

На общем фоне охватившего Россию экономического кризиса проблемы дальнбойщиков не так уж и велики. Но вспомним слова Ленина: «Когда есть налицо объективные условия глубокого политического кризиса, то самые мелкие и наиболее, казалось бы, удаленные от настоящего очага революции конфликты могут иметь самое серьезное значение, как повод, как переполняющая чашу капля, как начало поворота в настроении и т.д.». Кстати, правительство это тонко прочувствовало и пошло на уступки, еще до начала акции сократив (временно, до февраля будущего года) размер сбора в два раза – с трех до полутора рублей за километр.



Тем не менее перспектива отставки правительства Медведева, не говоря уже о более глубоких социально-политических сдвигах, остается пока больше потенциальной и теоретической, нежели реальной и практической. Как все сложится на практике, предсказать невозможно. То, что накал борьбы не спадает, показала прошедшая 19 ноября и охватившая десятки регионов акция «Улитка», когда на трассу выезжают несколько фур и в течение часа-двух едут плотной колонной со скоростью 10–15 км/ч.

Особый размах и организованность акция приняла в Дагестане, где бастуют практически все водители и изгоняют штрейкбрехеров со своей территории. Образовалась колонна фур длиной более 50 километров, блокирующая дороги из республики. Бастующие планируют пойти маршем на Москву. Кое-кого это уже пугает, и у некоторых руководителей акции зазвучали призывы пойти на попятную.

Раз события начались, то чем бы они ни завершились, они требуют внятной политической оценки с марксистско-ленинской точки зрения. Для этого в первую очередь необходимо выяснить их классовый характер. На форуме нашей газеты высказываются разные мнения на этот счет. Одни читатели ликуют: «Молодцы дальнобойщики! Это ответ тем, кто решил, что рабочего класса в России уже нет. Есть в России рабочий класс!» Другие им возражают, что «дальнобойщики – это не рабочий класс, а в своем большинстве являются частными предпринимателями». На этом основании делается вывод, что они не заслуживают поддержки коммунистов. Вот, мол, когда дальнобойщики потребуют восстановить общенародную собственность, согласятся работать на транспортных средствах, принадлежащих всему народу, водрузят на свои фуры советские флаги и лозунг «Собственность и власть – народу!», тогда им и будет классовая солидарность и поддержка коммунистов. А пока такого нет, это «отдельная стая крысят из многочисленных других, догрызающих оккупированную Родину».

Для прояснения этих вопросов обратимся к статистике, которая хотя и крайне скудна, но все же позволяет составить некоторое представление о численности и социальном облике тех, кто трудится в сфере дальних автоперевозок. По данным, приведенным на сайте «Фонтанка.ру», в России зарегистрировано 1 882 090 грузовиков с разрешенной массой более 12 тонн, принадлежащих 1 138 962 владельцам, то есть в среднем 1,7 машины на владельца.

Журнал «Транспорт Российской Федерации» писал, что более половины грузового автомобильного парка принадлежит индивидуальным предпринимателям, на каждого из которых приходится в среднем 1,3 грузовика. А среднее количество грузовиков, эксплуатируемых юридическими лицами, составляет 6,6. Комбинируя эти цифры, полагаю, мы не сильно ошибемся, если скажем, что порядка миллиона грузовиков принадлежит водителям-индивидуалам, а остальные 900 тысяч машин – 139 тысячам автотранспортных предприятий. Разумеется, эти предприятия сильно дифференцированы по размерам. Общей статистики на этот счет нет, но кое-какие отрывочные сведения все же имеются. Например, сообщается, что в Дальневосточном федеральном округе зарегистрировано всего 112 тысяч «двенадцатитонников», принадлежащих 67 тысячам физических и юридических лиц (1,7 единицы на владельца, как и в среднем по стране).

Но при этом 5 крупнейших перевозчиков имеют общий парк в 3158 большегрузов (в среднем по 632 единицы) а еще 26 владельцев имеют в общем более 4100 машин (по 158 единиц). Все они давно уже послушно зарегистрировались в системе «Платон» («Плата за тонну») и протестовать не намерены. Как удовлетворенно сообщил в начале этой недели Росавтодор, в системе зарегистрировались уже более 65 тысяч транспортных

компаний и предпринимателей с общим объемом парка свыше 500 тысяч автомобилей. Причем зарегистрировались все крупные корпоративные клиенты с автопарком свыше 50 автомобилей. И это понятно: новый сбор значительно сильнее бьет по индивидуалам и мелким фирмам, так как у них выше, чем на крупных предприятиях, удельные затраты на обслуживание и ремонт техники, а, стало быть, выше и себестоимость перевозок.

Протестуют именно индивидуалы и некрупные автотранспортные предприятия (АТП). Таким образом, основной контингент протестующих – это водители-индивидуалы, а также хозяева малых и отчасти средних предприятий. То есть, в классовом определении, это мелкая и отчасти средняя буржуазия – собственники средств производства, работающие сами и не прибегающие к найму рабочей силы, а также владельцы фирм с небольшим числом наемных рабочих. Водители же, работающие в крупных АТП, являются наемными работниками у капиталистов. Это классический пролетариат, не имеющий собственных средств производства и продающий свою рабочую силу капиталисту. Существенного участия в акции наемные водители в своем большинстве не принимают, поскольку новые поборы касаются не их лично, а их хозяев.

Здесь возникают важные вопросы, касающиеся различия пролетарской и мелкобуржуазной революционности. Принято считать, что пролетарии более способны к организации, нежели мелкие буржуа. Но в данном случае именно мелкие буржуа продемонстрировали высокую организованность и солидарность – ведь для подготовки всероссийской акции требуются месяцы и много энергии. Дело, видимо, в том, что для пролетариев капиталистическая эксплуатация – понятие достаточно абстрактное. Наемный рабочий непосредственно не видит утаиваемой от него прибавочной стоимости – он ее «просто» не получает. У мелкого же буржуа эту прибавочную стоимость вытаскивают буквально из кармана – он ее уже держал в руках, а тут давай выкладывая кровные денежки!

И особенно дальнобойщики ежедневно и еженощно в самом прямом смысле сталкиваются на дорогах со своими эксплуататорами. Это и гаишники, занимающиеся вымогательством, и просто бандиты, занимающиеся тем же самым. Но если с первыми особо не поспоришь, то вторым уже научились давать отпор. Все тяжелые грузовики оборудованы рациями, настроенными на общую волну, и известно немало случаев, когда водители вызывали товарищей на подмогу и общими усилиями били вымогателей. По этой причине дальнобойщики – вооруженный отряд мелкой буржуазии, мало кто отправляется в рейс без травматического оружия. Следует также учесть, что тяжелый грузовик или седельный тягач, да еще в комбинации с прицепом или полуприцепом, сам по себе является серьезной полувоенной техникой, которую можно использовать в качестве пассивного орудия самозащиты. И это орудие в любой момент может превратиться в активное. Поэтому, будучи организованными, дальнобойщики

представляют собой весьма грозную социальную силу.

Эта сила объективно востребована современной кризисной обстановкой. В левых кругах периодически возникают разговоры и мечты о всеобщей политической стачке. А во всеобщей стачке ключевая роль принадлежит транспортной забастовке. Вот что писал Ленин более ста лет назад: «Все указывают на крайнюю важность железных дорог во всеобщей стачке. Остановятся железные дороги – забастовка имеет все шансы стать всеобщей. Не удастся добиться полной остановки жел. дорог – и забастовка, почти наверное, не будет всеобщей. А железнодорожникам забастовать особенно трудно: карательные поезда стоят в полной готовности...»

Забастовка дальнбойщиков не связана с теми сложностями, о которых говорит Ленин. Вообще говоря, здесь необязательно перекрывать автострады – достаточно просто посидеть дома неделю-другую. Забастовки на транспорте запрещены для наемных работников. Но нет такого закона и нет такой силы, которые могли бы принудить водителя-индивидуала выйти на линию. А эффект от такой забастовки в наше время будет не меньший, чем от железнодорожной сто лет назад. Здесь сложность другая – потеря заработка. Без забастовочного фонда, этой финансовой «подушки безопасности», компенсирующей хотя бы месячный простой, забастовка обречена на неудачу. Вторая сложность – как обеспечить настоящую массовость забастовки. Ведь если перекрыть основные автострады могут несколько тысяч фур (вступая при этом в неизбежное столкновение с ОМОНОм и Внутренними войсками), то для успеха пассивной забастовки требуется, чтобы работу прекратила хотя бы треть водителей. А это как-никак полмиллиона человек, которых необходимо организовать и зажечь на борьбу.

Как же обстоит дело с организацией? Помимо небольших предпринимательских ассоциаций типа вышеупомянутой Сибирской, дальнбойщики-индивидуалы объединены в два профессиональных союза. Это основанный в 1998 году Межрегиональный профсоюз водителей-профессионалов (МПВП, председатель Александр Котов) и профсоюз «Дальнбойщик», существует с 2008 года, председатель Валерий Войтко. В шмаковскую ФНПР они не входят. Численность не указывается, но вряд ли значительна. Общественно-политические позиции этих профсоюзов несколько различны. МПВП – вполне лояльная к нынешнему правящему режиму и социально-экономическому строю организация. Например, в феврале этого года он участвовал в московском Антимайдане.

«Дальнбойщик» же придерживается более левых позиций и его руководитель позволяет себе, например, такие пассажи: «Сегодняшние разговоры про «надо отменить платные дороги», снизить налоги, обуздать тарифы – из категории иллюзий. Не при

этой власти. Не при этих законах. И тем более, не в этой общественно-политической формации, которая и к капитализму-то не имеет никакого отношения. Колониальный феодализм, скорее...» Словом, два профсоюза как бы олицетворяют собой «две души» мелкого буржуа – собственника и труженика. Первая тянет его к крупной буржуазии, вторая – к пролетариату.

В такой ситуации коммунисты ни в коем случае не могут оставаться пассивными созерцателями в ожидании того, какая из этих «душ» возобладает. Поэтому КПРФ сразу заявила о поддержке требований дальнобойщиков и предложила им помощь в организации и согласовании с властями пикетов, митингов и автопробегов. В ряде регионов такое сотрудничество уже началось. Но при этом коммунистам не следует питать никаких иллюзий относительно поддерживаемого ими движения.

В какой социально-политический сценарий наиболее органично вписывается нынешняя акция дальнобойщиков? В сценарий общенародной, т.е. буржуазно-демократической, революции против 1) бонапартистского политического режима и 2) сращенного с ним крупного государственно-монополистического (олигархического) капитала. Во-первых, хотя борьба начинается сугубо экономическая, но ведется она против административной машины и поэтому неминуемо приобретает политический характер. Во-вторых, крайнее возмущение протестующих вызывает то, что сборщиком новой государственной дани выступает частная фирма сына путинского олигарха Аркадия Ротенберга, и будет иметь с этого «навар» в размере 10,6 млрд рублей в год.

Вот это неизбежное перерастание экономических требований в политические и вызывает повышенное беспокойство в коридорах власти. На координаторов акции явно оказывается сильное давление, свидетельством чему являются два письменных обращения Александра Котова, выпущенные с интервалом в два дня. В первом из них он пишет: «Дума по указке все тех же олигархов готовит нам мораторий и пытается нам же преподнести его как нашу победу. Если мы примем мораторий, это равносильно последней, длиной в три года, сигарете перед расстрелом...

Именно поэтому профсоюз предлагает всем думающим, колеблющимся, сомневающимся и живущим одним днем не приступать к работе 16 ноября и в последующие дни». А вот строки из второго обращения: «С 17 ноября наша акция переходит в иное русло. Наш профсоюз предлагает вам, уважаемые коллеги, временно прекратить третий этап нашей акции гражданского неповиновения и приступить к перевозке грузов. Продолжение третьего этапа, а по сути своей продолжение забастовки, наносит серьезный урон экономике нашей страны, подрывает бизнес, разрушает экономические

СВЯЗИ...

Депутатам Государственной думы необходимо некоторое время для разрешения этой взрывоопасной ситуации в законодательном порядке. Все это время нам надо кормить наши семьи». Когда же предложение свернуть акцию осталось без ответа, Котов заявил, что с пятницы МПВП снимает с себя ответственность за стихийные акции дальнбойщиков.

Последние заявления Котова – явно вынужденные. А если бы они были добровольными, уместно было бы спросить: чужак человек, где же ты видел забастовки, не наносящие урона экономике и не подрывающие бизнес? Да, экономика в кризисе, но лечить ее приходится хирургически, то есть забастовкой. Отрезать олигархическую опухоль, чтобы остальной организм выздоровел. В данной конкретной обстановке цель операции – принудить либеральное правительство Медведева к уходу в отставку. А все остальное – полумеры.

КПРФ поддерживает дальнбойщиков. Но процесс этот должен быть взаимным. Поэтому партии не худо было бы выдвинуть им встречное предложение поддержать ее требование отставки правительства. Да и сама логика событий (если помогать им развиваться, а не тормозить обещаниями исправить частные огрехи) неминуемо приведет бастующих к такому требованию. Во всяком случае требования отставки министра транспорта Соколова уже звучат. Но это вопрос все-таки персональный и частный, а всеобщая стачка без общеполитических лозунгов – нонсенс. Сами дальнбойщики это инстинктивно ощущают, но еще опасаются в этом себе признаться. Отсюда сомнения, колебания, прочно вбитые в голову телепропагандой антикоммунистические штампы... Хорошей иллюстрацией этих колебаний является вот этот диалог на форуме сайта «Дальнбойщик»:

– А почему кто-то должен решать наши проблемы? КПРФ и не будет их решать, а только поможет по нашей просьбе организовать мероприятия и донести наши требования до властей и народа. Консультация, как не облажаться при проведении митингов и пикетов, как в кутузку не загреметь, печатная продукция, листовки и т.д. дорогого стоят. Сами пока можем только кружком стоять, бубнить, дымить да изрыгать проклятия на власть.

– Да, действительно, так и должно быть. Пусть помогают, поддерживают,

консультируют, но не ставят нас под свои флаги. Зачем нам-то нужны их проблемы с министрами, зачем мы-то должны подписывать их письма об отстранении кого-то? Пусть они свои проблемы решают сами, а если вызвались поддержать, пусть поддерживают. И если их поддержка нам поможет, тогда люди сами решат, присоединяться ли к этой партии, вставать ли под их флаги.

Словом, люди еще не вполне осознают, что «проблемы с министрами» – это проблемы не только и даже не столько КПРФ, сколько их собственные. Впрочем, заключительные слова диалога позволяют надеяться, что они могут прийти к такому осознанию весьма скоро. Здесь все будет зависеть от оперативности, энергичности и особенно от тактичности партийной работы с дальнбойщиками.

[По страницам газеты «Советская Россия», Александр Фролов](#)

Фото: Аргументы и Факты