

Экономия на сотрудниках = экономия на безопасности пассажиров



10 августа на площади Юзские ворота состоялся пикет против сокращения дополнительных отпусков членам экипажей воздушных судов гражданской авиации. Он был организован Шереметьевским профсоюзом летного состава.

Еще с советского времени пилоты российских авиалиний имели законное право на дополнительный оплачиваемый отдых продолжительностью 42 дня. Эта норма была установлена на основе научных исследований и закреплена в Приказе МГА СССР № 50 от 13.03.1986 года.

Однако сейчас, когда руководство большинства авиакомпаний больше заботится о своей выгоде,

нежели о безопасности пассажиров, для летного состава созданы невыносимые условия работы. Под предлогом дефицита летного состава при большой интенсивности перевозок, летчиков вынуждают работать по графику, при котором люди даже не успевают нормально выспаться.

А 25 июля началось новое наступление на права трудящихся. Участникам совещания в Минис-

терстве транспорта Российской Федерации был предложен для ознакомления проект Постановления Правительства РФ «О перечне категорий работников, которым устанавливается ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск за особый характер работы, минимальной продолжительности такого отпуска и условий его предоставления», согласно которому дополнительный оплачиваемый отпуск членам экипажей воздушных судов сократится на 14 дней. Аргументы у законодателей те же — пилотов мало, в отпуске ходить некогда, да и значительная часть работы пилота выполняется теперь автоматикой.

Однако работники авиакомпаний уверены: о том, что работа в небе стала легче, говорит лишь тот, кто далек от этой профессии,

а дефицит пилотов создан искусственно самими же авиакомпаниями. По их мнению, российские компании экономят на фонде заработной платы, урезая отпуска, отказываясь от набора новых сотрудников и стремясь выполнить большой объем работы минимальным числом сотрудников.

Принятие подобного Постановления приведет к снижению уровня безопасности полетов. «Работая в режиме 6/1, даже с учетом 70-дневного отпуска, пилоты суммарно в год отдыхают 112 дней - значительно меньше, чем офисные работники, работающие пять дней в неделю», - рассказывает Игорь Дельдюгов, председатель Шереметьевского профсоюза летного состава

«Мы с глубоким возмущением узнали новость об отмене допол-

нительных отпусков, - добавляет Илона Борисова, председатель Шереметьевского профсоюза бортпроводников. - В настоящий момент бортпроводники и так работают в достаточно сложных условиях, летают в минимальном составе, что увеличивает нагрузку на экипаж. Работа бортпроводника - это необходимость одновременно решать множество задач в условиях постоянного дефицита времени, при огромных физических и психологических нагрузках».

Шереметьевский профсоюз намерен и дальше продолжать борьбу за свои права. Его члены ведут сбор подписей под петицией с требованием сохранить дополнительные отпуска членам экипажей воздушных судов.

Анастасия Лешкина

Центр имени Хруничева будет жить!

Не часто сегодня хорошие новости приходят из правительства. Всё больше мы слышим информацию о криминальных ситуациях с высокопоставленными чиновниками, угрозах, коими грозят санкции США и Европы.

Поэтому особенно порадовала информация, первоначально озвученная министром обороны Шойгу, а затем подтвержденная Президентом РФ В.В. Путиным о том, что Государственный космический научно-производственный центр имени М. В. Хруничева - ведущее предприятие ракетно-космической отрасли - продолжит свою работу в Москве.

Многие могут спросить: что тут особенного? Сохранен себе центр в столице и сохранен. Ведь мало кто знает, сколь самоотверженно бьются за сохранение этого уникального комплекса предприятий вела фракция КПРФ в Госдуме на протяжении четырех лет. Но произошло это во многом благодаря работникам самого предприятия. Увидев происходящее, они не остались пассивными наблюдателями, а забили в набат и обратились за помощью к коммунистам.

Вероятно, президент, высказавшийся за сохранение предприятия в Москве, не знает главного: московская база этого ком-



плекса давным-давно изуродована, раскиссирована. Высокоточные станки, установкой которых в свое время занимался целый институт, вместе с пятиметровыми фундаментами валяются в одном из сибирских городов на территории предприятия, которое абсолютно не приспособлено к выполнению поставленных перед ним задач. Не ведает, какие махинации выстраивались вокруг площадки Центра, расположенной в ныне ставшей очень престижной части Москвы.

Хотя в десятках писем, которые были отправлены руководством нашей фракции на имя Путина, Медведева, Шойгу, суть

этих махинаций подробно излагалась. Она была не слишком мудреной: к эффективно работающему Центру им. Хруничева на протяжении ряда лет присоединялись предприятия-банкроты. Это происходило до тех пор, пока сам ГКНПЦ им. М. В. Хруничева не стал банкротом. Тут-то и появились желающие пожить - построить на территории предприятия-банкрота жилой комплекс. Для погашения искусственно накопленных долгов была достигнута договоренность с Правительством Москвы о продаже земли.

И покупатель на землю быстро нашелся! На оставшиеся после сделки долги можно закрыть глаза, акционировать предприятие и пустить его под нож. Наверное, примерно так рассуждало московское правительство. К счастью, на пути этой махинации встали власти федерального уровня.

Легендарное предприятие продолжит работу в Москве. Однако к радости, что наши усилия увенчались безоговорочной победой, подмешена горечь. Опыт подсказывает, что предприятие по-прежнему нужда-

ется в защите. Обычно строительные лобби, вложившие деньги и вступившие в контакт с чиновниками городской администрации, так просто не отступают.

И все же мы победили. Заявление Президента дает основания верить, что наши усилия не прошли даром и рабочие места в Центре им. Хруничева будут сохранены.

Эту радость не могут омрачить даже предвыборные заявления неких граждан, которые палец о палец не ударили в защиту ГКНПЦ им. М. В. Хруничева, а сегодня уже призывают его сотрудников к обсуждению будущего предприятия.

И мы, и те, кто отстаивал Центр на протяжении нескольких лет, знают цену подобным заявлениям.

Главное, предприятие будет жить!

*Владимир Родин,
депутат Госдумы шестого созыва,
секретарь МГК КПРФ*

На фото: ракета-носитель «Протон-М», разработанная в ГКНПЦ им. Хруничева

ОЧЕРЕДНАЯ ВСТРЕЧА ДЕПУТАТОВ-КОММУНИСТОВ С СОТРУДНИКАМИ ЦЕНТРА ИМ. ХРУНИЧЕВА СОСТОИТСЯ 16 АВГУСТА В 16.00 У ГЛАВНОЙ ПРОХОДНОЙ ПРЕДПРИЯТИЯ

Продается завод... на слом

На интернет-площадке «Авито.ру» на днях появился необычный лот: пользователям предлагают купить Тушинский машиностроительный завод (ТМЗ), с конвейера которого в свое время сошел знаменитый космический корабль «Буря», ставший венцом советской космической промышленности. Цена для предприятия с такой славной историей и мощным потенциалом объявлена довольно низкой - 10 миллиардов рублей. В доверок к заводу прилагаются и относящиеся к нему объекты вместе с землей, что освобождает нового владельца от необходимости налаживать инфраструктуру.

Казалось бы, рядовое событие для современной России - капитал распоряжается имуществом по своему усмотрению, в том чис-

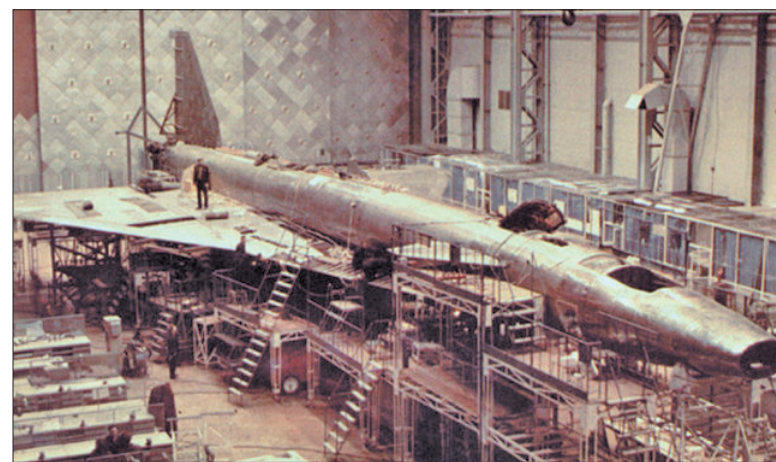
ле - государственным. Пусть и на той же площадке, где продаются китайские телефоны, косметика, парфюмерия и прочие товары. Но уж слишком подозрительно это явление выглядит на фоне громких заявлений власти имущих о необходимости усиливать обороноспособность страны и искать кратчайший путь к импортозамещению и экономическому суверенитету.

Казалось бы, чего проще: есть готовый заводской комплекс, в который уже вложены колоссальные средства, его работа налажена практически «под ключ». Кроме того, при предприятии есть даже бомбоубежища и подземные цеха, что придает ему особое значение в условиях агрессивной антироссийской политики Запада. Но, как показывает реальность, об этом «наверху» даже не дума-

ют: с конца девяностых годов завод практически не работал, а его существование поддерживалось лишь за счет сдачи в аренду промышленных помещений и сбором автобусов «на колёнке» с помощью отвертки.

Наиболее прискорбно, что покупатель, скорее всего, все помещения отдаст под снос: расположение завода рядом с метро «Сходненская» и основными транспортными магистралями СЗАО - Волоколамским шоссе и МКАД, делает его территорию лакомым куском для застройки элитной жилплощадью. Естественно, и стоит эта земля будет баснословных денег. В полной мере выполняется постулат, заданный еще Марксом: «Капитал пойдет на все, если это сулит ему 300 процентов прибыли».

И вместо мощного и перспек-



С июня 1933 года на ТМЗ был начат серийный выпуск самолетов СТАЛЬ-2. На XIV международной выставке в Париже в 1934 году самолет получил высокую оценку и был назван «русским чудом Страны Советов».

тивного предприятия, способного обеспечить рост ВВП и значительное количество рабочих мест, мы получим дома для богатеев с видом на Обводной канал. Что ж, им ведь в этой стране не жить, а

контраст с обшарпанными хрущевками вряд ли волнует тех, для кого красота выражается лишь в рублевом эквиваленте.

Дмитрий Локтев