

Е. А. ЮРМАНОВА (Донецкий институт железнодорожного транспорта)

КООПЕРАТИВНЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: К ИСТОРИИ ВОПРОСА

Присвячена історії розвитку кооперативних організацій працівників залізничного транспорту в перші десятиліття радянського державного будівництва. Попередниками кооперативного руху транспортників у розглянутий період були дореволюційні самодіяльні організації транспортних залізничних кооперативів, які перетворилися в могутні кооперативні товариства, що охоплювали майже всю мережу залізниць колишньої Російської імперії.

Посвящена истории развития кооперативных организаций работников железнодорожного транспорта в первые десятилетия советского государственного строительства. Предшественниками кооперативного движения транспортников в рассматриваемый период были дореволюционные самодеятельные организации транспортных железнодорожных кооперативов, превратившиеся в мощные кооперативные общества, охватывавшие почти всю сеть железных дорог бывшей Российской империи.

The history of development of railway transport workers' cooperative societies in the first decades of the Soviet state construction is illustrated in this article. Pre-revolutionary independent railway transport workers cooperative societies grew into powerful ones and included almost the whole railway network of the former Russian Empire. They were predecessors of the railway transport movement of the workers' cooperative societies in the described period.

Слова известного теоретика и практика кооперации А. В. Чайнова о том, что сторон жизни, куда может проникнуть кооперация, бесконечное множество, убеждают в необходимости обратиться к такой малоизвестной и практически не исследованной странице отечественного кооперативного движения, как организация и социально-экономическая деятельность кооперативных обществ работников транспорта (железнодорожного и речного), приходящаяся на 20–30-е годы XX века. Имеющиеся в исследовательской литературе сведения о них носят фрагментарный характер [2, с. 281]. Основная литература представлена информационными и методическими материалами, опубликованными в 20–30-е годы XX века и освещавшими деятельность автономных секций транспортных потребительских обществ Центросоюза и Вукоопсоюза. Актуальность данной проблемы определяется тем, что при разработке современных вопросов кооперативного движения в Украине, России, Беларуси и других странах СНГ важно творчески использовать богатейшие традиции отечественной кооперации начала XX века, опыт 20-х годов периода новой экономической политики, разработки теории «новой институциональной экономики», в рамках которой кооперативные отношения и кооперативный сектор выступают ее органической частью.

Активизации кооперативных потребительских обществ, объединявших рабочих одной профессиональной сферы деятельности – транспортников (железнодорожников и речников), скорее всего, способствовали события августа 1917 г., когда в противовес развернувшейся деятельности Совета всероссийских кооперативных съездов как органа, возглавившего всероссийскую кооперацию, в Петрограде открылся первый съезд рабочих потребительских обществ. До этого представители рабочих кооперативов принимали участие в кооперативных съездах наравне с представителями крестьянских потребительских обществ, кредитных товариществ, различных артелей. И, несмотря на численное меньшинство, рабочая кооперация оказывала значительное влияние на направление работы съездов.

Каковы же мотивы, которые побудили лидеров рабочей кооперации принять подобное решение? Были приведены следующие аргументы: во-первых, рабочие кооперативы рассматривались в качестве одной из форм рабочей организации, преследующей те же цели, что и другие рабочие классовые организации, и, прежде всего, социально-политическое освобождение рабочего класса; во-вторых, цель рабочей кооперации состоит не только в стремлении улучшить экономическое положение своих членов, но и в создании условий для воспитания у рабочих классового самосознания; в-

третьих, вышеуказанные причины делают настоятельно необходимым создание особого всероссийского идейного центра всех рабочих кооперативов. В условиях чрезмерной накаленности политической обстановки периода между февралем и октябрём 1917 года, «заидеологизированности» многих принимаемых тогда даже сугубо социальных и организационных решений подобная аргументация вполне уместна. Поэтому разумные, обоснованные доводы сторонников сохранения организационной целостности набиравшего силы всероссийского кооперативного движения, демонстрировавшего свою мощь и разнообразие направлений экономической и социальной деятельности, остались, к сожалению, не услышанными.

Одним из разумных и не потерявших своего значения и для настоящего этапа развития национального кооперативного движения предложений сторонников его организационного единства в 1917 году являлась идея, выдвинутая К. А. Пажитновым, кооперативным теоретиком и практиком, директором Петроградского кооперативного института, об образовании в рамках Всероссийского Совета кооперативных организаций трех секций, которые отражали интересы трех основных потоков, четко определившихся в кооперативном движении. Эти три группы, на которые можно на тот момент было разбить все кооперативные организации, были представлены: 1) кооперативами продавцов рабочей силы (наемными работниками); 2) кооперативами потребителей; 3) кооперативами производителей (прежде всего сельскохозяйственных) [6, с. 14].

К сожалению, эта идея, если и нашла свое воплощение, то в крайне усеченном варианте, когда в 20-е годы прошлого века в период нэпа организационно оказалось представлено только такое направление национального кооперативного движения, как потребительская кооперация, в лице Центросоюза (имел значение общесоюзной организации потребительской кооперации) и Вукоопсоюза (центральное объединение потребительских обществ Украины). Становилось очевидным, что производственная кооперация рабочих, сельскохозяйственная кооперация, кредитная кооперация были обречены даже в условиях осуществления новой экономической политики, предполагавшей возрождение товарно-денежных отношений и неизбежный плюрализм в организации хозяйственной деятельности, на постепенное выдавливание из экономической среды государства. Правда, отголоском описанных нами событий

года 1917 года можно считать создание и деятельность в рамках Центросоюза и Вукоопсоюза некоторое время автономных секций рабочих и транспортных потребительских обществ (соответственно секция рабочей кооперации и секция транспортной кооперации «Транпосекция»).

Транспортная кооперация по железнодорожным и водным линиям строилась по магистралям и предусматривала своей первоочередной задачей хозяйственное и организационное обслуживание работников-транспортников. Автономность функционирования потребительских кооперативов транспортников обосновывалась особенностями условий их жизни и быта, прежде всего постоянными командировками и дежурствами (поездные и паровозные бригады, телеграфисты, рабочие-путейцы и пр.), проживанием вблизи железнодорожных и водных путей сообщения в полосе отчуждения или в прилегающих к ней поселках. При такой зависимости от транспортного хозяйства, разбросанности по магистралям работники-транспортники не в состоянии были пользоваться услугами торговых организаций, обслуживающих стационарно проживающее население. Тем более имелся еще дореволюционный опыт самостоятельной организации транспортных железнодорожных кооперативов, превратившихся в мощные многолапочные общества, охватывавшие почти всю сеть железных дорог (среди них необходимо назвать Екатеринбургское, возникшее в 1890 г.).

Решая проблемы улучшения своего материального положения, транспортники еще задолго до революции стали на путь организации транспортных железнодорожных кооперативов, инициировавшихся самим населением, без какого-либо искусственного насаждения. А органы управления транспортом, заинтересованные в закреплении за транспортом квалифицированной рабочей силы, поддерживали подобного рода инициативу, переводя собственные продовольственные службы на положение кооперативов.

Итак, как кооперативные, так и продовольственные организации, учитывая особые условия жизни и быта транспортников, строились обособленно от общегражданских кооперативных объединений, и успешно обслуживали транспортников. Даже революционные потрясения не помешали транспортным кооперативам сохранить свою обособленность и продолжить обслуживание транспортного населения, независимо от общей системы кооперации.

С началом нэпа кооперирование транспортных развивается в том же направлении – все железнодорожники кооперируются в самостоятельные потребительские общества.

Обособление низовых кооперативов транспортников от системы общегражданской кооперации создало предпосылки для существования самостоятельного центра. Вопрос о создании такого центра ставился транспортными потребительскими обществами начиная с 1909 г., но получил свое фактическое разрешение только в 1917 г.

Основной организационной формой транспортного потребительского общества в начале 20-х годов становится дорожный районный многоласточный кооператив, охватывавший своим обслуживанием работников-транспортников как небольших, прежде всего, железнодорожных участков, так и крупных узловых станций. Статистические данные первой половины 20-х годов свидетельствуют о том, что снабжение населения потребительскими товарами через транскооперацию происходило значительно интенсивнее по сравнению со всей общегражданской потребительской кооперацией: так, если на одного городского жителя приходилось покупок в потребительских обществах на 10 руб. в течение года, в сельской местности – на 1 руб., то на одного работника-транспортника или члена его семьи приходилось свыше 15 руб. [4, с. 6]. Что касается такого показателя эффективности хозяйственного функционирования потребительских обществ, как обеспечение через кооперативное снабжение реализации заработной платы, то в транспортных потребительских обществах этот показатель составлял около 40 %, в то время как рабочие кооперативы скажем Донбасса, призванные организовывать снабжение рабочих, могли обеспечить реализацию не более 25...30 % их зарплаты [4, с. 7].

Таким образом, можно констатировать, что снабжение населения через транскооперацию шло значительно интенсивнее по сравнению со всей потребительской кооперацией.

Подобного рода положительные показатели настраивали руководителей Транпосекции на решительное отстаивание как организационной, так и хозяйственной самостоятельности транспортной кооперации. Причем решение этой проблемы ими виделось в направлении создания функционально самостоятельного центра транскооперации.

Транпосекция возникла в 1922 г. после официального оформления транспортных кооперативов и представляла по существу союзное

объединение, являясь по форме автономной секцией Центросоюза (в 1921 г. на X международном кооперативном конгрессе в Базеле он был признан единственным правомочным представителем всего кооперативного движения Советской России, а потом и союзного государства) [5, с. 246].

Подобная форма объединения не приветствовалась большинством руководства Центросоюза. Поэтому вопрос о реорганизации Транпосекции долгое время не снимался с повестки дня. О целесообразности существования Транпосекции постоянно велась дискуссия.

Подобная ситуация не могла не сказываться на результативности обслуживания транспортных потребительских обществ (ТПО). Усложнялась процедура получения банковских кредитов для ТПО. Однако, при таких неблагоприятных условиях Транпосекция в первой половине 20-х годов сумела добиться определенных успехов. Хозяйственное обслуживание периферии кредитами и товарами Транпосекция осуществляла на условиях не менее выгодных, чем это делал Центросоюз. Из общего объема кооперативной торговли, организованной Транпосекцией, 67,5 % приходилось на периферию [4, с. 16]. Экономно расходовались средства и на содержание управленческого аппарата, во всяком случае, ежегодные организационные расходы Транпосекции, при том же содержании функциональных обязанностей, были в среднем на 2–4 % ниже, чем у Центросоюза [4, с. 17]. Обслуживая транспортное население, транспортные кооперативные общества всемерно стремились к удешевлению своих услуг, и определяли продажные цены на отпускаемые потребителям товары с таким расчетом, чтобы они были ниже местных рыночных цен и, во всяком случае, не выше цен в государственных магазинах и других кооперативных организациях.

Такое независимое поведение шло вразрез с идеей единого руководства и единого контроля за деятельностью потребительских обществ независимо от их социальной и профессиональной принадлежности со стороны Центросоюза. При этом игнорировалось мнение даже республиканских центральных кооперативных органов, например Вукоопсоюза, в котором имелся свой центр транспортной кооперации – Укртранспосекция. В начале 1931 г. транспортная кооперация, представленная транспортными потребительскими обществами, была ликвидирована, и Центросоюз взял на себя решение вопросов обеспечения потребительскими товарами железнодорожников [3, с. 7]. Когда

стало очевидным, что Центросоюз не справлялся с потребительским обеспечением железнодорожников, организованным к тому же в административном порядке на основе очередного постановления ЦК ВКП(б), была поставлена задача о восстановлении самостоятельной транспортной кооперации на местах и в центре.

Однако восстановление транспортных потребительских обществ приобрело характер очередной контролируемой сверху кампании. Теперь с их помощью в условиях свертывания нэпа и участвовавших перебоев в обеспечении продовольствием рабочих и жителей городов пытались разрешить углублявшиеся проблемы по их снабжению. Так, восстанавливаемым транспортным потребительским обществам предлагалось незамедлительно заняться собственным огородным хозяйством, под которое должен был отводиться каждый пригодный для этого участок земли.

Инициаторами подобной кампании в Украине стали железнодорожники станции Фастов, а их «огородная деятельность» должна была стать образцом для подражания. Эти мероприятия рассматривались как способ улучшения железнодорожниками собственного питания. Данные факты свидетельствуют о том, что даже после восстановления Транспосекции при Центросоюзе и Укртранспосекции при Вукоопсоюзе (Всеукраинский Центросоюз) нормальная работа транспортных потребительских обществ так и не наладилась. Восстановление транспортных потребительских обществ и улучшение обеспечения железнодорожников проводилось бюрократическими методами: отписками и различного рода заседаниями с участием профсоюзов.

Помимо огородов решение обострившейся проблемы продовольственного обеспечения виделось и в создании при потребительских обществах транспортников свиноводческих, птицеводческих, молочных ферм и пр. Таким образом, из чисто потребительских обществ, призванных наилучшим и экономным способом решать проблемы обеспечения транспортников потребительскими товарами, транспортные кооперативы, как, впрочем, и другие рабочие кооперативы, превращались в некие производственные структуры, обрастающие, не от хорошей жизни, сельскохозяйственными предприятиями, которые рассматривались партийно-государственным руководством как источник дополнительного, а фактически, основного обеспечения железнодорожников и рабочих других специальностей [3, с. 16–18].

Рассмотренные события логичны в условиях тех изменений, которые наблюдались в советском обществе в 30-е годы XX века. Уничтожению большинства черт, присущих потребительской кооперации в 20-е годы, предшествовало введение продуктовых карточек в 1928 г. в крупных городах и вменение в обязанность потребительской кооперации выполнять функции государственных распределительных пунктов. В 1930–1931 гг. в городах создавались различные закрытые «распределители» для привилегированных групп населения, специальные рабочие «закрытые кооперативы» в городах и при фабриках. В 1932–1933 гг. ликвидировались рабочие потребительские кооперативы, и вместо них создавались отделы обеспечения работников, подчиненные руководству предприятий.

Альтернативой кооперативной торговли должна была стать торговля государственная. В 1934 г. городская государственная торговля уже на 70 % превышала кооперативную [2, с. 305]. И хотя в 1935 г. продуктовые карточки были отменены, одновременно с этим была окончательно ликвидирована городская потребительская кооперация, что делало бессмысленным существование автономных кооперативных центров в Центросоюзе и Укоопсоюзе, отражавших интересы рабочих кооперативов и кооперативов транспортников.

Перестали выполнять свою роль в обеспечении устойчивости функционирования транспортных кооперативных потребительских обществ такие экономические инструменты, как прибыль и паевые вклады. В 1932 г. произошел отказ от отличительного принципа, призванного обеспечивать успешную хозяйственную деятельность потребительских обществ и известного еще со времен 40-х годов XIX века как «рочдейльский принцип» («рочдейские принципы» – правила коммерческой работы и демократического управления, разработанные английским «Обществом справедливых рочдейских пионеров», которое являлось одним из самых первых потребительских кооперативов в Европе), а именно, принципа распределения прибыли между членами потребительского кооператива. Официально, в Примерном уставе дорожного транспортного потребительского общества было запрещено распределять прибыль (по паям, забору товаров в кооперативных лавках или другим признакам) [1, с. 431]. А ведь этот своеобразный покупательский дивиденд выступал осязаемым финансовым стимулятором для вступления новых членов в потребительские общества.

Осуществленный историко-экономический анализ ключевых моментов развития потребительских обществ железнодорожников после 1917 г. свидетельствует, что данный процесс фактически отразил общие тенденции в развитии потребительской кооперации в первые советские десятилетия. Советское и партийное руководство как на общесоюзном, так и республиканском уровне, неоднократно пересматривало свою политику по отношению к подобным структурам самоорганизации трудящихся, рассматривая их чаще всего в качестве временных вспомогательных институтов переходного периода от капитализма к социализму. А поскольку строительство социализма фактически означало создание тоталитарного политического режима и административно-командной системы управления, то кооперативы, создаваемые в среде наиболее активной и сознательной части рабочего класса – железнодорожников – и постоянно стремящиеся к организационной самостоятельности от общегражданской потребительской кооперации, демократически управляемые и ориентирующиеся на рыночные методы ведения хозяйственной деятельности, все меньше вписывались в жесткие централизованные планово-распределительные советские структуры.

Потребительская кооперация транспортников, как и другие виды кооперации, в 20–30 годы XX века развивалась в обстановке постоянной неопределенности и неуверенности в своем будущем, постоянного вмешательства в хозяйственную деятельность и применения реорганизационных мероприятий, сопровождавшихся и репрессивными действиями в отношении руководства и рядовых членов кооперативных обществ.

В таких непростых условиях потребительская кооперация транспортников не могла раскрыть все свои экономические и организационные возможности и действовать эффективно в целях улучшения обслуживания своих членов.

Таким образом, в 30-е годы XX века кооперативное движение транспортников, и, прежде всего, железнодорожных работников, представленное транспортными потребительскими кооперативами, оказалось не просто деформированным, а уничтоженным как явление. Что касается рабочих потребительских обществ, существовавших в городах почти 30 лет, то они насильственно были превращены в отделы рабочего снабжения, а потребительская кооперация в сельской местности, хотя формально и функционировала, но перестала быть в полном и точном понимании этого определения «кооперацией».

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Вахитов К. И. Кооперация. Теория, история, практика. – М.: «Дашков и К», 2004. – 557 с.
2. Витанович І. Історія українського кооперативного руху. – Нью-Йорк: Товариство української кооперації, 1964. – 624 с.
3. Граєв. Кооперація на транспорті та завдання робітників-залізничників. – Х. 1931. – С. 7–19.
4. Доклад Правления Транпосекции по организационному строительству транскооперации. – М., 1924. – С. 20 с.
5. Макаренко А. П. Теория и история кооперативного движения. – М.: Маркетинг, 1999. – 328 с.
6. Пажитнов К. А. К вопросу об образовании общекооперативного центра (По поводу отделения рабочей кооперации). – Петроград: Кооперация, 1918. – 23 с.

Поступила в редколлегию 23.06.2005.