ВЕСТНИК ТОМСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТА

2010 История №3(11)

УДК 94(470)

И.С. Соловенко

«РЕЛЬСОВАЯ ВОЙНА» В КУЗБАССЕ В 1998 г.: ЭТАПЫ, ОСОБЕННОСТИ И РЕЗУЛЬТАТЫ*

Показан один из драматических этапов в протестном движении Кузбасса во время перехода к рыночным отношениям. Выделены этапы, особенности и результаты участия кузбассовцев во Всероссийской акции протеста.
Ключевые слова: *Кузбасс, переход к рынку, «рельсовые войны».*

«Рельсовые войны» 1998 г. стали апогеем борьбы трудящихся и пенсионеров России за свои экономические права и интересы во время перехода к рыночным отношениям. Всероссийская акция протеста началась 13 мая 1998 г. в Печорском угольном бассейне, но уже через два дня центр борьбы стал перемещаться в Кузбасс. 15 мая Транссибирская железнодорожная магистраль была перекрыта в районе г. Анжеро-Судженска. На рельсы вышло не менее одной тысячи шахтёров, пенсионеров, безработных и представителей бюджетных организаций. Они требовали от Председателя Правительства отставки Президента РФ, прекращения закрытия предприятий без предварительного создания рабочих мест, погашения задолженности по зарплате и регрессным искам всем предприятиям города и т.д. [1]. В результате железнодорожные составы вынуждены были следовать по обходному маршруту.

Действия горняков Анжеро-Судженска получили широкий общественный резонанс и в итоге явились прологом масштабной «рельсовой войны» в Кузбассе. 16 мая уже работал областной штаб забастовщиков (Координационный совет городов Кузбасса) [2. С. 70.]. Председателем областного стачкома был избран представитель г. Анжеро-Судженска В. Фокин. Стихийный протест стал принимать более организованный и масштабный характер. К более решительным действиям трудящихся Кузбасса подталкивало и ширившееся забастовочное движение в других регионах страны. Всероссийскую акцию протеста поддержали горняки Воркуты и Ростова-на-Дону. Имелась угроза железнодорожных блокад в Екатеринбурге, Омске и Иркутской области [4. С. 47]. Однако самой болезненной точкой в транспортной системе России являлся блокированный Транссиб. Действия кузбасских пикетчиков носили более радикальный характер, нежели в других очагах Всероссийской «рельсовой войны» [3. С. 44]. 20 мая солидарность с Анжеро-Судженском проявили другие города Кемеровской области – Прокопьевск и Юрга. В итоге сообщение между севером и югом Кузбасса было прервано, блокировалось большое сибирское кольцо, а также железнодорожное сообщение с Томском. Пикетчики пропускали только местные электрички, а также поезда стратегической важности и с гуманитарной помощью для шах-

* Работа выполнена при финансовой поддержке гранта Федерального агентства по образованию № П657.

тёров. В результате полностью была остановлена перевозка пассажиров и грузов на Дальний Восток и обратно.

Акция протеста обострила социально-экономическое положение в области и соседних регионах. На 20 мая экономика Кузбасса уже имела ущерб примерно 1,5 млн руб. Перебои с поставкой угля могли серьёзно повлиять на переориентирование российских энергетиков в сторону предложений «Газпрома». 20 мая по распоряжению губернатора в Кемеровской области была объявлена чрезвычайная ситуация. Координационный совет городов Кузбасса обратился к участникам акции с предложением пропускать поезда к местным предприятиям и, таким образом, смягчить экономическое положение в регионе [4]. Между тем пикеты на железных дорогах решительно поддержали работники многих предприятий и организаций Кемеровской области, представители мелкого и среднего бизнеса, сельские жители. Настроения пикетчиков выражали плакаты и транспаранты, которые были установлены вдоль Транссиба и имели похожее содержание: «Ельцина в отставку!», «Сменить курс реформ!», «Национализация предприятий!», «Дайте людям зарплату, а детям пособие!», «Не надо ставить учителя на колени!», «Верните бесплатную медицину!» и т.д.

Накануне и в первые дни «рельсовой войны» требования носили в большей мере экономический характер: погашение задолженности по зарплате и пенсиям, выделение средств на конверсию производства, выполнение правительством обязательств по социальной защищённости и т.д. Через пять дней блокады Транссиба, в связи с расширением географии протестов и отсутствием адекватной реакции со стороны федеральной власти, основными требованиями пикетчиков стала отставка Президента и Правительства РФ. Вместе с тем анализ имеющихся источников показал, что чёткие требования имели только трудящиеся и безработные г. Анжеро-Судженска. В других городах Кузбасса, а также в Координационном совете конкретная программа действий и требований отсутствовала. Шахтёрские требования поддержали Росуглепроф и Федерация независимых профсоюзов России. Кроме того, Генеральный совет ФНПР призвал зарубежные профсоюзы бойкотировать поставки угля в Россию, что сделало бы Правительство РФ сговорчивее. Протестное движение трудящихся России было поддержано и на международном уровне в лице заявлений компартий Сирии, Греции и Италии [7. Л. 19]. Дополнительные силы участникам Всекузбасской акции протеста придало решение о поддержке их действий со стороны депутатов Законодательного собрания и Общественной палаты Кемеровской области. Всю ответственность они возложили на органы государственной власти [6. С. 60].

По мнению государственных чиновников, деньги «терялись» в самом Кузбассе, как и в других шахтёрских регионах. В связи с этим по решению Правительства РФ в угледобывающие регионы были отправлены 5 мобильных бригад налоговой полиции, ФСБ и МВД. Перед силовыми структурами поставили задачу распутать цепочку посредников, занимающихся продажей угля, и выяснить, куда же подевались сотни миллионов рублей, которые заработали, но не получили шахтёры, а также разобраться в истинных причи-

нах социального кризиса в шахтёрских районах [3. С. 241]. Но это не остановило протестное движение в угольных бассейнах страны.

Отсутствие внятной позиции федерального центра подталкивало региональную власть менять своё отношение к происходящему. Разобщённые и нередко половинчатые требования коллективов областной штаб по чрезвычайной ситуации решил объединить и существенно дополнить. По мнению А. Тулеева, выдача зарплаты не решала коренных проблем, необходимо было добиваться экономической самостоятельности Кемеровской области. Призыв губернатора к необходимости сворачивания блокады Транссиба в регионе не был услышан. Наоборот, обстановка продолжала усугубляться. Утром 22 мая на рельсы вышли шахтёры Междуреченска. В результате железнодорожные перевозки в Кузбассе оказались полностью парализованы. Ежесуточные потери от простоя поездов составляли для области более 1,5 млн руб. [7. С. 241].

Федеральная власть всё-таки была вынуждена реагировать на рост радикальных действий в Кузбассе и других шахтёрских регионах. 22 мая комиссия во главе с заместителем Председателя Правительства РФ О. Сысуевым прибыла в бастующий регион. Он заявил, что будет рассматривать только экономические вопросы и предложения, а политические требования невыполнимы, так как для отставки Президента нужны более веские причины. На сторону правительственной комиссии в этот момент встали члены Координационного совета городов Кузбасса. Они обратились к шахтёрам с предложением прекратить блокаду железнодорожных путей. Но пикетчики не прислушались к их мнению. Таким образом, акция протеста приобретала неуправляемый характер, и последствия действий забастовщиков становились всё более непредсказуемы. Представители правительства вынуждены были работать по каждому городу Кузбасса в отдельности. Правительственная комиссия явно торопилась с решением вопроса снятия блокады Транссиба, поэтому подписывала документы, не особо задумываясь о последствиях. Так, например, в Протоколе по Анжеро-Судженску первый пункт требований гласил: «Отставка президента РФ». И заместитель Председателя Правительства О. Сысуев подписал данный документ [8]. К тому же горняки стали получать деньги из федерального бюджета, что делало их сговорчивее. 23 мая пикетчики Междуреченска с рельсов ушли, и движение по югу области было возобновлено.

Действия анжеро-судженских и юргинских пикетчиков уже не имели серьёзного значения. 24 мая одновременно в Анжеро-Судженске и Юрге была снята блокада главного хода Транссибирской железнодорожной магистрали в Кузбассе. Правительство пообещало до 1 июля 1998 г. трудящимся и пенсионерам области погасить долги по зарплате и пенсиям, решить многие вопросы социальной защищённости. В случае невыполнения условий, указанных в протоколах, участники акции на железной дороге оставляли за собой право возобновить акцию протеста в той же форме. В этот же день, 25 мая, губернатор отменил чрезвычайное положение в Кемеровской области [9. С. 236]. На этом первый этап «рельсовой войны» в Кузбассе закончился. Президенту и Правительству РФ был дан хороший сигнал для размышле-

ния. На федеральном, региональном и местном уровне наблюдалось оживление в решении социально-экономических проблем населения. Больше других от действий пикетчиков пострадала железная дорога. Только прямые потери железнодорожников составили более 355 млн руб. [3. С. 60].

Перекрытие Транссиба принесло Кемеровской области и «золотой дождь». Министр путей сообщения Н. Аксёненко, прибывший в составе правительственной комиссии на переговоры с пикетчиками, выделил анжерским шахтёрам на погашение долгов по зарплате 50 млн руб., а юргинским машзаводчанам – 20 млн (деньги перевели из фонда заработной платы железнодорожников). Из Пенсионного фонда поступило 100 млн руб., благодаря чему в области были закрыты все долги по апрельским пенсиям и начаты выплаты пенсий за май. Были разблокированы госрезервы, начали поставлять лекарства и т.д. [3. С. 60]. «Рельсовая война» в мае имела следующие особенности: 1) стихийный характер и нечёткость задач пикетчиков; 2) стремительная радикализация требований; 3) во главе пикетчиков оказались лидеры трудовых коллективов, а не политических организаций; 4) активное участие в акции приняли не только шахтёры, но и представители других профессий, а также работники бюджетных организаций и пенсионеры; 5) чувствовалось колебание в отношении избранной формы борьбы; 6) за всю историю своего развития трудящиеся Кузбасса не знали такой реальной солидарности.

В течение июня Правительство РФ так и не выполнило большинство взятых на себя обязательств. 30 июня 1998 г. Координационный совет городов Кузбасса поставил в известность вице-премьера О. Сысуева о невыполнении подписанных протоколов и инициировал пикетирование железной дороги в городах Анжеро-Судженске, Юрге и Прокопьевске [10. С. 178]. Месячное «перемирие» между забастовщиками Кемеровской области и Правительством РФ завершилось, «рельсовая война» продолжилась с новой силой.

В течение 1–2 июля железная дорога пикетировалась по восемь часов в день. В акции участвовали жители Анжеро-Судженска, Юрги, Прокопьевска, Междуреченска, Осинников, Топок, Ленинска-Кузнецкого и Новокузнецка. Губернатор поддержал требования трудящихся, но вновь высказался против блокады Транссиба. Ни первого, ни второго июля правительство не предприняло каких-либо мер для ликвидации кризисной ситуации. В итоге на третий день протеста трудящиеся, безработные и пенсионеры Анжеро-Судженска, Юрги и Топок вновь перекрыли важную транспортную магистраль. Беспрепятственно шли только пассажирские поезда и электрички. Пикеты солидарности состоялись в Киселёвске, Кемерове, Белове, Ленинске-Кузнецком, Междуреченске. Главным требованием пикетчиков стала отставка президента Б. Ельцина и правительства. Среди экономических требований основным являлось погашение задолженности по зарплате и пенсиям.

Второе «стояние на рельсах» было более организованным, нежели первое. Десятки организаций (даже те, которые раньше не участвовали в забастовках) прислали своих представителей. Обстановка была накалена до предела. Рядом с участниками блокады Транссиба находились спецподразделения милиции, готовые в любую минуту выполнить приказ об освобождении железнодорожных путей. С первых же дней блокады предпринимались по-

пытки уговорить пикетчиков, увести их с рельсов. К ним поступали десятки телеграмм из разных населённых пунктов Кузбасса с просьбой открыть движение поездов. Однако пикетчики не уступали.

Вскоре в Кузбасс прибыла правительственная комиссия во главе с первым заместителем министра топлива и энергетики И. Кожуховским. Появление представителей Правительства, а также их обещания по исправлению ситуации повлияло на позицию Администрации Кемеровской области. 6 июля региональная исполнительная власть обратились к пикетчикам с просьбой открыть движение поездов. В этот же день топкинские рабочие прекратили блокирование железнодорожной магистрали [11. С. 44]. Другие шахтёрские города юга Кузбасса ограничились только моральной поддержкой, так и не «встав» на рельсы. Таким образом, путь с запада на восток был открыт, а юргинцы и анжеро-судженцы вновь держали в блокаде только Томск. Большого смысла данная акция уже не имела. 7 июля на путях Кузбасского отделения дороги простаивали только 17 грузовых поездов, блокированных на главном ходу Транссиба и в Томском железнодорожном узле [3. С. 73]. В то же время Координационный совет городов Кузбасса, расположенный в Анжеро-Судженске, обратился к жителям региона с просьбой о поддержке акции и вновь подтвердил своё требование – отставку президента. Действия пикетчиков решительно поддержало Законодательное собрание Кемеровской области. 11 июля произошла встреча представителей бастующих городов Кузбасса с правительственной комиссией. Обе стороны выразили готовность к переговорам. Камнем преткновения стала последовательность осуществления переговорного процесса. Правительственная делегация выступала за схему: «разблокирование – комиссия – переговоры». Позиция участников акции выглядела иначе: «комиссия – переговоры – разблокирование». По-прежнему, никто не хотел уступать.

В итоге после 10 дней блокирования магистрали каких-либо положительных изменений в разрешении конфликта не произошло. Правительство не торопилось встречаться с пикетчиками. Ситуация осложнялась скоплением опасного груза на железнодорожных станциях Кузнецкого края. К тому же ни один, даже соседний, регион страны адекватно не поддержал кузбассовцев в данной акции. Возникал справедливый вопрос об экономическом будущем Кузбасса. В этих условиях губернатор А. Тулеев, с одной стороны, занял жёсткую позицию по отношению к тем протестным акциям, которые имели разрушительные для региона последствия, с другой – активизировал меры по борьбе с экономическими преступлениями, а также взял курс на установление более тесных отношений непосредственно со стратегически важными для региона министерствами и ведомствами. 13 июля губернатор обратился к забастовщикам Юрги, Анжеро-Судженска и Осинников с предложением покинуть рельсы до приезда правительственной комиссии. В этот же день в области приступила к работе бригада Главного управления по борьбе с экономическими преступлениями МВД России [3. С. 76].

Предложение губернатора встретило неоднозначную реакцию в забастовочной среде. В Юрге, например, 14–15 июля, с целью демонстрации своей солидарности с пикетчиками, на рельсы вышли рабочие ещё нескольких це-

хов и подразделений машзавода. 15 июля к блокирующим Транссиб 300 машиностроителям присоединились ещё три тысячи человек. Участники протеста твердили: «Никому теперь не верим». Обстановка осложнялась и отсутствием каких-либо положительных изменений в темпах погашения финансовых обязательств. На 15 июля по сводному протоколу в Кузбасс поступило только 67% от обещанной суммы [12]. Между тем общественное мнение в бастующих городах Кузбасса всё более склонялось в пользу позиции губернатора. Его, прежде всего, активно поддержали предприятия и организации, которые не участвовали в блокаде дорог и несли существенные финансово-экономические потери. Действия А. Тулеева по недопущению блокады Транссиба поддержали все региональные общественно-политические силы, в том числе обком КПРФ [13. Л. 6]. Требовали изменить форму протеста и руководители многих предприятий и организаций соседних регионов. Более всего их возмущало сохранение рабочего ритма предприятий и организаций Кемеровской области, в то время как им приходилось сворачивать производство, останавливать работы, сокращать зарплату трудящимся и т.д. Как и в мае, наиболее серьёзные трудности испытывали томские предприятия и организации, так как именно в это время начинался завоз северянам на зиму продовольствия и других товаров жизнеобеспечения, а также поставка стройматериалов для городов и посёлков нефтяников и газовиков.

В этой обстановке А. Тулеев подверг жёсткой критике как участников блокады железной дороги, так и местных руководителей. По мнению губернатора, многие руководители не показывали достаточного уровня рыночного мышления, не проявляли необходимой мобильности в решении важных вопросов функционирования предприятий и организаций. На пикетчиков нарастало и информационное давление, лидерами которого являлись центральные СМИ. 19 июля заместитель Председателя Правительства О. Сысуев всё же прибыл в бастующий регион и «привёз» в Кузбасс 730 млн руб. по протоколу от 25 мая. К тому же правительство сообщило А. Тулееву, что договорилось с Японией о кредите в 400 млн долларов США на развитие угольной отрасли. В этот же день все блокады железнодорожных магистралей в Кузбассе были сняты, а сами пикеты отодвинуты от полотна дороги на 50 метров [12]. Выступая перед кузбассовцами, О. Сысуев признал ошибку тактики, которую правительство применяло в мае, чтобы разблокировать Транссиб. Оно подписало «заведомо невыполнимые протоколы», лишь бы открыть магистраль. Ещё одним просчётом, по его мнению, было обещание рассмотреть протоколы тех городов, где он не успел побывать. Далее вице-премьер предупредил, что не намерен ездить по городам и предприятиям, чтобы решать их проблемы. Работа должна была строиться по новому принципу – сначала глубокое изучение причин кризиса экономики Кузбасса. С этой целью 22 июля в Кемерово планировалось прислать комиссию правительства, в состав которой должны были войти специалисты всех министерств и ведомств [12]. Жёсткая и уклончивая позиция вице-премьера явно не удовлетворила членов областного забастовочного комитета. Однако противопоставить какие-либо контраргументы они не смогли, а сил для дальнейшей борьбы было недостаточно. На этом второй этап «рельсовой войны» в Кузбассе

прекратился. Наибольший ущерб вновь был нанесён Транссибирской железной дороге, который составил не менее 750 млн руб. [3. С. 85].

«Рельсовая война» в июле 1998 г. имела следующие особенности: 1) инициатива ведения переговоров с представителями Правительства РФ постепенно перешла от лидеров забастовочного движения к губернатору; 2) второй этап борьбы, в сравнении с первым, был более организованным и продолжительным. Итоги «рельсовой войны» в Кузбассе в 1998 г. противоречивы. Положительные результаты, на наш взгляд, следующие: 1) значительно повысилась роль Кемеровской области в социально-политической жизни России; 2) трудящиеся приобрели хороший опыт отстаивания своих конституционных и трудовых прав; 3) возросло внимание со стороны федерального центра к социально-экономическим проблемам региона; 4) для законодательной и исполнительной власти страны стала очевидна необходимость смены ответственности за задержку заработной платы: от административной к уголовной. «Рельсовая война» имела и негативные последствия для Кузбасса: 1) регион понёс серьёзный экономический урон; 2) Кемеровская область стала экономически менее привлекательно выглядеть; 3) разочарование кузбассовцев в итогах общественно-политического движения и перспективах реализации трудового потенциала привело к миграции высококвалифицированных кадров с предприятий и организаций региона. В целом высокий уровень общественно-политической борьбы как в Кузбассе, так и в стране в 1998 г. указывает на недостаточную продуманность и излишнюю форсированность рыночных реформ в Российской Федерации в последнее десятилетие XX в.

Литература

1. *Чичкин А.* Шахтёры покинули забои, чтобы напомнить о себе // Российская газета. 1998. 16 мая.

2. *Профсоюзы* Кузбасса между прошлым и будущим. Кемерово, 2003.

3. *Соловенко И.С., Епифанцев К.В.* «Рельсовая война» в Юрге в 1998 году. Томск: Изд-во ТПУ, 2009.

4. *Архив* Юргинской студии телевидения.

5. *Государственный* архив Кемеровской области (ГАКО). Ф. 1311. Оп. 11. Д. 77.

6. *Общественная* палата Кемеровской области: десятилетний опыт формирования гражданского общества. Кемерово, 2004.

7. *Угольный* Кузбасс: страницы истории. Кемерово, 2005.

8. *Протокол* заседания рабочей группы по рассмотрению требований, выдвинутых трудящимися и жителями города Анжеро-Судженска // Личный архив П.П. Холопова.

9. *Тулеев А.Г.* Кузбасс. Сибирь. Россия… Кемерово, 2002.

10. *Епифанцев К.В.* К вопросу о «рельсовой войне» в Кузбассе // Исторические исследования в Сибири: проблемы и перспективы. Новосибирск, 2007.

11. *Новости,* цифры, факты, комментарии. Кузбасс: хроника событий 1997–2007. Кемерово, 2007.

12. *Багаев Е.* Тулеев разблокировал Транссиб. На неделю? // Кузнецкий край (Кемерово). 1998. 21 июля.

13. *ГАКО.* Ф. 1311. Оп. 11. Д. 76.