

С. ЧИСТОПЛЯСОВ.
сква, 3 августа 1989 г.

политические беседы

СИЛЬНЫЕ СОЦИАЛЬНЫЕ ДЕФОРМАЦИИ

Перестройка производственных отношений на нынешнем этапе все больше выявляет усталость, отжившие, консервативные экономические взаимосвязи. Вместе с тем она подводит и к более полному осмыслению всей системы общественных отношений, в которой мы живем. В конечном счете речь сейчас идет о том, насколько различные стороны социально-экономической сферы соответствуют критериям социализма, обоснованным классиком марксизма-ленинизма. Практика показывает, что современные производственные отношения во многом не отвечают данным критериям, они выступают в деформированной форме и в результате не расширяют в полной мере своих преимуществ. Выступают тормозом в развитии производственных сил общества. Это касается не только внешних факторов, но и самых глубоких, базисных элементов общественного производства, надстроечных его сторон и, как показала жизнь, форм производственной активности работников.

Ф. Энгельс писал, что производственные отношения проявляются через экономические интересы. Деформированные производственные отношения порождают и деформируют экономические интересы, побуждают к ним. Промышленные забастовки шахтеров страны явились той адекватной формой активности работников, которая обусловлена деформированными формами производственных отношений и которая не может вытекать из сущностных сторон общественных отношений социализма.

Прежде всего деформации сохраняются в экономической основе общества — отношениях собственности на средства производства. Несомненно, уровень общественного развития средств производства, производительных сил, чрезмерная централизация регулирования производственных процессов привели к тому, что собственность стала как бы ничейной, утратив у работников чувство хозяина производства. Пролетариат хищника социализма, в сущности, идет медленное обновление основных производственных фондов. Затянувшаяся дискуссия о совершенствовании хозяйственного механизма до сих пор отражает позитивные тенденции, либо развитие рыночной экономики, либо усиление централизованного начала. Тогда как даже современная практика капиталистических стран показывает, что экономическое развитие неминуемо без сочетания этих двух противоположностей.

Интенсивный поиск оптимального сочетания централизованного регулирования экономических процессов и развития самостоятельности производственных коллективов воспринимается подчас односторонне, как исключительство на установлении формы выражения обособленных экономических интересов. Это вызывает прежде всего то, что хозяйственные отношения, ставшие еще всеобщей формой связей производителей, они не получили своего полного развития шири и глубины. В этой связи возвращение шахте статуса первоначального хозяйственного звена общественного производства вызвано не отсутствием регионального хозяйства, а недостатками хозяйственного механизма, объективного хозяйства предприятий и министерства. По нашему мнению, в народном хозяйстве страны объединения как форма социалистического предприятия доказали свое преимущество. Они только начали обеспечивать решение в единстве технических, экономических, научных, социальных задач, подготовку кадров и повышение их квалификации, концентрировать ремонтную базу, монтаж крупных механизированных комплексов и др.

Деформации подвергнута планомерное регулирование социального производства. Сохранение планирования перспектив развития хозяйства до достигнутого, воспроизводство через него элементов затратного механизма, устойчивость — преимущественно количественных критериев развития производства, громадность управленческих, планирующих органов приводит к усилению тормозящих факторов перестройки.

По поводу этого много высказываний сейчас и у западных идеологов. Так, американский экономист В. Леонтьев sostiene, что

бой экономики сравнивает с движущейся яхтой. Он фактически признает, что возможность регулирования движения этой яхты в условиях социализма выше, чем при капитализме. Но ослаблен ветер (стимулы), сила которого является основным движением. То есть яхту мощные деформации в системе распределения, сохранности уравниловки, выплата заработной платы без учета конечных результатов, принципов. Кроме того, неэффективно срабатывает руль этой яхты и прежде всего потому, что около половины ее, о чем много народу, каждый хочет поуправлять.

Статистика показывает, что первые попытки, предпринятые в ходе перестройки сверху по изменению количественных и качественных параметров системы управления, сохранения в себе результатов не привели. Не были эти шаги в должной мере подкреплены и снизу в результате реализации на практике трудовыми коллективами Закона о перспективе, не получили развитие самоуправления.

Поэтому сильным фактором, деформирующим производственные отношения, является бюрократизм. Он выступает экономической формой выражения экономических интересов. С одной стороны, он обусловлен системой производственных отношений, а с другой стороны, он имеет субъективный момент — предпочтение своих относительно обособленных экономических интересов. Бюрократизм, сохраняя в себе объективную основу — разделение и обособление функций в общественном производстве, проявляется (в обособленной форме) в зависимости от характера выражения экономических интересов относительно обособивших субъектов производства.

Устойчивость административно-командных методов руководства, переход к экономическим формам регулирования хозяйства показали в стране, и в Кузбассе в том числе, целый ряд факторов бюрократизма и особенно то, что сильные проявления, как ведомственность и местничество. Поэтому не случайно требования забастовщиков и рабочих комитетов направлены во многом на устранение бюрократических преград в решении социально-экономических задач.

Совместный протокол забастовочного комитета и правительственной комиссии отразил пути удовлетворения основных требований забастовщиков по изменению статуса предприятия, материального положения работников. Однако, по нашему мнению, материальная основа инициативы производственных систем не преодолевается требованиями забастовщиков. Она кроется в сохранении в производственных коллективах стереотипов мышления в преобладании количественного роста над качественным, в устойчивости тех факторов, которые сдерживают внедрение в производство новейших научных, производственных, повышающих качества жизни работников и организации их труда.

Таким образом, сохранение сильных деформаций социалистических производственных отношений — отношений собственности на средства производства, планомерности распределения, товарных связей приводит не только к проявлению тормозящих факторов в экономике, но и воздействует на всю социальную сферу, развитие работнической инициативы, ее проявления в производственной активности. Забастовка является тем чрезвычайно дорогостоящим сигналом, который вынуждает инициативную цель накопившихся, своевременно не разрешенных противоречий в прошлом и зарождающихся уже в ходе перестройки.

Разумеется, реальный хозрасчет, выборность работников, руководителей всех уровней, полная гласность и демократизация, очищение социалистических производственных отношений от уравниловки, стихийности, бюрократизма означают ликвидацию экономической основы проявления крайних форм разрешения трудовых конфликтов — забастовок.

Лимон Каплан, президент фирмы «Андрей-Ютекс».

Наше предприятие впервые вышло на советский рынок более 10 лет назад, а в 1987 году мы одним из первых создали в Москве советско-французское совместное предприятие «Интеркадр». Наши партнеры были тогда Миннау и Агросом. До создания предприятия мы вынуждены были присылать в Советский Союз своих инженеров и техников для обслуживания уже поставленных сюда компьютеров. Теперь сервисом нашего оборудования занимается «Интеркадр», что значительно снизило расходы, в частности в валюте. На предприятии работает около 300 человек, в 1988 году его годовая оборот составил 220 миллионов рублей, в этом году мы ожидали увеличения этой суммы вдвое. Годовая выработка каждого сотрудника — 50—60 тысяч рублей, а их зарплата выросла уже втрое по сравнению с начальной.

Подписан контракт о создании второго совместного предприятия — крупного объединения в московском районе Измайлово. Оно будет называться «Сана». 1 января будущего года мы предполагаем открыть здесь крупнейшую и, пожалуй, самую современную в Европе аптеку, которую, по сути, создаст наш партнер. В нем будет работать около 100 человек, мы будем продавать на валюту, 20 процентов на рубли. Думая и над возможным созданием совместного предприятия по производству компьютеров.

Если говорить о труднос-

«Сана», «Лентеп» и другие

Своим мнением о состоянии советско-французских экономических связей корреспондент АПН Геннадий Леонов попросил поделиться несколькими французскими бизнесменами, создавших совместные предприятия в СССР.

— Компания «Пешине» имеет давние связи с СССР. Еще в 30-х годах мы построили два крупных алюминиевых завода в Волжском и Запорожье. Успешными в наших отношениях могут назвать 70-е годы, когда в СССР с нашим участием были построены заводы в Таджикистане, Ашкесе и крупнейший в мире алюминиевый завод в Николаеве.

В 1987 году советские партнеры предложили нам создать на их территории совместное предприятие. Мы приняли это предложение, так как считаем, что подобная форма сотрудничества даст новый импульс нашим связям. Такое совместное предприятие по производству алюминия фольги было создано в Армени.

Сейчас у нас в проработке еще два проекта. Первый касается производства тубов для зубной пасты и других косметических препаратов в Павлодаре, его мощность мо-

жет достигнуть 500—600 миллионов тубов в год. И второй — производство консервных банок в Молдавии мощностью 225 миллионов банок, а в перспективе до 500 миллионов банок в год.

Если говорить о трудностях, то, конечно, что они имеются. Наши советские партнеры не отказались в желании устанавливать и реализовывать контакты и контракты, но они пока плохо знают наш западный рынок. К тому же пока еще очень несовершенен закон СССР о создании совместных предприятий. Часто встречается недопонимание юридического обоснования проектов.

Людвиг Сакс, генеральный директор группы «Атланта».

— Башкирия, Самолет, Оренбург, Астрахань, Омск — такая география нашего сотрудничества с Советским Союзом. Мы специализируемся в инжиниринге в области нефтехимии, а наша фирма была одной из первых на Западе, кто два десятилетия назад начал сотрудничество с СССР по созданию там нефтехимических заводов.

Сейчас мы открываем новую страницу в наших отношениях — создано совместное предприятие в Ленинграде, которое мы назвали «Лентеп».

Уверены, что создание советско-французских совместных предприятий принесет большую пользу экономическим связям между Францией и СССР.

(АПН).

ПО СТРАНАМ И КОНТИНЕНТАМ

ИГРЫ СО СМЕРТЬЮ НА ДОРОГАХ ЛАГОСА

Иза-за высокой аварийности в Лагосе, по мнению ингерийских газет «Дейли чампион», все равно что ежедневно играть в «русскую рулетку» со смертью. «Приступил эпилепсией» у водителя грузовика привел к гибели 12 человек, «протаранил» 50 человек погибших, «автомобильная катастрофа», «Превышение скорости стало причиной многочисленных столкновений на Вестерн-авеню» — подобный заголовки на страницах местной прессы стали обычным явлением.

Статистика, приведенная недавно газетой «Нэшнл рекорд», свидетельствует, что в настоящее время на дорогах страны, прежде всего в Лагосе, ежедневно погибают в среднем 25 человек, а всего за последние 15 лет в результате 489178 автомобильных аварий погибли 105752 нигерийца.

Причина высокой аварийности на дорогах Лагоса несколько. Одни из главных — общая невнимательность водителей и превышение ими допустимой скорости движения. Местная полиция только сейчас по этому поводу: «Наблюдая за манерой вождения машин некоторыми жителями столицы, невольно задаешь себе вопрос: «Что, этому парню, собиравшемуся в час его смерти, и он торопится на встречу с ней? И с этим нельзя не согласиться».

Действительно, довольно часто в Лагосе можно увидеть такие сцены, когда водители демонстрируют совершенно нелепые и даже роковые «приемы» при поворотах, подходе к перекресткам, при движении «жестким торможением» — что первый пошел в окошко, тот первым и проезжает. Перестроения из ряда в ряд осуществляются аналогичным способом. Но при этом при этом задерживаются секунды в расчет не принимается. К счастью, кто-нибудь успеет, как правило, в последний момент приоткрыть.

Высокая аварийность на дорогах Лагоса, впрочем, как и всей страны, вызвана также плохим техническим состоянием многих машин. В период «нефтяного бума» и быстрого роста доходов населения практически любой «средний» нигериец мог позволить себе приобрести автомобиль. Дороги Нигерии заполнены «печено», «мерседес», «тойоты», «вольво», «ауди». Однако высокая стоимость этих машин и обслуживание резко сократили. Сегодня далеко не каждому по карману даже устаревший «ауди» или «мерседес» в своей машине.

Отсюда — многочисленные аварии. Практически ежедневно можно увидеть, как на полной скорости у автомобиля отлетает колесо или отламывается тормоз.

Аварии часты и потому, что дороги нигерийской столицы наспрываются со всевозрастающей нагрузкой. В 1988 году в Лагосе и его окрестностях проживало примерно 15,5 миллиона человек, из которых в урбанизированной зоне более 4 миллионов устремля-

лись в центральную часть города на работу. Перегруженные пассажирскими «гигантами» автобусы желтого цвета, на выгнанные здесь «дранды» и «молу», зачастую могут провалиться по узким лагосским улочкам, только narrowly зацепившись за здания — это чрезвычайно опасно.

Некоторые специалисты уже давно предлагают перепланировать город, что позволило бы, по их мнению, значительно улучшить транспортную инфраструктуру. Однако для Лагоса с его крайне плотной застройкой эта идея представляется фантастической. Известный нигерийский общественный деятель и публицист доктор Тай Солари однажды с грустью пошутил, предложив сначала «сбросить бомбу на город и лишь затем начинать его перепланировку».

Транспортная проблема Лагоса — в центре внимания федеральной администрации Нигерии. Уже несколько месяцев ведется ремонт основных мостов, на что были ассигнованы десятки миллионов найр. Постепенно появляются еще и наземные дороги для столицы светодорожки, дорожки размечают специальными знаками, для безопасности пешеходов и удобства водителей через наиболее загруженные магистрали до полноты строятся «подземные переходы».

Одновременно ужесточаются требования к лицам, желающим получить лицензию на право управления автомобилем. В конце прошлого года специально декретом, предел скорости в черте города и в пригородах установлен в 100 км/час для легковых машин, 70 км/час для автобусов и 50—60 км/час для грузовиков. Это же декретом значительно повышает ответственность водителей, выезжающих на трассы на неисправных автомобилях. С тех же из них, кто «забывает» в установленном порядке зарегистрировать свое транспортное средство или нарушает правила обгона, парковки, пользования осветительными приборами при недостаточной видимости, а также влечет за собой штраф.

Последнее время на страницах нигерийской прессы часто обсуждаются и другие меры, которые необходимо принять на федеральном уровне, чтобы добиться снижения аварийности на дорогах. В частности, вновь возник вопрос о строительстве мостов в Лагосе, на которых правительство свое время израсходовало 150 миллионов найр. Мост разгрузил бы транспортные артерии столицы на севере и юге метериковой части. Предлагается также и дополнительные меры, курсирующие между островами, на которых расположен Лагос. Однако это пока вопросы будущего.

Сегодня же игра в рулетку продолжается.

С. МЕРКУЛОВ, соб. корр. АПН, Лагос.

Фототинформация



Утверждение насчет «дружбы» кошки и собак, как видно, порой принимает самый удивительный оборот...



«Пожалуйста, только не щечки...» — говорит слушающий Берлинского зоопарка Марио Гроссер своему воспитаннику леопарду. Этому крохотному существу недавно исполнилось всего шесть недель от роду, а оно уже успело испытать страшное разочарование и потрясение: собственная мамаша по непонятным причинам отказалась от крохотного детеныша...

Фототинформация ТАСС.

телемайн ТАСС

ГАГА. В городе Харлем (провинция Северная Голландия) вступила в строй новая линия в Индрандаке вет. способная обеспечить электроэнергией 700 домов, что позволит значительно сократить энергетические расходы города, особенно в зимние месяцы. «Ветеринарная фирма», как он

рестроение электростанции местного населения, построенная по последнему слову техники и мало похожая на старую мельницу с массивными деревянными крыльями. На стальной мачте высотой 44 метра установлены четыре ветровых двигателя с изысканными металлическими лопастями. Каждый из них имеет мощность 250 Вт.

РЕКЛАМА РЕКЛАМА РЕКЛАМА



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РУССКИЙ ТЕАТР ДЛЯ ДЕТЕЙ И ЮНОШЕСТВА (Г. АЛМА-АТА) (в помещении театра оперетты). НЕУЛОВИМЫЙ ФУНТИК. Начало в 10 час. 30 мин. и 13 час. 30 мин. ТО ЧАСО НА БЕЛОМ СВЕТЕ. ВОПРОС НЕ МОЖЕТ БЫТЬ — 19 час. 4 октября — УТРОМ СИНИЯ ПТИЦА. ВЕЧЕР — ТРИ ЧАСА НА СОЧИНЕНИИ.

ДОМ КИНО «МОСКВА». Большой зал. ЛЕДИ ДЖЕНН. две серии (10, 12, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21). МАЛЫЙ ЗАЛ. ЗАЛЫЧЕ СЕРДЦЕ (10 — для детей). ВНИ (14 — для детей). БЕР ПЕРВЫЙ. ФРЕД (12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21). Кинопрограмма октябрьского репертуара (к сеансам в 19 и 20 час.).

«ЮБИЛЕЙНЫЙ». Киносорник мультфильмов СТРАНИ. ЛИЦЕ (10). ШОК. две серии (12, 15, 18, 20, 21). «КОСМОС». Для детей. Киносборник мультфильмов НУ. ПОГОДИ (9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21). Новый художественный фильм ВОЛЧОНОК СРЕДИ ЛЮДЕЙ (10, 12). ВОСХОЖДЕНИЕ НА ФУДЗИЯМУ. две серии (14). КИНГ-КОНГ. две серии (17, 18). КИНГ-КОНГ ЖИВ (16, 20, 21).

«ВРЕМЯ». ИСПОВЕДЬ ДЬЯВОЛА (программа документальных фильмов) (10, 15, 20). В ДЖАЗЕ ТОЛЬКО ДЕВУШКИ (11, 13, 15, 17, 19, 21). «ОКТАВЕРЬ». ВОРОВНИ — ТОЖЕ ПТИЦА (17, 19, 21 — детям смотреть не рекомендуется). «ПРОГРЕСС». НЕПОКОРНАЯ ЛУНА (10, 14). ПОВЕЛ (16, 20, 21, 40). РОМАН С КАМНЕМ (11, 30, 18).

«МЕТАЛЛУРГ». Я ПРОТИВ (18, 20).

«КОСМОС». ВЗГЛЯД (19, 21).

ДК ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ «АЗОТ». СВЕТАЯ ЛЮДИНОСТЬ (16, 18, 20).

ДК СТРОИТЕЛЕЙ. ЛЮБОВЬ ВЫИГРЫВАЕТ. две серии (17, 20).

ДК ШАХТЕРОВ. Киносборник СЛОНОКОН ЗАВОЛЕТ (10, 12, 30). ВОРОВНИ — ТОЖЕ ПТИЦА (16, 18, 20 — детям смотреть не рекомендуется).

ДК КОКСИМИЗОВА. ЛИШНИЙ ШАГ (17, 15, 19, 21).

Кемеровский государственный медицинский институт с 1 ноября

организует очные восьмимесячные подготовительные курсы. Для зачисления необходимо подать заявление и внести денежную плату почтовым переводом по адресу: г. Кемерово, медицинский, расчетный счет № 000141001 в заводском отделении Промстройбанка, подготовительные курсы. Плата за обучение 50 рублей.

Запись проводится в главном корпусе института в аудитории № 112 (зал заседаний совета института) ежедневно с 9 до 18 часов по адресу: г. Кемерово, ул. Ворошилова, 22а.

Справки по телефону 55-92-20.

Служба рабочего снабжения Кемеровской железной дороги

объявляет конкурс на замещение вакантной должности ЗАВЕДУЮЩЕЙ СТОЛОВОЙ ТОРГОВОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ. В конкурсе могут принимать участие лица, имеющие высшее образование, опыт руководящей работы не менее 3 лет. Заявление и документы подаются в конкурсную комиссию по адресу: 650055, г. Кемерово, ул. Сарыгина, 22, служба рабочего снабжения, отдел кадров, каб. № 1518.

КЕМЕРОВСКИЙ ОБЛАСТНОЙ ЦЕНТР ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ, ПЕРЕОБУЧЕНИЮ И ПРООРИЕНТАЦИИ НАСЕЛЕНИЯ

ДЛЯ ГОЛОВНОГО УЧЕБНОГО КОМБИНАТА ГЛАВКУЗБАСТРОЯ ПРОВОДИТ НАБОР УЧАЩИХСЯ

ПО СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ: водители транспортных средств категорий «В» и «С», машинист мостовых (козловых), башенных кранов, машинист кранов на гусеничном и пневмоколесном ходу — стипендия 102 руб. в месяц.

Машинист автомобильных кранов, машинист кранов на гусеничном и пневмоколесном ходу, машинист бульдозеров, машинист экскаваторов — вечернее обучение без отрыва от производства.

Начало занятий по мере комплектования групп. За справками обращаться по телефонам: 52-62-74, 52-64-45.

ПРИГЛАШАЕТ

НА РАБОТУ НА КЕМЕРОВСКОЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ инженер-теплотехника тепловых сетей или техника со специальным образованием (оклад 220 руб.). По итогам работы года выплачивается тринадцатая заработная плата и вознаграждение за выслугу лет, существуют льготы работников железнодорожного транспорта.

Обращаться: г. Кемерово, ул. Трудовая, 4; ул. Сарыгина, 40; проспект Ленинградский, 21а; ул. Севастопольская, 6.

НА РАБОТУ В АВТОКОЛОННУ № 1237 — водителей автобусов (средняя зарплата 400—450 руб.), водителей категории «В» со стажем вождения не менее 3 лет, в возрасте не более 25 лет, с полной выслугой лет для первоначальной подготовки, а также отслуживших в рядах Советской Армии, для подготовки на курсах водителей автобусов по спецпрограмме; плотника (средняя зарплата 300—350 руб.); юриста на полный рабочий день (зарплата 200 руб.); автолесника 3—5-го разряда (300—400 руб.); на вакантную должность начальника планового отдела по специальности инженер-планирования на автомобильном транспорте — 320 руб.

Автоколонна ведет строительство жилого дома, имеет столовую, магазин, хозяйственное, теплоту, оснащенную материальную базу.

Желающим строить жилье частным способом автоколонна оказывает помощь в приобретении строительных материалов. Доставка на работу и с работы служебным автотранспортом.

Обращаться: г. Кемерово, ул. Трудовая, 4; проспект Ленинградский, 21а; ул. Сарыгина, 40; ул. Севастопольская, 6.

НА РАБОТУ В КЕМЕРОВСКОЕ ПРОМЫШЛЕННО-ТОРГОВОЕ ШВЕИНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ НА ГОЛОВНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ В ЦЕХ № 6 — КИРОВСКИЙ РАЙОН (Г. ПИ. КЕМЕРОВО); ЦЕХ № 7 (Г. ВЕРЗОВСКИЙ); ЦЕХ № 8 (Г. ТОПКИ) — швей и ученик швей.

Оплата труда едельно-премиальная, по истечении трех лет работы предоставляется дополнительный отпуск по два дня за год (всего шесть дней). По итогам работы за год выплачивается тринадцатая заработная плата, ученикам в период обучения — ученические и заработная плата (за фактически выпущенную качественную продукцию). Одним из преимуществ является койко-место в общежитии.

Проработавшие на предприятии три года имеют право на приобретение продукции, выпускаемой фабрикой, со скидкой 80 рублей. Предоставляется бесплатное питание. Вновь принятым по истечении года работы выдается сулата, согласно разрабатываемому положению, в размере 1000 руб., на которых 500 руб. безвозвратно гасится работником, проработавшим на предприятии 5 лет.

Работающим в двухсменном режиме выплачивается вознаграждение за выслугу лет. На территории фабрики имеются здравпункт, столовая, магазин. Доставка на работу и с работы служебным транспортом.

Обращаться: г. Кемерово, ул. Трудовая, 4; проспект Ленинградский, 21а; ул. Сарыгина, 40; ул. Севастопольская, 6.

