

39 градусов в цеху

Операторы печей хлебозавода
«Коломенский» отказались работать
в невыносимых условиях

12 июля работники хлебозавода «Коломенский» в подмосковной Балашихе отказались заходить в цеха, где температура воздуха достигала 39,2°C. Нормальной вентиляции там нет, а за несколько часов переговоров администрация так и не дала коллективу гарантий, что условия изменятся.



Вместо решения вопроса руководство стало выяснять, почему люди считают возможным не выходить на работу. Затем последовали предупреждения о неоплате этих дней и попытки разговаривать с работниками поодиночке. Приём старый: отделить наиболее активных от коллектива, надавить, запугать остальных и тем самым сломить общее сопротивление.

Работники при этом пока не объявляли забастовку. Они отказались выполнять работу в условиях, опасных для жизни и здоровья, сославшись на статью 216.1 Трудового кодекса. Не получив от администрации конкретных обязательств, люди

покинули территорию предприятия.

«Для меня подобные истории не в новинку, — комментирует сложившуюся ситуацию депутат Госдумы от КПРФ Денис Парфёнов. — Несколько лет назад мы уже защищали рабочих московского хлебокомбината «ПЕКО», которому угрожали банкротство и массовые сокращения. Работников тогда тоже подвергали притеснениям, мешали выйти на встречу, создавалась крайне непростая обстановка. Мы придали проблеме публичный характер, оказывали политическую поддержку, направляли депутатские запросы и требовали про-

верки действий руководства предприятия. После этого вмешательство прокуратуры способствовало урегулированию ситуации и предприятие до сих пор успешно работает, за что нам благодарны многие жители СВАО».

Парфёнов отметил: меняются названия предприятий и фамилии собственников, но отношения между трудом и капиталом остаются прежними. Рабочий продаёт работодателю свою рабочую силу, вверяя хозяину предприятия своё здоровье и жизнь. Для человека температура под 40°C означает реальную угрозу — тепловой удар. А для владельца остановка линии — недополученная прибыль. Поэтому дополнительные расходы на обеспечение человеческих условий труда пытаются замкнуть давлением и разговорами о дисциплине.

«Но именно труд коллектива создаёт продукцию и доход предприятия. Благополучие собственника не должно оплачиваться здоровьем тех, кто работает у печей и на производственных линиях, — уверен коммунист. — Я направил депутатский запрос руководителю Роспотребнадзора, копию — главному государственному санитарному врачу России. Считаю, что должностным лицам следует обратить внимание на ситуацию, поддержать законные требования работников и принять меры для обеспечения безопасных условий труда. Кроме того, предложил вернуть в нормативные акты обязательное сокращение рабочего дня при превышении допустимой температуры. До марта 2021 года такое требование прямо содержалось в санитарных правилах. Обязанность обеспечить безопасность на производстве лежит на работодателе. Это установлено статьёй 214 Трудового кодекса и не должно зависеть от того, насколько соблюдение закона удобно или выгодно администрации».

Евро-3: топливо с сюрпризом

Правительство до конца 2026 года разрешило выпуск в обращение бензина экологического класса «Евро-3». Цель — стабилизировать ситуацию на топливном рынке. Но какова цена этого решения? Как это скажется на «здоровье» автомобилей россиян?



Бензин «Евро-3» содержит массовую долю серы до 150 миллиграммов на килограмм — это в 15 раз выше, чем в современном «Евро-5». И что самое важное — до конца года Росстандарт не будет проводить государственный контроль за соответствием топлива техническим регламентам. Фактически качество бензина остаётся на совести производителей и продавцов.

Именно поэтому депутаты Государственной Думы от КПРФ во главе с Сергеем Левченко направили официальное обращение министру энергетики Сергею Цивилёву.

Суть предложения простая и понятная каждому автомобилисту:

- обязать все АЗС указывать класс реализуемого топлива;
- предупреждать покупателей, если им продают бензин «Евро-3»;
- информировать о возможных рисках длительного использования такого топлива.

Почему это критически важно? Длительное использование бензина «Евро-3» ускоряет износ двигателя, разрушает моторное масло, увеличивает нагрузку на систему выхлопа. Итог — сокращение ресурса автомобиля, дорогостоящий ремонт и, как следствие, рост числа дорожно-транспортных происшествий.

Инициатива более чем своевременная — такова реакция не только в КПРФ, но и среди автомобилистов.

Да, правительство пошло на вынужденную меру, и мы понимаем — ситуация с дефицитом топлива непростая. Но одно дело — принимать такие решения, и совсем другое — право людей знать правду. Водитель, заливающий бензин в бак своего автомобиля, имеет полное право понимать, что именно он покупает и к каким последствиям это может привести.

«Депутаты фракции КПРФ в Госдуме последовательно выступают за защиту прав потребителей. Когда на рынке появляется продукция с иными характеристиками — особенно та, что может навредить имуществу граждан, — люди должны получать полную и достоверную информацию. Чтобы принять осознанное решение: стоит ли рисковать своим авто. Это вопрос не бюрократический. Это вопрос открытости, честности и уважения к миллиону российских автолюбителей. Мы не можем позволить, чтобы водители оставляли в неведении, когда речь идёт о безопасности их транспорта и их самих на дорогах», — отметил Сергей Обухов.

Пресс-служба депутата Госдумы Сергея Обухова

Бетон вместо гаражей: как под видом «развития» людей лишают собственности

30 июня правительство Москвы опубликовало распоряжение об изъятии для государственных нужд земельных участков в районе Бирюлёво Западное. Под ковш экскаватора идут территории Харьковского проезда и проектируемого проезда № 5108 — земли, которые десятилетиями использовались местными жителями под парковки и гаражи.

Официальная версия звучит красиво: градостроительная политика и развитие транспортной инфраструктуры. Но мы прекрасно понимаем, что скрывается за этими формулировками. За ширмой «государственного интереса» стоит программа комплексного развития территорий (КРТ), продвигаемая партией власти. Реальная цель программы — не дороги и развязки, не детские сады, школы и поликлиники, а строительство высотных жилых комплексов. Жилья, которое рабочий человек или семья со средним доходом не сможет себе позволить даже в ипотеку на тридцать лет.

Особое возмущение вызывает тот факт, что изы-

маются участки ГСК (гаражно-строительных кооперативов). Эти клочки земли официально передавались нашим отцам и дедом ещё Советской властью. Для многих это не просто кусок асфальта для машины. Это место коллективной памяти, мужское братство ГСК, мастерская, где чинили «жигули», и единственный надёжный способ хранения имущества. Сегодня мэрия объявляет эти земли «неэффективно используемыми», перечёркивая труд нескольких поколений москвичей.

Почему чиновники действуют нагло и безнаказанно? Ответ прост: многолетняя последовательная деятельность мэрии и подконтрольного ей большинства Мосгордумы создала идеальную правовую базу для строительного беспредела. Механизм отъёма земель работает безотказно благодаря двум факторам:

— Отсутствие любых форм реального обсуждения градостроительных проектов с жителями города. Нас ставят перед фактом, когда техника уже приехала на площадку.

— Использование ковидных ограничений. Они до сих пор не отменены, и власть выборочно вспоминает о них именно тогда, когда граждане пытаются реализовать свои конституционные права на мирный протест против градостроительного хаоса. Митинги запрещаются, пи-

кеты пресекаются, а несогласных штрафуют.

Закономерный итог такой политики предсказуем. С одной стороны — искусственный дефицит парковочных мест и транспортный коллапс, ведь принцип генерального планирования города забыт властью с 2010 года. С другой — покупка жилья богатой прослойкой общества ради сдачи в аренду остальным 95% народа. Москва превращается в город рантье и арендаторов.

В этой ситуации Московская городская организация КПРФ занимает однозначную позицию: мы на стороне жителей. Мы не будем мириться с уничтожением гаражей и скверов ради сверхприбылей строительных олигархов. Прямо сейчас идёт сбор подписей под обращением к мэру столицы через депутатов фракции КПРФ в Государственной Думе. Организуются встречи с жителями, готовятся запросы в надзорные органы. Наша цель — заставить власть услышать людей и остановить принудительное изъятие законных владений. Но защита наших дворов и гаражей возможна только силами депутатов. Она требует прямого участия самих граждан. Москва — город для жителей, а не строительных корпораций!

Артур Попов, Советское местное отделение КПРФ