

Рабочая борьба в мире

Забастовка докеров на Восточном побережье

Забастовка в начале октября 2024 года, в которой приняли участие 47 тысяч докеров Атлантического побережья США, вписывается в контекст расширения профсоюзных требований и последующих протестов, охвативших сегодня наш класс в Америке. С неизбежностью это должно было затронуть и ключевой сектор портовой инфраструктуры, учитывая его значение для функционирования экономики первой империалистической державы. *«Спящий гигант готов зареветь 1 октября, если соглашение не будет выполнено»*, – заявил президент Международной ассоциации докеров (ILA).

Более того, не далее как год назад докеры Западного побережья смогли добиться удовлетворения своих довольно смелых требований, несмотря на то, что их борьба происходила полностью изолированно от их товарищей по сектору с Восточного побережья и даже от рабочих канадских портов на Западе.

Три дня забастовки полвека спустя

Центральным вопросом борьбы докеров на Восточном побережье стала заработная плата, наряду с другими не менее важными аспектами, связанными с условиями труда, а также обязательствами сторон переговоров: профсоюза, операторов терминалов и транспортных компаний. На атлантическом побережье докеры не бастовали с 1977 года, когда состоялась последняя забастовка длиной 45 дней. Но сегодня, как отметил один из лидеров профсоюза ИЛА, ситуация изменилась: *«Забастовки никогда не бывают лёгким делом, но в современном мире остаются одним из самых мощных инструментов в нашей борьбе за справедливость»*. Совпадение ряда факторов привело к отклонению соглашения, которое ранее всегда удавалось подписать до истечения установленного срока.

Во-первых, речь идёт об индексации заработной платы – повсеместно звучащем вопросе, который год назад привёл в движение докеров на Западном побережье и работников автопрома, который поднимался при перезаключении многих других контрактов, включая недавнюю борьбу техников Boeing, объявивших забастовку в октябре и вырвавших в итоге значительную компенсацию.

Во-вторых, был поднят вопрос о защите рабочих мест, которым угрожает многолетний рост автоматизации портовых операций, в частности, расширение работ с контейнерами; эту тему ИЛА принимает близко к сердцу и практически поднимает на флаг. Это священная борьба, однако она не может остановить или замедлить явление, вызванное логикой колоссальных инвестиций, роста транспортных потоков, ожидаемых прибылей и многого другого. Американские порты не отличаются высокой автоматизацией и не занимают верхние строчки в мировом рейтинге. Порты на Востоке оснащены ещё хуже, чем порты на Западе, где, к тому же, ILWU (Международный профсоюз докеров и складских рабочих) уже много лет назад добился соответствующего соглашения.

Угроза остановить работу портов, которая становилась всё более открытой, вызвала бурную реакцию в прессе Восточного побережья. СМИ перепечатывали оценки потерь в процентных пунктах ВВП, которые может понести экономика США от одного дня забастовки. *«Приближающаяся забастовка в портах Восточного побережья может поколебать экономику»* (*New York Times*). *«Надвигающаяся забастовка в портах вызывает опасения перед возможным кризисом в цепочке поставок свежих продуктов»*; *«Забастовка в портах грозит обрушить торговлю»* (*Financial Times*, Лондон). *«Забастовка будет ударом по экономике»* (*Washington Post*). *«Портовая забастовка угрожает заблокировать торговлю США»* (*Wall Street Journal*). *«Забастовка в доках США наносит удар по мировой торговле»* (*The Times*, Лондон). Это лишь некоторые из громких заголовков, опубликованных за несколько недель перед забастовкой.

Соглашение было достигнуто после трёхдневной остановки работы. При этом, забастовка не затронула два вида товаров: военное оборудование и нефть и газ, а также рейсы круизных лайнеров. Удалось добиться ощутимой прибавки к зарплатам (+62 % в течение шести лет), но нужно помнить и о том, сколько накопилось невыплат по повышению зарплаты задним числом, потерь из-за инфляции и т.д., а также о гигантских прибылях сектора за последние

несколько лет. Кроме того, в договоре прописана *no-strike clause*, то есть обязательство не бастовать в течение шести лет срока контракта.

Вопрос о защите рабочих мест от последствий автоматизации был отложен до середины января 2025 года, когда, вдали от софитов прессы, возможно удастся найти решение, аналогичное принятому на Западном побережье. Газета *Washington Post* приводит важный комментарий одного из экспертов: «*ILA не может откладывать то, что неизбежно*». Эксперт отмечает, однако, что такого порта, который был бы автоматизирован на все 100 %, пока не существует и что автоматизация имеет смысл только при наличии больших постоянных и предсказуемых объёмов перевозок, необходимых для оправдания таких огромных инвестиций. По данным Международного транспортного форума, пишет газета, «*самые амбициозные проекты требуют инвестиций в миллиарды долларов, и они не всегда окупаются*». Здесь есть пространство для переговоров, в том числе и потому, что порты США отстают в освоении этих технологий.

Классовая солидарность

Докеры во всём мире и в Северной Америке в особенности обладают большими переговорными возможностями благодаря характеру своей работы. Они принадлежат к высшему слою рабочих, даже если их статус рабочей аристократии размывается из-за различных факторов. Их работа является одной из самых опасных, с уровнем смертности в четыре-пять раз выше среднего. Это признаёт и *Washington Post*, приводя в пример их условия труда, когда зачастую из-за сверхурочной работы смена может длиться 15–20 часов. Кроме того, докеры закономерно являются объектом наибольшего внимания со стороны правящих классов. Они прекрасно знают, насколько велики потенциальные потери прибыли, которые может нанести гигантскому механизму движения товаров остановка портовых работ. Докеры заслуживают самой высокой классовой солидарности, потому что они имеют в своих руках гораздо более сильный рычаг давления, по сравнению с другими, менее заметными отрядами рабочих, и могут использовать его в общих классовых интересах.

Однако на деле этой солидарности они не увидели даже в такие благоприятные для трудящихся времена в крупнейшей экономике мира. У докеров Восточного и Западного побережья разные профсоюзы, у них разные традиции, они не координируют свою борьбу, хотя и носят название *International Union*. Повторим: они предъявляли различные требования, в разные годы и без какой-либо очевидной координации. Канадские профсоюзы докеров выдвигали требования совершенно независимо от американских. Можно только представить, какую силу могло бы иметь скоординированное действие всех североамериканских докеров.

До эффективной классовой солидарности, пусть даже на уровне требований, ещё далеко. Но время, мировой кризис и факторы мирового рынка, в которые встроены классы, объективно работают в нужном направлении, о чём свидетельствует и этот эпизод забастовки, первый за почти полвека.

РАБОЧИЕ, ВОВЛЕЧЁННЫЕ ВО ВСЕМИРНУЮ БИТВУ

«Портовые рабочие подвержены этому циклическому, противоречивому и хаотичному всемирному движению. Доки тесно связаны с международным рынком и всемирным обобществлением производства, с одной стороны, и узостью частного присвоения, с другой» (Lotta Comunista, июнь 2010 г.).

Под рубрикой «Глобальная битва в контейнерных перевозках» в нашей газете в течение многих лет анализируется противостояние, в которое вовлечён очень важный сегмент нашего мирового класса. Мы отсылаем читателя к этим статьям. Здесь мы, конечно, можем ещё раз повторить, что, пожалуй, нет другого сегмента нашего класса, который бы более тесно соприкасался с одним из краеугольных камней капиталистического способа производства – движением товаров, в частности, морским трафиком, на который приходится подавляющий объём грузоперевозок. Последние встроены в механизм, в котором крупные транспортные компании становятся всё более концентрированными, конкурируют друг с другом и становятся всё сильнее. Они пережили несколько лет огромных прибылей (*«рекордные прибыли в 2021 и 2022 годах»*, – говорится в последнем

выпуске *Review of maritime transport* ЮНКТАД) из-за взрывного роста фрахтовых ставок во время кризиса Covid. Эта прибыль буквально проплывала под носом портовых рабочих, пока они на свой страх и риск во время пандемии переправляли товары, приносявшие эти прибыли.

Заголовок в *Le Monde*: «Глобальная битва за портовую инфраструктуру разгорается». Описывая некоторые аспекты острой борьбы между судовладельцами, грузоотправителями и администрациями портов за контроль, газета комментирует: «Цепочки поставок растягиваются, и порты являются важнейшим звеном в них» (2 октября). Именно в этой битве участвуют докеры Америки и всего мира. Они должны быть полностью осведомлены о характере этой битвы.

Декабрь 2024 г.