

РАБОЧАЯ ДЕМОКРАТИЯ

СПЕЦВЫПУСК ДЛЯ РАБОЧИХ ЗАВОДА «САЛЮТ» №5

РЕВОЛЮЦИОННАЯ РАБОЧАЯ ПАРТИЯ

Салют: хроника противостоения

Авиапром России переживает не лучшие времена. И московские заводы - не исключение. Согласно генплану по реконструкции Москвы почти все они к 2014 году должны быть выведены за черту города. При этом, поскольку создание новой промышленной инфраструктуры где-нибудь в подмосковье стоит не дешево, правительство РФ приняло негласное радикальное решение большую часть выводимых из столицы заводов не перевозить на новое место, а попросту обанкротить. И началось: массовые сокращения на ВИЛСе, на ВАРЗе, на ТМЗ... Правда рабочих ТМЗ и ВИЛСа профсоюз Профавиа пока отстоял, но домоклок мечь ликвидации по-прежнему занесен над предприятиями. На этом фоне завод «Салют», производящий двигатели для самолетов, выглядит едва-ли не благополучно - так говорят коллеги-авиастроители с депрессивных заводов. А вот как это «благополучие» выглядит на самом «Салюте»?

«Благополучный» завод.

Сокращений на «Салюте» и правда пока почти нет, но ими постоянно пугают, и проводят во вспомогательных производствах, правда по чуть-чуть. Неполная рабочая неделя - трехдневка - но только для 370 работников, которым два дня вынужденного простоя оплачиваются из расчета 2/3 от среднего заработка (правда дирекция постоянно пытается отменить эти выплаты); в цехах основного производства - гиперэксплуатация, рабочим приходится работать буквально за двоих, поскольку начальству выгодно в кратчайшие сроки выполнить последний иностранный заказ. Поэтому сейчас начальство на основном производстве ведет набор персонала, причем зачастую - с улицы, централизованно на «Салют» свозят рабочих из Рыбинска и других городов с умирающих заводов аналогичного «Салюту» профиля. Мы пока не знаем, какие трудовые договоры заключаются с новыми рабочими, но думаем будет много срочных договоров, чтобы людей, когда они станут не нужны, легче было уволить. А во вспомогательном производстве начальство от рабочих избавляется, причем старается не сокращать (чтобы не платить компенсацию), а заставить уйти «по собственному желанию». Увольняют за любую мелкую провинность.

Срезаны премии, запрещены или ограничены сверхурочные и работа в выходные дни, но, поскольку без переработок заказ в срок не выполнить никак, и на сверхурочные и в выходные рабочие выходят - но за одинарную оплату или вообще бесплатно - начальство называет это оптимизацией расходов. Оптимизированы и зарплата: если пару лет назад рабочий «Салюта» получал со всеми переработками и премиями около 30 тыс. рублей в месяц, то теперь зарплата снизилась в разы. Сегодня рабочий «Салюта» получает во вспомогательном производстве от 10 до 15 тыс. рублей. На основном производстве зарплата выше, но не сильно - в районе 23-25 тыс. рублей. (Отдельные специалисты, правда, зарабатывают сильно больше, но это черевато - им платят за ударную работу по выполнению заказа, а когда они становятся не нужны в рамках этого заказа - увольняют). И это при том, что потребительские цены за последние пару лет выросли в разы. Свои зарплаты, кстати, начальство не оптимизирует - как гребля дирекция сотнями тысяч в месяц на нос, так и гребет. А вся оптимизация - исключительно за счет обкрадывания рабочих. 31 марта дирекция издала новый приказ № 133 - о переходе специалистов, служащих и рабочих вспомогательных цехов на окладную систему оплаты труда (до сих пор у рабочих были преимущественно сдельная и повременная системы оплаты). Если смотреть на новые оклады, то получается, что они выросли на 20-25%. Многие бывшие работники обрадовались: мол нас увелишили, зарплату поднимают. Но на самом деле это очередной обман - премии не вернули, а дополнительно урезали, сверхурочные вообще четко не прописаны, и, по факту, то же на то и вышло - кто был на окладе, тот ничего не приобрел. Кроме начальства - они свои +25% к стотысячным окладам получили вполне. А тем рабочим, кого перевели на оклад с повременки или на сдельки - вообще плохо: если раньше они за свои переработки хоть в одинарном размере, да получали деньги (ведь и дополнительные часы - при повременке, и дополнительная продукция - при сдельке, считались при расчете заработной платы за месяц), то теперь переработки вообще оплачиваются не будут - оклад и все. А перерабатывать все одно - придется, иначе не справишься с постоянно растущим производственным планом, и не получишь даже тех отрывков премии, что еще остались. Да еще и расценки сдельщикам/повременщикам снизили - в 28 цехе аж на 30%. Словом поводов протестовать у рабочих накопилось много. Рабочие «Салюта» - нищие, замученные гиперэксплуатацией люди - не считают, что у них все благополучно. Тем более, что многих из них выбрасывают из домов, а в перспективе они рискуют вовсе лишиться работы.

Общаги «Салюта».

Как на любом старом заводе, на «Салюте» значительная часть коллектива - около 30% - живет в общежитиях. Это - бывшие советские лимитчики и их дети, которым советская власть обещала жилье в Москве за работу на заводе. Им не успели

выдать квартиры - рухнул СССР, и люди стали новой власти не нужны. Они остались в общежитиях и на заводе, на завод же пошли их дети. Сейчас те, кто хочет выкупить землю «Салюта» под застройку, уже наложили лапу на общаги. Чиновники говорят, что общаги - ветхое жилье, подлежащее сносу, что домов этих, мол, уже два года нет на карте Москвы. Правда именно два года назад из бюджета города Москвы на капремонт этих домов - которых якобы

редакцией и Революционной Рабочей партией. Мы решали и решаем такие проблемы! Нас - тысячи таких же как вы жильцов общаг, которые уже отстояли свое право на жилье. Если вы будете бороться - никто вас не выселит. Главное действовать сообща. Присоединяйтесь к нам. Выходите на связь через редакцию «РД» или при на Движение по тел. 8-926-232-74-46 (Михаил Дороненко, юрист Движения). Включайте в нашу общую борьбу.

ребята считали ее преждевременной (они вообще многое считают преждевременным - осторожная такая организация). Пришли они, чтобы не отрываться от коллектива, ведь они агитируют рабочих «Салюта» за создание свободного профсоюза (не Профавиа, не ФНПР), считающего существующий профком «желтым», т.е. продиректорским. (На наш взгляд это не верно, Впрочем, подробно мы разберем вопрос ниже).

юз скандалит - правда безуспешно - с дирекцией по поводу выселения рабочих из общаг, профсоюз пишет на дирекцию жалобы - правда не результативные - в различные чиновничьи инстанции. Мы не говорим, что этого достаточно вовсе нет. Но кто мешает наиболее активным рабочим войти в этот профсоюз, предлагать свои инициативы, смешать слишком медлительных, слишком пожилых, слишком осторожных или не вполне чистоплотных (есть и такие) председателей цехкомов, входить в профком, переизбрать, если это нужно, и председателя профкома? Да ничто не мешает, кроме неверия в собственные силы. Вот мы и предлагаем это сделать. Ведь рабочим нужна организация для борьбы - предлагаем сделать заводской профсоюз этой организации. Ведь он уже есть - его не надо создавать, в нем состоит большинство коллектива, его надо только активизировать и наполнить свежей инициативой.

Не получится? Вот и ребята из РКСМ(б) так говорят, и предлагают создавать с нуля свободный профсоюз. Но ведь, если коллектив активен и готов к борьбе, много проще переделать существующую профсоюзную организацию (тем более, что она не враждебна рабочим, а напротив - поддерживает борьбу, хоть и вяло). А если даже для того, чтобы управлять собственным профсоюзом у рабочих «Салюта» не хватит политической воли и активности - где уж тут новый профсоюз создавать. Такой вновь созданный профсоюз будет маленькой активистской группой - человек в 10-15 - очень правильной и радикальной, но недееспособной из-за своей малочисленности. Такому профсоюзу рабочие будут сочувствовать, но не станут в нем работать из-за своей пассивности. И дирекции и власти достаточно просто не замечать такой профсоюз, он будет для них безвреден, хоть и станет ругаться и призывать к борьбе. А уж если дирекция завода захочет уничтожить такой профсоюз - ей достаточно будет уволить 10-15 человек (ведь это так просто!), и маленький профсоюз не сможет защитить себя. Так что, если мы пойдем по этому пути - мы просто подставим под удар наиболее активных рабочих, и даже если их не будут увольнять, они самоизолируются от основной и увь более пассивной части коллектива. Но если эти же люди войдут в заводской профком Профавиа, они станут лидерами массового профсоюза, и весь коллектив пойдет за ними.

Именно так был создан знаменитый на всю Россию профсоюз завода «Форд» во Всеволожске. Его лидер, Алексей Этманов, будучи рабочим-сварщиком, вступил в профсоюз Автосельхозмаш (АСМ, ФНПР), быстро завоевал симпатии рабочих своей активностью, победил на профсоюзных выборах и возглавил заводской профком, организовал блестящую забастовку на Форде и выиграл ее, повысив зарплату рабочим Форда в разы по сравнению с другими заводами российского автопрома. Это же потом центральное руководство профсоюза АСМ, испугавшись боевого профкома, начало войну против Этманова. Тогда он со своим профсоюзом ушел из АСМ и основал свободный профсоюз МПРА (куда ныне входят десятки боевых первичек по всей России). Но, уходя из АСМ Этманов остался не с группой из 10 человек, за ним пошел весь коллектив завода. Ну и кто мешает активистам на «Салюте», в случае даже возникновения конфликта с руководством Профавиа и ФНПР последовать примеру Этманова - сначала возглавить заводской профком, а уж потом решать, по пути нам с ФНПР или нет? Ведь тогда, что бы не решились активисты, но весь трудовой коллектив останется с ними. Впрочем, мы полагаем, что уходить из Профавиа не потребуется. Московский горком Профавиа возглавляет Сергей Чугунков - он лично организовывал митинги рабочих ТМЗ и ВИЛСа - и профсоюз остановил увольнение тысяч человек, Чугунков не сидит в офисе - он постоянно в судах - защищает рабочих, постоянно на заводах - общается с работниками, выслушивает их жалобы, консультирует. Остальной горком Профавиа - под стать Чугункову. Ну и какие с ними могут быть проблемы? Да они только обрадуются активизации профкома на «Салюте» и уже предложат поддержку - коллективы МиГа, ТМЗ, ВИЛСа и других московских предприятий авиапрома уже выразили готовность солидарно участвовать в протесте рабочих «Салюта».

Другой вопрос, что группа активных рабочих на «Салюте» может желать вести чисто политическую борьбу, которую профсоюзу по закону вести невозможно. Ну, так для этого есть политические партии, и никто не мешает активным рабочим вливаться в наши ряды. Пока же есть инициативная группа, к которой тоже можно и нужно присоединяться. Что конкретно мы будем делать - вопрос не для статьи. Будем протестовать и бороться всеми доступными нам способами. Пока мы проводим митинги. Это тоже не мало - если тысячи рабочих выйдут на улицы, правительство будет крайне затруднительно игнорировать наше мнение. Вливайтесь в наши ряды! Вместе - победим!

6 апреля в 15.45 возле завода со стороны клуба «Чайка», проспект Буденного дом 14 состоится митинг рабочих завода «Салют»

Митинг Организуют

Революционная рабочая партия 8-499-194-83-33, 8-964-537-51-09 WWW.RWP.RU

Союз коммунистической молодежи 8(903)294-91-44, 645-19-57

Куйбышевский райком КПРФ <http://raykom.ru/>

Клуб «Коммунар» 8-906-063-02-26

Планы ликвидации «Салюта»

Завод, как и его общаги, находится почти в центре Москвы (недалеко от станции метро «Семеновская»). Земля здесь дорогая. И уже есть инвестор, который хочет приобрести ее под застройку. Однако, закрыть оборонный ФГУП не так просто, особенно если у него есть постоянные и прибыльные зарубежные заказы. Но нечистоплотным чиновникам хочется быстрых денег, которые осудят в их карманах при продаже земли. Поэтому решено «Салют» акционировать, сделать частным, тогда все льготы по арендной плате за землю будут для салюта не действительны. Если вспомнить, сколько стоит аренда земли по коммерческим расценкам в центре столицы, ясно, что такая арендная плата окажется «Салюту», учитывая размер территории, просто не под силу - завод перестанет быть прибыльным несмотря на наличие заказов. А тогда его спокойно можно будет обанкротить и ликвидировать. И с городской территории уберали до 2014 года, и воздвигли инфраструктуру на новом месте в области не надо, и денег от продажи территории и заводского имущества получили - красота для чиновника-вора! А то, что рабочие пойдут на биржу труда, то, что в городе может из-за таких банкротств начаться безработица, то, что пострадает обороноспособность страны, то, что от авиапрома в России и так осталось «рожки да ножки» - на то плевать и вору-чиновнику, и буржуа-застройщику, и, видимо, правительству РФ тоже.

Документы на акционирование уже подготовлены, их осталось лишь утвердить в правительстве. И давно бы это сделали, да старая заводская дирекция взяла большой иностранный заказ для «Салюта», который теперь по политическим причинам нельзя не выполнить, и перебросить на другие заводы тоже нельзя - некуда, все уже развалили. И приходится чиновникам и застройщику ждать, пока заказ будет выполнен - а это случится не раньше следующего года. Но уж тогда осечки не будет - дирекция на «Салюте» теперь новая, чиновникам полностью подконтрольная. В начале апреля Генеральным директором завода официально утвержден В.Е. Масалов (с ноября прошлого года он был И.О. Гендиректора, именно он наоптимизировал зарплаты, начал выселения из общежитий, ввел трехдневку и прочее...) Уж он-то новые заказы не возьмет, что бы ни обещал в интервью журналу «Крылья Родины», расхваливая перспективу акционирования завода, и представляя предстоящий развал «Салюта» и распил завода на части, как «модернизацию». (Подробный текст этого замечательно циничного интервью будет опубликован в следующем выпуске «РД»). Так что, заказ на «Салют» - последний, больше не будет. И «Салюта» скоро не будет. Конечно, если его не отстоит трудовой коллектив.

Собрание 23 марта

Инициаторами рабочего собрания выступили коммунисты: Революционная Рабочая партия, Куйбышевский райком КПРФ, СКМ, клуб «Коммунар» выпустили листовку с призывом собраться и организовали пикет у одной из проходных. Отдельные представители заводского профкома первички профсоюза авиастроителей (Профавиа, входящего в ФНПР) идею так же поддержали - пришли на пикет и агитировали на заводе за собрание. А начальники цехов агитировали против - обещали уволить всех, кто выйдет на собрание. Еще против агитировала погода - проморозный снег с дождем, ветер, лужи. В итоге рабочих пришло около 300 человек (всего на предприятии работает около 9000 человек) - не мало, вобщем. Пришли и молодые люди из РКСМ(б) - комсомольцы, которым идея собрания не нравилась,

Собрание быстро переросло в импровизированный митинг (говорили без звукоусиления). Коммунисты из числа организаторов рассказывали рабочим про планы ликвидации завода, объясняли, что на правительство следует давить политически людей к самоорганизации и активным действиям - для начала митингам и т.п. Уличными акциями, в перспективе - к установлению рабочего контроля на производстве. Представитель профсоюза Профавиа выступил с инициативой принять обращение к дирекции, в тексте которого довольно резко были изложены основные претензии рабочих к руководству, и распространить данное обращение в СМИ, чтобы привлечь общественное внимание к проблеме завода. Комсомольцы из РКСМ(б) ругались на организаторов мероприятия за то, что они «спелись с желтым профсоюзом» и «не зовут к реальной борьбе», при этом сами РКСМ(б)шники звали рабочих создавать свободный профсоюз, ни как, правда, не поясняя, ни что он будет делать, ни каким образом это поможет сохранить завод. Но самым основным были, конечно, выступления рабочих «Салюта». Люди выражали крайнее недовольство планами правительства по акционированию и закрытию завода, а также переходом на трехдневную рабочую неделю и резким снижением зарплат. Людям возмущало наплевалое отношение власти к ним и архипатриотичные мероприятия по ликвидации ответственного авиапрома. Рабочие, показали, что они граждане много более, чем те, кто сидит в кремлевских кабинетах! Их толкает на борьбу не только и не столько их бедственное положение, но рабочая гордость, и желание сделать страну действительно своей.

По итогам собрания присутствующие решили, что надо выдвигать ультимативные требования правительству, решать вопросы политически - выражать свое мнение путем акций протеста и вести работу по самоорганизации. Профсоюз начал сбор подписей под требованиями гарантий сохранения завода, отказа от идеи акционирования, гарантий госзаказа, гарантий сохранения рабочих мест, отмены сокращения рабочей недели, повышения зарплат. Приехавший под конец собрания Депутат ГД РФ от фракции КПРФ Борис Кашин взялся подготовить (и уже направил) депутатский запрос правительству РФ по ситуации на «Салюте». Кроме того, по призыву Революционной Рабочей партии из рабочих начала формироваться инициативная группа по спасению завода, которая будет в дальнейшем координировать протестные действия коллектива. Также было решено проводить 6 апреля митинг на том же месте, дабы собрать большее количество заводчан, а также пригласить туда дирекцию завода и ответственных за ситуацию чиновников, чтобы задать им волнующие коллектив вопросы. Дирекция собрание рабочих проигнорировала, ограничившись созерцанием мероприятия из окна офиса.

Планы дальнейшей борьбы.

Решать, что именно и как делать, безусловно будут сами рабочие «Салюта». Мы, коммунисты, будем оказывать всю возможную помощь, но основная тяжесть борьбы ляжет именно на плечи трудового коллектива. Мы же предлагаем следующий план действий: На заводе «Салют» есть профсоюз Профавиа. Он, вопреки иным мнениям - не продиректорский и старается рабочим помогать. Так, профсоюз не согласовал сокращения рабочих, когда этого хотела дирекция - и массовых сокращений пока не было, профсоюз оказывает из своей кассы материальную помощь рабочим-членам профсоюза, наиболее пострадавшим от «оптимизации» зарплат, профсо-

ПРОФАВИА ЗОВЁТ НА БОРЬБУ!

ОАО «РСК «МиГ» - предприятие, выпускающее военные самолеты: несколько площадок в разных городах России. Из них две в Москве и несколько тысяч человек трудового коллектива. Средняя зарплата работников Инженерного Центра «ОКБ им. А.И. Микояна» и квалифицированных рабочих - 27 тысяч рублей. Система эксплуатации на МиГе «советская»: железной дисциплины начальство не всегда требует, не мешает выпить чаю за работой и т.п., но, когда возникает аврал, коллектив, в свою очередь, работает «по-стахановски», да и в обычное время старается перевыполнять производственный план. И, хотя новое руководство пыталось внедрить западные корпоративные стандарты и т.п. оптимизацию труда, это не прижилось, так как оказалось всем неудобно. Когда возникают проблемы, рабочие предпочитают решать их через заводскую первичку профсоюза Профавиана (ФНПР). Но, как и вся авиационная отрасль - он находится под угрозой исчезновения. К 2014 году МиГ, как и другие предприятия авиапрома и не только, судя по генплану Москвы, должен быть выведен из черты города. После этого он может прекратить свое существование. Можно ли спасти авиазавод? Что для этого сделать? Станет ли профсоюз центром организации рабочей борьбы и зачем вообще нужны профсоюзы? На эти и другие вопросы отвечает член профкома МиГовской первички Профавиана Илья Гоширидзе:

- Какова ситуация с соблюдением прав рабочих на МиГе?

- Работодатель, в основном, старается соблюдать формальную сторону колдоговора, каких-то явных крупных нарушений нет. Правда, сейчас группа работников написала заявление в Государственную инспекцию труда города Москвы, чтобы проверить порядок проведения индексации зарплат, осуществленной в конце прошлого года. Ответ ждем.

- Ощущаете ли вы беспокойство в связи с ситуацией в авиационной отрасли?

- Несомненно, ощущаю. Официальная достоверная информация «из верхов» о наших коллегах до нас не всегда доходит, но в силу личных связей трудящиеся знают о проблемах на других московских предприятиях авиапрома. Этот год для отрасли непростой: еще до конца не разрешилась ситуация на ТМЗ, тяжелое положение на «Салюте». У нас на производстве люди об этом говорят, и наш коллектив готов солидарно поддержать борьбу рабочих на этих предприятиях. Авиапромом сегодня переживает не лучшие времена, и наш завод в том числе. У людей нет уверенности в завтрашнем дне. Вообще, боюсь, все идет к тому, что нашу отрасль «сведут на нет» - это мое личное мнение.

- Есть ли у МиГа заказы?

- Заказы есть и перспективы, если верить руководству и чиновникам. Здесь важно, чтобы слова не расходились с делами. Как ни крути, а авиация тяжело выживает в капиталистическом обществе. Самолет создается не один год, а иногда и не одно десятилетие - здесь нельзя «срубить денег побыстрому», кроме как закрыть завод и продать его имущество и землю. Мое личное мнение, что для МиГа было бы лучше оставаться государственным унитарным предприятием, а не акционерным обществом. Авиапромом - это не только конвейер, но и колоссальные инженерные ресурсы, и я считаю, что он, как и любое наукоемкое производство, должен находиться «под крылом» государства. Если конструкторское бюро не работает в течение года, то догонять каждый год простою оно будет в течение минимум пяти лет. Если такое случится, по причинам «конъюнктуры рынка» выгодным собственнику-капиталисту или капиталисту-управленцу, блудящему «интерес» собственника-государства, через год вновь запущенное предприятие уже вряд ли сможет сконструировать что-либо новое и востребованное. Притом что финансовая возможность работы КБ достигается лишь при постоянной нагрузке серийного производства. Поэтому и тяжело выживать без госзаказа. Государство - это возможность планирования, стабильности, при которой люди уверены, что они не потеряют работу при очередном изменении мировой конъюнктуры. Стабильность и уверенность в завтрашнем дне - это очень

важные вещи, которые капитализм обеспечить не может.

- А сейчас МиГ в основном работает на государственных или на частных заказах?

- Могу сказать, что долгое время МиГ выполнял преимущественно зарубежные заказы. Предпочтение во внутреннем рынке, насколько я знаю, правительство отдаст холдингу «Сухой». Объективна такая оценка или нет, я оценивать не буду. Уверен, что там люди тоже стараются и работают хорошо. Нам говорят, что МиГи и Сухие - не конкуренты, это разные класс самолётов. Но беда в том, что правительство готово выделять деньги только на поддержку одной компании. И, в силу рекламных талантов руководства наших коллег, предпочтение все эти годы отдавалось им, и так, видимо, будет и дальше. Но даже у «Сухого», думаю, не все хорошо с госзаказом. Даже объем их поставок на внутренний рынок, полагаю, далеко не удовлетворяет объективную потребность страны в данной продукции.

- Какие опасения есть по поводу судьбы МиГа?

- Правительство Москвы хочет, насколько я знаю, избавиться от всех промышленных производств в черте города. Есть также известные, озвученные планы объединенной авиационной корпорации, согласно которым все конструкторские бюро хотят вывести куда-то в сторону Жуковского. Москва сейчас рассматривается крупным капиталом прежде всего как земля, на которой можно построить офисы. Все научные учреждения известного персонала, как костяк в горле, ведь они расположены рядом с крупными проспектами, дорогами. Они занимают колоссальные земельные территории. Многие нехорошие люди спят и видят, как на месте КБ и НИИ вырастут торговые центры и тому подобное. Из СМИ мы узнали, что, согласно генплану реконструкции Москвы, к 2014 году все авиационные предприятия на севере столицы, и МиГ в том числе, будут выведены за черту города, а на их месте вроде бы должны построиться какие-то жилые кварталы. Правительство предлагает нас не совсем закрывать, а перевести в Жуковский.

- А рабочие тоже будут ездить в Жуковский?

- Я не думаю, что большинство людей так запросто готовы ездить в Жуковский. И я не думаю, что правительство готово предоставить жилье в Жуковском, чтобы все люди смогли туда переехать. Кроме того, надо признать, что большинство работников КБ, не только на РСК «МиГ», но и в целом по отрасли, люди либо весьма пожилые, либо очень молодые - людей лет по 40 очень мало, они ушли в 90-е. Думаю, что у молодых старшего поколения, ездить за город будет крайне тяжело, и переезжать они точно не будут. А молодежь лишена того колоссального опыта, который есть у старших товарищей и так необходим в работе. Так что идея с выводом авиапредприятий - не очень хорошая и продуманная.

- Профсоюз пытался как-то разобраться в этой ситуации?

- Да пытался. И вообще я хочу сказать пару хороших слов о московской городской организации Профавиана. Жизнь в нашей отрасли сейчас вынесла профсоюз на острие борьбы. На «Салюте», правда, ситуация в самом разгаре. Но ВИЛС и ТМЗ - здесь профсоюз добился, пусть локальных, но побед. Развал этих предприятий не был до конца остановлен, но его скорость снизилась в разы, на обоих предприятиях удалось остановить увольнения большого количества работников. У современного профсоюза, правда, мало осталось рычагов воздействия, но, если сравнить с другими профсоюзными организациями, не только из ФНПР, но и т.н. независимыми, свободными профсоюзами (есть расхожее мнение, что они «более зубастые»), я готов поставить московской организации Профавиана в этом сравнении хорошую оценку. Жизнь ли заставила, или еще что - но борьба идет. Главная заслуга последнего времени, что профсоюз смог подписать новое федеральное отраслевое соглашение - документ, дающий некоторые дополнительные

новые к трудовому кодексу права работникам. Права рабочих в нашем государстве становятся все скуднее, но нынешнее Федеральное отраслевое соглашение значимо тем, что в нем четко прописан пункт об индексации заработной платы: она должна производиться не реже одного раза в год на величину не менее индекса потребительских цен на товары и услуги в соответствующем субъекте Российской Федерации. Это существенный пункт и серьезное достижение профсоюза, ведь в вопросах об индексации зарплаты работодатель всегда предпочитает колить и размазывать такие пункты в документах.

- А по поводу вывода предприятий из Москвы чиновники профсоюзу что-нибудь отвечают?

- Нам остается уповать на то, что эти планы не реализуемы по финансовым причинам. Возведение всей инфраструктуры заново влетит в копеечку. Однако главное возражение со стороны работодателей и чиновников на все наши вопросы звучит так: «Эти вопросы хозяйственной деятельности, и в компетенцию профсоюза они не входят». В нашей стране профсоюзы лишены многих прав, и нередко становятся необязательными атрибутами, играют роль касс взаимопомощи и т.п. Объясню, почему так происходит: главный плод деятельности профсоюза - коллективный договор, распространяется он на наших законном на всех работников предприятия, независимо от их членства в профсоюзе. В результате у рабочих нет мотивации вступать в профсоюз, поскольку все завоеванные профсоюзом блага они получают в любом случае. Мое мнение - весьма спорное. Многие считают, что это правильно, когда колдоговор распространяется на всех работников. Но, на мой взгляд, это способствует тому, что люди в итоге не объединяются для защиты своих интересов и не выходят за них бороться.

- Значит, сначала люди не идут в профсоюз, потому что им и так будут доступны все завоевания, которых тот добьется, при этом им не надо рисковать нарваться на репрессии со стороны работодателя и не надо платить членские взносы. А потом численность профсоюза сокращается, и он из-за этого уже ничего не может добиться ни для кого?

- Именно так. Это мое мнение, и я от многих товарищей слышал то же самое. Вот если бы можно было на одном предприятии заключать несколько колдоговоров, и при этом каждая группа могла бы договаривать, на кого их колдоговор распространяется, это было бы хорошим стимулом к появлению профсоюзов, может быть и разных. Кто-то добивался бы больших результатов, кто-то меньших, но у людей появился бы стимул объединяться, вступать в профсоюзы, бороться за свои права.

- Раз уж мы заговорили об этом, возможно ли сотрудничество между разными профсоюзными организациями, если на одном заводе два профсоюза?

- Я, будучи членом одного профсоюза, заинтересован, чтобы люди шли в наш профсоюз. Но я прекрасно понимаю, что профсоюзы могут быть разные и по качеству, и по численности. Думаю, совсем много профсоюзов - это плохо, но и обвинять людей во всех смертных грехах, если они создают второй профсоюз - тоже неправильно. Тут надо понимать, что у нас в профсоюзах состоят в основном люди старшего поколения. Молодежь в профсоюзы вступает плохо, не понимает, зачем они нужны. Создавать ли новый профсоюз, вступать ли в старый, менять в нем что-то, если не нравится - для этого у основной массы молодых рабочих нет, к сожалению, ни желания, ни воли. Я убежден, что, если даже на каком-то предприятии профсоюз находится в плачевном состоянии, но рабочие вдруг спохватились, они, конечно, смогут изменить его работу, и им незначительно создадут новый профсоюз, тем более что это сложная бюрократическая процедура.

- Значит, в современных российских условиях, когда основная масса рабочих пассивно относится к профсоюзной борьбе, работа по созданию нового профсоюза мо-

жет стать лишней сущностью? Проще реформировать уже имеющиеся профорганизации?

- Да. Я таких вещей, как злостная фальсификация профсоюзных выборов, не встречал. Хотя, наверное, где-то есть отдельные нарушения. Но основная беда в том, что люди пассивны. Хотя сейчас такое время, что рабочие начинают просыпаться. А уж если массы работников задумались о необходимости борьбы, полагаю, им незначительно огород с созданием нового профсоюза, им проще будет переделать старый, если он их не устраивает.

- А если задумались не массы, а пять человек, то даже создай они новый профсоюз, вряд ли у них получится чего-то добиться при такой маленькой численности.

- Да, несомненно.

- Авиационная отрасль на грани развала. Что могут сделать рабочие, чтобы защитить от сокращений и сохранить свои предприятия?

- Выходить на улицы, проводить пикеты, митинги, привлекать СМИ, апеллировать к общественному мнению. Это не так мало, как кажется. Если тысячи рабочих выйдут на улицы, борясь против сокращений, за сохранение заводов - за простые и всем понятные вещи - это должно произойти впечатление и заставить правительство пойти на уступки. Проблема в том, что для таких действий рабочим нужно быть организованными.

- Следует ли жалеть, что центром организации рабочих будут профсоюзы?

- Не стоит жалеть, когда борьбу начнут организовывать профсоюзы - надо самим проявлять инициативу, надо идти в

профком и предлагать решительные действия. Не верю, что, если коллектив проявит волю к такой борьбе, профком сможет не подчиниться решению рабочих. Профком в такой ситуации поддержит борьбу и, возможно, сможет возглавить ее. Но сидеть и жалеть, когда профсоюз призывает на улицы - не нужно. Права профсоюзов очень сильно сужены законодательством, а в профкомах у нас много инертных людей, которые не всегда готовы активно работать даже в этих узких рамках. Они не всегда готовы даже писать жалобы и запросы по инстанциям, они привыкли заниматься детскими кружками и путевками. А уж тем более организовывать неформальную борьбу они не привыкли, и многие просто не понимают, как это делается. Это наследие ВЦСПС. В нашей стране профсоюзное движение имеет иную историю, нежели в странах Европы, где рабочие, десятилетиями живя при капитализме, выработали серьезные традиции трудящихся профсоюзной борьбы. Но ведь у нас не только профсоюзы слабые, у нас и рабочее движение много слабее, чем в странах Европы. Нам еще только предстоит заново выработать традиции борьбы. Так что не жалеть, когда кто-то что-то организует за вас - организуйтесь сами.

- Что Вы можете пожелать рабочим «Салюта» в их непростой ситуации.

- Прежде всего, солидарности и воли к борьбе. Не спите, не будьте пассивными. Организуйтесь, научитесь верить друг другу, проявите инициативу. И ни в коем случае не переругайтесь, не раскалывайте коллектив. Идите в профсоюз и предлагайте свои инициативы, активизируйтесь, замените собой людей пассивных или пожилых, которым уже тяжело бороться. Будьте коллективом, тогда вы добьетесь победы.

СОЮЗ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ МОЛОДЕЖИ ЖДЁТ ТЕБЯ!

В Москве с февраля этого года действует региональная общественная организация «Союз коммунистической молодежи». Цели и задачи ясны из названия. Члены организации хотят, чтобы у молодежи было будущее, чтобы можно было получить хорошее образование и найти потом интересную работу, которая была бы не каторгой, а инструментом для самосовершенствования. Комсомольцы хотят, чтобы человек мог гордиться своим трудом и не высчитывать копейки до получки. В общем, хотят социализма. Не такого же в точности, который был в Советском Союзе, ибо мир изменился, пришли в нашу жизнь новые технологии. Однако использовать опыт СССР было бы весьма полезно, поскольку в Советском Союзе человек не чувствовал себя раком, власть не относилась к людям как к быдлу. «Союз коммунистической молодежи» за небольшой срок своего существования уже показал свою состоятельность. Сумел провести десятки митингов и пикетов в защиту людей труда, провел несколько спортивных турниров и творческих вечеров. Не остаётся забытой и идеологическая

кая учёба: Комсомолу нужны грамотные люди, которые смогут отстоять свои права.

Можно задать логичный вопрос: «А чем же ваша организация лучше других?» Главное отличие «Союза коммунистической молодежи» в том, что она создана самими ребятами. Она не получает финансирования от кого бы то ни было, а потому независима. Независима от партии и расклада большой политики. «Взрослые люди» не могут выгнать членов организации на нужные им митинги и заставить кричать нужные им лозунги, чтобы потом поудобнее усесться в госдуме или где-нибудь ещё. Все решения в «Союзе коммунистической молодежи» принимаются после свободного обсуждения, в котором могут принять участие все желающие члены организации. Никого нельзя заставить, но можно убедить. Подчинение принятым общим решениям идёт не по принуждению, а как результат самодисциплины. «Союз коммунистической молодежи» состоит из неравнодушных и активных людей. А девиз «Один за всех - все за одного» можно считать и нашим девизом.

Андрей Иванов, секретарь по идеологии Московского горкома РОО СКМ

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!

Тушинский авиазавод. Собственнику не нужны крылья!

Тушинский авиазавод был основан в 1932 году для освоения новейших образцов авиационной техники. Именно на этом заводе сделали и запустили в серию истребители Як (за время войны заводом было выпущено более 3-х тысяч машин). После войны, вдобавок к самолетам, на ТМЗ начали изготавливать авиационно-космическую и ракетную технику, а также продукцию мирного назначения. В 80-90 годах ТМЗ был одним из крупнейших предприятий авиакосмической промышленности страны. В настоящее время на сайте Тушинского машиностроительного завода висит информация о том, что ТМЗ производит боевые самолеты, зенитно-ракетные комплексы, космические корабли многоразового использования («Буран»), а также городские автобусы и троллейбусы, и многое другое. А рядом красуются объявления о сдаче помещений завода в аренду (как говорится, по comment)

КБ «Молния» (изначально КБ «Буревестник»), было выделено в связи с усложнением производства из состава завода в 1965 году. На сайте «Молнии» также декларируется, что «на НПО «Молния» ведутся работы по проектированию многоцелевых авиационно-космических систем, гражданских самолетов-трипланов малой и большой грузоподъемности». И висят объявления о сдаче в аренду

офисных, складских и производственных помещений.

О том, что конструкторское бюро КБ, некогда создававшее чудеса инженерной мысли, тот же самый «Буран» и не только, ныне живет арендой (ну, кому нужны передовые технологии в нефтяной сверхдержаве), говорят и сами работники «Молнии». «Нам платят по минимуму, - рассказывают они, - а зачем начальство давать больше? Начальство само говорит, что ему нужны не инженеры, а экономисты и менеджеры, чтобы с аренды шел большой доход. Нет, нас не сокращают, чтоб не взбунтовались. Ждут, пока мы все уйдем сами или умрем - естественной смерти трудового коллектива!»

Впрочем, так ведет себя руководство «Молнии», хозяева же самого ТМЗ проявили к коллективу гораздо меньшую «терпимость». Автору материала неизвестно, с чем это связано: то ли с тем, что на ТМЗ работает больше людей, чем в КБ, а значит, и издержки на их зарплату больше, то ли с тем, что площадь завода больше площади КБ, а значит, и начать сдавать ее в аренду не частично, а полностью хочется побыстрее.

В любом случае в октябре 2010 года собственник поставил на ТМЗ нового генерального директора г. Иляшенко, и

процесс развала уникального предприятия сразу же перешел из вялотекущего состояния в состояние обострения.

А именно, произошли странные кражи дорогого и крупногабаритного оборудования (к примеру, украденные железнодорожные переозвонки по пять тонн каждая, без согласования с охраной такое не вывезешь), с декабря 2010 года работники предприятия были отправлены в простой, а затем начались массовые увольнения (действительно, зачем рабочим зря простаивать?).

Трудовому коллективу ТМЗ это «почему-то» не понравилось. После массовой акции протеста г. Иляшенко был снят. Уволенные были восстановлены, правда, не все. Однако работы на заводе по-прежнему почти нет. Трудящиеся получают по 10-12 тысяч рублей. Есть информация о том, что намечаются новые сокращения.

Впрочем, чего еще можно было ждать? Ведь, хотя директор и сменился, завод по-прежнему остался в руках эффективных собственников (главными акционерами ОАО «ТМЗ» являются департамент имущества Москвы и ОАО АКБ «Банк Москвы»), а, как показала практика, причем не только ТМЗ, но и всех авиационных предприятий по стране, - эффективному собственнику не нужны крылья!

А. Зимбовский