

Забастовка наёмных рабочих – естественное экономическое явление капиталистического способа производства. Поэтому логично, что оно следует за длинными и короткими экономическими циклами, подвергается влиянию со стороны конъюнктуры рынка труда, уровня безработицы, иммиграционных потоков, наследия прошлого, профсоюзных традиций и других факторов. Кроме того, есть большая разница между восприятием забастовочной активности через призму СМИ и реальной действительностью, которая в теории должна отражаться в статистических данных, которые собираются и публикуются практически во всех странах.

Эти соображения необходимо учитывать при оценке роста забастовочной и профсоюзной активности последних лет в США. Однако из официальных данных BLS (Бюро трудовой статистики), которое собирает только данные о крупных забастовках (не менее 1000 участников, не менее 8 часов забастовочной активности), на основании спорного решения, принятого ещё во времена Рональда Рейгана, сорок лет назад, мало что можно понять. Если взглянуть на эти цифры, то можно увидеть, что начиная с 1980-х годов, когда закончились циклы массовых промышленных забастовок 1970-х годов, все показатели выровнялись до значений, неправдоподобных для страны, в которой сегодня насчитывается 150 млн наёмных рабочих. По мнению мозгового центра Институт экономической политики (EPI), тем самым отсекается *«огромный»* массив информации: достаточно вспомнить, что 60 % наёмных работников частного сектора работают в компаниях с числом занятых менее тысячи человек. Таким образом, широкая, фрагментарная, но тем не менее реальная забастовочная активность, ставшая реальностью с 1980-х годов, не поддаётся количественному измерению. В то же время структура наёмных работников в США также претерпела серьёзные изменения, которые всё тяжелее оценить при рассмотрении в рамках жёстких традиционных категорий (сельское хозяйство, промышленность, сфера услуг, государственная служба и т.д.).

Школа производственных и трудовых отношений при Корнеллском университете (Итака, штат Нью-Йорк) поставила перед собой задачу количественной оценки забастовочной активности как индикатора так называемых *промышленных отношений*, т. е. конфликтности на почве требований рабочих. В 2021 года центр начал независимое, хотя и неизбежно неполное исследование всех забастовок, поскольку счёл данные BLS недостаточными. Важны не столько цифры, сколько наблюдаемые тенденции: значительное увеличение в 2022 году по сравнению с 2021 годом как числа забастовок, так и числа их участников; большой вес сферы услуг, в частности общественного питания, гостиниц, туризма и т.д., а также сектора образования; большой вес – и это политически важный факт – забастовок работников, не являющихся членами профсоюза.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР В АВТОПРОМЕ: UAW ПЫТАЕТСЯ ОСЕДЛАТЬ МОМЕНТ

Новый президент профсоюза United Auto Workers 54-летний Шон Фейн, впервые избранный в марте прямым голосованием и пришедший снизу, т. е. из рядовых членов, как и положено в лучших традициях американского промышленного профсоюза, начал свой срок полномочий с двух непредвиденных поворотов событий. Во-первых, он не пожал руки руководителям “Большой тройки” крупнейших автомобильных компаний (GM, Ford и Stellantis, бывший Chrysler), нарушив традицию, восходящую к 1960 году. Во-вторых, откровенно разгромил предложения Stellantis и Ford по продлению коллективного договора, срок которого истекает 14 сентября. Интересно, стал бы он проделывать тот же трюк четыре года назад, оказавшись на этом месте перед истечением договора в 2019 году? Ответ прост: вряд ли. Потому что с тех пор многое изменилось, и не по воле сильного и боевого профсоюза автопроизводителей, его нового лидера или кого-либо ещё: изменились объективные условия экономического цикла, рынка труда, инвестиционного цикла и реструктуризации, в частности в автопроме. Одним словом, можно сказать, что в результате сегодня сложились гораздо более благоприятные, чем в прошлом, объективные условия для

того, чтобы основные требования по заработной плате, рабочему времени и условиям труда привели к положительным результатам.

Рынок труда сейчас характеризуется особой напряжённостью: отрасли с трудом заполняют вакансии, а безработица находится на самом низком уровне. Работники “Большой тройки” осознали новые условия и отреагировали на них, не в последнюю очередь потому, что ощущают на себе проблемы, связанные с инфляцией и снижением заработной платы. Баланс сил сместился в пользу наёмных рабочих, и такой профсоюз, как UAW, с давними традициями и опытом, с почти столетним стажем борьбы, порой тяжёлой, выражает это новое состояние в том числе перед камерой и прессой. Он готовится разыграть свою партию, воспользоваться представившейся возможностью, используя свою переговорную силу, которая ослабла за эти десятилетия “тощей коровы” для американских профсоюзов, но остаётся значительной. Принятие решения о забастовке прошло в форме плебисцита (97%). В этот момент партия началась: *«Для нашего профсоюза настало время перейти от обороны к нападению»*, – сказал Фейн.

Но есть и каменный гость – это гигантская реструктуризация отрасли в связи с инвестициями в электромобили. *«Электромобиль – это катализатор новых технологий, которые затронут всё общество. [...] Неизбежным будет шокирующее воздействие на рынок труда»* (От Детройта к индустрии 4.0 // Пролетарский интернационализм. № 96. Сентябрь 2022). Это первое потенциальное крупное профсоюзное столкновение, в котором будут оценены силы, способные оказать такое *«шокирующее воздействие»*. Помимо повышения заработной платы и сокращения рабочего времени, на повестке дня стоят следующие вопросы: восстановление COLA (скользящей шкалы заработной платы), отмена разницы в оплате труда для новых сотрудников, равная оплата труда на новых заводах по производству электромобилей и аккумуляторов, защита от увольнений в результате “электрической” реструктуризации, присутствие профсоюзов на новых заводах (в т.ч. Tesla), которые часто представляют собой совместные предприятия с компаниями сектора электроники, весьма неблагоприятными к присутствию профсоюзов, которое характерно для автомобильного сектора. Часть уже работающих или будущих заводов располагается в южных штатах, где уровень синдикализации традиционно ниже. Решающее значение будут иметь политические решения, касающиеся стимулирования производства электромобилей со стороны федеральных властей и штатов. Приближаются и президентские выборы 2024 года, и демократ Джо Байден, уже заявивший о своей явной пропрофсоюзной ориентации, будет охотиться за голосами в старом (Средний Запад) и новом (Юг) электоральных бассейнах работников автомобильной промышленности. Однако UAW пока отказался от традиционного одобрения кандидатуры Байдена, заявив, что ему придётся заслужить поддержку.

Эти события обещают стать в некотором смысле беспрецедентным сражением, одним из первых проявлений *«травмирующего воздействия»*, которое заслуживает большого внимания со стороны нашего класса, и не только в Америке.

“СРЫВ” РАБОТЫ ДОКЕРОВ ЗАПАДНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

Более 22.000 докеров 29 портов Западного побережья, ориентированного на азиатские рынки, заключили в июне соглашения о продлении своих трудовых договоров, срок действия которых истекал в июле 2022 года. Для понимания экономического значения этого раунда борьбы достаточно только одной цифры: 40 % американского импорта по морю проходит через эти порты, среди которых наиболее важными являются Лос-Анджелес, Лонг-Бич и Окленд. Численность вспомогательных рабочих только в Южной Калифорнии составляет порядка 175.000 человек. Как и предыдущие споры по контрактам, некоторые из которых останавливали движение судов на несколько месяцев, этот тоже оказался непростым.

Профсоюз не объявлял забастовку официально, но докеры всё равно несколько раз её проводили, прежде всего в виде необъявленных срывов, которые не раз замедляли работу, что на практике имело эффект забастовки. Например, в начале июня были заблокированы или сильно замедлены два соседних порта – Лос-Анджелес и Лонг-Бич. В совокупности это крупнейшие контейнерные портовые комплексы США. Все двенадцать месяцев, начиная с крайнего срока, были отмечены перебоями в работе, что также привело к перенаправлению

части грузопотока в порты Мексиканского залива через Панамский канал с последующей реорганизацией транспортной цепочки с использованием автомобильного и железнодорожного транспорта.

Требования были, по сути, стандартными: корректировка заработной платы и гарантии занятости в связи с процессом автоматизации, который неумолимо продвигается также и в контейнерном порту. Согласно *Bloomberg*, в начале июня в случае недостижения соглашения произошёл бы «*потенциальный шок*». По данным Port Technology, за последний год произошло смещение грузопотока на Восточное побережье, что привело, например, к значительному росту контейнерных перевозок в Нью-Йорке и прилегающем Нью-Джерси. *Washington Post* утверждает, что переговорная сила рабочих, как в отдельных отраслях, так и в целом, также возросла в связи с продолжительной нехваткой квалифицированной рабочей силы.

В анализе, проведённом судовладельцем и опубликованном в *Wall Street Journal* в начале июня, говорится, что «*контейнерные перевозчики получили историческую прибыль в 2021 и 2022 годах; члены профсоюза, которые работали на линиях погрузки/разгрузки во время пандемии, чувствуют, что имеют право на свою долю*»; однако разница между требованиями и предложениями была названа профсоюзом докеров ILWU «*астрономической*». Поэтому лучшим временем для докеров был бы май 2022 г., когда ставки фрахта были высокими, а порты перегруженными. С тех пор степень перегрузки портов уменьшилась, ставки фрахта сильно упали, а часть грузов из Азии была перенаправлена на Восточное побережье, через Панаму или даже Суэц. Сейчас ситуация менее благоприятна, и грузоотправители готовы сопротивляться ещё больше: «*Докеры упустили удобный момент*». Фактически переговоры зашли в тупик из-за издержек, а не из-за гарантий занятости при автоматизации разгрузочных процедур.

Global Times выражает обеспокоенность китайских экспортёров: «*Китайские порты периодически подвергаются воздействию неконтролируемых факторов, таких как плохая погода или пандемия. В США же перегрузка портов в основном вызвана техногенными факторами, такими как устаревшая инфраструктура и забастовки*». Бизнес есть бизнес даже в стране фальшивого социализма: в США бастуют, в Китае – нет!

Соглашение было достигнуто, в том числе и благодаря вмешательству федерального правительства в лице министра труда Джули Су, которая отметила: «*В очередной раз коллективные переговоры – даже если они иногда бывают трудными – сработали*». Это не совсем так, так было не всегда. На самом деле, внимание федерального правительства к профсоюзам и коллективным договорам в последние год или полтора года усилилось. Кроме того, следует принимать во внимание, что до президентских выборов осталось чуть больше года, как отмечает *Financial Times* в своём комментарии по поводу завершения спора. Одновременно с этим было объявлено о возможной забастовке докеров канадского Западного побережья, в пользу которой проголосовало 99 %. Блокада всех портов Западного побережья Северной Америки стала бы историческим событием, но этого не произошло. Из этого спора также следует, что некоторые слои нашего класса, например, рабочие транспортного сектора, обладают значительным потенциалом переговорной силы.

Сентябрь 2023 г.