

УЧАСТИЕ ШАХТЕРОВ КУЗБАССА ВО ВСЕРОССИЙСКИХ «РЕЛЬСОВЫХ ВОЙНАХ» В 1998 г.

*Статья подготовлена при финансовой поддержке РГНФ
и Администрации Кемеровской области (проект № 11-11-42009а/Т).*

Показан один из драматических этапов в протестном движении шахтеров Кузбасса во время перехода к рыночным отношениям. Определены причины, цель и результаты участия кузбассовцев во всероссийской акции протеста горняков.

Ключевые слова: Кузбасс; «шоковая терапия»; шахтеры; «рельсовые войны».

Причины высокой протестной активности кузбассовцев в 1998 г. были тесно связаны с серьезными проблемами в угольной промышленности. Эти проблемы накапливались на протяжении всего периода рыночных реформ. В процессе реализации программы «шоковой терапии» государство предоставило горнякам широкую экономическую свободу, в результате которой большинство угольных объединений стали акционерными обществами и начали самостоятельно строить свою внутреннюю и внешнюю стратегию экономического развития. В то же время в угольной отрасли не было еще эффективного собственника (подлинная приватизация угольных компаний только делала первые шаги), объем добычи и производительность труда продолжали падать, в «перекошенной» экономике нарастали трудности со сбытом угольной продукции, армия безработных увеличивалась.

В числе причин неэффективного развития стратегически важной для страны отрасли были в первую очередь ошибки, просчеты и коррупция, имевшие место в процессе ее реструктуризации. Львиная доля средств, предназначенных для проведения реструктуризации, направлялась на закрытие шахт, и при этом забывалась не менее важная составляющая – техническое перевооружение. В результате горное хозяйство страны разрушалось, шахтный фонд пришел в неудовлетворительное состояние, а износ машин, оборудования и транспортных средств на многих угольных предприятиях достиг 80% [1]. В целом в течение 1990-х гг. жесткая конкуренция на внутреннем и внешнем энергетических рынках не позволила сделать российские шахты процветающими, а шахтеров – богатыми. Отечественные и зарубежные инвесторы стали менять свои ориентиры в сторону более выгодных отраслей, таких как нефтедобывающая, металлургическая, целлюлозно-бумажная и др. Тем более, за весь предыдущий период реструктуризации 1998 г. оказался «пиковым» по количеству вовлеченных одновременно в ликвидацию предприятий отрасли и массовому высвобождению персонала с закрываемых организаций.

Провалы в процессе реструктуризации угольной отрасли дополнялись и другими острыми проблемами. Во-первых, это отсутствие в угольных регионах специальных структур по переподготовке безработных и созданию новых рабочих мест. Существование данной проблемы вынуждены были признать даже члены Правительства РФ [2. С. 62]. Во-вторых, в начале 1998 г. в структуре Правительства РФ отсутствовал какой-либо специальный орган, занимающийся вопросами развития угольной промышленности. В-третьих, серьезной

причиной кризиса в угольной отрасли являлось падение производства в потребляющих уголь отраслях промышленности, из-за чего угольщики теряли «живые» деньги. В-четвертых, уровень господдержки отрасли, без какого-либо экономического обоснования, неуклонно снижался [3].

Средства, которые направлялись в угольные регионы, быстро исчезали в связи с высоким уровнем воровства и коррупции. Шахтерские деньги, несмотря на жесткий контроль за их использованием со стороны МВФ и МБРР, растворялись благодаря их нецелевому использованию, существованию всевозможных посреднических структур, неэффективной организации управления отраслью, отсутствию прозрачности в финансовой деятельности предприятий и др. Угольная промышленность, которая являлась наиболее доходной и слабо проверяемой, всегда была в центре внимания преступников. По мнению многих аналитиков, в 1998 г. в Кузбассе около полутора десятков преступных групп контролировали свыше половины сбыта угля [4. С. 30].

Анализ источников и литературы показал, что, кроме вышеуказанных, причинами низкой рентабельности угольной промышленности Кузбасса накануне и во время «рельсовых войн» являлись такие, как существенное отстранение государства от решения экономических вопросов; неполное выполнение Правительством РФ взятых на себя социальных обязательств; разрушение геологической службы; тяжелое бремя налогов; высокий уровень бартерного расчета, определявший высокие закупочные цены на материалы, покупные и комплектующие изделия; устаревшие технологии; слабая производственная и технологическая дисциплина; высокие показатели временной нетрудоспособности; отсутствие перемещения угледобывающих мощностей на новые места угольного бассейна; несоответствие качества угольной продукции требованиям зарубежных потребителей и, соответственно, снижение объемов экспорта угля; высокий уровень затрат на перевозку угля; рост задолженности по заработной плате; падение платежеспособного спроса населения; долги потребителей (большая часть которых – бюджетные организации) перед шахтерами; повышение количества случаев производственного травматизма и аварийности; длительный монтаж лав; низкая эффективность транспортной системы, не позволяющая успешно связывать угледобывающие предприятия и потребителей угля; жесткий валютный коридор, имевший место до августа 1998 г. и др.

Экономическая ситуация в Кузнецком угольном бассейне была сложнее, чем в других угольных регионах

страны, так как все вышеуказанные проблемы и процессы негативного характера были здесь более ярко выражены. В итоге по многим экономическим показателям предприятия угольной промышленности Кузбасса уступали другим угольным регионам. Так, например, производительность труда шахтеров Печорского угольного бассейна в начале 1998 г. на 70% превышала аналогичный показатель по Кузбассу [5], и это далеко не единственный пример. Таким образом, будущее Кузнецкого угольного бассейна выглядело весьма прозрачно, что не могла не осознавать региональная власть.

Финансово-экономический кризис, начавшийся за рубежом, еще более обострил обстановку в угольной отрасли России в 1998 г. Уже в начале года резко упали мировые цены на многие виды российского экспортного сырья. Сокращался государственный бюджет, не решались многочисленные проблемы в экономике и социальной сфере. В наиболее сложном положении оказались субъекты Российской Федерации, ориентированные на рынок сырья, среди которых был и Кузбасс. Ярким примером затянувшегося кризиса являлось продолжение отрицательной динамики экономических показателей в угольной промышленности. Так, добыча угля в стране снизилась с 245 млн т в 1997 г. до 232 млн т в 1998 г. [6. Л. 64]. Разразившийся финансово-экономический кризис еще более обострил обстановку в народном хозяйстве Кузбасса. Высокая зависимость многих предприятий от ослабевающей угольной отрасли автоматически осложнила деятельность всех сегментов региональной экономики. Социально-экономическая обстановка в рассматриваемое время осложнялась и тем, что Кемеровская область относилась к депрессивным субъектам РФ и во многом зависела от государственных дотаций. Между тем шахтерский край не только не получал какой-либо дополнительной помощи, но и имел значительное недофинансирование запланированных средств из государственного бюджета. В 1998 г. министерство финансов планировало выделить Кемеровской области 5 млрд руб., но в федеральном бюджете было утверждено всего 1,5 млрд руб. [7. С. 33]. В то же время, по подсчетам Е.Т. Гайдара, в открытом бюджете столицы на тот момент имелось «в три раза больше средств, чем надо» [8. С. 17]. Данный дисбаланс бюджетного финансирования еще более обострял отношения между центром и регионами, ставил в тупик руководителей муниципальных образований. В итоге большая часть шахтеров воспринимали рыночные преобразования негативно.

Неэффективный курс развития экономики и серьезное падение промышленного производства подорвали социальную стабильность как в Кемеровской области, так и в других угольных регионах страны. В 1998 г. значительно снизились реальные денежные доходы, выросли инфляция и безработица, увеличилась задолженность по зарплате и пенсионному обеспечению шахтеров. Низкий уровень заработной платы, ее нерегулярная выплата, а также отсутствие каких-либо серьезных форм социальной поддержки населения привели к резкому обеднению большинства работников угольной промышленности и росту социальной напряженности. Шахтерские профсоюзы (Независимый профсоюз горняков России и Независимый профсоюз работников

угольной промышленности России), между которыми к тому же не было единства, оказались не готовы отстаивать права горняков в новых экономических и социально-политических условиях. Тем более в Кузбассе уровень доверия шахтеров профсоюзам был существенно ниже, чем, например, в Печорском угольном бассейне и Восточном Донбассе. Все это вынуждало голодных людей самостоятельно идти на радикальные меры: забастовки, пикеты, голодовки, блокирование дорог и др. Как и прежде, в авангарде протестного движения Кузбасса находились горняки.

Смягчить социально-экономическую напряженность в шахтерской среде пытался губернатор Кемеровской области А.Г. Тулеев. Он неоднократно обращался с просьбой о помощи к Президенту и Правительству РФ, а также непосредственно в министерство экономики [9. Л. 18] и региональной политики России [10. Л. 2]. Данные обращения руководителя региона активно поддерживали горняки и их профсоюзы. Однако ни Президент, ни Правительство РФ не предпринимали каких-либо реальных усилий по решению шахтерских проблем вплоть до осени 1998 г. Накануне крупномасштабных акций протеста федеральная исполнительная власть попыталась успокоить шахтеров, снять социальную напряженность в угольных регионах. 8 мая 1998 г. вышел Указ Президента РФ Б.Н. Ельцина «О мерах по стабилизации социально-экономической обстановки в угледобывающих регионах» [7. С. 39], который планировал существенно усилить финансирование угольной отрасли. Однако данный шаг руководителя государства стал очередным обещанием и не остановил голодных людей от радикальных мер. Неспособность федеральной власти во время рыночных преобразований решать жизненно важные проблемы большей части населения страны спровоцировала в мае 1998 г. всероссийскую акцию протеста. Она получила название «рельсовая война». В течение мая была проведена многодневная блокада железнодорожных сообщений между Москвой и Воркутой, центральными и южными районами России, а также в срединной части Транссибирской магистрали. Данная акция стала апогеем борьбы шахтеров за свои экономические права и интересы во время перехода к рыночным отношениям. Инициаторами, организаторами и вдохновителями «рельсовых войн» стали горняки, на их призыв горячо откликнулись работники бюджетных организаций, машиностроители, работники ЖКХ, пенсионеры, безработные и др.

Всероссийская акция протеста началась 13 мая 1998 г. в Печорском угольном бассейне, ее инициаторами выступили горняки Инты. Однако уже через два дня центр шахтерской борьбы стал перемещаться в Кузбасс. Здесь «рельсовое противостояние» длилось 27 суток и явилось наиболее мощным, радикальным и последовательным на фоне других очагов протестного движения в стране. Центром протестного движения шахтеров Кузбасса стал г. Анжеро-Судженск, где уже 15 мая была перекрыта Транссибирская железнодорожная магистраль. В результате все железнодорожные составы, в том числе и пассажирские, вынуждены были следовать по обходному маршруту. На рельсы вышли не менее одной тысячи шахтеров, пенсионеров, безра-

ботных и представителей бюджетных организаций. Между тем большую часть пикетчиков составляли горняки неперспективных шахт. Их настроения и лозунги были наиболее радикальными, а в случае применения силы многие были готовы взяться за оружие [11]. Шахтеры требовали отставки Президента РФ, национализации угольной промышленности, прекращения закрытия предприятий без предварительного создания рабочих мест, погашения задолженности по зарплате и регрессным искам всем предприятиям города и т.д. [12]. Данные требования противоречили идеям и лозунгам первых шахтерских выступлений 1989–1991 гг., что указывает на полное разочарование горняков в результатах протестных действий того периода. Не видно было среди голодающих и стоящих сутками на рельсах и лидеров прежних забастовок [13]. Некоторые из них покинули Кузбасс, остальные молча наблюдали со стороны. Для всех были очевидны справедливые требования горняков, которые уже боролись не за «большой кусок колбасы», как это было в 1989 г., а за кусок хлеба для себя и своей семьи.

Солидарность с пикетчиками Анжеро-Судженска проявили шахтеры других городов Кемеровской области. 16 мая уже работал региональный штаб забастовщиков (Координационный совет городов Кузбасса) [14. С. 70]. Главной целью штаба стала координация протестных действий трудящихся и пенсионеров всей области. Председателем областного стачкома был избран представитель г. Анжеро-Судженска В. Фокин. Таким образом, стихийный протест стал более организованным и масштабным.

К более решительным действиям трудящихся Кузбасса подталкивало и ширившееся забастовочное движение в других регионах страны. Всероссийскую акцию протеста поддержали горняки Воркуты и Восточного Донбасса. Имелась угроза железнодорожных блокад в Екатеринбурге, Омске и Иркутской области [7. С. 47]. Однако самой болезненной точкой в транспортной системе России являлся заблокированный Транссиб. 20 мая железную дорогу перекрыли в районе городов Прокопьевск и Юрга. В итоге сообщение между севером и югом Кузбасса было прервано, блокировалось большое сибирское кольцо, а также железнодорожное сообщение с Томском. Пикетчики договорились пропускать только местные электрички, а также поезда стратегической важности и с гуманитарной помощью для шахтеров. 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. Наибольшие потери несли железная дорога и угольная промышленность, под угрозой оказалась металлургическая промышленность региона. В этот же день по распоряжению губернатора в Кемеровской области было объявлено чрезвычайное положение. Координационный совет обратился к пикетчикам с предложением пропускать поезда к местным предприятиям и таким образом смягчить экономическую ситуацию в регионе [15].

Между тем пикеты на железных дорогах решительно поддерживали работники многих предприятий и орга-

низаций Кемеровской области, а также представители мелкого и среднего бизнеса, сельские жители. Накануне и в первые дни «рельсовой войны» требования забастовщиков носили в большей мере экономический характер: погашение задолженности по зарплате и пенсиям, выделение средств на конверсию производства, выполнение Правительством РФ обязательств по социальной защищенности и т.д. Палитра участия и предложений бастующих шахтеров была очень пестрой, «от чтения стихов до требования немедленно учредить Сибирскую республику во главе с генералом Александром Лебедем» [11]. Через пять дней блокады Транссиба, в связи с расширением географии протеста 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 четкие требования имели только шахтеры, трудящиеся и безработные г. Анжеро-Судженска. В других городах Кузбасса, а также в областном Координационном совете конкретная программа действий и требований отсутствовала. Шахтерские требования поддерживали Независимый профсоюз горняков России, 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 горняков России было поддержано и на международном уровне в лице заявлений компартий Сирии, Греции и Италии [16. Л. 19]. Солидарность с участниками Всекузбасской акции проявили депутаты Законодательного собрания и Общественной палаты Кемеровской области [17. С. 60], а также многие другие неправительственные организации.

По мнению же федеральных чиновников, деньги «терялись» в самом Кузбассе, как и в других шахтерских регионах. Важные государственные чины, например, заместитель главы администрации Президента РФ И. Шабдураулов, обвинили (используя при этом малоубедительные доводы) руководство Кемеровской области в нецелевом использовании федеральных средств [18]. Со своей стороны Правительство РФ направило в Кемеровскую область мобильные бригады 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 шахтеры, а также разобраться в истинных причинах социального кризиса в шахтерских районах. Но это не остановило протестное движение шахтеров в Кузбассе.

Отсутствие внятной позиции федерального центра подталкивало региональную власть менять свое отношение к происходящему. Разобщенные и нередко половинчатые требования коллективов областной штаб по чрезвычайному положению решил объединить и существенно дополнить. По мнению А. Тулеева, выплата зарплаты не решала коренных проблем, необходимо было добиваться экономической самостоятельности Кемеровской области. Губернатор призвал кузбассовцев отказаться от радикальной формы протеста. Однако к этому времени авторитет губернатора не-

сколько пошатнулся, и его призыв к необходимости сворачивания блокады Транссиба не был услышан пикетчиками. Наоборот, обстановка продолжала усугубляться. Утром 22 мая на рельсы вышли шахтеры Междуреченска. В результате железнодорожные перевозки в Кемеровской области оказались полностью парализованы. При этом ежесуточные потери от простоя поездов составляли для региона более 1,5 млн руб. [19. С. 241].

Федеральная власть все-таки была вынуждена реагировать на рост радикальных действий в Кузбассе и других шахтерских регионах. 22 мая комиссия во главе с заместителем председателя Правительства РФ О. Сысуевым прибыла в бастующий регион. В то же время он заявил, что будет рассматривать только экономические вопросы и предложения, а политические требования невыполнимы, так как для отставки Президента РФ нужны более веские причины. На сторону правительственной комиссии в этот момент встали члены Координационного совета городов Кузбасса. Они обратились к шахтерам с предложением прекратить блокаду железнодорожных путей. Но пикетчики не прислушались и к их мнению. Таким образом, акция протеста приобретала неуправляемый характер, и последствия действий забастовщиков становились все более непредсказуемы.

Поскольку областной Координационный совет не имел конкретной программы требований и утратил доверие пикетчиков, представители Правительства РФ вынуждены были работать по каждому городу Кузбасса в отдельности. 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 РФ О. Сысуев подписал данный документ [20]. К тому же горняки стали получать деньги из федерального бюджета, что делало их сговорчивее. В итоге 23 мая пикетчики Междуреченска с рельсов ушли, и движение по югу области было возобновлено.

Следовательно, действия анжеро-судженских и юргинских пикетчиков уже не имели серьезного 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 защищенности. В случае невыполнения условий, указанных в протоколах, участники акции на железной дороге оставляли за собой право возобновить акцию протеста в той же форме. 25 мая губернатор отменил чрезвычайное положение в Кемеровской области [21. С. 236]. На этом первый этап «рельсовой войны» в Кузбассе закончился. На федеральном, региональном и местном уровнях наблюдалось оживление в решении социально-экономических проблем населения. Больше других от действий пикетчиков пострадала железная дорога. Только прямые убытки Министерства путей сообщения за 11 дней блокады Транссиба составили около 500 млн руб., в том числе Кузбасского отделения Западно-Сибирской железной дороги – 100 млн руб. [22].

Перекрытие Транссиба принесло Кемеровской области и «золотой дождь». Министр путей сообщения Н.Е. Аксененко, прибывший в составе правительственной комиссии на переговоры с пикетчиками, выделил анжерским шахтерам на погашение долгов по зарплате 50 млн руб. (деньги перевели из фонда заработной платы железнодорожников). Основным же итогом встречи министра путей сообщения Н.Е. Аксененко с руководителями Кемеровской области стало снижение на 25% преysкурантного тарифа на перевозку угля всех марок на любые расстояния. Кроме того, из Пенсионного фонда России 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. [7. С. 60]. Население Кемеровской области оценило всекузбасскую акцию протеста неоднозначно. По данным «КузбассЦИОМа», половина кузбассовцев полностью одобрила действия бастующих в мае. Другая половина жителей области предвидела и серьезные трудности, с которыми в будущем должна была столкнуться экономика Кузбасса после забастовки [23].

12 июня началась всероссийская акция протеста горняков у Дома Правительства РФ, в которой принимали участие представители угледобывающих предприятий Кузбасса. Однако и данная акция не оказала существенного влияния на оперативность в действиях федеральной исполнительной власти. В течение июня Правительство РФ так и не выполнило большинство взятых на себя обязательств перед трудящимися Кемеровской области, тем самым поставив под угрозу социальную стабильность в регионе. Уже 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. Таким образом, месячное «перемирие» между забастовщиками и Правительством РФ завершилось. В течение 1–2 июля железная дорога пикетировалась по восемь часов в день. В акции участвовали жители городов: Анжеро-Судженск, Юрга, Прокопьевск, Междуреченск, Осинники, Топки, Ленинск-Кузнецкий и Новокузнецк. Губернатор области поддержал требования трудящихся, но вновь высказался против блокады Транссиба. Ни первого, ни второго июля Правительство РФ 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 во многих шахтерских городах – Киселевске, Кемерове, Белове, Ленинск-Кузнецком и Междуреченске. Главным требованием пикетчиков стала «отставка Президента Ельцина Б.».

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 постоянно находились спецподразделения

милиции. С первых же дней акции предпринимались попытки уговорить пикетчиков, увести их с рельсов. К ним поступали десятки телеграмм из разных населенных пунктов Кузбасса с просьбой открыть движение поездов. Однако пикетчики не уступали даже тогда, когда стоял вопрос о пропуске 114 вагонов с опасными грузами, представляющими угрозу для жизни населения области [24].

В свою очередь, руководство Кемеровской области обвинило федеральное Правительство в срыве выполнения подписанных протоколов и фактически взяло паузу во вновь разразившемся конфликте. Вскоре в шахтерский регион прибыла правительственная комиссия во главе с первым заместителем министра топлива и энергетики И. Кожуховским. Появление представителей Правительства, а также их обещания по исправлению ситуации повлияли на позицию администрации Кемеровской области. 6 июля региональная исполнительная власть обратилась к пикетчикам с просьбой открыть движение поездов. В этот же день топкинские рабочие прекратили блокирование железнодорожной магистрали [25. С. 44]. Другие шахтерские города юга Кузбасса ограничились только моральной поддержкой, так и не «встав» на рельсы. Таким образом, путь с запада на восток был открыт, а анжеро-судженцы и юргинцы 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 Томском железнодорожном узле [7. С. 73]. Несмотря на слабую эффективность протестных действий, пикетчики Анжеро-Судженска и Юрги все же отказывались покидать Транссиб. В этот сложный для анжеро-судженцев и юргинцев момент Координационный совет городов Кузбасса обратился к жителям региона с просьбой о поддержке акции и вновь подтвердил свое требование – отставку Президента РФ. Действия пикетчиков решительно поддержало и Законодательное Собрание Кемеровской области. Начался поиск компромисса, и 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 Кемеровской области. В этих условиях губернатор А. Тулеев, с одной стороны, занял жесткую позицию по отношению к тем протестным акциям, которые имели разрушительные для региона последствия. С другой – активизировал

меры по борьбе с экономическими преступлениями. 13 июля губернатор обратился к забастовщикам 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 [7. С. 76].

Предложение губернатора встретило неоднозначную реакцию в забастовочной среде. 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 [26]. Между тем общественное мнение в бастующих городах области все более склонялось в пользу позиции губернатора. Его активно поддерживали железнодорожники, а также предприятия и организации, которые не участвовали в блокаде дорог и несли существенные финансово-экономические потери. Действия А. Тулеева по разблокированию Транссиба поддерживали все региональные общественно-политические силы, в том числе обком КПРФ [27. 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. Наиболее серьезные трудности испытывали томские предприятия и организации, так как именно в это время начинался северный завоз, а также поставка стройматериалов для городов и поселков нефтяников и газовиков.

На участвующих в блокаде Транссиба стало оказываться колоссальное моральное давление. Во-первых, их действия подверг жесткой критике губернатор области. Во-вторых, на пикетчиков нарастало информационное давление прежде всего со стороны центральных СМИ. В-третьих, шахтеры Кузбасса остались без адекватной поддержки их коллег в других угледобывающих регионах, а также трудящихся соседних краев и областей. В итоге бастующие горняки стали сомневаться в рациональном характере своих действий и были готовы к уступкам. На этом фоне 19 июля в бастующий регион прибыл заместитель председателя Правительства РФ О. Сысуев, который «привез» 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 долл. 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 м. О. Сысуев признал ошибку тактики, которую Правительство применяло в мае, чтобы разблокировать Транссиб. Он подписал «заведомо невыполнимые протоколы», лишь бы открыть магистраль. Еще одним просчетом, по его мнению, было обещание рассмотреть протоколы тех городов, где он не успел побывать [28. С. 108]. Таким образом, правительственная комиссия заняла жесткую, но не категоричную позицию по отношению к требованиям и действиям пикетчиков.

Жесткая и уклончивая позиция вице-премьера явно не удовлетворила членов областного забастовочного комитета. Однако противопоставить какие-либо контр-

аргументы они не смогли, а сил и смелости для дальнейшей борьбы было недостаточно. На этом второй этап «рельсовой войны» в Кузбассе завершился. Наибольший ущерб вновь был нанесен Транссибирской железной дороге, который составил не менее 750 млн руб. [7. С. 85]. Выход из кризиса руководство Кемеровской области видело в подписании договоренностей с членами правительственной комиссии, главной целью которых было разграничение полномочий между регионом и федеральным центром. Эта работа началась уже в июле, но так и не была закончена по двум причинам: во-первых, августовский дефолт ухудшил макроэкономическую ситуацию в стране и федеральный центр не желал каких-либо финансово-экономических уступок; во-вторых, после дефолта произошла смена Правительства РФ, что автоматически сняло какие-либо обязательства Кремля перед администрацией Кемеровской области. Одним из итогов участия в «рельсовых войнах» стало преследование правоохранительными органами лидеров пикетчиков. Вскоре

после договоренностей с правительственной комиссией шахтеры Осинников вновь ненадолго перекрыли железнодорожную ветку Новокузнецк – Таштагол, требуя прекратить преследование их товарищей. Угрозы перекрытия железных дорог по этой причине прозвучали и в других шахтерских городах. Всем была очевидна иррациональность нагнетания напряженности в регионе по данной причине, поэтому власть пошла на уступки и прекратила преследование лидеров шахтерских пикетов.

Таким образом, участие шахтеров Кузбасса во все-российских «рельсовых войнах» в 1998 г. показало эффективность данной формы протеста. Однако главной цели – отставки Президента РФ Б. Ельцина – они не добились по причине периферийного местоположения региона и отсутствия в стране сильной политической организации, которая могла бы возглавить протестное движение шахтеров всех угледобывающих регионов. Очень высокой оказалась и экономическая цена такой эффективности.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Постановление президиума Ростовского теркома Росуглепрофсоюза* // Знамя шахтера (Новошахтинск, Ростовская область). 1998. 21 мая.
2. *День шахтера (реструктуризация угольной промышленности глазами участников и журналистов)* / Е. Адаев, Л. Берсенева, И. Галкина и др. М., 2004.
3. *Синяевский Б.* Навечно замороженные // Известия. 1998. 27 мая.
4. *Соловенко И.С.* Экономические факторы обострения социальной обстановки в Кузбассе во время кризиса 1998 года // Известия Томского политехнического университета. 2009. Т. 315. № 6.
5. *Угольщики* хотят получать финансовую поддержку только через правительство республики // Искра (Инта, Республика Коми). 1998. 19 февраля.
6. *Центр хранения архивных документов в г. Шахты Ростовской области.* Ф.Р. 1127. Оп. 2. Д. 52.
7. *Соловенко И.С., Епифанцев К.В.* «Рельсовая война» в Юрге в 1998 году. Томск, 2009.
8. *Гайдар Е.Т.* Почему в Москве жить хорошо // Московские новости. 1998. № 7 (22 февраля – 1 марта).
9. *Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ).* Ф. 10128. Оп. 1. Д. 2620.
10. ГАРФ. Ф. 10104. Оп. 1. Д. 3.
11. *Попок В.* Стояние на Транссибе // Кузбасс. 1998. 21 мая.
12. *Чичкин А.* Шахтеры покинули забой, чтобы напомнить о себе // Российская газета. 1998. 16 мая.
13. *Лынев Р.* Пламенные борцы – 89, чой-то вас не видно? // Кузбасс. 1998. 11 июля.
14. *Профсоюзы Кузбасса между прошлым и будущим.* Кемерово, 2003.
15. *Архив Юргинской студии телевидения.*
16. *Государственный архив Кемеровской области (ГАКО).* Ф. 1311. Оп. 11. Д. 77.
17. *Общественная палата Кемеровской области: десятилетний опыт формирования гражданского общества.* Кемерово, 2004.
18. *Точка зрения политиков* // Пласт (Шахты, Ростовская область). 1998. № 32 (49). С. 1.
19. *Угольный Кузбасс: страницы истории.* Кемерово, 2005.
20. *Протокол заседания рабочей группы по рассмотрению требований, выдвинутых трудящимися и жителями города Анжеро-Судженска* // Личный архив П.П. Холопова.
21. *Тулеев А.Г.* Кузбасс. Сибирь. Россия... Кемерово, 2002.
22. *Михайлов П.* Падение, которое радует // Кузбасс. 1998. 23 мая.
23. *Морозова Е.* Отношение кузбассовцев к «железнодорожному бунту» // Кузнецкий край (Кемерово). 1998. 2 июня.
24. *Небогатова Т.* Железная дорога после окончания «рельсовой войны» // Кузбасс. 1998. 30 мая.
25. *Новости, цифры, факты, комментарии.* Кузбасс: хроника событий 1997–2007. Кемерово, 2007.
26. *Багаев Е.* Тулеев разблокировал Транссиб. На неделю? // Кузнецкий край. 1998. 21 июля.
27. ГАКО. Ф. 1311. Оп. 11. Д. 76.
28. *Соловенко И.С.* «Рельсовая война» в Кузбассе в 1998 г.: этапы, особенности и результаты // Вестник ТГУ. История. 2010. № 3 (11).

Статья представлена научной редакцией «История» 18 октября 2011 г.