



РАБОЧАЯ ДЕМОКРАТИЯ

№ 1, 2010 г.

СПЕЦВЫПУСК ДЛЯ РАБОЧИХ УЛЬЯНОВСКА

РЕВОЛЮЦИОННАЯ РАБОЧАЯ ПАРТИЯ

НАШЕ МНЕНИЕ

Рабочие Ульяновска, объединяйтесь! Вместе победим!

Ульяновск - промышленный город. Чего здесь только нет: и УМЗ, и еще один механический завод - №2, и УАЗ, и «Авиастар», и предприятия пищевой промышленности, и текстиль... Только развитого и организованного рабочего движения нет ни в городе, ни в области. Почему так? Разве мало проблем у ульяновских рабочих? Разве не сокращают их сейчас «в виду кризиса», как везде, разве не заставляют оставшихся работать за двоих, разве не урезали повсеместно зарплату вдвое-втрое? Все эти проблемы есть, но отчего-то люди предпочитают жаловаться на заводское руководство в курилке или на своей кухне, или у пивного ларька, но не сопротивляться. Очень силен страх быть уволенным, хотя вроде бы и безработица в регионе сравнительно небольшая - всего-то 2,14%, в то время как по России - около 9%. Правда, это официальные данные - в реальности, если считать по методике Международной организации труда (МОТ), безработных в три раза больше, но, все равно, Ульяновск - не самый депрессивный в этом плане город. Например, в соседнем Тольятти (Самарская обл.) уровень официальной безработицы - 4,11. Но даже в Тольятти рабочие АВТОВАЗа не позволяют по произволу урезать зарплату, но жалуются в Инспекцию по труду, не ходят на неоплачиваемые сверхурочные, не позволяют отправлять себя в неоплачиваемые отпуска, а заставляют начальство оплачивать простой, как 2/3 от средней зарплаты. А ведь АВТОВАЗ - градообразующее предприятие Тольятти, увольт оттуда - идти действительно некуда. А Ульяновск - не моногород, но рабочие, хотя бы УАЗа, безропотно терпят от администрации буквально любые нарушения своих прав. И зарплаты в Ульяновске ниже некуда: 6-8 тысяч рублей в месяц считается вполне приличным заработком! Собственники ульяновских предприятий объясняют это «кризисом», но тут же в деловой прессе дают информацию о своих сверхприбылях, о своей успешности в период кризиса, о росте продаж. И ведь правду говорят! Все это есть: и рост продаж, и сверхприбыли - за счет экономии на зарплате рабочих, за счет сверхэксплуатации.

Удивительно, отчего рабочие Ульяновска все это позволяют. Единственное разумное объяснение - они абсолютно не организованы и не пытаются активно бороться, поскольку каждый боится стать первым, стать зачинщиком, боится, что за ним не пойдет достаточное число товарищей и жалкую горстку бунтарей начальство и городские власти просто раздавят. И, хотя на самом деле возмущены абсолютно все, но неуверенность в товарищах, боязнь «высунуться» и рефлекторное желание быть «как все» всех и удерживает. Откуда такое неверие в свой коллектив и в свой класс? Возможно, от опыта предательства со стороны официальных профсоюзов ФНПР, которые в Ульяновске в основном продирижерские. Из этих профсоюзов, кстати, рабочие города сейчас повсеместно выходят. Безусловно, есть и опыт репрессий: на УАЗе выявленных «бунтарей» сразу сокращают. Но ведь это закономерно: если рабочие слабы и разобщены - они не могут защитить своих лидеров и, напротив, сильные рабочие организации просто не позволяют администрации увольнять активистов. Получается замкнутый круг, из которого лишь один выход - организовываться наиболее активным рабочим города между собой и до поры не афишировать состав этой инициативной группы, вести разъяснительную работу с коллегами, строить рабочую организацию, которая начнет открыто добиваться реализации своих требований, лишь имея достаточный авторитет и поддержку в коллективах предприятий. Безусловно, протесты рабочих Ульяновска будут солидарно поддержаны рабочими многих других городов России, уже организованными в профсоюзы, стачкомы и оппозиционные политические объединения, однако начинать-то надо самим. Собственно, мы это и предлагаем. Цель данного издания - дать рабочим Ульяновска трибуну для выдвижения своих претензий и требований к начальству и власти. А если совсем честно - мы понимаем, насколько страшно «быть первым», и готовы стать центром для формирования инициативной группы, о которой говорили выше.

Как бороться - это уже следующий вопрос. Можно и так, как в 2004 году сделали доведенные до отчаяния рабочие УМЗ. Увы, их протест был действенным, но стихийным, и не оставил после себя рабочей организации на заводе. Вообще же не всегда требуются столь резкие действия - иногда достаточно и жалоб в Инспекцию по труду, и исков в суд (для решения большей части проблем на УАЗе этого будет достаточно), но для этого тоже нужны, как минимум, рабочие профсоюзы. А некоторые проблемы, как ситуация на Авиастаре, не решат и такие действия, как в свое время на УМЗ, - здесь вопрос стоит политический и нужны будут действия куда большего масштаба, для которых рабочим уже нужна собственная политическая организация. Однако, пока наша задача - помочь объединиться тем рабочим, кто уже готов и хочет отстаивать свои классовые интересы, но опасается делать это в одиночку. Вместе - уже не в одиночку, вместе мы соберемся и подумаем, как будем действовать, чтобы добиться своего, вместе мы сила и вместе мы победим!

Ульяновский Механический. Когда рабочие - сила...

В настоящее время Ульяновский Механический Завод (выпускает зенитные комплексы, радары, продукцию мирного назначения) относится к числу наиболее благополучных предприятий города. Просто нет, зарплата от 10 до 15 тысяч рублей (что по Ульяновским меркам достаточно прилично) выдается вовремя.

Следует отметить, что так было не всегда. Еще в «сытом» докризисном 2004 году, благодаря эффективности УМЗшного менеджмента, задержка по выплате заработной платы достигала полугода. В результате 19 августа терпение рабочих лопнуло. Почти весь трудовой коллектив (а работает на УМЗ более 3 тысяч человек) вышел и на 8 часов перекрыл движение по площади «Кольцо Пушкина», парализовав этим главные улицы Засвияжского района Ульяновска (Октябрьскую, Пушкина и Московское шоссе), заблокировав проход транзитных потоков транспорта на Саранск, Самару, Казань и Нижний Новгород.

Данная акция заставила и областные и федеральные власти принять надлежащие меры. 23 августа на предприятии началось погашение долгов по зарплате. Руководство завода во главе с гендиректором Абаниным было снято и предстало перед следствием. Вскоре выяснилось, куда девались предназначенные для выплаты зарплаты средства. Руководство крутило их через коммерческие фирмы, а именно предоставляло займы, оплачивало банковские кредиты и проценты по ним, безвозмездно осуществляло ремонтные работы, оплачивало коммунальные расходы, ну и т.д.

К примеру, за неделю до акции протеста УМЗ перечислил 12 млн. рублей специализирующейся на производстве инсулина фирме «ННТ Фарм» (25% акций этой компании принадлежали на тот момент сыну гендиректора завода).

В итоге ситуация на УМЗ стабилизировалась и остается стабильной до настоящего времени. Единственное, что внушает многим трудящимся УМЗ, впрочем, как и автору материала, некоторые опасения за судьбу предприятия, - данное благополучие базируется только на внешних (Венесуэла, арабские страны) заказах, а наличие таковых, понятно, зависит от политической конъюнктуры.

Представляется, что стабильный российский госзаказ, а лучше и вовсе возврат УМЗ в госсобственность, обеспечили бы его будущее надежнее.

А. Зимовский

Сверхэксплуатация на УАЗе. Доколе?!

За первый квартал 2010 года УАЗ повысил объем продаж только по внедорожникам в 2,5 раза, а именно продал 5,5 тысяч внедорожников. Еще УАЗ стал в марте 2010 года лидером продаж среди пикапов различных брендов, реализуемых в России. Кроме того, бренд УАЗ занимает второе место в стране по продажам в рамках программы утилизации автохлама. Журнал Institutional Investor вместе с ведущими мировыми аналитиками авторынка признает генерального директора ОАО «SOLLERS» (бывшее ОАО «Северсталь-авто», дочерняя компания «Северстали», ей принадлежит УАЗ) Вадима Швецова лучшим генеральным директором в российской промышленности. Полный успех и аплодисменты! Казалось бы, рабочие на таком чудо-заводе, как УАЗ, должны жить, как минимум, на уровне рабочих «Форда». Но нет - они получают зарплату по 6.000, работают за двоих, а то и троих, иногда по 12 часов в день или сидят в неоплачиваемом простое, подвергаются дискриминации и репрессиям, некоторые судятся и все боятся сокращений.

Положение рабочих на УАЗе хорошо сформулировал один прессовщик:

- Были в госсобственности - легче было. Я пошел на завод, потому что деньги платили. В 98-м году я 8.000 тысяч получал, на те цены. Потом нас продали «Северстали», и все это началось. А сейчас стало совсем плохо. Работаем в 2 раза больше - получаем в 2 раза меньше. А увольт - куда пойдешь?

Заводская реальность

Действительно, в октябре 2000 года УАЗ пошел в частные руки компании «Северсталь». По воспоминаниям рабочих, тогда же начались и гиперэксплуатация, и урезание зарплат, и увольнение всех несогласных с подобной политикой. Но осенью 2009 года положение рабочих превратилось из тяжелого в невыносимое «в связи с кризисом», как это объясняет начальство. Но кризис или нет, а объем работ на заводе растет вместе с планом выпуска продукции. Во втором квартале 2010 года руководство УАЗа собирает реализовать 13.000 внедорожников. Численность рабочих при этом сократили примерно на треть. На данный момент на УАЗе осталось около 6.000 человек, при этом на одного рабочего приходится по 2-3 начальника. Сокращают, в основном, молодых. Пенсионеров предпочитают оставлять на работе, поскольку им можно платить мень-

ше, чем остальным, и они не станут протестовать. Дело в том, что на УАЗе зарплату начисляют на бригаду, а мастер распределяет деньги между рабочими. Впрочем, не только пенсионеры получают копейки, зарплаты снизились у всех. Большинство рабочих УАЗа получают зарплату по повременному тарифу. «Из-за кризиса» им почти вдвое снизили технологическое время (время, которое положено затрачивать на производственную операцию). Соответственно, за тот же объем работ они теперь получают вдвое меньшую зарплату. Здесь надо еще понимать, что технологическое время в данном случае заводом меньше реального рабочего. Но какое время ты на самом деле затрачиваешь на производственную операцию - никого не волнует, оплатят все равно по технологическому. Так что у многих рабочих первая смена, которая в норме заканчивается уже к четырем дням, тянется до 7-8 вечера. И, хотя формально на УАЗе осталась одна смена (до прошлогодней осени было две), фактически рабочими первой смены выполняется работа двух смен. За одинарную оплату, поскольку это не считается сверхурочными. Рабочие, получающие сдельную зарплату, в таком же положении, что и их коллеги с тарифом - им так же снизили расценки. В среднем рабочие УАЗа зарабатывают в месяц от 6 до 8 тысяч руб-

лей. А некоторые и меньше - 3-4 тысячи, и есть зарплаты даже по 2 тысячи - у разнорабочих. Для сравнения - начальники цехов получают от 25 до 50 тысяч рублей, причем начальство сокращения не затронуло.

Низкие зарплаты - это основной фактор гиперэксплуатации на УАЗе. Но, даже полностью выкладываясь, рабочие не могут заработать сносную зарплату. Выработав месячную норму, они вынуждены сидеть дома, причем не на 2/3 от средней зарплаты, положенных при вынужденном простое, а в неоплачиваемом «корпоративном» отпуске. Так, в марте на УАЗе было 19 рабочих дней, остальное - неоплачиваемый отпуск.

Сейчас на автозаводе планируется набор людей по срочным трудовым договорам. Казалось бы, зачем? Ведь можно просто обойтись без «отпусков». Оказываются, на УАЗе не хватает специалистов - их сокращали в течение последнего года. А теперь набирают новых, но по срочному договору. Все просто: высококвалифицированные рабочие вряд ли согласятся работать за 6.000, могут и забастовать, а те же рабочие со срочными договорами протестовать, скорее всего, не осмелятся, ведь тогда с ними не продлят договор. Да и оставшиеся после сокращений рабочие УАЗа бастовать опасаются - ведь их могут тоже

(окончание на стр.2)

«Авиастар» как зеркало российского авиапрома

Либо национализация и рабочий контроль, либо авиастроения в России не будет. Став жертвой постперестроечного разрыва производственных связей, отрасль сегодня фактически выброшена из рынка, где господствуют «Боинг» и «Аэробус». Многие предприятия перестали существовать, другие, например «Авиастар», именно существуют, то есть агонизируют на рынке без реальных шансов на развитие. Судите сами: заказов на ульяновские самолеты Ту-204 нет, модернизированная версия Ту-204СМ не разрабатывается, перспективы запуска самолетов «Руслан» нет, проект по выпуску военно-грузовых самолетов Ил-476 также заморожен. И ситуация на «Авиастаре» - типична для отрасли российского авиастроения в целом.

Зарисовки с «Авиастара»

В декабре 2009 г. получив заработок за ноябрь, рабочие убедились в том, что их грубо обсчитали. Механика мошенничества была достаточно простой. Тем из трудящихся, кого в связи с простоями на сборке «родного» самолета Ту-204, перевели на другие участки работ, обещали начислить зарплату по формуле две трети от среднего заработка с доплатой до среднего. Следует отметить, что к описанному моменту предприятие должно было рабочим, помимо платы за ноябрь, еще и премии, доплаты (за личное клеймо и др.), сверхурочные, не выданные в октябре. Ну и вот, вместо того, чтобы начислить работникам обещанные две трети с доплатой до среднего заработка за ноябрь плюс октябрьские долги, бухгалтерия поступила гораздо «эффективнее». Сначала рабочим начислили две трети за ноябрь и долги за октябрь, а потом уже образовавшуюся сумму дополнили до размеров среднего заработка. Таким образом, и задолженность за октябрь погасили, и заплатили ровно столько, сколько должны были заплатить за один ноябрь и ни копейкой больше.

Жалобы на это, поданные в Инспекцию по труду, сождали руководству завода проблемы. «Эффективных менеджеров» таскали на ковер к губернатору области.

К сожалению, администрации завода удалось уговорить рабочих забрать заявления назад, обещав (устно) перевести их со сдельной оплаты труда на окладную.

Как и следовало ожидать, трудящиеся были обмануты. Единственным, результатом их заявлений стало то, что в бухгалтерии начали обманывать аккуратнее. Впрочем, ошибки дают опыт.

Осенью на электронных проходных был установлен режим, в соответствии с которым сотрудники были обязаны входить через проходные не позже чем за 10 минут до начала рабочего дня и уходить не раньше чем через 10 минут после его окончания, сие, во-первых, удлинит рабочий день на 20 минут минимум, а то и больше, и во-вторых, контроль-пропускными пунктами возникают солидные очереди, что вообще-

то является нарушением ст. 91 Трудового кодекса РФ: «Нормальная продолжительность рабочего времени не может превышать 40 часов в неделю». По жалобе рабочих активистов проблема была решена. Интересно, что помогла не Инспекция по труду, а силовые структуры, в которые рабочие «капнули», что скученность у проходной создает благоприятные условия для совершения теракта.

Дела на заводе обстоят, мягко говоря, не лучшим образом, зато у директора Шушпанова нашлись деньги на установку электронно-пропускной системы; на закупку сверл, изготовленных по методу нанотехнологий (в чем конкретно эти нанотехнологии заключаются, неизвестно, однако где-то быть должны. Ведь не зря же завод заплатил за каждое сверло 82-83 рэ, в то время как на рынке аналогичные орудия труда идут максимум по десятке, а то и по пятячке штука); ну и на финансирование строительства Храма Господня.

Глядя на просто лучшешее от религиозных чувств лицо Шушпанова, сотрудники завода прекрасно понимали, что ни о каких откатах и прочих финансовых машинациях просто не может идти речи.

Впрочем, на предыдущем месте работы, Воронежском авиазаводе, г. Шушпанов тоже отличился. Партии сверхдорогих станков, приобретенных им, не могут найти применение до сих пор.

В настоящее время г. Шушпанов снят с поста директора «Авиастар» СП и пригласен на работу в воронежское облправительство. Столь эффективные менеджеры нужны нынешнему режиму.

Причины развала

Разрыв производственных связей, допущенный еще в ходе приватизации, привел фактически к парализации отрасли и вызвал серию банкротств значимых предприятий, как, впрочем, и в других областях отечественной промышленности. Авиапром, однако, пострадал сильнее многих. Будучи ориентирован на покрытие нужд не конечного потребителя, а отрасли авиаперевозок, он нуждался в отлаженной и стабильной системе

взаимодействия не только с поставщиками, но и с потребителем. Разделение отрасли сначала на авиастроителей и авиаперевозчиков и последующее дробление авиастроения, при котором заводы смежники оказывались в разных частях страны, передача авиаперевозок из госсобственности в руки частных авиакомпаний - все это привнесло в систему отраслевых взаимоотношений весь бардак, характерный для рынка начала 90-х, и стало настоящей катастрофой для самолетостроителей. Вторым ударом по отечественному авиастроению стал кризис в области авиаперевозок, когда падение цен на авиабилеты в разы отстало от падения уровня платежеспособного спроса населения и авиаперевозки из транспортной услуги почти превратились в предмет роскоши. Утрачивая массовость, российские авиалинии частично утрачивали потребность в обновлении авиапарка и сэкономили на этом, предпочитая вместо новых отечественных самолетов закупать поддержанные «боинги», что дешевле. Для авиастроителей это естественно приводило к отсутствию заказов и сворачиванию производства. Такое положение дел, будь авиастроение единой системой, привело бы к распределенному падению нагрузки и частичной консервации отрасли, но, поскольку единой системы не было, а предприятия находились в руках у различных собственников, которые не делятся заказами, многие просто обанкротились. Оставшиеся на рынке авиазаводы частично в ходе кризиса растеряли специализацию, утратили производственную культуру и уж точно не занимались модернизацией и внедрениями инноваций, почти забросили разработки, что, в свою очередь, привело уже к техническому отставанию от западных конкурентов. В результате российский гражданский авиастроение было практически вытеснено такими транснациональными гигантами, как «Боинг» и «Аэробус» не только на международном, но и с российского рынка. В начале двухтысячных правительство РФ стало перед выбором: либо Россия окончательно уходит с рынка авиастроения, либо надо что-то делать.

(окончание на стр.2)

ОБРАЩЕНИЕ ПО СИТУАЦИИ В КУЗБАССЕ

Товарищи!
8 и 9 мая 2010 года на шахте «Распадская» (г. Междуреченск Кемеровской области) в результате двух взрывов и последовавшего пожара, по официальным данным, погибли 66 рабочих и ещё 24 ранены без вести. В тоже время некоторые из жителей Междуреченска утверждают, что число жертв занижено.

Оправдываясь за случившееся, владельцы шахты и администрация Кемеровской области заявили, что они заботятся о рабочих, зарплата которых на шахтах составляет 80 тысяч рублей. Это заявление привело к взрыву возмущения в Междуреченске 14 мая, так как в реальности заработная плата не превышает 35 тысяч при выполнении плана и падает до 15 тысяч при простое. Шахтеры и родственники погибших собрались на массовый стихийный митинг в центре города и потребовали власть к ответу. Но до глубокой ночи к ним так никто и не вышел... Тогда наиболее решительная часть молодых рабочих и родственников погибших перекрыла железную дорогу, требуя прибытия главы области Амана Тулеева. Вместо Тулеева прибыл ОМОН. В течение двух часов шла драка, в ходе которой ОМОНУ удалось отогнать протестующих от железнодорожного полотна. С обеих сторон в результате инцидента есть пострадавшие. 28 участников перекрытия было арестовано.

Прибывший на следующий день в Междуреченск Аман Тулеев назвал участников протеста «уголовниками, купившимися за бутерброд и стакан водки». Это вызвало новый всплеск возмущения в городе. Было распространено обращение от имени «Союза жителей Кузбасса» с призывом собраться на митинги во всех городах области у здания городских администраций 22 мая. Также были сформулированы обобщающие требования к властям:

1. Освободить всех арестованных в Междуреченске в ближайшие дни, прекратить всякое преследование. Прекратить оскорбления и клевету против жителей города в центральных СМИ

2. Повысить зарплату во всех рентабельных шахтах региона в три раза, считая от минимальной, но не ниже 45.000 рублей. Именно из-за малых зарплат идет нарушение техники безопасности, в результате чего наши люди гибнут сотнями

3. Прекратить преследования за независимую профсоюзную деятельность по защите интересов рабочих. Виновных в преследованиях следует строго наказывать

4. Вывести из Междуреченска силы МВД, привезенные из других городов

5. Вести в каждом городе ежемесячно массовую народную встречу с главой администрации города, чтобы тот давал отчет народу, что сделано им полезного за прошедший месяц, и отвечал лично на вопросы, принимал петиции и обращения граждан.

Власти и капиталисты боятся социальных потрясений. Они распространяют ложь о неких провокаторах, подстрекающих людей к беспорядкам, подрывающих социальную стабильность. Представители правительства утешают недовольных - дескать, требования будут выполнены, зарплата повышена, а виновные наказаны. Уже найден козел отпущения - директор шахты Волков, мелкая сошка по сравнению с ее владельцами - долларовыми миллионерами из списка «Форбс» (хотя он тоже безусловно несет ответственность за произошедшее). Выпущены все задержанные на перекрытиях рабочие, хотя перед этим говорили, что они уголовники и числятся чуть ли не в федеральном розыске.

Однако вокруг Междуреченска стоят внутренние войска, и ОМОН проверяет на блокпостх всех въезжающих в город. Власти политической кнута и пряника пытаются погасить конфликт, лишь бы он не вышел за пределы существующей системы, лишь бы не были затронуты вопросы о собственности и власти. Они готовы заплатить за социальную стабильность, откупиться от рабочих, для того чтобы иметь возможность продолжить эксплуатацию и отыграть потом, когда возмущение уляжется.

Им есть чего бояться - нынешняя «социальная стабильность» приносит им стабильный доход, но для рабочих эта стабильность не такая уж большая ценность. Ведь все тяготы кризиса переложены на наши плечи. Более того, сама жизнь и здоровье рабочих ничем не гарантированы. Повсеместный рост несчастных случаев на производстве, вопиющим примером которого явилась последняя авария, свидетельствует о том, что радикальные перемены являются для нас жизненно необходимыми. Наши зарплаты падают. Нас обложили растущими тарифами и ценами на товары первой необходимости, нам создают невыносимые условия труда и жизни. Нам незачем бояться потрясений - мы в них ничего не потеряем, ибо терям мы и без них каждый день, но имеем шанс улучшить своё положение.

Революционная Рабочая партия считает, что беда рабочих Кузбасса есть беда всех рабочих России. И оскорбления, нанесенные рабочим где бы то ни было, есть оскорбление всего рабочего класса. Мы призываем всех рабочих выступить с солидарными действиями в поддержку требований шахтеров. В зависимости от возможности в каждом конкретном месте или предприятии мы предлагаем выйти на митинги и пикеты в их поддержку, а также выступить с коллективными письмами солидарности.

«Авиастар» как зеркало российского авиапрома

(окончание, начало на стр. 1)

Полумеры, которые не помогут

Надо признать, государство предприняло попытку объединить авиастроителей под единой крышей. Тогда еще президент РФ В. Путин лично стал вдохновителем идеи создания «Объединенной авиастроительной корпорации» (ОАК) - очередной госкорпорации. Правда, и тут не обошлось без бардака - в процесс активно вмешалось Министерство обороны, проявляя инициативу получить авиастроение в свои руки, но не как министерство, а через собственные акционированные «лавочки» «Рособоронпром» и «Рособоронэкспорт», которые, в свою очередь, конкурировали уже между собой. В итоге эти частники, аффилированные с Минобороны, вместо того чтобы объединить авиазаводы, вырывали их друг у друга путем недружественных поглощений и прямых рейдерских захватов. Разумеется, это так же нанесло удар по производственному потенциалу авиастроителей (захваты часто осуществлялись через преднамеренное банкротство). Кончился бардак тем, что в 2006 году ОАК была таки создана, получила статус госкорпорации и досталась в управление бывшему министру обороны и нынешнему вице-премьеру С. Иванову - поделили отрасль полюбовно.

Здесь необходимо сказать, что госкорпорация не является формой государственной собственности. Госкорпорация - это коммерческая структура, в которой у государства есть контрольный пакет акций, но управляет ей совет директоров, утвержденный собранием акционеров. Здесь же следует сказать, что, в соответствии с законом о госкорпорациях, государство не несет ответственность за деятельность госкорпорации и не присваивает прибыли, зато госкорпорация имеет право не только присваивать прибыли подконтрольных предприятий, но и пользоваться субсидиями из госбюджета и льготными кредитами в госбанке. Таким образом, госкорпорация - это когда частные лица управляют государственными средствами, не неся за это никакой ответственности перед государством,

и извлекают прибыли из промышленных предприятий, которыми могут распоряжаться, но не несут ответственности за управленческие решения (ведь «принадлежность» к госкорпорации значит не нахождение предприятия в прямой собственности, но лишь нахождение пакета акций предприятия, не менее блокирующего, в руках у госкорпорации). Так что объединение авиастроительной промышленности под крышей ОАК во многом мнимое. Не говоря уже о том факте, что весь бесконечный менеджмент, начиная от собственно заводского и кончая дирекцией ОАК, кормится за счет предприятий, а зарплаты у дирекции госкорпорации исчисляются отнюдь не десятками и даже не сотнями тысяч рублей ежемесячно - все намного хуже. По сути, госкорпорация - это еще и паразитический нарост на промышленности, создающий ситуацию «один с сошкой - семеро с ложкой». «Авиастар», подчиненный ОАК, живая иллюстрация, как это происходит.

Спасти авиапром могут рабочие

Очевидно, что для реального объединения отрасли необходима не система сложного аффилирования и не куча бюрократов, оторванных от производства, а реальное прозрачное и максимально горизонтальное единое администрирование, для чего лучше всего подходит государственная форма собственности на предприятия при подчиненности предприятий непосредственно отраслевому министерству. Иными словами, авиастроение следует национализировать. Но национализация только авиастроения недостаточно, необходимо восстановить связь с авиаперевозчиками, так что оптимальным выходом представляется полная национализация авиапрома, включая сегменты перевозок, производства, техобслуживания и разработок, что, собственно, и было в СССР. С задачей реанимации отечественного авиапрома теперь не справится ни один, даже самый влиятельный, богатый и добронамеренный частный собственник. Только вернув отрасли неразрывность и стабильность производ-

ственных связей, только централизованно подойдя к вопросу модернизации и внедрения инноваций по плану, заранее созданному с учетом требований современности и реалий мировой экономики, можно будет рассчитывать отыграть у «Боинга» и «Аэробуса» сколь-либо значительную часть рынка. И ясно, что процесс этот требует такой точности, стабильности и является столь затратным, что его осуществление под силу, да и то с трудом, лишь экономически развитому государству, коим Россия все же продолжает являться.

Видим, что создав ОАК, Путин проблему не решил и не мог решить. Вопрос стоит предельно просто: либо немедленная национализация всей авиаотрасли и госпротекционизм - либо Россия должна забыть о гражданском авиастроении, предприятия закрыть, чтобы не мучить рабочих, а самих рабочих трудоустроить по другим отраслям. Причем, если национализация - она должна идти под пристальным рабочим контролем, а вся финансово-хозяйственная деятельность отраслевого руководства, от министерства до начальника цеха, например «Авиастар», должна быть прозрачной для трудового коллектива - без этого невозможно будет ликвидировать воровство и бесхозяйственность. Но для осуществления такого контроля нужна высокая степень самоорганизации рабочих-авиастроителей. Да и для осуществления национализации тоже - государству, даже ради спасения отрасли, не готово без давления идти против интересов частных собственников, что показала история с ОАК. Как ни забавно, но теперь, если кто в России и может спасти авиапром, это лишь рабочие авиапрома - авианеравными, организованными действиями сначала добившись от правительства национализации, а затем контролируя процесс. Так что, товарищи авиастроители, авиаремонтники, летчики и инженеры, - решение за вами!

Александр Зимбовский
Галина Дмитриева

Сверхэксплуатация на УАЗе. Доколе?!

(окончание, начало на стр. 1)

сократить. На практике так и происходит - тех, кто возмущается, сокращают.

Официальный заводской профсоюз АСМ («Автосельхозмаш», входит в ФНПР) права рабочих не защищает. И даже путевки бесплатные теперь не дает, ссылаясь на «кризис». За путевку для ребенка в летний лагерь рабочий должен заплатить 500 рублей, но эта сравнительно небольшая сумма является для рабочего УАЗа критичной при зарплате в 6.000. Ведь надо еще на что-то жить и ездить на работу, и платить за коммунальные услуги - от 2.000 и более. «А зачем им нас защищать, если их руководство у дирекции на окладе?» - комментирует ситуацию с профсоюзом один из рабочих. Однако сам он в профсоюзе состоит - по привычке. Впрочем, многие из профсоюза выходят: «Зачем взносы платить просто так». Но и идея создать свой рабочий профсоюз автозаводцы относятся скептически: некоторые не понимают, что это такое, большинство считает, что такой профсоюз будет уволен в полном составе.

С точки зрения закона

Если рассматривать ситуацию на УАЗе с точки зрения российского законодательства, мы увидим, что дирекция нарушила едва ли не все, что только можно. Приведем лишь самые очевидные и грубые нарушения закона.

Технологическое время. В соответствии со ст. 160 Трудового кодекса РФ (ТК РФ) «нормы труда могут быть пересмотрены по мере совершенствования или внедрения новой техники, технологии и проведения организационных либо иных мероприятий, обеспечивающих рост производительности труда...». Уменьшение технологического времени - это как раз изменение норм труда. Что-то не напоминает, что на УАЗе в последний год были внедрены новой техники и технологий. Что же до мер, обеспечивающих рост производительности, то вряд ли даже «Северсталь» осмелится публично назвать таковыми сокращения и урезание зарплаты.

Неоплачиваемые «корпоративные» отпуска. Они возникают из-за того, что рабочие исчерпали месячный план выпуска продукции и работы для них нет. В соответствии со ст. 22 ТК РФ работодатель обязан «предоставлять работникам работу, обусловленную трудовым договором», так что согласно ст. 74 ТК РФ эти «отпуска» - типичный простой по вине работодателя, то есть «временная приостановка работы по причинам экономического, технологического, технического или организационного характера». Ст. 157 ТК РФ четко указывает, что «время простоя по вине работодателя, если работник в письменной форме предупредил работодателя о начале простоя, оплачивается в размере не менее двух третей средней заработной платы работника». А у нас - неоплачиваемый отпуск. Рекомендуем рабочим уведомлять работодателя в письменной форме о начале простоя и не соглашаться на эти, с позволения сказать, отпуска.

Сокращения. Как мы помним, сокращали на УАЗе в основном молодежь, причем многие были высококвалифицированными специалистами. По ст. 179 ТК РФ при сокращении персонала «преимущественное право на оставление на работе предостав-

ляется работникам с более высокой производительностью труда и квалификацией». Кроме того, по ст. 180 ТК РФ при сокращении «работодатель обязан предложить работнику другую имеющуюся работу в той же организации, соответствующую квалификации работника». Сомнительно, что рабочим, сокращаемым с УАЗа, предлагалась другая работа на заводе, да еще и соответствующая квалификации. Работы нет? А зачем сейчас будут набирать рабочих по временным трудовым договорам? Не говоря уже о том, что сокращение подразумевает не просто увольнение работника, а исключение штатной единицы, занимаемой работником, из штатного расписания. Разумеется, временные работники не могут занять те же штатные единицы, что занимали их сокращенные предшественники, - еще одна причина, почему сейчас рабочих нанимают по срочным договорам. Однако, если фактические трудовые обязанности новых временных работников будут совпадать с трудовыми обязанностями ранее сокращенных рабочих - мы смело можем говорить, что, поскольку производственные функции сокращенных работников фактически продолжают исполняться, сокращение штатных единиц было ни чем иным, как мошенничеством, осуществленным администрацией УАЗа в корыстных целях: незаконно уволить одних, постоянных работников, и заменить их на других, временных, с тем чтобы уменьшить затраты на выплату заработной платы и на обеспечение гарантий временных работников. Таким образом, сокращенных работников, чьи производственные функции не были ликвидированы вследствие сокращения работника, исходя из ст. 21 ТК РФ и ст. 77 ТК РФ, следует считать незаконно уволенными, так как при фактической незаконности сокращения расторжение с данными работниками трудового договора не может считаться произведенным на законных основаниях. Соответственно, эти работники должны быть восстановлены на рабочем месте.

Оплата труда пенсионеров. Как мы знаем, работающие пенсионеры на УАЗе получают меньшую зарплату, нежели их коллеги, достигшие пенсионного возраста. Причем за абсолютно идентичную работу. Согласно ст. 22 ТК РФ работодатель обязан «обеспечивать работникам равную оплату за труд равной ценности». Выплачивая работающим пенсионерам меньшую зарплату, нежели их коллегам, администрация УАЗа тем самым нарушает свои законные обязательства, да еще и пенсионеров дискриминирует по возрастному признаку, нарушая до кучи ст. 3 ТК РФ «Запрещены дискриминации в сфере труда».

Сверхурочные. Формально на УАЗе режим рабочего времени - это пятидневная рабочая неделя с двумя выходными при восьмичасовом рабочем дне. Фактически, как мы знаем, многие работают до 7-8 вечера, то есть сверхурочно. Другой вопрос, что начальство не считает эти сверхурочными, ведь по технологическому времени никто не перерабатывает. Однако для закона имеет значение фактическое рабочее время, и в соответствии со ст. 91 ТК РФ «нормальная продолжительность рабочего времени не может превышать 40 часов в неделю». Значит, те, кто работает с 7 утра до 7 вечера, 3 часа работают сверхурочно,

то есть, согласно ст. 152 ТК РФ, это время должно им оплачиваться «за первые два часа работы не менее чем в полуторном размере, за последующие часы - не менее чем в двойном размере». В нашем случае оплаты сверхурочных просто не происходит, а факт сверхурочных работ администрацией отрицается - опять мошенничество.

Права надо брать

Злоупотребления дирекции и нарушения прав рабочих можно перечислять до бесконечности. Еще больше можно рассказать о безобразной эксплуатации рабочих, которая нашим законодательством, к сожалению, разрешена. Но точнее и полнее все это называется абсолютным бесправием рабочих. Рабочий на УАЗе не человек, а производящий механизм, который финансируется лишь из расчета минимального поддержания его работоспособности. Проще говоря, человеку платят ровно столько, чтобы он не умер от голода и доехал на работу, и работать заставляют, выжимая все силы, а когда он становится не нужен - выгоняют с глаз долой до следующего раза.

За любую попытку возражать - увольнение. И, тем не менее, районный суд завален исками от рабочих УАЗа. Но в абсолютном большинстве случаев рабочие в суде проигрывают. И это не удивительно, ведь у рабочих нет денег на квалифицированного юриста в отличие от «SOLLERS» с ее высокооплачиваемым и компетентным юридическим отделом. Не стоит сбрасывать со счетов и нежелание судей «сориться» с «SOLLERS», вполне понятное, учитывая мрачную репутацию стоящей за ней «Северстали». Ну и, разумеется, не следует забывать про традиционную уже российскую коррупцию. И, конечно, все эти факторы - против рабочих. Осмелившись подать иск против дирекции рабочие долго на УАЗе не задерживаются. Но поток исков не иссякает. Значит, допейте?

Да, но не всех. Если после смены пройти мимо проходной УАЗа, можно видеть множество рабочих, стоящих у пивных ларьков. Они могут стоять здесь и час, и два, и до самого вечера - пьют пиво и более крепкий алкоголь, пропивают и без того жалкие зарплаты и говорят между собой. Это их способ забыть ненадолго о голодной семье дома, о долгах по коммунальным платежам, о необходимости и невозможности отправить ребенка в лагерь, одеть его к школе - обо всем том, что есть их жизнь. Вот если бы им всем собраться не у пивного ларька, а перед заводоуправлением или городской администрацией, если бы заявить требования: вернуть завод в госсобственность, а рабочим дать возможность контролировать администрацию и ее действия и блокировать любые антирабочие решения - если бы, добиваясь этого, объявить забастовку... Их бы поддержали и на тольяттинском АВТОВАЗе, и везде, где рабочие выдвигают те же требования... Всего-то и нужно - организовать хотя бы в рабочий профсоюз для начала. Но каждый боится быть первым, быть зачинщиком, каждому кажется, что он останется один и будет раздавлен администрацией. И поэтому они сейчас бесправны. Потому что права не даются просто так - их надо брать самим.

Галина Дмитриева

НА ЧЕМ МЫ СТОИМ:

Мы, члены Революционной Рабочей Партии, заявляем, что в основе нашей деятельности лежат коммунистические принципы. А так как коммунисты являются никем иным, как только сознательной частью рабочего класса, то мы выступаем:

* Против частной собственности на средства производства - за демократически организованное плановое хозяйство на основе общественной собственности на средства производства;

* Против всех форм угнетения и эксплуатации человека человеком - за создание бесклассового общества и уничтожение государства как формы любого классового господства.

Осознавая, что эти цели могут быть достигнуты лишь радикальной сменой общественного строя, мы выступаем:

* За власть рабочих;

* Решительное проведение национализации промышленных предприятий и взятие управления ими в руки рабочих;

* Объединение рабочих комитетов на каждом уровне, снизу доверху, в систему рабочих советов и создание рабочего правительства;

* Всеобщую выборность должностных лиц всех уровней;

* Зарплата должностных лиц не должна быть выше средней зарплаты рабочих;

* Вместо профессиональной армии - за организованное вооружение народа и создание рабочей милиции.

Рассматривая борьбу за вышеперечисленные принципы как стратегическую, в условиях сегодняшнего дня мы выступаем:

* Против безработицы: работа распределяется между всеми рабочими, в соответствии с чем определяется размер рабочей недели. Зарплата при этом не должна уменьшаться;

* Минимальная заработная плата должна строго соответствовать прожиточному уровню. Должно быть обеспечено автоматическое повышение оплаты труда в соответствии с инфляцией.

* Национализация банков, немедленно и без всякого выкупа. Централизация кредитной системы в руках государства;

* Отмена коммерческой тайны. Установление Рабочего контроля за бухгалтерией предприятий;

* Установление прямого прогрессивного налогообложения и упразднение косвенных налогов;

* Установление пенсий и стипендий не ниже минимального прожиточного уровня;

* За осуществление широкой программы государственного строительства жилья;

* За возвращение к системе бесплатного всеобщего среднего и высшего образования и бесплатного медицинского обслуживания;

Мы выступаем за действительное осуществление демократических прав, включая:

* Свободу слова и печати, митингов и собраний, право на забастовку, выбор места жительства и свободу перемещений, а также право на политические и профессиональные союзы, в том числе и на предприятиях и в армии;

* За право наций на самоопределение, вплоть до и включая отделение;

* Внутри любых государств не должно существовать ограничений прав меньшинств и должны быть обеспечены полные языковые и культурные права всех национальностей;

* Мы за Всемирную Социалистическую республику Советов!

* Мы за рабочую демократию и международный социализм!

Есть, что сказать?

Нужна консультация?

Обращайтесь - здесь вас услышат!

8 - 9 8 7 - 9 6 9 - 1 1 - 8 1 Г а л и н а

8 - 9 6 2 - 6 3 1 - 6 7 - 7 8 Н а и л ь

www.rwp.ru E-mail: mail@rwp.ru