

ДОКЛАД

на IV Пленуме Горкома профсоюза 24 марта 2017 года

«0 100-летию создания Московского союза шоферов»

Уважаемые товарищи!

Сегодня мы отмечаем 100 лет со дня создания Московского союза шоферов, мотористов, слесарей автомобильного дела.

Зарождение профессионального движения рабочих на транспорте связано с активизацией борьбы рабочего класса России за свое освобождение от гнета эксплуатации.

Профсоюзы в России появились значительно позже, чем на западе, так как царизм не допускал создания массовых легальных организаций рабочего класса.

К 1917 году Россия подошла с примитивными трудовыми законами. В них не решались ни проблемы длительности рабочего дня, ни вопросы страхования работников, ни защита их прав.

Сложилась такая ситуация, когда старое законодательство практически не действовало, а новое еще предстояло создать.

Февральская революция, ощущение полной свободы вскружили голову победителям. Революция явилась мощным рывком к демократии. Россия стала страной политических свобод. Начался новый этап профсоюзного движения в стране.

Революционная стихия правила бал на улицах российских городов. Создание новых органов власти. Советов рабочих и солдатских депутатов и Временного правительства, сопровождалось созданием и общественных организаций. Газеты того времени были полны призывов к созданию профсоюзов. Уже 1 марта 1917 года в «Рабочей газете» было опубликовано: «Товарищи! Настало время подумать нам об улучшении нашего тяжелого положения. Настала пора приняться за установление 8-ми часового рабочего дня, за борьбу против сверхурочной и ночной работы. Единственной организацией для защиты интересов рабочего класса признаем рабочие профессиональные союзы».

Неспособность и неготовность власти повлиять на решение проблем работников, поставить предел алчности предпринимателей, таков был диагноз социально-трудовых отношений в предреволюционной России. Именно это стало причиной Февральской революции, причиной распада всей государственной системы.

Начался новый этап профсоюзного движения в стране, повсеместного создания массовых профсоюзных органов и фабрично-заводских комитетов. Им предстояло сыграть решительную роль еще в одной революции - Октябрьской.

Слабость профсоюзного движения среди транспортников в дореволюционное время объяснялась не только политическими условиями в стране, но также и тем, что работники местного транспорта были сильно раздроблены, автомобильный и гужевой транспорт был тогда, главным образом, в руках частных владельцев, к тому же автомобильный транспорт был малочисленным.

К началу 1917 года Москва покрылась сетью фабрично-заводских комитетов.

Лозунг «Организируйте заводские комитеты!» нашел горячий отклик в массах. Рабочие начали энергично строить свои союзы. На предприятиях повсеместно проводились собрания рабочих с целью организации профсоюзов.

Например, 15 марта по городу были расклеены объявления, призывающие всех ломовых извозчиков собраться для создания своего профсоюза, в мае такие объявления появились с призывом организовать профсоюз шоферов.

Городской автопарк в то время насчитывал всего несколько сот автомобилей и мотоциклов. Так, например, ВЦИК располагал шестью легковыми автомобилями и семью грузовиками, правление Московских автомобильных мастерских - 31 автомобилем, в том числе 10 грузовиками. В частном владении на 22 июня 1917 года в Москве находились 91 автомобиль и мотоцикл.

28 мая 1917 года состоялось общее собрание представителей рабочего класса транспортных предприятий, где был создан Московский союз шоферов, мотористов и слесарей автомобильного дела. Профсоюз в то время объединял 1500 членов. На собрании был утвержден Устав союза и избрано правление в количестве 30 человек.

Председателем Профсоюза был избран Шибаев, товарищами председателя Давыдов и Бобылев, секретарем - Кох.

25 июня 1918 года Профсоюз объединился с союзом ломовых извозчиков и стал именоваться - «Московский профсоюз рабочих по транспорту».

Объединившись с фабрично-заводскими комитетами, профсоюзы стали создавать на предприятиях специальные контрольные комиссии из авторитетных рабочих, которые осуществляли административный контроль за действиями администрации предприятий. Комитеты зачастую контролировали запасы топлива, других материалов, проверяли бухгалтерский учет, контролировали прием и увольнение рабочих. Фактически рабочий контроль стал необходимой мерой для защиты работников в условиях экономического кризиса.

Профсоюзы стали активно решать вопросы выработки тарифов, заключать коллективные договоры, определять размер материальной помощи рабочим. Появились программы социального страхования, охраны труда, регулирования рабочего дня.

Московский союз шоферов стал популяризатором автодела, инициатором создания «Московского автомобильного клуба», издания журнала «Автомобильный вестник», организатором автопробегов.

Начали созываться производственные совещания. Профсоюз помогал транспортным рабочим защищать свои права перед нанимателями. Характерно, что в этот период групповые конфликты рабочих с руководством сошли на нет. Профсоюзы перешли от стачечной борьбы к решению вопросов путем заключения соглашений, в частности, с Комиссариатом труда.

Важной составляющей работы Профсоюза также стала борьба за укрепление дисциплины, улучшение условий труда и быта. Так, например, Мосгуботдел стал предоставлять членам профсоюза и их детям места в домах отдыха.

Уже 29 октября 1917 года Совнарком принял Декрет о восьмичасовом рабочем дне, запрете ночного труда женщин и подростков, введении для них шестичасового рабочего дня, был запрещен фабричный труд подростков до 14

лет. Однако, предприниматели при поддержке правительства, как говорят, по всем правилам «военного искусства» начали атаку с другой стороны. Под любым предлогом администрация предприятий пыталась ввести сверхурочные часы работы. Рабочие не отказывались работать сверхурочно, но требовали оплаты за свой труд, что способствовало бы повышению заработной платы.

В том же 1917 году был принят декрет о страховании на случай болезни, введен отпуск по беременности и родам (так называемый декретный отпуск, который действует по сей день).

В начале 1918 года Пленум Моссовета принял Декрет о минимуме заработной платы. Для мужчин был установлен минимум зарплаты в 9 рублей в день. При этом женщинам, выполняющим одинаковую работу с мужчинами, была установлена равная с ними зарплата. В декабре 1918 года в России появился первый КЗоТ - кодифицированный свод законов о труде.

К октябрю 1917 года в Москве было создано уже 16 профсоюзов, объединяющих 1 миллион 257 тысяч членов.

17 октября 1917 года состоялась I Всероссийская конференция представителей фабрично-заводских комитетов и профсоюзов, на которой была принята резолюция по текущему моменту и говорилось о необходимости вооруженной борьбы за власть Советов.

Необходимо подчеркнуть, что только одна политическая сила увидела, оценила и смогла использовать гигантский потенциал, таившийся в движении профсоюзов и фабрично-заводских комитетов. И это были большевики. Именно представители данной партии смогли завоевать командные высоты в общественных организациях рабочих, умело используя их влияние на рабочих для прихода к власти.

Об активной революционной позиции Московского профсоюза шоферов в то время говорит следующий факт. Утром 12 августа 1917 года в Москву прибыли председатель Временного правительства Керенский, с ним были Корнилов с группой монархистов, черносотенцев и кадетов. Все они рассчитывали встретить в Москве радушный прием. Однако пролетариат Москвы объявил в этот день однодневную всеобщую общегородскую забастовку, протестуя против приезда делегации Временного правительства заводскими гудками. По команде профсоюза шоферов ни один автомобиль не прибыл на вокзал для встречи Керенского и членов его делегации. Солидарность с шоферами проявили и ломовые извозчики. В результате делегация из Петрограда вынуждена была добираться от вокзала пешком.

Таким образом, московские рабочие дали урок ядру контрреволюции и монархической реставрации.

Высокую организованность проявили автотранспортники Москвы в период Великой Октябрьской социалистической революции. Перед октябрьским восстанием почти весь автотранспорт Москвы находился в распоряжении Московского совета рабочих и солдатских депутатов. При непосредственном содействии профсоюза, в первые дни революционных выступлений транспортной коллегии Моссовета было передано 240 автомобилей. Все они перевозили боевые отряды революционных рабочих, оружие, боеприпасы.

Большое значение для создания профсоюза транспортников сыграл

проведенный в сентябре 1919 года Первый Всероссийский съезд транспортных рабочих, проходивший в городе Москве. На него были избраны 124 делегата из 19 губернских союзов. Они уже в то время объединяли 43,5 тысячи рабочих. Съезд избрал ЦК профсоюза и во главе его был избран Андрей Дмитриевич Садовский. Он руководил Профсоюзом до 1927 года и внес большой вклад в его авторитет и становление.

Похоронен он был на Новодевичьем кладбище, и накануне Пленума делегация нашего Профсоюза посетила могилу и отдала дань памяти этому человеку, который был вдохновителем и душой всех дел, за которые брался в те годы Профсоюз. А дел таких было не мало.

На первом съезде перед Профсоюзом была поставлена конкретная задача - наладить работу транспорта, объявить войну саботажу, добиваться укрепления трудовой дисциплины.

Одним из основных направлений работы в этот период стала борьба с неграмотностью. Тогда ставилась конкретная задача, каждый грамотный член профсоюза должен обучить как минимум одного безграмотного.

В тридцатые годы одним из главных направлений в деятельности Профсоюза стала мобилизация трудящихся на осуществление социалистических преобразований, то есть, фактически зародилось социалистическое соревнование.

В 1935 году развернулось патриотическое движение шоферов за увеличение норм межремонтных пробегов. Некоторые из вас помнят этот почин. Он активно развивался и в 70-80-тые годы прошлого столетия. Достаточно вспомнить Героя социалистического труда - водителя 29 автокомбината Тропникова, одного из инициаторов движения за миллион километров пробега без капитального ремонта.

В годы войны работа Профсоюза была направлена на мобилизацию всех сил на борьбу с врагом. Профсоюз готовил лыжников, медсестер, активно участвовал в отправке автоколонн на помощь осажденному Ленинграду. В снабжении Ленинграда непосредственно участвовали водители Бахметьевского автобусного парка. Все мы его знаем как бывший 3-й автобусный парк.

Велика была роль автотранспорта при обеспечении снабжения войск при обороне Москвы. После войны усилия Профсоюза были направлены на улучшение организации работы предприятий, контроль за условиями труда и быта. На московском автотранспорте была создана материальная база социальной сферы. Мы по праву гордились 23 детскими оздоровительными лагерями, своими детскими садами, стадионами, профилакториями, базами отдыха, библиотеками, расположенными непосредственно на предприятиях, физкультурно-оздоровительными комплексами. Одним из лучших не только в городе, но и в стране был наш Дом культуры «Автомобилист», хореографический ансамбль «Школьные годы». Профсоюз регулярно проводил смотры художественной самодеятельности, спортивные мероприятия, отраслевые праздники.

Хочу отметить, что все мы с вами в той или иной степени явились участниками становления жизни страны, общества, свидетелями того, что происходило в 80-90-тые годы прошлого века.

В то время, когда были некомпетентность и предательство, когда распался Советский союз, когда по причине личного обогащения пренебрегали интересами людей, проводя так называемую приватизацию. Была и демагогия политиканов, и иностранное влияние, направленное на развал страны, развал армии. В результате этих событий - ошеломляющее падение уровня жизни людей, развал экономики, другие негативные процессы.

Следует вспомнить, в каком критическом положении в начале 90-х годов оказался и автомобильный транспорт Москвы. Предприятия испытывали острейший дефицит финансовых средств, парк подвижного состава пришел в крайне изношенное состояние, людям подолгу и регулярно задерживалась зарплата. Хочу напомнить, что забастовку тогда объявили водители сразу семи автобусных парков города. Это был очень серьезный прецедент. Профсоюз принимал активное участие в изменении этой критической ситуации, добивался удовлетворения законных требований членов профсоюза.

В этот не простой период, при поддержке Правительства Москвы, удалось путем переговоров решить вопросы возрождения городского транспорта. Появились соответствующие программы реконструкции предприятий, стал обновляться подвижной состав. Главное - людям была выплачена зарплата.

Именно тогда по существу произошел коренной перелом в перестройке всей системы городского пассажирского транспорта. Надо отметить, произошел он при активном участии нашего городского профсоюза.

Оглядываясь на 100 лет назад, мы видим аналогию, что и сегодня наша страна также испытывает давление со стороны, фактически идет необъявленная война, введены санкции, бизнесмены вывозят капиталы, а либеральные экономисты декларируют это различными теориями. Когда, наконец, идет социальное расслоение общества. Предпринимаются попытки сэкономить на пенсиях, на сокращении социальных фондов. Складывается впечатление, что все время сжимается пружина терпения людей. Но ведь история учит, когда она разжимается, происходят революции.

Профсоюзы заявляют, что им не нужны различные страшилки, а нужен реалистический путь развития государства. Сегодня стратегический курс профсоюзов, в том числе и нашего профсоюза, направлен на социальное партнерство с работодателями и государством.

Вы знаете, что мы заключаем отраслевое Соглашение на уровне города. В нем регулируются многие вопросы трудовых отношений, и объем представленных в нем полномочий постоянно растет.

Вертикаль переговорных комиссий, как известно, начинается на уровне предприятий, через заключенные коллективные договоры. Именно в них сегодня отражаются многие социальные гарантии работающих.

Невозможно представить, чтобы в 1917 году Временное правительство стало бы решать с Профсоюзами жизненно важные вопросы трудящихся. Профсоюзам удалось переформатировать советский Кодекс законов о труде, обеспечив в новом трудовом Кодексе большинство прав и гарантий для Профсоюзов и для наемных работников. Но это не значит, что все, что в нем декларировано, достанется нам, как говорят, «на блюдечке с голубой каемочкой».

Конечно, мы не считаем сегодняшние трудовые отношения в России идеальными, но мы видим направления, по которым их можно и нужно улучшать. И улучшать трудовые отношения можно во многом через социальное партнерство.

Жизнь настоятельно требует от Профсоюзов перестройки своей деятельности. Ориентир должен быть на активную, наступательную позицию в вопросах социальных гарантий, охраны труда. Некоторые наши профсоюзные лидеры приросли к своим креслам. Как можно объяснить, что председатели перестали, например, бывать на конечных станциях, встречаться с членами профсоюза, проводить профсоюзные собрания. На рассмотрение профкомов не выносятся острые, злободневные вопросы.

Профкомы не решаются заслушивать руководителей подразделений по реализации положений колдоговоров. Собрания по контролю за выполнением этого ключевого документа проводятся по трафарету, без анализа, без вскрытия имеющихся недостатков. Профсоюзные средства часто расходятся, как у доброго дяди, в основном на материальную помощь.

Неслучайно при такой «беззубости» профкомов появляются, так называемые, альтернативные профсоюзы. Появляются, ставят и требуют решения злободневных вопросов, выходят непосредственно на руководство предприятий. Тогда как наши председатели этого не делают, боятся.

В результате страдает авторитет Профсоюза, пропадает вера людей в его состоятельность. А без такой веры, без поддержки профсоюз может стать «беззубым» и никому не нужным.

Профсоюз автотранспортников, зародившись 100 лет назад, в боевое неспокойное время, всегда был на острие борьбы за интересы членов профсоюза, и мы гордимся его историей, гордимся своим Профсоюзом!

Сегодня мы не должны, не имеем права сдавать эти позиции. На одной из своих конференций мы приняли лозунг «С сильным Профсоюзом в будущее!». Правильный лозунг. Сила Профсоюза именно в нашей активности, в защите интересов членов профсоюза.

Напомню еще один наш лозунг - «Без борьбы нет победы!». Уверен, что именно сегодня он актуален как никогда.

В заключение хочу сказать - при всей условности исторических параллелей столетней давности, все должны помнить уроки прошлого, я имею в виду и власть, и работодателей, и Профсоюзы. Мы должны ощущать ответственность перед членами профсоюза, вверившими нам в обязанность отстаивать их интересы.

Профсоюзы были, есть и дальше будут стоять на страже трудовых прав своих членов профсоюза.