УДК 331.88:656.2

# Международный опыт участия профсоюзов в политическом механизме железнодорожной отрасли

Сергей ЗУБКОВ
Sergey A.ZUBKOV

Геннадий КОСОЛАПОВ
Gennady N.KOSOLAPOV

***Зубков Сергей Александрович*** *– доктор философских наук, профессор кафедры «Политология, история и социальные технологии» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.*
***Косолапов Геннадий Николаевич*** *– кандидат технический наук, заведующий кафедрой «Естественнонаучные дисциплины» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.*

***Наемный персонал создает профсоюзы для защиты своих интересов, организации диалога с государством и работодателями. Опыт профсоюзов железнодорожников в разных странах позволяет выделить не только особенности их политического механизма, солидарного взаимодействия, но и очевидное стремление стремление оппонентов добиться нужного себе результата. Порой это приобретает крайне жесткие формы, выливается в открытую антипрофсоюзную деятельность.***

*Ключевые слова: профсоюз, железная дорога, политический механизм, государство, работодатели, защита интересов работников, наемный персонал, взаимодействие, антипрофсоюзная деятельность.*

На железнодорожном транспорте любой из стран действует сложный и многоуровневый политический механизм, обеспечивающий работу и развитие отрасли в рамках единого экономического комплекса. Он представляет собой совокупность общеполитических и отраслевых государственных органов, которые на основе взаимоотношений с организациями бизнеса, наемного персонала, во-первых, решают задачи транспортного обеспечения национальных интересов и, во-вторых, поддерживают устойчивое функционирование железных дорог.

В политическом механизме железнодорожного транспорта особое место занимают профсоюзы – добровольные объединения представителей наемного персонала, специально созданные для выражения и отстаивания ими своих интересов путем диалога с государством и бизнесом по вопросам реализации социально-трудовых прав, включая гарантии занятости, справедливой оплаты, охраны и условий труда и т. д. Такого рода диалог осуществляется в разнообразных формах делегирования полно-

мочий, лоббизма, защиты интересов, в том числе на основе отраслевых соглашений между профсоюзами, деловыми кругами и уполномоченными органами государства. Для разрешения острых трудовых конфликтов, возникающих в отношениях персонала и администрации (руководства), владельцев предприятий, профсоюзы в разрешенных национальным законодательством формах используют свое законное право на организацию забастовок.

Основной ресурс, определяющий влияние отраслевых профсоюзов на функционирование политического механизма железнодорожного транспорта современных стран – это их авторитет среди наемного персонала, возможность опереться на солидарность трудящихся как на национальном, так и международном уровнях.

**I.**

Наиболее заметное место профсоюзы занимают в модели политического механизма деятельности железнодорожного транспорта в странах Западной Европы, где особо сильны традиции профсоюзного движения, гражданская активность и солидарность трудящихся. Исследуя деятельность современных европейских железнодорожных профсоюзов, следует отметить, однако, серьезные трудности, которые возникают перед ними в процессе защиты трудовых интересов работников отрасли. Они предопределены во многом процессом широкомасштабной реструктуризации железных дорог ЕС, который имеет ряд негативных социально-экономических последствий, вызванных либерализацией, фрагментацией и приватизацией железнодорожного транспорта.

С точки зрения профсоюзов эти последствия заключаются в появлении целого ряда очевидных потерь:

• снижении государственных инвестиций при сохраняющейся необходимости получения от государства средств на выживание железных дорог;

• сокращении числа железнодорожных линий и секторов с государственным участием;

• значительной, до 50%, ликвидации рабочих мест;

• потребности вынужденной переквалификации – обучении и переобучении при трудоустройстве, в том числе связанным со сменой места жительства;

• попытках работодателей ликвидировать действующие традиционные социальные гарантии;

• проблемах в обеспечении безопасности труда и безопасности движения, качества обслуживания;

• требованиях роста производительности при снижении численности работающих и «более гибких» условий труда;

• давлении на зарплату и трудовые отношения [4].

Причины таких последствий кроются, по мнению профсоюзов, Всемирного банка и Евросоюза, разрабатывавших планы реформы железнодорожного транспорта, которые во главу угла ставят решение проблем бизнеса. Приоритетами банка являются готовность инвестировать меры, связанные с сокращением штата, смещение акцента с расширения железнодорожной сети в сторону лучшего управления и повышения эффективности конкуренции на транспортном рынке.

Одной из целей глобальной тенденции разукрупнения предприятий и железных дорог считается снижение издержек на содержание персонала, в том числе и за счет ослабления влияния профсоюзов. Перед лицом масштабного наступления бизнеса и государства на трудовые права работников железнодорожного транспорта объективно возрастает роль отраслевых профсоюзов, функций социальной защиты. Однако в ходе реализации этой цели западноевропейские профсоюзы железнодорожников сталкиваются с ростом антипрофсоюзного давления со стороны бизнеса, частыми атаками на коллективный договор, появлением альтернативных социальных гарантий, подрывающих основы (принцип «кафетерия»).

В Великобритании, например, приватизация полностью разрушила сложившуюся систему заключения коллективных договоров и разрешения трудовых споров. Если раньше профсоюз решал эти вопросы исключительно с правлением железных дорог Великобритании, то сей-

час он должен иметь дело с 25 компаниями по эксплуатации подвижного состава, шестью компаниями, осуществляющими грузовые перевозки, семью компаниями по содержанию и ремонту инфраструктуры (всего 73 компании). В Германии профсоюз железнодорожников и транспортников EVG заключает более 100 коллективных договоров. Такая ситуация стала типичной и для многих других западноевропейских стран.

Существенно изменяются исторически сложившиеся взаимоотношения между железнодорожными администрациями и профсоюзами. Так, участились случаи ограничения права предоставления профсоюзу офисного помещения, пользования транспортом и связью. Уменьшается величина времени, предоставляемого профсоюзным активистам для работы с членами профсоюза или участия в профсоюзных мероприятиях [4].

## II.

Для противостояния негативным социальным последствиям реформирования железных дорог, западноевропейские транспортные профсоюзы направляют свои усилия на мобилизацию доказательства собственной силы, повышение авторитета среди работников и членов их семей, чтобы иметь возможность реально влиять на ситуацию в отрасли.

Пути решения данной задачи они видят в реализации:

1. Промышленного ресурса:

– расширение членской базы путем вовлечения большинства работников, а также пенсионеров отрасли в члены профсоюза;

– решительными действиями, вплоть до остановки движения транспорта, добиваться поставленных целей и условий при ведении коллективных переговоров;

2. Политического ресурса:

– массовыми акциями и мобилизацией общественного мнения принуждать правительство и руководство компаний вести переговоры и учитывать позицию профсоюза.

3. Социального ресурса:

– за счет работы с населением добиваться поддержки акций профсоюза со стороны потребителей услуг;

– полнее использовать средства массовой информации.

4. Интеллектуального ресурса:

– избрание на руководящие должности профсоюза ответственных, последовательных, креативно мыслящих лидеров.

Но главным ресурсом успешных действий всеми профсоюзами признается солидарность в организации, обеспечение единства мнения в коллективе [5].

Насколько эффективно формируются и используются названные ресурсы, свидетельствует опыт железнодорожных профсоюзов Германии и Франции.

Интересы германского наемного персонала на железнодорожном транспорте представляет профсоюз EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft – профсоюз железнодорожников и транспортников), который был образован в результате слияния в 2010 году профсоюзов TRANSNET– железнодорожников и GdBA–чиновников.

В GdBA состояли 30 тыс. немецких чиновников и кандидатов на это «звание». TRANSNET насчитывал 210 тыс. членов и являлся крупнейшим транспортным профсоюзом в Европе, объединяя транспортников более 100 специальностей: от машинистов железных дорог до капитанов Скандинавских линий на Балтийском море. Его членами были в первую очередь работники компании Deutsche Bahn AG (АО «Немецкие железные дороги»), а также персонал более чем 280 других железнодорожных компаний [3].

После начала фундаментальной реструктуризации железных дорог Германии TRANSNET занял по отношению к этому процессу конструктивную позицию, несмотря на то, что многие члены профсоюза ожидали от руководства решительного несогласия с данным проектом. При этом подход профсоюзов основывался на ряде принципов, выполнение которых гарантировало соблюдение интересов трудящихся [1].

TRANSNET удалось настоять на соблюдении этих принципов вопреки значительному политическому противодействию. Так, например, ни один работник не был уволен по причинам, связанным

с проведением реформ и хозяйственной деятельностью, а возможности профессионального роста работников отрасли сейчас лучше, чем в то время, когда немецкие железные дороги относились к государственной собственности.

Более того, государство выделило дотации на местные пассажирские перевозки. Обновленная отрасль начала свою работу свободной от долгов, а заметное обесценивание основных фондов стало дополнительным стимулом в условиях начала нового этапа ее существования.

Реформирование принесло заметный рост влияния профсоюза на положение дел в отрасли. Например, TRANSNET получил под контроль девять из десяти мест в наблюдательном совете. Что касается представительства интересов внутри отрасли, профсоюз добился увеличения вдвое числа освобожденных ставок для активистов рабочих советов на предприятиях по отношению к их количеству, предусмотренному законом на железных дорогах.

Процесс реструктуризации вызвал необходимость сокращения занятости на немецких железных дорогах почти на 120000 рабочих мест. Эти сокращения особенно затронули персонал бывших государственных железных дорог Восточной Германии. Масштаб потерь с точки зрения профсоюзов являлся социально приемлемым только в том случае, если увольняемые работники могли быть трудоустроены в отрасли, включая их переобучение либо переселение [1].

Профсоюзы железнодорожников во Франции включают восемь организаций, принадлежащих к различным национальным профсоюзным объединениям. Одна из самых крупных – Федерация железнодорожников в составе Всеобщей конфедерации труда (CGT) Франции. Она насчитывает в своих рядах 28 тыс. работников из 164 тыс., занятых в отрасли [6].

Характер деятельности французских профсоюзов железнодорожников определяется реструктуризацией отрасли, реализация планов которой не во всем отвечает интересам наемного персонала, вызывает его массовое недовольство. Это ставит профсоюзы перед необходимостью организации перманентных акций протеста.

В частности, в рамках общеевропейского выступления железнодорожников 13 ноября 2008 года они провели наиболее массовые митинги и манифестации в Париже и Марселе, приняли и опубликовали соответствующие петиции и заявления [2].

Кстати, в общей сложности в демонстрации приняли участие свыше 20000 активистов профсоюзов железнодорожников Европы.

## III.

Что касается деятельности профсоюзов железнодорожников в странах Азии, Африки и Латинской Америки, то она тоже осуществляется, как и на европейском континенте, в условиях реформирования отрасли. Однако в этих странах, менее развитых в экономическом отношении по сравнению с европейскими государствами, результаты рыночных преобразований проявляются более жестко.

В Аргентине, например, закрываются сотни километров путей, прекращается обслуживание пассажиров. Рабочий день сократился до 6 часов. Профессия машиниста переходит по наследству от отца к сыну. В Бразилии увольнения работников производятся без предоставления пособий. В Африке большинство железнодорожных систем находится сейчас в крайне бедственном положении из-за отсутствия финансирования и плохого управления. В Гане железнодорожникам месяцами не выплачивается заработная плата. В Уганде треть всех железнодорожников – временные работники.

В подобной обстановке перед профсоюзами возникает широкий круг проблем, включая защиту профсоюзных активистов от арестов и преследований со стороны властей, как это имеет место в тех странах, где военные режимы вводят запрет на деятельность профсоюзов; борьбу с нарушениями прав трудящихся во время трудовых споров и конфликтов, многие из которых возникают в ходе попыток ухудшить условия труда и подорвать профсоюзную организацию. Не следует приуменьшать на этом фоне серьезность случаев вмешательства в деятельность транспортных профсоюзов, когда их активисты сталкиваются с угрозами физического насилия или даже убийства.

Стоит упомянуть и такой метод антипрофсоюзной борьбы со стороны прави-

тельств и работодателей в странах Азии, Африки и Латинской Америки, как «защитный коллективный договор» заключаемый с «удобными профсоюзами» для защиты работодателей и ограничения прав трудящихся.

Разобщенность также остается важнейшей проблемой для профсоюзов стран упоминавшихся трех континентов, в том числе и в железнодорожной отрасли. Разрешительное законодательство, давление или расположение со стороны работодателя и/или правительства привели к обособленности, малой организованности, а следовательно, и слабости добросовестных профсоюзов. В этих условиях особенно возрастает роль умения вести переговоры о заключении коллективного договора, способности сохранять независимость и прочность позиции. В основном же в данных регионах не хватает реального и эффективного трудового законодательства, что поощряет антипрофсоюзную деятельность, дискриминацию и ведет к социальной уязвимости наемного персонала.

## ЛИТЕРАТУРА


1. Вейс, Алоиз. Реформы железных дорог Германии. Опыт, отрицательные черты и перспективы с позиции профсоюза // www.rosprofzel.rzd.ru.; nkvd.newlink.ru/2012/old/files/1396.doc Доступ 30.11.2013.

2. Каютина, Наталья. Демонстрация европейских железнодорожников глазами очевидца // Сигнал – № 44 (469) – 1–7 декабря 2008 г. http://nkvd.newlink.ru/2012/old/files/2193.pdf Доступ 30.11.2013.

3. Профсоюз железнодорожников Германии TRANSNET // www. rosprofzel. rzd.ru; nkvd.newlink.ru/2012/old/files/1317.doc Доступ 30.11.2013.

4. Косолапов Г. Н. Защита интересов работников в процессе реформирования железных дорог // Вестник профсоюзов. – 2011. – № 1. – С. 42–50.//http://www.vkp.ru/upload/global/vp11_01.pdf. Доступ 30.11.2013.

5. Реформа железнодорожной отрасли. Мировая практика. Опыт. Проблемы. Роль профсоюзов в социальной защите работников // www. rosprofzel. rzd.ru. nkvd.newlink.ru/2012/old/files/2301.ppt Доступ 30.11.2013.

6. Федерация железнодорожников Франции GGT // www.cheminotcgt.fr


## INTERNATIONAL PRACTICES OF TRADE UNIONS' PARTICIPATION IN POLITICAL MECHANISMS OF RAIL SECTOR


***Zubkov, Sergey A.*** *– D. Sc. (Philosophy), professor of the department of political sciences, history and social technology of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.*
***Kosolapov, Gennady N.*** *– Ph.D. (Tech), head of the department of natural sciences of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT), Moscow, Russia.*



*Employees create trade unions to protect their interests and to organize dialogue with state and employers. Review of practices of railway employees' trade unions in different countries allows to describe features of political tools and solidary interaction, but also to underline evident striving of the opponents to get the results they want. Sometimes it takes tough forms and the shape of open anti-union activities.*



*Key words: trade union, railway, political mechanism, state, employer, employee protection, employee, interaction, anti-union activities.*


## REFERENCES


1. Weis, Alois. Reforms of DB [*Reformy zheleznyh dorog Germanii. Opyt, otritsatel'nye cherty i perspektivy s pozitsii profsoyuza*]. www.rosprofzel.rzd.ru.; *nkvd.newlink.ru/2012/old/files/1396.doc Accessed 30.11.2013.*

2. Kautina, Natalia. Demonstration of European rail employees in eyes of a witness [*Demonstratsia evropeyskih zheleznodorozhnikov glazami ochevidtsa*]. *Signal*, №44 (469), 1—7 December 2008. http://nkvd.newlink.ru/2012/old/files/2193.pdf. Accessed *30.11.2013.*

3. Trade union of German rail workers TRANSNET [*Profsoyuz zheleznodorozhnikov Germanii TRANSNET*]. www. rosprofzel. rzd.ru; *nkvd.newlink.ru/2012/old/files/1317.doc/ Accessed 30.11.2013.*

4. Kosolapov G.N. Protection of employees' interests during railway reforms [*Zaschita interesov rabotnikov v protsesse reformirovaniya zheleznyh dorog*]. *Vestnik profsoyuzov*, 2011, №1, pp. 42-50.//http://www.vkp.ru/upload/global/vp11_01.pdf. Accessed *30.11.2013.*

5. Reforms of railways. Worlds practices. Problems. Role of trade unions in social protection of employees [*Reforma zheleznodorozhnoy otrasli. Mirovaya praktika. Opyt. Problemy. Rol' profsoyuzov v sotsial'noy zaschite rabotnikov*]. www. rosprofzel. rzd.ru. *nkvd.newlink.ru/2012/old/files/2301.ppt* Accessed *30.11.2013.*

6. www.cheminotcgt.fr



Координаты авторов (contact information): Зубков С. А. (Zubkov S. A.) – (495) 655–5434, Косолапов Г. Н. (Kosolapov G. N.) – icturwtt@yandex.ru



Статья поступила в редакцию / article received 28.03.2013
Принята к публикации /article accepted 17.04.2013