. Спрашивается: «А не проще было бы руководству тех или иных традиционных

профсоюзов, инициирующих такие «протестные» акции, вызвать «на ковер» своего работодателя, коль скоро он является членом данного профсоюза, и решить ту или иную проблему, так сказать, в рабочем порядке?».

Вы думаете, что простой люд не понимает, кому нужен и что принесет рядовому труженику такой спектакль? Прекрасно понимает! Поэтому его наиболее сознательные и решительные представители идут в свободные профсоюзы, в том числе и в РПЛБЖ, который для них является своим, как по социально-профессиональному составу и менталитету членов, так и по характеру деятельности...

**Р.В.:** Иначе говоря, для них РПЛБЖ является профсоюзом, вышедшим из народа и служащим интересам народа?

**К.Е.:** Можно и так сказать... Что же касается остальных наемных работников, то они либо постепенно впадают в апатию и отходят от всякой активной общественной деятельности, живя согласно правилу – «куда кривая заведет», либо – «моя хата - с краю, ничего не знаю», или, наоборот, будучи доведенными до отчаяния, приходят в состояние того самого «русского бунта, бессмысленного и беспощадного», о котором так любят поговорить наши СМИ.

**Р.В.:** Вы имеете в виду так называемые голодовки на рабочем месте, которые в последние годы стали весьма популярной формой протестного движения среди определенной части активистов ФНПР?

**К.Е.:** И их тоже.

**Р.В.:** И как же РПЛБЖ относится к такого рода действиям?

**К.Е.:** РПЛБЖ не считает их забастовками, не признает и не поддерживает их.

**Р.В.:** почему?

**К.Е.:** Во-первых, потому, что они несут в себе большую угрозу для здоровья их участников. И уже были случаи, когда после таких акций люди становились инвалидами, даже погибали. Это – варварский метод борьбы, свидетельствующий о незрелости сознания ее участников.

Во-вторых, потому, что применение голодовки как формы протестного движения фактически означает признание профсоюзом своей неспособности направить энергию людей в нужное русло, чтобы обеспечить защиту их прав. Иными словами, голодовка на рабочем месте происходит чаще всего тогда, когда профсоюз просто не в состоянии провести забастовку в ее, так сказать, классическом виде.

**Р.В.:** А как же тогда быть с последней забастовкой авиационных диспетчеров? Ведь они-то умеют проводить забастовки.

**К.Е.:** Да ни как! Так как это – совершенно особый случай, зафиксированный к тому же в весьма специфичном секторе народного хозяйства России с его особыми нормами урегулирования трудовых споров, которые запрещают забастовки на воздушном транспорте. На наш взгляд, такого рода нормативные акты противоправны, ибо они противоречат Конституции РФ. Мы не раз открыто говорили об этом, когда подчеркивали свою солидарность с борьбой ФПАД России. Мы были солидарны с авиадиспетчерами и во время их последней забастовки, несмотря на различия в оценках по формам и методам ведения борьбы против произвола

работодателей. Кроме того, нельзя также забывать, что в исполнении ФПАД России эта голодовка фактически проходила как забастовка. Т.Е., как хорошо организованная и руководимая профсоюзом акция протеста, из которой авиадиспетчеры вышли столь же легко, как и вошли в нее. А у профсоюзов ФНПР голодовки на рабочем месте это – всегда стихийные бунты, которыми как правило управляет не профсоюз, а сами голодающие, либо опять-таки стихийно возникший стачком...

**Р.В.:** Похоже работодатели на воздушном транспорте быстро уяснили для себя эту разницу, сразу же после начала этой забастовки-голодовки, защитив механизм судебного преследования ФПАДР...

**К.Е.:** Совершенно верно! Ведь работодателю голодовка в духе ФНПР не страшна, если, конечно, он сам случайно не попадет под раздачу. А вот хорошо подготовленная и организованная акция, особенно если она защищена Законом, для него опасна, так как в достаточно короткий срок может поставить его на колени...

**Р.В.:** Итак, РПЛБЖ выжил благодаря тому, что сумел сохранить верность своему изначальному выбору в пользу принципов свободного профдвижения как основы деятельности профсоюза в рыночном обществе?

**К.Е.:** Да это так. С одной лишь оговоркой, что мы не переносили эти принципы на российскую почву механически. Иначе РПЛБЖ либо уже давно прекратил свое существование, либо превратился в узко специализированный рабочий клуб для ведения дискуссий среди избранных, так сказать, генералов без армии, далеких от народа «революционеров»-болтунов.

**Р.В.:** А если поподробнее?

**К.Е.:** Да ради бога! Дело в том, что нам приходится вести свою профсоюзную работу в одной из самых милитаризированных отраслей народного хозяйства, где работодатели и значительная часть наемных работников, особенно тех, кто объединен в традиционные профсоюзы, все еще находятся в плену прежних советских представлений. Эта неизжитая «совковость» является одной из причин того, что система управления в нашей отрасли во многом остается прежней. А все разговоры о том, что трудовые отношения на железнодорожном транспорте регулируются новой рыночной системой управления трудов, аналогичной той, что имеется сегодня в промышленно-развитых странах Запада, это, извините меня, «туфта», если угодно, «черный пиар», который нужен администрации МПС и лидерам РОСПРОФЖЕЛа, для того чтобы скрыть свою неспособность работать по-новому. Отсюда, кстати, и та острая недоброжелательность этой «сладкой парочки» к РПЛБЖ, который неоднократно доказывал свое умение защищать интересы своих членов именно рыночными методами, утвердившимися ныне в западных демократиях.

Вот почему борьба за укрепление РПЛБЖ с самого начала его существования была для нас приоритетным направлением деятельности. Без успешной работы в этой сфере мы просто не смогли бы не только противостоять объединенной атаке на нас со стороны администрации МПС и руководства РОСПРОФЖЕЛа, но и добиться тех успехов, которые мы сегодня имеем деле защиты законных прав и насущных интересов наших членов. Т.е. в исполнении главной для свободного профсоюза функции социальной защиты...

**Р.В.:** ... в том числе и с помощью политики «социального партнерства»?

**К.Е.:** Стоп! Давайте сразу же внесем ясность. «Социальным партнерством» в России занимается ФНПР, которое, однако, в ее исполнении правильнее было бы назвать «социальным соглашательством». Потому, что она и ее членские организации, например, тот же РОСПРОФЖЕЛ, фактически просто «ложатся» под работодателя, входя в его положение всякий раз, когда он занимает не только бескомпромиссную, но даже просто жесткую позицию. В отличие от них мы пытаемся утвердить в трудовых отношениях отрасли «социальный диалог» между равноправными сторонами переговоров, который должен развиваться цивилизованно, т.е., с соблюдением всеми его участниками положений действующего законодательства. Как показывает наш опыт, а также опыт зарубежных свободных профсоюзов, результаты этого «социального диалога» во многом зависят от соотношения сил в тот или иной момент ведения переговоров. Чем более сильным и активным будет профсоюз, тем больше к его мнению станет прислушиваться работодатель и тем более выгодным для наемных работников будет заключенное между переговорщиками коллективное соглашение или колдоговор на предприятии. Для нас это уже давно является истиной, не требующей доказательств...

**Р.В.:** Похоже, что как и то, что само наличие коллективных договоров формализует, т.е., узаконивает де-факто, присутствие заключающих их профсоюзов в трудовых отношениях.

**К.Е.:** Верно. Для профсоюзов малочисленных и особенно находящихся в процессе становления, оно особенно важно, так как затрудняет чиновникам (в нашем случае администрации МПС) признавать впоследствии неудобными им профсоюзы незаконно созданными и в таком качестве – ликвидировать их. Подобные «наезды» в свое время пришлось испытать и РПЛБЖ в целом. Однако его энергичная работа в регионах помогла нам противостоять таким атакам.

**Р.В.:** Неблагоприятные внешние факторы – серьезный аргумент в пользу тех, кто считает установку на первоочередность укрепления профсоюза основополагающим моментом общей концепции его развития. Но для РПЛБЖ сегодня весьма важное значение, вероятно, имеют и внутренние разборки в нем на рубеже XX-XXI веков. Они, в частности, вызвали определенный отток части членов Профсоюза...

**К.Е.:** Да, было дело... Действительно, с 1998 года в РПЛБЖ уже достаточно явственно проявила себя тенденция к сокращению его численности. Особенно в его Территориальной организации Октябрьской железной дороги. Для устранения негативных последствий данного процесса и результатов действий так называемой «оппозиции» во главе с бывшим Председателем РПЛБЖ В.В. Вепревым мы уже начали претворять в жизнь следующий «проект» оздоровления нашего Профсоюза. Во-первых, принят ряд мер по совершенствованию структуры управления РПЛБЖ. В том числе и через определенное урезывание самостоятельности председателей первичек, которую кое-кто из начал понимать как неограниченное высшими исполнительными органами РПЛБЖ самовластие. Иначе говоря, уставное понятие свобода деятельности первичек постепенно все более стало подменяться анархистским его толкованием в духе известной поговорки – мол, «что хочу, то и ворочу». Ну

прямо-таки какая-то «демократия до бесчувствия», как говорил в свое время один из видных русских политиков нашего далекого прошлого!

**Р.В.:** По-моему, это сказал В.И. Ленин.

**К.Е.:** Какая разница? Я ухватился за эту фразу только для того, чтобы еще раз подчеркнуть следующую мысль. В тяжелейших условиях современного этапа борьбы за интересы наемных трудящихся, профсоюзная работа в духе «демократии до бесчувствия» неизбежно и очень скоро может просто обрушить РПЛБЖ, развалив его на обособленные, не способные на серьезную профсоюзную работу, постоянно конфликтующие друг с другом первички. К великой радости администрации МПС и ее союзников в лице руководства РОСПРОФЖЕЛа, получивших наконец-то убедительное доказательство правильности их давнего тезиса, что РПЛБЖ – это сборище «баламутов» и «горлохватов», а не профсоюз, способный реально защитить права своих членов. Чтобы не допустить подобного развития событий на последнем съезде РПЛБЖ были внесены изменения и дополнения в его устав, положения которого должны быть для членов, активистов и особенно руководителей нашего профсоюза столь же святы, что и положения Конституции РФ для всех граждан России. Сейчас этот устав проходит ставшую для нас привычной процедуру «хождения по мукам» по кабинетам Минюста. Во-вторых, предприняты шаги по укреплению финансовой базы РПЛБЖ, наполнению нашей профсоюзной кассы, которая к марту 2001 года, когда меня избрали Председателем РПЛБЖ, была пуста.

И, наконец, предпринимаются действия по улучшению образа РПЛБЖ в глазах работодателей. Некоторые горячие головы из рядов нынешней оппозиции новой линии руководства РПЛБЖ поспешили окрестить ее чуть ли как не капитулянтскую, обвиняя меня в том, что я, якобы, пытаюсь через установление некоего режима «личной власти» превратить наш Профсоюз в некое подобие РОСПРОФЖЕЛа. Такие бредовые идеи могли родиться только в головах людей, впавших в состояние эмоционального перевозбуждения и совершенно утративших в силу этого представление о том, что такое РПЛБЖ. А ларчик здесь открывается просто. Я и мои единомышленники лишь стремимся чтобы РПЛБЖ - и в своей деятельности, и в своем Уставе – как можно больше соответствовал в глазах наших членов и широкого общественного мнения своей официальной эмблеме – паровоз на фоне голубя мира, Дею которой можно также выразить словами известной песни: «Мы - мирные люди, но наш бронепоезд стоит на запасном пути...».

**Р.В.:** Ну а можно ли подвести уже сейчас хотя бы в общих чертах итоги этого «нового курса»?

**К.Е.:** Не только можно, но и нужно. Этим мы, кстати, в числе прочего и будем заниматься на очередном съезде РПЛБЖ в марте 2004 года. А сейчас обозначим некоторые из них. Нынешняя политика руководства РПЛБЖ уже привела к тому, что удалось не только остановить тенденцию к сокращению нашего членства, но и повернуть ее в противоположную сторону. Особенно заметно это проявилось ТО РПЛБЖ Октябрьской железной дороги, где уровень членства за последние годы увеличился почти в два раза. Был отмечен приток новых членов и в ТО РПЛБЖ Московской железной дороги. В основном за счет того, что в 2002 – 2003 г.г. в нее вступили профсоюзные организации восьми

локомотивных депо. Не мало новых членов приняли в свои ряды первички РПЛБЖ и остальной части России. Все это позволяет нам констатировать: сегодня мы присутствуем при самом значительном в истории РПЛБЖ росте численности нашего Профсоюза, который ныне крепок как никогда.

**Р.В.:** И каков же «портрет» современного Российского профессионального союза локомотивных бригад железнодорожников?

**К.Е.:** По своему официальному статусу РПЛБЖ – всероссийский профсоюз, насчитывающий свыше 3000 членов. Он объединяет в своих рядах 41 первичную организацию и 10 профгрупп. РПЛБЖ имеет также 4 Территориальные организации (ТО). Это – ТО Московской железной дороги, ТО Октябрьской железной дороги, ТО Юго-Восточной железной дороги, и ТО Свердловской железной дороги.

Особенностью сегодняшнего РПЛБЖ является то, что его численность образуется из членов, регулярно уплачивающих взносы, среди которых значительное число (до половины состава в некоторых первичках) – не представители локомотивных бригад. Это – слесаря, проводники поездов, различного рода путейцы и т.п. Все это позволяет говорить, что в настоящее время РПЛБЖ уже фактически превратился во всероссийский профсоюз железнодорожников, хотя формально, так сказать, де-юре он по-прежнему остается профсоюзом локомотивных бригад железнодорожников. Кстати, факт этого превращения уже зафиксирован в Уставе РПЛБЖ.

Мы будем и впредь продолжать эту линию на расширение перечня железнодорожных профессий в составе нашего Профсоюза. В современных условиях подобный курс представляется нам единственно правильным, особенно, в связи с надвигающейся на нас реформой железнодорожной отрасли. Ведь она ударит по всем наемным работникам железной дороги, а надежно защитит их сможет только свободный профсоюз, каковым и является РПЛБЖ.

Есть также большая вероятность, что эта реформа вызовет массовый отток железнодорожников из РОАПРОФЖЕЛа. И не исключено, что РОСПРОФЖЕЛ, подобно тому Мавру, сделавшему свое дело, вынужден будет, даже если формально он и сохранит в том или ином виде свою структуру, фактически уйти с профсоюзной сцены железнодорожной отрасли. Поэтому мы должны быть готовы представлять и защищать интересы всех наемных работников железнодорожного транспорта. В том числе и тех, кто, покинув РОСПРОФЖЕЛ, пожелает сделать это в рядах нашего Профсоюза. Это, конечно же, поставит перед нами определенные проблемы, требующие безотлагательного решения. Например, проблему изменения нашего названия. По этому поводу мы уже сейчас готовы предложить нашим членам целый набор возможных решений. И не нужно по этому драматизировать ситуацию, рвать на себе рубашку, посыпать голову пеплом, утверждая, что будто бы от изменения своего названия РПЛБЖ погибнет. На самом же деле сегодня проблема с возможным изменением названия нашего Профсоюза уже стала технической, ибо речь ныне идет в сущности о том, чтобы лишь формально узаконить фактически состоявшееся превращение РПЛБЖ в профессиональный союз железнодорожников. А главное, на что следует обратить самое пристальное внимание, это то, чтобы наш Профсоюз, сменив свое нынешнее

название, разумеется, если этого пожелает большинство его членов, также последовательно и умело защищал права наемных трудящихся, как это делал РПЛБЖ на протяжении всего своего существования.

**Р.В.:** Расширение перечня профессий в составе РПЛБЖ с необходимостью влечет за собой также и расширение сферы деятельности Вашего Профсоюза. Ведь ему предстоит отстаивать, в том числе и на самом высоком уровне, права не только работников локомотивных бригад, но и представителей других железнодорожных профессий. Учитывает ли этот момент руководство РПЛБЖ в своем «новом курсе»?

**К.Е.:** Конечно. И делать это мы начали еще в 1993 году на низовом уровне, когда в профсоюзной организации локомотивного депо Москва-пассажирская-Курская перестали ограничивать прием новых членов одними лишь машинистам и их помощниками. Затем эта практика расширения перечня профессий при приеме новых членов быстро распространилась и на другие наши первички, а вскоре была официально узаконена ТО РПЛБЖ Московской железной дороги через соответствующие положения ее Устава.

Надо сказать, что развитие этого направления в деятельности РПЛБЖ не всегда проходило без трудностей. Однако эти трудности возникали, как правило, из-за действий администрации, пытавшейся если не расколоть, то уж во всяком случае, постараться ослабить Профсоюз, стремясь противопоставить профессиональные интересы разных его членов. Но мы довольно быстро научились противодействовать и этой разновидности раскольнической политики работодателей, и теперь мы знаем, как можно защищать интересы наемных работников железнодорожной отрасли, не ущемляя законных прав и насущных интересов представителей отдельных профессий. Важно, чтобы эта работа проходила не только в кабинетах и в форме различного рода разъяснительных бесед, с целью снятия различного рода недомолвок и разногласий между членами РПЛБЖ – представителями разных железнодорожных профессий. Она должна осуществляться в процессе конкретной борьбы за общие – и если возможно частные – цели работников. И, поверьте мне, от этого выигрывают не только отдельные члены РПЛБЖ, но и весь наш Профсоюз в целом.

Одним из последних впечатляющих примеров позитивного для всех нас единства в борьбе стала забастовка локомотивного депо Железнодорожная 29 апреля 2002 года. Она была проведена с небывало высоким в истории РПЛБЖ уровнем организованности, что позволило нам не только добиться поставленных целей, но и опробовать некоторые новые технологии ведения забастовочной борьбы, которые в будущем могут быть с успехом применены и в других наших протестных действиях.

**Р.В.:** Каковы другие позитивные результаты «нового курса» руководства РПЛБЖ?

**К.Е.:** Ощутимые позитивные сдвиги проявились, например, и в том, что касается финансовой дисциплины внутри РПЛБЖ. В результате стала быстро наполняться профсоюзная касса, в которой превышение денежных поступлений над расходами уже к началу 2002 года составило 6,5 тыс.рублей. Причем расходная часть профбюджета к концу того же года составила 494 744 рубля при остатке средств в 8 156 руб. 82 коп. Такая же тенденция была отмечена и в



2003 году. А это, в свою очередь, позволило нашему бюджету выдержать не только не предусмотренные нами нагрузки на него, вызванные дестабилизирующей деятельностью оппозиции в 2003 году, а также дополнительной финансовой помощью формирующимся организациям РПЛБЖ, но и расходы на разные акции протеста, в том числе и забастовки, в защиту интересов наших членов.

Труднее, чем хотелось бы, идут дела с работой по улучшению образа в глазах администрации МПС. Но и здесь уже намечаются некоторые внушающие оптимизм подвижки. Особенно, если говорить о работодателях новой волны из руководителей низового уровня, где сегодня уже появились люди, которые смотрят на РПЛБЖ не как на всякого рода «баламутов», а как на ответственный реальный профсоюз, с которым можно и должно вести социальный диалог. Более того, в нашей отрасли ныне уже встречаются руководители предприятий, которые видят в РПЛБЖ не только равноправного участника колдоговорного процесса, но и организацию, способную при определенных условиях оказать существенное влияние на их собственный карьерный рост. Развитие указанной тенденции важно не только для РПЛБЖ. При определенном стечении обстоятельств оно может оказать заметное воздействие на ход реформ железнодорожного транспорта, придав ей более человеческое лицо.

**Р.В.:** У меня создалось впечатление, что для нынешнего руководства РПЛБЖ укрепление собственного профсоюза не является «вещью в себе». Иными словами, оно не выглядит самоцелью, а, похоже, рассматривается как средство, которое позволяет ему более эффективно участвовать, разумеется, в рамках своей профессиональной компетенции в решении более масштабных проблем.

**К.Е.:** Такая взаимосвязь всегда присутствовала в поведении руководства РПЛБЖ. Отличия заключались им в том, насколько высокими были при этом практическая отдача или эффективность данного участия. И здесь всегда большую роль играло состояние дел в самом РПЛБЖ: в период шатаний или разброда эта эффективность резко снижалась, и, наоборот, заметно возрастала тогда, когда наш Профсоюз пребывал в хорошем рабочем состоянии. Вот почему в нашем последнем Уставе появились новые положения, позволяющие повысить управляемость Профсоюза, чтобы в современной социально осложнившейся Принятием нового Трудового кодекса обстановке РПЛБЖ функционировал бы как хорошо сложенный механизм. Добившись этого, мы сумеем удержать наш профсоюзный корабль на плаву при любых реформах, через которые, конечно же, еще предстоит пройти России. И даже тогда, когда РПЛБЖ придется встретить очередной «нажим», так сказать, в гордом одиночестве.

**Р.В.:** А как же тогда насчет того, что «один в поле не воин»?

**К.Е.:** Это зависит от того, каков воин и с кем он воюет. И если отвечать Вам в том же духе, то можно вспомнить и то, что в России одной из наиболее популярных игрушек является не безызвестный Ванька-встанька, которого, как вы знаете, в принципе повалить нельзя. Придавить чем-нибудь тяжелым – это можно, а вот повалить нельзя!

Так вот и выходит, что в борьбе против различного рода ударов судьбы РПЛБЖ проявляет себя именно как эта игрушка. В ходе нее он устоял там, где другие уже вряд ли бы поднялись.

Ну а если отвечать на вопрос серьезно, то наш Профсоюз, по большому счету, никогда не оставался «в гордом одиночестве». Потому, что он является реальным профсоюзом, пользующимся симпатиями и, что важнее поддержкой не только своих членов, но и гораздо большего числа железнодорожников. Вот это и не позволяет некоторым на полную катушку использовать так называемый административный ресурс, чтобы стереть РПЛБЖ с лица земли.

Кроме того, не забывайте, что РПЛБЖ – это составная часть свободного профсоюзного движения. И в своей борьбе мы всегда ощущали на своем плече его дружескую руку, неоднократно пользовались его солидарностью, в том числе и со стороны международного сообщества свободных профсоюзов. Это также позволяло нам удерживаться на ногах, так сказать, хорошо держать удар, если пользоваться спортивной терминологией, со стороны наших недоброжелателей и врагов.

В определенной мере это стало возможным и благодаря тому, что РПЛБЖ всегда активно участвовал в разного рода объединительных проектах, которые имели место в свободном профдвижении России. Не говоря уже о наших солидарных действиях с борьбой свободных профсоюзов, которые мы предпринимали и самостоятельно, и совместно с другими. Мы будем продолжать эту линию на развитие солидарности и укрепления единства свободных профсоюзов.

**Р.В.:** А нельзя ли развернуть Вашу позицию по данному вопросу?

**К.Е.:** Ну что же, попробую... Сегодня в РПЛБЖ имеется четкое разделение направлений работы в области профсоюзного единства. Основное сегодня – это развитие сотрудничества между свободными профсоюзами с целью объединения их под одной, в крайнем случае, двумя профсоюзными крышами...

**Р.В.:** На Западе это называют борьбой за организационное единство. Но там, впрочем, как и в России, признают и право на существование и других форм борьбы за профсоюзное единство. Например, в форме работы за повышение уровня организованности наемных работников через их вовлечение в профсоюзы. И особенно, в такой его форме, как единство действий профсоюзов за конкретные права трудящихся.

**К.Е.:** РПЛБЖ не только согласен с такой постановкой вопроса. Он уже давно положил ее в основу всей своей деятельности в области профсоюзного единства. Но будем реалистами. В России процесс юнионизации, как говорят американцы, или привлечения в профсоюзы новых членов идет медленно и неровно. Причем не редко вспять. Что же до сотрудничества между свободными профсоюзами, то мы за него всегда голосовали обеими руками, а если было нужно, то и ногами. Но что же мы видим сегодня? В нашей стране это единство действий до сих пор носит эпизодический характер и, чего там греха таить, далеко не всегда оправдывает возлагающиеся на него надежды. А уж между традиционными и свободными профсоюзами оно, на практике, не только фактически отсутствует, но не редко превращается, обычно на уровне руководства, в настоящую войну.

**Р.В.:** Да уж! Достаточно посмотреть, к примеру, как «дружит» с С.В. Храмовым М.В. Шмаков: он просто готов задушить Председателя СОЦПРОФа в своих объятиях...

**К.Е.:** Вот-вот! Впрочем, отношение руководства РОСПРОФЖЕЛа к РПЛБЖ столь же «дружеское». Поэтому мы и говорим, что сегодня с традиционными профсоюзами просто невозможно договориться, в том числе и о каких-либо совместных действиях. Наш опыт объединительной деятельности убеждает, что в современной России приоритетным, если не сказать единственным ее направлением должна быть борьба за организационное объединение всех свободных профсоюзов. Причем для этого сейчас нет смысла создавать какие-то новые профсоюзные структуры в дополнение к уже существующим. Такое поведение в корне не правильно, ибо его результатом может быть только новый раскол профсоюзного движения.

**Р.В.:** И кто же может быть базовой ячейкой для такой консолидации сил свободных профсоюзов?

**К.Е.:** Конфедерация труда России. За 8 лет своего существования она оказалась работоспособной структурой, сумевшей утвердить собственный «имидж», найти свое место в профсоюзном движении России и добиться признания со стороны Международной конфедерации свободных профсоюзов, членом которой она является с 2002 года. Вот почему мы намерены. Во всяком случае в ближайшем будущем, строить свою политику профсоюзного единства на тезисе первоочередного укрепления КТР с тем, чтобы в дальнейшем сделать ее движущей силой объединительного процесса в свободном профдвижении России.

Теперь о сотрудничестве с зарубежными профсоюзами. В апреле 2002 года Исполком Международной Федерации транспортников принял решение принять РПЛБЖ в МФТ. Для того, чтобы окончательно формализовать этот вердикт, он предложил нам выработать совместную с РОСПРОФЖЕЛом, также кандидатом на вступление в МФТ, общую позицию по данному вопросу. Мы сразу же подготовили и отправили А.Васильеву соответствующее письмо...

**Р.В.:** И что же?

**К.Е.:** До сих пор ждем ответа...

**Р.В.:** Просто ждете и все?

**К.Е.:** Нет, конечно. Мы решили примкнуть к МФТ, так сказать, де-факто, т.е. приняв участие в ее конкретной работе, например, в борьбе против приватизации железных дорог. И пока «брат» Васильев – теперь и его наследник на посту Председателя РОСПРОФЖЕЛ, думает свою думу, мы начали пытаться «прорубать окно в Европу» сами. Разумеется не нарушая нашу договоренность с МФТ и не ограничиваясь одним лишь участием в проводимых ею акциях.

**Р.В.:** Поясните, пожалуйста!

**К.Е.:** Нет проблем. Мы выступили с инициативой по созданию объединения свободных профсоюзов железнодорожного транспорта стран-членов СНГ. С этой целью в декабре прошлого года делегация РПЛБЖ посетила г.Киев по приглашению Свободного профсоюза машинистов Украины, где мы обсудили, в числе прочего, и различные аспекты вышеназванного проекта. Разговор получился весьма конструктивным, и он

был продолжен на последнем VII съезде РПЛБЖ, на котором присутствовала делегация СПМУ во главе с Семеном Кариковым. Теперь мы планируем провести подобного рода переговоры с нашими коллегами из Белоруссии и Казахстана. Далее, если процесс пойдет, начнем контактировать с железнодорожниками стран Балтии. В случае удачи в реализации намеченного плана может возникнуть новое специализированное международное объединение железнодорожников, которому не нужно будет согласовывать свои действия с руководителями национальных отраслевых объединений традиционных профсоюзов и которое сможет самостоятельно и довольно быстро войти сначала в европейское, а затем и в международное железнодорожное профсоюзное сообщество.

**Р.В.:** Ну что же! Попытка – не пытка! Чем черт не шутит, когда бог спит!

**К.Е.:** Точно! Но в любом случае шевелиться надо. Ведь под лежащий камень вода, как известно, не течет!

**Р.В.:** История РПЛБЖ показывает, что выход за рамки узкопрофессиональной деятельности всегда осуществлялся в форме активного присутствия Профсоюза в новых для него сферах общественной жизни. Например, в «большой политике». С «новым курсом» будет то же самое или Вы дадите другие ответы на ставшие уже традиционными вопросы: Нужно ли Профсоюзу заниматься политикой? А если нужно, то какой и каким образом?

**К.Е.:** Сложный вопрос... наш опыт убедил нас, что профсоюзу очень опасно отождествлять себя с какой-либо конкретной партией или политическим движением. Хотя бы потому, что его членами являются граждане с самыми разными идейными убеждениями, политическими взглядами и ориентациями, а также религиозными воззрениями. Мы также считаем опасным либо, если угодно, утопическим стремление некоторых профлидеров объединить в рамках одной партии разные профсоюзы. Пусть даже если это будет некая «профсоюзная» партия или какая-то партия труда. Именно поэтому мы отказались участвовать в учреждении Российской партии Труда. К тому же, мы полагали, что такого рода действия могут привести к очередному расколу свободного профдвижения, на этот раз по политическим проблемам. Так, кстати, и произошло: свободное профсоюзное движение пошло на последние парламентские выборы – да и вышло из них еще более расколотым, чем до начала избирательной кампании 2003 года.

**Р.В.:** Стало быть, свою «профсоюзную» партию создавать не следует, ибо это – утопия, да к тому же грозящая свободному профдвижению очередным расколом, а поддерживать какую-то конкретную политическую силу Профсоюзу тоже не стоит из-за угрозы внутреннего раскола. Словом: «Куда ни кинь – везде клин!». Но в таком случае, как же свободные профсоюзы могут заставить услышать свой голос в «большой политике»?

**К.Е.:** Только через проведение своих кандидатов в Государственную Думу по одномандатным округам. Причем подбор этих кандидатов, также как и их проталкивание в Думу, должны быть общим делом всех заинтересованных свободных профсоюзов. В остальном же членам и руководителям наших профсоюзов следует предоставлять свободу в выборе своего кандидата в депутаты. С единственной оговоркой: этот кандидат, если им окажется член

или, особенно, руководитель профсоюза не должен идти на выборы под аббревиатурой своего профсоюза или выступать от его имени.

**Р.В.:** В сегодняшней России это реально?

**К.Е.:** Да, хотя и очень сложно. И главное здесь не только, и даже не столько в отсутствии мощного финансового обеспечения такого рода проекта, а в расколе профсоюзного движения России. Без его преодоления профсоюзы и в политике рискуют по-прежнему быть мальчиками для битья, либо тягловой лошастью для тех или иных рвущихся к власти политических сил.

**Р.В.:** Альтернативное (или свободное) профсоюзное движение в России уже прошло ту стадию, когда профсоюзное ремесло было для его лидеров если не хобби, то уж во всяком случае – одной из разновидностей общественной работы, которой вполне можно заниматься в свободное от основной работы время. Сегодня практически все лидеры свободных профсоюзов признают, что профсоюзной работой сегодня можно успешно заниматься только тогда, когда она становится для ее представителей профессией. И даже, как выразился однажды Александр Шепель, президент КТР, «образом жизни». Причем, такой профессией, которую вполне можно было бы отнести, на наш взгляд, к разряду особо опасных.

Понятно, что для того, чтобы заниматься таким «ремеслом» и стойко переносить неудобства этого профсоюзного «образа жизни», лидеры свободных профсоюзов должны иметь серьезную, так сказать, «глубинную» мотивацию или, если хотите, мечту. Какова же Ваша личная мотивация – мечта. Ради реализации которой вы без малого 15 лет участвуете в свободном профдвижении, где с 1991 по 2001 г.г. прошли путь от одного из учредителей РПЛБЖ до его Председателя?

**К.Е.:** Мне хочется дожить до того счастливого дня, когда на железнодорожном транспорте будет настоящий мощный и влиятельный свободный профсоюз, адекватно выражающий и эффективно защищающий интересы всех наемных работников «железки»! И не столь уж важно, если он не будет называться РПЛБЖ. Достаточно и того, если он станет прямым наследником всех наших сегодняшних здоровых традиций и прежде всего – преданности рабочему делу и умению самоотверженно и профессионально защищать права своих членов.

Этот профсоюз – назовем его обновленный и возмужавший РПЛБЖ – превзойдет сегодняшний РОСПРОФЖЕЛ по численности, низводя эту ФНПРовскую структуру до уровня второстепенной профсоюзной организации даже по внешним, чисто формальным показателям. Может быть тогда-то имеющиеся в РОСПРОФЖЕЛе здоровые силы наконец-то начнут капитальный ремонт и даже перестройку своего собственного профсоюзного дома. И тогда мы сообщаем или даже в рамках объединенного свободного железнодорожного профцентра окончательно и бесповоротно трансформируем в нашей отрасли существующие трудовые отношения. Причем сделаем это таким образом, чтобы их регулирование происходило на принципах социального диалога...

**Р.В.:** Но это уже будет, как говорится, совсем другая история...

**К.Е.:** Верно, но, надеюсь, написанная нашими чернилами.

Источники и литература:

1. См.: Солидарность, № 10 (401), март 2003.
2. Подробнее см.: Миловидов Ю., «Почему наши профсоюзы беззубые, беспомощные и ручные – «Независимая газета», 28 апреля 199 \_\_ г. ;  
Его же: «Шмаковский тупик или олигархи от профсоюзов» - «Рабочая сила», август-сентябрь 1999.