

Рабочая борьба в мире

Забастовка в Boeing

«Профсоюз, представляющий машиностроителей Boeing, дал выход десятилетнему сдерживаемому гневу по поводу утраченных пенсий и мизерных прибавок к зарплате. [...] Многие из рабочих, входящих в IAM [International Association of Machinists and Aerospace Workers – Международная ассоциация машиностроительных и авиакосмических рабочих], готовились к этой битве в течение десятилетия – с тех пор, как были вынуждены отказаться от пенсий под давлением компании». Так *Wall Street Journal* описывает ситуацию во время борьбы за возобновление контракта с аэрокосмическим гигантом. Обычно не слишком благосклонная к профсоюзам и рабочим, газета с помощью этой реалистичной картины фактически критикует подход Boeing к трудовым отношениям. Продление контракта потребовало двух месяцев забастовки, в результате которой было достигнуто решение, хотя бы частично компенсирующее *«десятилетие гнева»*. Эта борьба, наряду с забастовками в автомобильной, портовой и других отраслях, стала одной из самых значимых в недавней волне трудовых протестов в США и развернулась под воздействием многих факторов.

Благоприятный климат

Во-первых, в последние годы, по крайней мере до 2024 года, сохранялась в целом благоприятная обстановка: растущая экономика, напряжённый рынок труда, высокий спрос на рабочую силу и местами её нехватка, низкий уровень безработицы.

Далее следует отметить особую ситуацию с работниками Boeing. Контракт непосредственно затрагивает в основном производственных рабочих (машиностроителей, около 30 тысяч человек), занятых на заводах в штате Вашингтон, где собирается большая часть гражданских и военных самолётов – их представляет профсоюз IAM. Технические специалисты и инженеры в него не входят – у них есть собственный профсоюз SPEEA (Society of Professional Engineering Employees in Aerospace) и отдельный контракт. То же самое касается и рабочих завода в Южной Каролине, которые не состоят в профсоюзе. Таким образом, спор затронул лишь пятую часть сотрудников – и это слабое место, которое можно объяснить спецификой профсоюзной структуры и её долгой истории внутри Boeing.

То *«десятилетие»*, о котором пишет *Wall Street Journal*, началось с истечения предыдущего четырёхлетнего контракта 2008 года: тогдашний расклад сил (это был разгар кризиса мировых отношений) и слабость IAM привели к подписанию не нового контракта, а лишь продления старого – под давлением со стороны компании, угрожавшей перенести производство своего ключевого самолёта 737 MAX в другие штаты с более дешёвой рабочей силой, например, в Южную Каролину. Шантаж сработал – и, как сегодня можно с уверенностью сказать, не без соучастия IAM. В результате было урезано ранее действовавшее выгодное пенсионное обеспечение и запланированы мизерные повышения заработной платы. Контракт продлили до 2024 года, что привело к девальвации заработной платы, замороженной как раз в годы растущей инфляции. Отсюда и справедливый *«гнев»* рабочих, особенно учитывая, что в штате Вашингтон зафиксирован самый высокий уровень реальной инфляции – это вызвано также тем, что такие гиганты, как Google и Amazon, как раз в то время перевели туда свои офисы с тысячами высокооплачиваемых *«белых воротничков»*, что привело к росту цен на жильё, аренду и т. д.

Так за два десятилетия те самые рабочие, которые гордились тем, что строят *«самые красивые самолёты в мире»*, передавали свою *«безопасную»* и высокооплачиваемую работу от отца к сыну и считали себя представителями так называемого *«среднего класса»* (и на самом деле ими являлись), на собственном опыте убедились в нестабильности капиталистического рынка труда. С начала века циклы массовых увольнений и повторных наймов стали нормой, зависящей от колебаний спроса на самолёты. Сначала продажи сильно пострадали из-за событий 11 сентября 2001 года, затем из-за кризиса 2008 года, затем из-за пандемии, – но каждый раз быстро восстановились.

Это и есть те условия, в которых неожиданно для себя оказались десятки тысяч рабочих Boeing, и в особенности машиностроители. И он уже давно оказывает сильное негативное влияние на переговоры.

Наконец, на это наложилась конкретная проблема – кризис самой Boeing (мы уже освещали его в нашей газете), отмеченный двумя катастрофами “737MAX” с сотнями жертв в 2018–2019 годах, оторвавшейся во время полёта дверью (без жертв) в начале 2024 года, а также другими мелкими неприятностями, которые, очевидно, получили широкое освещение в СМИ. Не самый благоприятный контекст для возобновления контракта – однако он, похоже, оказал сравнительно мало влияния на исход спора, который, как не раз намекала *Wall Street Journal* и другие комментаторы, был предрешён с самого начала.

Профсоюзный конфликт такого масштаба всегда имеет и политическую составляющую, не сразу бросающуюся в глаза. Почти совпавшее с началом спора назначение нового генерального директора (уже третьего за девять лет), которого благосклонно восприняли за возвращение к техническому бэкграунду – он инженер, “технар”, – тоже сыграло свою роль. Вступать в переговоры с уступками на старте – не лучшая стратегия для нового руководителя с точки зрения стейкхолдеров и акционеров.

Противоречия вышли наружу

Именно в этом, общем и конкретном, контексте и разгорелся трудовой спор по поводу контракта – и проблемы неизбежно вышли на поверхность. «Гнев» рабочих воплотился в действия: они последовательно отклонили три предложения о соглашении (одно из которых было односторонней инициативой Boeing, не прошедшей через IAM), и подавляющим большинством поддержали начавшуюся в результате забастовку. Несколько фактов дают представление о боевом настрое и решимости 30 тысяч рабочих.

Условия труда: в начале конфликта профсоюзно-ориентированное издание *Labor Notes* подчёркивало, что уровень заработной платы значительно ниже среднего по Сиэтлу, в то время как объём обязательных сверхурочных работ высок; несколько последовательных 10–12-часовых рабочих смен были бы нормой по состоянию на 8 сентября; первоначальный вариант соглашения, которое профсоюз IAM охарактеризовал как «лучший контракт, который мы когда-либо заключали в нашей истории», был отклонён 95 % проголосовавших. *New York Times* комментировала: «Достичь соглашения будет непросто, главная причина – заработная плата».

19 октября: третье предложение (второе даже не выносилось на голосование), которое IAM счёл «достойным рассмотрения», было отклонено 64 % голосов.

31 октября: после двух месяцев пикетов достигнуто соглашение, считающееся хорошим с точки зрения зарплаты (+38 % в течение четырёх лет против изначально запрошенных 40 %, плюс премия в несколько тысяч долларов), но гораздо менее выгодным с точки зрения пенсий (старый механизм не был восстановлен, как того требовали). За него проголосовали 59 % участников голосования, а с учётом воздержавшихся – и вовсе менее половины. Это – чёткий сигнал со стороны рабочих.

Такой результат соответствует общей тенденции последних лет в США: контракты, как правило, направлены на восстановление ранее утраченных позиций. Но и он был омрачён заявлением Boeing, сделанным во время забастовки: компания объявила о реструктуризации, предполагающей сокращение персонала на 10 % (т. е. 17 тысяч увольнений), преимущественно в административном секторе, а не на производстве.

Производственные линии Boeing возобновили выпуск самолётов на фоне корпоративной реструктуризации. Но у нашего класса остаются два вопроса. Во-первых: каков был бы результат, если бы все 150 тысяч рабочих Boeing в США приняли участие в трудовом споре? Во-вторых: почему мы не услышали ни о каком проявлении солидарности со стороны европейских рабочих Airbus? Из Тулузы пришло лишь дежурное сообщение по случаю объявления увольнений.

Какой бы ответ мы ни дали, остаётся объективный факт: *рабочая коалиция Boeing*, в которой 33 тысячи человек вели *двухмесячную забастовку*, продолжает существовать. В условиях капитализма ничего не даётся даром.

РАБОЧИЕ АЭРОКОСМИЧЕСКОГО ГИГАНТА

Основанная в 1916 году в Сиэтле (штат Вашингтон) Уильямом Боингом, компания Boeing в настоящее время является одной из крупнейших в мире. В декабре 2023 года она насчитывала 170 тысяч сотрудников, распределённых по четырём основным

подразделениям: коммерческая авиация (48 тыс.), оборона и космос (18 тыс.), сервисное обслуживание (22 тыс.) и исследования и разработки (82 тыс.). В США в аэрокосмическом секторе занято 530 тысяч человек, то есть почти каждый третий отраслевой рабочий занят непосредственно в Boeing, не считая множества сотрудников в смежных сферах. В штате Вашингтон работает 67 тыс. сотрудников Boeing, в Миссури 17 тыс., в Калифорнии 14 тыс., в Южной Каролине 8 тыс., в нескольких других штатах цифры меньше. Более 20 тыс. человек находятся за рубежом, в 150 странах. Крупнейшая производственная площадка находится в Эверетте (недалеко от Сиэтла) – около 30 тыс. работников, и она также является крупнейшей в мире. В Рентоне (примерно в 45 милях от Эверетта) находится ещё одно крупное производство в регионе под названием Пьюджет-Саунд, где трудятся 12 тыс. рабочих.

Всего в производстве занято 70 тыс. человек, в проектировании – 34 тыс., в НИОКР – 10 тыс., остальные – в администрировании, продажах, международных операциях и т. д. Женщины составляют почти 30 % сотрудников, с заметными различиями по подразделениям: в производстве – 17 %, среди “белых воротничков” – 33 %. Представлено 47 национальностей. Белые составляют 65 %, латиноамериканцы – 15 %, азиаты и чернокожие – по 10 %. Уровень членства в профсоюзе (IAM для машиностроителей, производственных рабочих; SPEEA для инженеров-технологов) составляет около 30 %.

Короче говоря, рабочие этой огромной компании – сплав происхождения, этничности и профессиональных навыков – представляют собой значительную часть силы нашего класса в индустриальном сердце первой империалистической державы.

Апрель 2025 г.

Забастовки на Boeing

год	город	кол-во дней
1941	Сент-Луис	2
1948	Сиэтл, Уичито	145
1965	Сиэтл, Уичито	19
1965	Сент-Луис	12
1967	Сент-Луис	16
1969	Сент-Луис	33
1974	Торранс	112
1975	Сент-Луис	90
1977	Сиэтл, Уичито	45
1989	Сиэтл, Уичито	48
1996	Сиэтл, Уичито	69
1996	Сент-Луис	100
2005	Декейтер	98
2005	Торранс	98
2005	Хантингтон-Бич	98
2005	Сиэтл, Уичито	24
2005	Хантсвилл	98
2006	Ок-Ридж	79
2008	Сиэтл, Уичито	58
2012	Голдсборо	142
2024	Сиэтл, Рентон	54

Крупнейшие забастовки с 1941 по 2024 год.