

**abd otomotiv
işçilerinin mücadelesi
ve
sosyalist perspektif**

ocak 2016

Bu brořürde yer alan makaleler,
Dördüncü Enternasyonal'in Uluslararası Komitesi'nin yayın organı
Dünya Sosyalist Web Sitesi'nden (wsws.org)
ve *Toplumsal Eşitlik*'in web sitesi toplumsalesitlik.org'dan alınmıştır.
İletifim için: iletisim@toplumsalesitlik.org
toplumsalesitlik@gmail.com

İçindekiler

Önsöz.....	3
İşler ve ücretler uğruna mücadeleye hazırlanmak için taban komiteleri inşa edin!....	4
Otomotiv işçileri için uluslararası bir strateji.....	7
ABD, Meksika ve Kanada otomotiv işçileri ortak mücadeleyle karşı karşıya.....	10
ABD çelik, otomotiv ve iletişim işçilerinin birleşik mücadelesi için!.....	13
UAW-Fiat Chrysler anlaşması: Otomotiv işçilerine karşı gizli bir komplo.....	17
UAW'nin satışına muhalefet büyürken, sendikanın tetikçileri WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni'ni ihbar ediyor.....	20
“Hayır” oyunun ardından: Otomotiv işçileri için ileriye giden yol.....	23
Fiat Chrysler'deki “hayır” oyunun önemi.....	26
ABD otomotiv işçilerinin mücadelesi ve Kızıl Bayrak'ın çelişkileri.....	29
İkinci UAW-FCA satış sözleşmesine “hayır” oyu verin! Her fabrikada taban komiteleri inşa edin!.....	34
Fiat Chrysler işçilerinin mücadelesinin önemi.....	38
Fiat Chrysler onayının ardından: Otomotiv işçileri için ileriye giden yol.....	41
UAW-GM satış sözleşmesine “hayır” oyu verin!.....	44
UAW-Ford satış sözleşmesine “hayır” oyu verin!.....	47
Ford'daki oylama ve otomotiv işçileri için ileriye giden yol.....	50
Otomotiv işçileri mücadelesinin dersleri.....	53
UAW'nin Ford'daki gayri meşru oylaması.....	57

Önsöz

2015 yılının son ayları, dünya kapitalizminin kalbi olan Amerika Birleşik Devletleri'nde sınıf mücadelesinin canlanmasının başladığına işaret eden 140 bini aşkın otomotiv işçisinin toplu sözleşme mücadelesine tanık oldu.

Otomotiv sektöründe dünya devleri olan Fiat Chrysler, General Motors ve Ford'da çalışan işçiler, sendika-şirket işbirliğine dayanan onlarca yıllık hak kayıplarına ve artan toplumsal saldırılara öfkelerini gösterecek şekilde, önemli bir mücadeleye imza attılar.

Bunun en açık kanıtı, otuz yılı aşkın bir süre sonra ilk kez, Fiat Chrysler'deki toplu sözleşmenin on binlerce işçi tarafından reddedilmesiydi. Bu açık meydan okumayı gören üç şirket ve sendika, daha sonraki toplu sözleşme oylamalarının aynı sonuca ulaşmasını ancak tehdit, gözdağı ve hile ile önleyebildiler.

ABD otomotiv işçileri mücadelesini önemli kılan en önemli faktörlerden biri de, Dördüncü Enternasyonal'in Uluslararası Komitesi'ne bağlı ABD'deki Sosyalist Eşitlik Partisi'nin (SEP) toplu sözleşme süreci öncesinde geliştirdiği program ekseninde yoğun bir kampanya ile bu mücadeleye yaptığı müdahaleydi.

SEP, Dünya Sosyalist Web Sitesi (WSWS) Otomotiv İşçileri Bülteni aracılığıyla, şirket-sendika işbirliğini teşhir ederek ve mücadeleyi ileriye taşıyacak sosyalist bir programı fabrika önlerinden sosyal medyanın etkin bir şekilde kullanılmasına kadar her yerde savunarak kısa sürede binlerce işçinin desteğini kazandı. Bu, işçilerin sendika toplantılarında WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni'nin görüşlerini savunmaya başlamasında ve on binlerce işçinin toplu sözleşmelere verdiği "hayır" oylarında Bülten'in büyük etkisinin olduğunun bizzat işçilerce ifade edilmesinde açıkça gösterilmişti.

İşçilerin, sendikadan bağımsız olarak taban komitelerine dayanan uluslararası sosyalist bir strateji temelinde mücadeleyi geliştirebileceklerini savunan SEP, başından itibaren sendikanın azgın bir saldırısına uğradı. Sendika üst yönetiminin çeşitli yayınlarda SEP'i ihbar etmesine kadar uzanan bu saldırılar, şirketlerin ve sendikaların, işçi sınıfı içinde sosyalist düşüncelerin vücut bulmasından duydukları korkunun yalın bir ifadesiydi.

Küresel ekonomik krizin derinleşmesinin tetiklediği, egemen sınıfların dünya çapında tırmanan toplumsal karşı-devrim, diktatörlük ve savaş yönelişine işçi sınıfı içinde duyulan derin öfkeyi yansıtan bu mücadele, Türkiye'deki metal grevleri dalgasında da gördüğümüz uluslararası bir işçi sınıfı uyanışının parçasıydı.

Emperyalizmin merkezindeki işçi sınıfının, kapitalist sömürüye ve emperyalist savaşa son verme, yani, işçi sınıfının dünya çapında kurtuluş mücadelesindeki belirleyici rolüyle birlikte, bu mücadele, Türkiye'deki metal grevleri deneyiminin ardından tüm dünyada sendikaların kapitalizm yanlısı yıkıcı rolünü ve izlenmesi gereken yolun ne

olması gerektiğini göstermesi bakımından Türkiyeli öncü işçiler ve sosyalistler için büyük önem taşımaktadır.

Bu broşür, ABD otomotiv işçileri mücadelesi deneyiminin derslerinin çıkarılmasını ve işçi sınıfının önümüzdeki büyük mücadelelerine rehberlik edecek devrimci partisi olarak Sosyalist Eşitlik Partisi'nin işçi sınıfı içinde inşa edilmesi mücadelesini geliştirmeyi hedeflemektedir.

İşler ve ücretler uğruna mücadeleye hazırlanmak için taban komiteleri inşa edin!

Jerry White / 05.06.2015

Bu açıklama, Michigan ve tüm Orta Batı bölgesindeki otomotiv işçilerine dağıtılıyor. Fabrikanızda ya da işyerinizde bir taban komitesi inşa etmek için, bugün, web adresinden veya (313)409-8083'ü arayarak bizimle bağlantıya geçin.

Fiat-Chrysler, GM ve Ford ile UAW [Birleşik Otomotiv İşçileri sendikası] arasındaki sözleşmelerin sona ermesine üç ay kadar bir süre kaldı. Otomotiv işçileri, nefret edilen iki kademeli ücret sistemini ortadan kaldırmak ve genç ya da yaşlı, tüm işçiler için güvenceli ve kabul edilebilir ücretli bir iş hakkı mücadelesine hazırlanmak zorundalar.

Tabandaki işçilerin, her bir fabrikada, taleplerini oluşturmak ve Eylül'de 139.000 otomotiv işçisinin tamamının bir genel grevine hazırlanmak için komitelerini seçmesi gerekiyor.

İşçiler, bu mücadeleyi hayata geçirmede, UAW içinde, otomotiv patronlarının bir aracından başka bir şey olmayan kararlı bir düşmanla karşı karşıyadır. UAW yetkilileri, birinci ve ikinci kademe işçilerin ücretleri arasındaki "açığı kapatma"yı istediklerini söylerlerken, gerçekte, otomotiv işçilerine saatine 10 ile 15 dolarlık ödenecek yeni bir alt kesim eklemek için perde arkasında görüşmelere devam ediyorlar.

UAW'den grev yönünde gelen her konuşma bir aldatmacadır. Eğer UAW bir grev çağrısı yaparsa, bu yalnızca, ardından iki kademeli ücretlerin genişlemesini onaylayan bir satışın geldiği, 2007'de GM ve Chrysler'deki iki günlük ve altı saatlik "Hollywood grevleri" sırasında yaptığı gibi, basınç azaltmak için olacaktır.

Sosyalist Eşitlik Partisi, UAW'nin onları savunmayan bir örgüte aidat ödemeleri için işçilere şantaj yapma çabalarını reddeder. Tabandaki işçiler tarafından demokratik

olarak kontrol edilen ve şirket karlarını değil ama işçi sınıfının sosyal haklarını savunmayı üstlenen yeni örgütlerin inşa edilmesi gerekiyor.

Biz, komitelerin, aşağıdaki talepler etrafında örgütlenmesini öneriyoruz:

* **İki kademeli ücret sistemini kaldırın!** Kendi içinde bölünmüş bir ev ayakta kalmaz. Tüm işçileri (birinci ve ikinci kademe, geçici ve sözleşmeli, montaj ve parça işçileri), herkes için güvenceli ve kabul edilebilir ücretleri garanti altına almak için birleştirin.

* **Tatmin edici bir ücret artışı ve hayat pahalılığının telafi edilmesi için! İşten çıkartmalara ve tesislerin kapatılmasına hayır!** Tam sağlık hizmetleri ve emeklilik maaşı olan kabul edilebilir ücretli ve güvenceli bir iş, bir ayrıcalık değil sosyal bir haktır. Her işçi için iş güvenliği, modern toplumdaki yaşamın temel bir gerekliliğidir.

* **Alternatif Çalışma Programı'na (AÇP) son!** AÇP, aile yaşamının bozulmasına yol açmakta ve işçilerin sağlığını bozmaktadır. Sekiz saatten sonra ve hafta sonu fazla mesai ücreti iyileştirilmelidir. Daha fazla işçinin istihdam edilmesi için, ücretlerle azalma olmadan işgünü kısaltılsın.

* **Üretimde işçi denetimi için!** UAW'nin otomotiv patronları adına işlettiği işgücü-yönetim komitelerini ortadan kaldırın ve çalışma koşulları, hat hızı, sağlık ve iş güvenliği üzerinde işçilerin gerçek demokratik kontrolünü kurun.

* **Otomotiv sanayisini ulusallaştırın!** Şirket yetkililerinin ve Wall Street asalaklarının, işçilerin ihtiyaçlarını ve bir bütün olarak toplumu, daha fazla para [kazanma] yönündeki kendi bencil taleplerine rehin tutmasına artık izin verilemez. Kuşaklar boyunca işçilerin emeğiyle inşa edilmiş otomotiv sanayisi, kabul edilebilir işleri ve çalışma koşullarını ve halkın tehlikesiz, güvenilir ve uygun fiyatlı ulaşımını güvence altına almak için, işçilerin demokratik kontrolü altında ulusallaştırılmalıdır.

* **İşçi sınıfının uluslararası birliği için!** UAW'nin milliyetçi "Amerikan malı alın" kampanyalarını reddedin ve Avrupa'daki, Asya'daki, Latin Amerika'daki ve tüm dünyadaki kardeşlerimizle, küresel otomotiv devlerine karşı ortak bir mücadelede birleşin.

* **Demokratlardan ve Cumhuriyetçilerden kopun!** İşçilerin, otomotiv patronlarına ve Wall Street bankalarına karşı bir mücadele yürütmek için iki büyük şirket partisinden kopması; eşitsizliğe, savaşa, polis vahşetine ve demokratik haklara yönelik diğer saldırılara karşı mücadele etmek için kitlesel bir siyasi parti inşa etmesi gerekmektedir. Kapitalist hükümetin yerine, işçiler tarafından ve işçiler için bir işçi hükümeti geçirilmelidir.

UAW bir mücadele yürütmeyecek. O, para babalarının isteklerini yerine getirmek için aldıkları paralar içinde yüzen aşırı derecede yozlaşmış şirket maşalarının kontrolündedir. Sendika, aynı bir bütün olarak AFL-CIO gibi, siyasi olarak

Demokratik Parti ile bağlantılıdır ve kendisini tamamen otomotiv şirketlerinin kar çıkarlarına adanmıştır.

UAW, onlarca yıldır, karların ve şirketlerin rekabet edebilirliğinin yükseltilmesi için yapılan bitmez tükenmez fedakarlıkların, “refahın paylaşılması” ile ödüllendirileceğini iddia etti.

Peki ya gerçek ne?

GM, Ford ve FCA, dört yıllık sözleşme imzalandığından beri 73 milyar dolar, 2015’in ilk çeyreğinde de 2 milyar dolar civarında kar yaptı. Otomotiv şirketlerinin yetkilileri, bu parayı, ücretleri ve işçilerin sosyal yardımlarını arttırmak şöyle dursun, daha güvenli ve daha iyi çalışma koşulları yaratmak üzere iyileştirmelere yeniden yatırmak yerine, kar payı ödemelerine ve zengin hissedarların hisse geri alımlarına milyarlar harcadılar.

General Motors, varlıklı yatırımcıların talep etmesinin ardından, bu yıl, 25 milyar dolarlık nakit stoğunun 10 milyar dolarını kar payı ödemelerine hisse geri alımlarına harcıyor. **Bu, şirketin sürekli çalışan 48.400 işçisinin her birine 206 bin 611 dolar ikramiye vermesine yeterli bir miktardır!**

Otomotiv işçileri, aynı bir bütün olarak işçi sınıfı gibi, şirket ve mali sektör seçkinlerin örgütlü temsilcisi olan tüm devlete karşı siyasi bir mücadeleyle karşı karşıyadır. Obama yönetimi, 2009 iflas yeniden yapılandırması sırasında, gerçekte, GM’yi ve Chrysler’i Wall Street’e devretmişti. Beyaz Saray, kurtarmanın bir koşulu olarak, yeni istihdam edilenlerin ücretlerinin yarıya indirilmesini, sekiz saatlik işgününün sona erdirilmesini ve hayat pahalılığı artışlarının kaldırılmasını talep etmişti.

Şimdi, Warren Truck’taki ve Jefferson North Assembly’deki işçiler, her gün 108 milyon dolar değerinde 3.600 Ram kamyonet ve Jeep üretiyor ama ikinci kademe işçiler, yüz yıl önce Ford Model T’yi üretmeleri için büyük büyük büyük babalarına ödenen gerçek ücretlere eşdeğerde para kazanıyorlar!

Otomotiv işçilerine yönelik saldırı, ABD ve dünya ekonomisi genelinde, ücretlerin, sağlık yardımlarının, emeklilik maaşlarının ve çalışma koşullarının tahrip edilmesine zemin hazırlamaktadır. İşçiler, 1930’ların Büyük Depresyon’undan bu yana en uzun ücret durgunluğu dönemine maruz kalırken, sözde toparlanmanın başlamasından bu yana, gelir kazançlarının yüzde 95’i, en zengin yüzde bire gitti.

Demokratlar ve Cumhuriyetçiler, yaşlı ve düşük gelirli ailelere su sağlamak için hiç para olmadığını iddia ederlerken, şirket karları ve yönetici maaşları rekor kırdı. Hükümet, yoksul ülkeleri fethetmeye ve onların kaynaklarını yağmalamaya yönelik savaşa hesapsızca trilyonlar harcıyor. **Tek bir F-35 savaş uçağının maliyeti (330 milyon dolar), 10.700 ikinci kademe işçinin yıllık maaşını ikiye katlamaya yeterlidir.**

İşçilerde mücadele yönünde giderek artan bir kararlılık var. Otomotiv işçileri bir tavır aldıklarında, hızla, aynı mücadele ile karşı karşıya olan on milyonlarca işçinin desteğini kazanacaklardır.

İşçilerin, yaklaşan kavga için, enternasyonalist ve sosyalist bir strateji üzerine kurulu yeni bir önderliğe ve mücadele örgütüne ihtiyacı var. Biz, bu mücadeleye girişmek üzere taban komiteleri inşa etmek isteyen tüm otomotiv işçilerini, Sosyalist Eşitlik Partisi ile bağlantıya geçmeye çağırıyoruz.

Otomotiv işçileri için uluslararası bir strateji

Jerry White / 14.08.2015

Amerika Birleşik Devletleri'ndeki General Motors (GM), Ford ve Fiat Chrysler'de çalışan 140.000 işçiyi kapsayan dört yıllık toplu sözleşmenin süresi bir ay sonra dolacak. Otomotiv işçilerinin yaşam standartlarını iyileştirme mücadelesi, on yılı aşkın süredir reel ücretlerin düşmesinin ardından, işçileri, gerçek ücretleri kesmeyi sürdürmeye ve ABD'yi bir ucuz emek cennetine dönüştürmeye kararlı olan tüm şirket ve siyaset egemen çevreleriyle karşı karşıya getiriyor.

Bu kavga, hem ulusal hem de uluslararası sonuçlara sahiptir. Arabaların ve kamyonların finansmanı, tasarımı ve imalatı, gezegen üzerindeki küresel olarak en fazla bütünleşmiş sanayilerden birisinde, on milyonlarca işçiyi kapsamaktadır. Toyota, Volkswagen, GM, Nissan ve Ford gibi ulus-ötesi şirketler, altı kıtada faaliyet gösteriyorlar. Onlar, küresel mali sermayenin doymak bilmez iştahını tatmin etmek için, emek maliyetlerini azaltmaya, sömürüyü arttırmaya ve karları azami seviyeye çıkarmaya yöneliyorlar.

Bu, otomotiv işçilerinin küresel otomotiv devlerine karşı uluslararası bir stratejisinin gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bu, aynı zamanda, milliyetçiliği teşvik eden ve işçileri işler uğruna kardeşi kardeşe kırdıran bir rekabet içinde yarıştırmak üzere şirketlerle işbirliği yapan sendikalara karşı da mücadele anlamına gelmektedir.

General Motors, Ford ve Fiat Chrysler ile Birleşik Otomotiv İşçileri (UAW) sendikası arasında görüşmeler başlarken, Ford, iki küçük araba modelinin üretimini Detroit'in banliyösünde bulunan bir fabrikadan alıp "Amerika Birleşik Devletleri dışında bir yer"e aktarıyor olduğunu açıklamıştı. İşkolu uzmanları, ABD işçilerinin daha da fazla taviz vermeyi kabul etmesi yönünde şantaj yapmak için güçlü bir araç olarak, şu anda otomotiv sektöründeki ücretlerin Çin'dekinden daha düşük olduğu Meksika'daki artan yatırımlara dikkat çektiler.

UAW, tam bu sırada, sözleşme görüşmelerinin en önemli konusunun “iş güvenliği” olduğunu ilan ederek, kayda değer ücret artışları yönündeki beklentileri kırmaya çabılıyor. Bu, UAW bürokrasisinin, ABD otomotiv sektöründe 1979’dan bu yana yaklaşık bir milyon işin yok edilmesinin eşlik ettiği onlarca yıllık tavizlere rağmen daha fazla fedakarlıklar için parolası olmuştur.

Ford’la baş görüşmeci olan UAW Başkan Yardımcısı Jimmy Settles, şirket yordakçısı gibi konuşarak “Akıllı pazarlık yapmak zorundayız. İş dışındaki şeyleri pazarlık etmek istemiyoruz.” dedi. O, 2010’dan beri 53 milyar dolar kar yapmış bir şirket hakkında konuşuyordu.

UAW, yatırımları Çin’den, Meksika’dan ve diğer düşük ücretli ülkelerden geri çekmekte ve aidat ödeyen sendika üye sayısını arttırmakta belirleyici olduğunu düşündüğü ücret kesintilerinin başlıca uygulayıcısıdır. Ford, bu hafta, çeşitli kamyon modellerinin üretimini, Meksika Escobedo’daki tesisinden Ohio Avon Lake’in Cleveland bölgesindeki bir tesisine taşıyacağını açıkladı.

Ford’un (Kuzey, Orta ve Güney) Amerika başkanı Joe Hinrichs, “UAW [sendikadaki] ortaklarımızla birlikte çalışarak, bütün bir yeni nesil kamyon üretimini Ohio’ya getirmek için yeterli maliyet rekabetçiliği sağlamanın bir yolu bulduk.” dedi.

Obama yönetimi, 2008 çöküşü sonrası, otomotiv sanayisinin Wall Street tarafından yeniden yapılanmasını yönetti. UAW’nin yardımıyla, on binlerce iş yok edildi; işten atılmış işçiler için gelir koruması ortadan kaldırıldı; şirketler emeklilerinin sağlık hizmetlerine ilişkin yükümlülüklerini terk etti ve 2007’den sonra işe alınan işçilere geleneksel işçi ücretlerinin yarısından biraz fazla ödeme yapılan iki kademeli ücret sistemi genişletildi.

ABD’deki ücret düzeyi, otomotiv üreticilerinin, Fiat Chrysler’in patronu Sergio Marchionne’ye göre “üretim için en ucuz alan olduğunu söylemeyeceğim” dediği komşu Kanada’daki üretimi neredeyse durmakla tehdit edecek denli gerilemiş durumda. GM’nin Camaro modelinin üretimini Lansing Michigan’a taşıyacağını duyurmasının ardından, şirketin Oshawa Ontario’daki tesisindeki 1.000’den fazla işçi işlerini kaybetme [tehdidiyle] karşı karşıya. Buna karşılık, Kanada’daki otomotiv sendikasının şube başkanı, yeni işe başlayanları en yüksek maaş almadan önce 10 yıl beklemeye zorlayan iki kademeli sözleşmesinden faydalanabileceğini söyleyerek, GM’yi tekrar düşünmeye çağırırdı.

Sendikalar tarafından bağışlanan her ücret ve sosyal hak tavizi, yalnızca, işçilerin uluslararası düzeyde aynı anda zarar görmesini arttırmaktadır. Uluslararası yatırımcıların, GM’nin ve Ford’un yüzde 10’luk kar marjına karşılık, Volkswagen’in “yalnızca” yüzde üçlük bir kar marjı gerçekleştirmesinden şikayet etmesiyle birlikte, dünyanın en büyük üçüncü otomotiv üreticisi, şimdi, dünya çapında 600.000

işçisine karşı amasız bir maliyet azaltma yönelimi benimsiyor. Bu saldırının başını, yılda 1,04 milyon dolar maaş alan, Volkswagen denetim kurulunun yeni başkanı, [aynı zamanda] IG Metall sendikası başkanı Berthold Huber çekiyor.

Çin'deki ekonomik gerilme, Avrupa'da devam eden durgunluk ve Brezilya ile Rusya'daki araba satışlarının çökmesi dahil, dünya ekonomik krizinin derinleşmesi, yalnızca, otomotiv yöneticilerinin ve sermayedarlarının otomotiv işçilerine karşı savaşını yoğunlaştırmaya yol açacaktır.

Yedi yıl önceki mali iflastan bu yana, otomotiv işçilerinin direnişi, Çin, Brezilya, Türkiye, Hindistan, Meksika, Güney Kore ve diğer ülkelerde patlak veren grevlerle, uluslararası ölçekte büyüdü. Ancak, otomotiv işçilerinin birleşmesi, işçilerin "kendi" kapitalistlerinin dünya piyasasındaki konumunu yükseltmek için bitmek bilmeyen fedakarlıklar yapmasında ısrar eden ulusal temelli sendikalar tarafından engelleniyor.

Dünya Troçkist hareketi, Dördüncü Enternasyonal'in Uluslararası Komitesi (DEUK), daha 1988'de, üretimin küreselleşmesinin önemini açıklamış ve işçi sınıfı için bir stratejinin ana hatlarını belirlemiştir.

DEUK, 1988 perspektifler dokümanında, "Uluslararası işçi sınıfının nesnel birliği, yoğun ekonomik süreçler eliyle güçlendirilmektedir." diye yazmış ve eklemiştir: "Sınıf mücadelesinin yalnızca biçim olarak ulusal, özü itibariyle uluslararası bir mücadele olduğu, uzun zamandır Marksizmin temel bir önermesidir. Bununla birlikte, kapitalist gelişmenin yeni özellikleri göz önünde bulundurulduğunda, sınıf mücadelesinin *biçiminin* bile uluslararası bir karaktere bürünmesi gerekmektedir. İşçi sınıfının en basit mücadeleleri bile, eylemlerinin uluslararası bir ölçekte koordine edilmesi gerekliliğini doğurmaktadır."

Tüm ülkelerdeki işçiler, ortak düşmanlarına; kapitalist sisteme karşı ortak bir mücadele temelinde birleşmelidir.

Sosyalist Eşitlik Partisi'nin otomotiv işçileri arasında uluslararası bir muhalefet inşa etme kampanyası, işçilerin ABD genelinde WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni'ne abone olup katkıda bulunmasıyla, daha şimdiden güçlü bir karşılık gördü. Önümüzdeki haftalarda, SEP ve onun dünya çapındaki kardeş partileri, Amerikalı işçilerin, Kanada, Meksika, Latin Amerika, Avrupa, Asya ve Avustralya'daki kardeşleriyle birleşmesi için mümkün olan her şeyi yapacak.

SEP, işçileri, her bir fabrikada, demokratik olarak işçiler tarafından yönetilen; ABD'deki UAW'nin ve onun diğer ülkelerdeki kopyalarının kontrolünden bağımsız taban-eylem komiteleri kurmaya çağırıyor. Böylesi bir girişim, işçi sınıfının, eşitsizliğin, kemer sıkma politikalarının ve savaşın temel nedeni olan küresel kapitalist sisteme karşı endüstriyel ve siyasi karşı saldırısının gelişiminde birinci derecede önemlidir.

ABD, Meksika ve Kanada otomotiv işçileri ortak mücadeleye karşı karşıya

David Brown ve Jerry White / 12.08.2015

Yeni toplu iş sözleşmeleri için görüşmeler geçtiğimiz ay başlarken, Ford, General Motors (GM) ve Fiat Chrysler, ABD otomotiv işçilerinin yeni bir ücret ve sosyal hak tavizleri dizisini kabul etmemeleri durumunda üretimi daha fazla Meksika'ya ve diğer düşük maliyetli ülkelere kaydırma tehdidinde bulunmuşlardı. Bu, Ford'un, Focus ve C-Max modellerini Detroit'in banliyösündeki Michigan Montaj Tesisi'nden "Amerika Birleşik Devletleri'nin dışında bir yer"e kaydıracağını açıklamasıyla vurgulandı.

Medyada yer alan haberler, Birleşik Otomotiv İşçileri (UAW) sendikasıyla görüşmelerde koz olarak otomotiv üreticilerinin Meksika faaliyetlerine dikkat çektiler. UAW, kendi payına, işçilerin kayda değer ücret iyileştirmeleri taleplerini görmezden gelmeye ve ABD fabrikalarında sözde üretim taahhüdü karşılığında daha fazla taviz dayatmaya gönüllü olduğunun işaretini zaten vermiş durumda.

Otomotiv şirketlerinin UAW ile birlikte işçilerin kafasına silah dayama yönündeki çabaları reddedilmelidir. Bununla birlikte, düzgün ücretli ve güvenceli iş uğruna mücadele, otomotiv işçileri için uluslararası bir stratejinin gerekliliğini gündeme getirmektedir.

Üretimin küreselleşmesi, özellikle 1994'te Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması'nın (NAFTA) iki parti (Demokratlar ve Cumhuriyetçiler –çev.) tarafından kabul edilmesinden bu yana, Kanada, Amerika Birleşik Devletleri ve Meksika genelinde bütünleşmiş bir otomotiv sanayisi oluşturmuş durumda. Bu, ulusal temelli sendikaların yardımıyla, küresel otomotiv devlerine, kıtadaki işçileri işler uğruna kardeşi kardeşe kırdıran bir rekabet içinde birbirleriyle mücadeleye sokma olanağı sağladı.

UAW, bu meydan okumaya herhangi bir ilerici karşılık vermekten aciz olduğunu kanıtlamış durumda. O, Japon, Meksikalı ve diğer işçileri Amerikan işlerini "çalmak"la suçlayarak en geri milliyetçi duyarlılıkları teşvik etti. UAW, aynı zamanda, ABD merkezli şirketleri daha rekabetçi kılma adına, 1998'deki GM Flint ve 2008'deki American Axle grevleri gibi mücadeleleri yalıtı ve onlara ihanet etti; yüz binlerce işin yok edilmesine ve işçilerin ücretlerinde, sosyal yardımlarında ve çalışma koşullarında acımasız gerilemeye göz yumdu.

Ücretlerin kesilmesi, gerçekte, UAW'nin "büyüme stratejisi"nin merkezinde yer almaktadır. Ford ile görüşmelerden sorumlu olan Başkan Yardımcısı Jimmy Settles, bu yılın başlarında UAW özel pazarlık toplantısına sunduğu raporunda, UAW'nin,

otomotiv üreticilerinin ABD'deki tesislerini, üretimi Meksika'dan, Çin'den, Türkiye'den ve diğer düşük ücretli ülkelerden ABD'ye geri taşıyacak kadar rekabetçi kılmış olmakla ve aidat ödeyen 3.000 üye daha kazanmakla övünmüştü.

Hem Kanadalı hem de Amerikalı otomotiv işçileri, 1930'larda kurulduğundan beri UAW'nin üyesiydi ve ortak mücadele ediyorlardı. Buna karşılık, Kanada ve ABD merkezli sendika bürokrasileri, 1985'te, bu uluslararası sendikayı ulusal sınırlar ekseninde bölmüştü.

Şimdi Unifor olarak adlandırılan Kanada Otomotiv İşçileri sendikası, otomotiv şirketlerini Kanada'dan bütünüyle çıkmamaya ikna etme çabası içinde, ABD'de UAW tarafından imzalanan ücret kesintisi anlaşmalarına ve hatta Meksika'daki daha düşük ücretlere, üyelerine -işe yeni başlayanların en yüksek maaşa ulaşmaları için sekiz yıllık bir bekleme süresi de dahil- tavizler dayatarak karşılık verdi.

Meksika otomotiv sanayisi

Nüfusun üçte birinin günde 5 dolardan daha az parayla yaşadığı 114 milyonluk bu ülkedeki kronik yoksulluğu sömüren General Motors, Ford, Fiat Chrysler, Volkswagen, Toyota, Nissan ve diğer küresel otomotiv şirketleri, Meksika'yı, araçlarının yüzde 80'ini Amerika Birleşik Devletleri'ne ve dünya piyasasına ihraç eden bir ucuz emek platformuna dönüştürmüş durumda. Meksikalı otomotiv işçilerinin sayısı, 2008 krizinden bu yana, 490.000'den 675.000'e çıkarak, yüzde 38 arttı. Aynı dönemde, ABD otomotiv imalat sektöründeki istihdam yüzde 15 büyüyerek yaklaşık 903.000'e çıktı.

Küresel otomotiv üreticileri, Meksika'da, çoğu son 10 yıl içinde kurulmuş 18 fabrikaya sahip ve önümüzdeki dört yılda, araç üretimini 2022'ye kadar yaklaşık 5 milyona ulaşacak şekilde, yüzde 50 arttırarak, dört fabrikanın daha kurulması bekleniyor. Meksika, halihazırda Kanada'yı geçmiş durumda ve Almanya hariç, her Avrupa ülkesinden daha fazla araç üretiyor.

ABD merkezli otomotiv üreticileri, çoğu durumda, sınırın her iki tarafında da aynı modeli üretiyorlar. Örneğin GM, iki ülkede ürettiği, kur dalgalanmalarına ve herhangi bir işçi sınıfı direnişi ya da diğer toplumsal ve siyasi huzursuzluklara karşılık üretimi ileri geri kaydırmasını kolaylaştıran üç modele (Sonic, Silverado, ve Sierra) sahip.

Ücretler bölgeden bölgeye, fabrikadan fabrikaya değişkenlik gösterirken, Meksikalı otomotiv işçileri, Amerikalı meslektaşlarının 27,78 dolarlık saat ücretine karşılık, ortalama 5,64 dolar saat ücreti alıyorlar. Meksika'da, ücretler ve sosyal haklar dahil, toplam emek maliyeti ortalama 8 dolar. Otomotiv Araştırmaları Merkezi'ne göre, ABD'deki en düşük saatlik maliyet, GM'de 58, Volkswagen'in Tennessee'deki fabrikasında ise 38 dolar.

Meksika'daki otomotiv işçilerinin ücretleri, şu anda, 2010'daki bir dizi grevin otomotiv sanayisindeki ücretlerde bir artışa yol açtığı Çin'deki işçilerin ücretinin altındadır. Bir hat işçisinin, çoğu kez hafta dört kez 12 saat çalıştığı Meksika'daki tesislerdeki üretkenlik, 2005'ten bu yana işçi ücretlerinden iki kat hızlı artmış durumda.

Bununla birlikte, otomotiv sektöründeki ücretler, hala, Meksika'nın 4,5 dolarlık günlük asgari ücretinden daha yüksek. Bu, on binlerce işçinin, Hermosillo (Ford), Puebla (VW), Saltillo (GM) ve Meksika'nın "Motor Kenti" Aguascalientes gibi şehirlere yığılmasına yol açtı.

Ancak otomotiv işçileri, daha iyi bir yaşam yerine, dünya çapındaki fabrika işçilerinin aşına olduğu aynı aşağılayıcı koşullarla karşı karşıyalar: uzun süreli, tehlikeli ve aşırı yorucu çalışma; durgun ücretler ve amirlerin cinsel tacizleri dahil, acımasız sömürü.

Sınırın iki tarafında da çalışmış ABD'li bir Ford işçisi, *Dünya Sosyalist Web Sitesi*'ne (WSWS), Meksika'da çalışmış olduğu otomotiv parçaları fabrikasındaki tehlikeli çalışma koşullarını anlattı. "Çalıştığım bir yerde bir adam düştü ve başı yarıldı; hemen öldü, beyninin yarısı yerdedi, ambulans geldi ve onu aldı. Ve onlar, [işçinin] ailesine, onun hastane yolunda ambulansa öldüğünü söylediler! Bu dehşet verici ama yaygın bir uygulama."

Meksikalı otomotiv işçileri basitçe edilgen kurbanlar değildir. İşçiler, son 20 yılda, bu koşullara karşı mücadele verdiler. Aguascalientes'deki Nissan fabrikasında, 2004'te, 1.700 işçinin katıldığı bir günlük grev yaşanmıştı. El Salto'daki Honda fabrikasında, 2.000 işçi, 2013'te greve gitti. Mexico City'ye bitişik Pueblo'da bulunan Volkswagen fabrikasındaki yaklaşık 13.000 işçi 2001, 2006 ve 2009'da grev yaptılar.

Bununla birlikte, Meksikalı işçilere, ABD'li ve Kanadalı meslektaşları gibi, şirketlerin ve büyük işletmelerin siyasi partileri tarafından kontrol edilen sendikalar aracılığıyla deli gömleği giydirilmiştir. Otomotiv işçilerinin çoğu, kurulduğundan beri şimdiki devlet başkanı Enrique Peña Nieto'nun Kurumsal Devrimci Partisi'nin egemen olduğu Meksika İşçi Federasyonu'nda (CTM) "örgütlü"dür. Hükümetin kontrolündeki sendika, sözleşmeleri işçilerin arkasından görüşüyor ve tavizleri zorla kabul ettirmek için şirketlerle yakın bir şekilde çalışıyor.

Hem UAW hem de Meksika otomotiv sendikaları deneyimine sahip olan Ford işçisinin WSWS'ye söylediği gibi, "Muazzam benzerlik, sendikadaki en üst kademelerin esas olarak kendi refahlarını gözetmeleridir. Düşük düzeydeki işçilere yönelik bir ilgisizlik, toptan bir ilgisizlik söz konusu. Onlar kendi çıkarlarını ilerletmek için tüm güçlerini kullanmaya çalışıyorlar."

Son yıllarda, otomotiv işçileri ile CTM sendikalarını idare eden gangsterler arasındaki çatışmalar giderek artıyor. CTM'ye karşı bir isyanın, Meksikalı işçilerin, Kuzey Amerika kıtası çapında birleşik bir işçi sınıfı hareketi için bir hızlandırıcı işlevi görebilecek radikal bir kabarışına yol açması olasılığından korkan bir ABD'li ve Avrupalı sendikalar koalisyonu, Meksika'da, şirketçi "işçi-işveren ortaklığı"na ve sosyalizmin ve gerçek enternasyonalizmin açıkça reddine dayanan "özgür ve bağımsız sendikalar" kurmaya çaballıyor.

Bu çabanın başını, 2012'de kurulmuş olan sahte "küresel sendika" IndustriAll çekiyor.

IndustriAll'ın başkanı, IG Metall'in eski lideri Berthold Huber, kısa süre önde Volkswagen'ın denetim kurulu başkanlığına terfi ettirildi. O, burada, halihazırda, şirketin Meksika'dakiler dahil dünya çapındaki 600.000 işçisinin işlerine ve ücretlerine saldıracak olan bir yeniden yapılanma planı hazırlıyor.

Dünyanın dört bir yanındaki otomotiv işçileri aynı düşmanlarla ve aynı mücadelelerle karşı karşıyadır. İşçilerin karşı karşıya olduğu mücadele, şirket yönetimlerinin araçlarından başka bir şey olmayan sendikaların eline bırakılamaz. Sosyalist Eşitlik Partisi, işçileri, işçilerin demokratik olarak kontrol ettiği ve UAW'nin denetiminden bağımsız taban komiteleri kurmaya çağırır.

Sosyalist Eşitlik Partisi, UAW, Unifor ve IG Metall'in ulusalcılığına karşı, ABD'li işçilerin uluslararası kardeşleriyle iletişim kurmasına yardımcı olmak ve küresel kapitalist sisteme karşı ortak bir endüstriyel ve siyasi mücadele örgütlemek için mümkün olan her şeyi yapacaktır.

ABD çelik, otomotiv ve iletişim işçilerinin birleşik mücadelesi için!

Jerry White / 03.09.2015

Salı günü, ABD'deki Çelik İşçileri sendikası (USW), dev şirketlerin acımasız tavizler için baskı yaptığı ve taşeron firmaların lokavt ya da grev halinde yedek işçileri istihdam etmeye başladığı sırada, ArcelorMittal ve US Steel'deki 30.000 işçiye bir sözleşme olmaksızın çalışmaya devam etme emri verdi.

"Çalışmaya devam etme" anlaşması, tüm inisiyatifin şirketlerin elinde bulunmasını garantiye alırken, işçileri mağduriyetlere karşı savunmasız bırakmaktadır. Anlaşma, ayrıca, [işçilerin] sağlık hizmetleri harcamalarında aşırı artışlar ve yeni işe alınanlar

için emeklilik maaşının kaldırılmasını talep eden Pittsburgh merkezli Allegheny Technology Inc tarafından halihazırda işyerine sokulmayan 2.200 çelik işçisini daha fazla yalıtıyor.

Sendika ile şirketlerin, işçilere yönelik yeni bir saldırı için en iyi koşulları yaratmak amacıyla işbirliği yapması, USW sendikasına özgü değildir. Sendikalar, Amerika Birleşik Devletleri genelinde, 300.000 ABD Posta Hizmetleri işçisini, 60.000 Verizon ve AT&T iletişim işçisini, Illinois eyaletindeki 38.000 kamu çalışanını ve Chicago, Pittsburgh, Detroit ve diğer kentlerdeki on binlerce öğretmeni kapsayan yüz binlerce işçiyi, toplu sözleşme sürelerinin bitmesinden sonra çalışmaya zorladılar.

USW'nin eylemleri, aynı zamanda, General Motors, Ford ve Fiat Chrysler ile toplu sözleşmeleri 14 Eylül'de sona erecek olan 140.000 otomotiv işçisi için bir uyarıdır. Birleşik Otomotiv İşçileri sendikası (UAW), şu anda, ücret ve yan ödemelerde yeni kesintiler başlatmak için şirket yetkilileri ve Obama yönetimi ile gizlice anlaşiyor. UAW sendikası, işçilerden gelen neredeyse yüzde 98'lik bir grev yetkilendirmesine rağmen, grev çağrısı yapma yönünde hiçbir niyeti olmadığını tümüyle ortaya koymuş durumda.

İşçi sınıfının bütün kesimleri, belirli bir strateji izleyen ortak bir sınıf düşmanıya karşı karşıyadır. 2008'de patlak veren ekonomik ve mali krizi, mali sisteme trilyonlarca dolar akıtılması ve işlere, ücretlere ve yan ödemelere yönelik saldırılarda bir tırmanma takip etmişti. Birincisi [mali sisteme para akıtılması] Bush yönetimi altında bankaların milyarlarca dolarlık kurtarılmasıyla başlatıldı ve Obama yönetimi altında oldukça genişletildi. İkincisi [işlere, ücretlere ve sosyal yardımlara yönelik saldırılar], 2009 yılında, otomotiv sanayisinin Obama yönetimi tarafından yönetilen yeniden yapılandırılmasıyla ilan edildi.

Sonuç, servetin, daha önce görülmedik ölçüde işçi sınıfından mali sektör ve şirket seçkinlerine aktarımı oldu. Hükümet tarafından şişirilmiş borsa büyümesi ve dünya ekonomisinin yeniden çözülmesi ile birlikte, şimdi, şirketler ve bankalar, her kuruluşun işçi sınıfından çıkarılması yönündeki taleplerini yoğunlaştıracaklar.

Hem özel hem de kamu sektörü işçilerinin [bu saldırıya] karşı koymak üzere birleşik mücadelesinin nesnel koşulları mevcuttur. Yalnızca bu yıl, beş milyon dolayında işçiyi kapsayan toplu sözleşmeler sona eriyor. Bu yılın başında, iş, siyaset ve medya dünyasında yer alan çeşitli insanlar, Büyük Bunalım'dan bu yana en uzun ücret durgunluğu döneminin ardından, işçilerin eli kulağında bir "ücret atağı" uyarısında bulundu.

Fakat işçilerin böylesi bir mücadele başlatma yönündeki çabaları bugüne kadar boşa çıkartıldı ve bastırıldı; şirketler, işçilerin yaşam standartlarına ve çalışma koşullarına yönelik yeni saldırılar düzenleyebildiler. Çalışma Bakanlığı, Çarşamba günü, emek

maliyetleri bir kez daha gerilerken, üretkenliğin, ikinci çeyrekte, 2013'ten beri en hızlı oranda artmış olduğunu bildirdi.

Karların, hisse fiyatlarının ve CEO maaşlarının yeni rekor seviyelere ulaştığı sözde ekonomik bir toparlanmanın ortasında, işçi ücretlerinin düşmeye devam etmesi eşî görölmedik bir durumdur. Artık, ücret ve yan ödeme kesintilerinin, işi hızlandırmanın, zorunlu fazla mesailerin vb.nin, büyük kayıplarla karşı karşıya olan şirketlere yardımcı olmaya yönelik geçici önlemler olduğu bahanesi bile kalmamıştır. Bunlar, kar sistemi altındaki yaşamın kalıcı olguları (“yeni normal”) ve çok daha acımasız saldırıların öncüleridir.

İşçi sınıfını harekete geçirmenin önündeki engel, sendika bürokrasisinin sahte sol savunucularının iddia ettiği gibi, işçiler arasındaki bir mücadele isteksizliği değildir. Engel, bizzat sendikalaradır. Sendikalar, emeğin ulusal gelir içindeki payını arttırmak için işçileri birleştirmek bir yana, onları bölmek ve zayıflatmak için ellerinden gelen her şeyi yapıyor ve [emeğin] o payını azaltıyorlar.

Yıl, Obama yönetiminin, 20.000 Batı Yakası liman işçisinin grevini engellemek için müdahale etmesiyle başlamıştı. O zaman, Uluslararası Liman ve Antrepo İşçileri Sendikası (ILWU), gemi ve liman sahipleri tarafından daha fazla “masraf kısıtlaması” ve “verimlilik” getirdiği için övülen, federal düzeyde bir arabulucu anlaşma imzalamıştı.

Gerçekten de, AFL-CIO ve diğer sendikalar, grevleri fiilen yasakladılar. 144 milyon işçinin bulunduğu bir ülkede, bu yıl, 1.000 ya da daha fazla işçiyi kapsayan sadece beş grev gerçekleşti. Bu, kayıtların tutulmaya başlandığı 1947'den beri en düşük ikinci sayı olan 2014'teki bu tür toplam 11 iş bırakmayı izliyor.

Sendikalar grev çağrısı yaptıklarında, bu yalnızca, işçiler arasındaki öfkeyi dağıtmak, onları bölmek ve yenilgiyi dayatmak amacıyla olmaktadır. USW sendikasının, Şubat'ta başlayan petrol rafinerisi grevi boyunca yaptığı budur. Sendika, petrol rafinerisi işkolundaki üyelerinin beşte dördüne çalışmaya devam etme emri vermişti. Başkanı Leo Gerard'ın Obama'nın şirket rekabetçilik kurulunda yer aldığı USW sendikası, işçilerden gelen topyekün mücadele yönünde artan taleplere, grevi boğarak ve Büyük Petrol Şirketleri'nin (BP, Chevron Corporation, ExxonMobil Corporation, Royal Dutch Shell ve Total) tüm taleplerini karşılayan bir toplu sözleşme imzalayarak yanıt verdi.

Sendika yöneticileri “toplu pazarlık”a girdiklerinde, bu, yalnızca, onların kendi gelirlerini koruması ve şirketlerle yeni bir geçici anlaşma sağlaması içindir. UAW sendikası, Obama'nın patron tarafından ödenen sağlık yardımlarını azaltma ve sonunda ortadan kaldırma yönündeki çabalarının bir parçası olarak, sendika kontrolündeki VEBA emekli sağlık vakfının, saat ücretiyle ve maaşlı çalışan işçilere genişletilmesini teklif etti. Bu özellikle önemlidir; çünkü onlar, sendika üyeliğini

gönüllü yapan yasalar Michigan'da, Indiana'da ve diğer eyaletlerde uygulamaya konduğunda, binlerce bıkkın ve muhalif işçiden gelen aidat gelirlerini kaybetmekten korkuyorlar.

Diğer sendikalar da benzer bir modeli izliyor. Gerçekten de VEBA'ya USW öncülük etmişti ve [şimdi] Amerika İletişim İşçileri sendikası (CWA), Verizon ve AT&T ile "görüşmeler" in parçası olarak, benzeri bir teklifle ortaya atılıyor. Bu tür hamleler, sendikaların uzun zaman önce işçi örgütleri olmaktan çıkarak, temsil ettiklerini iddia ettikleri işçileri haraca kesen şirketler haline geldiklerini göstermektedir.

İşçiler arasında kitlesel bir hoşnutsuzluk, yükselen bir öfke ve siyasi bir radikalleşmenin ilk aşamaları söz konusu. *Dünya Sosyalist Web Sitesi*'nin ABD otomotiv işçilerinden daha şimdiden almış olduğu güçlü karşılık; WSWs Otomotiv İşçileri Bülteni'ne yüzlerce kişinin abone olması, WSWs'nin makalelerinin sosyal medyada paylaşılması, UAW bürokrasisine duydukları nefreti ve işçi sınıfının birleştirilmesi uğruna mücadele arzusunu ifade eden yorumların gönderilmesi, bunun bir belirtisidir.

Sınıf mücadelesinin on yıllardır bastırılması, onun, patlak verdiği zaman çok daha patlayıcı olacağını garantiye almaktan başka bir işe yaramamıştır. Seksen yıl önce, sınıf mücadelesinin patlaması, AFL sendikalarına karşı bir isyan biçimini almıştı. Bugün, sınıf mücadelesi, arsız ve küstah bir biçimde büyük şirketlerin ve hükümetin araçları işlevini gören UAW'yi, USW'yi ve diğer işçi karşıtı örgütleri hedef alacaktır.

İşçi sınıfının karşı karşıya olduğu görev, uzun zaman önce ölmüş olan bu kurumları yeniden canlandırmaya çalışmak değil; işçi sınıfını egemen sınıfa ve kapitalist sisteme karşı endüstriyel ve siyasi bir mücadelede birleştirmek üzere yeni örgütler inşa etmektir.

Böylesi bir hareket, sendikaların, uzun süredir, düşmanın içerideki şirket sahipleri ve bankerler değil ama diğer ülkelerdeki işçiler olduğu iddiasıyla işçileri dolandırmak için kullanılan ulusalcılığını reddetmek zorundadır. ABD'li işçiler, küresel şirketlere karşı, yalnızca, Meksika, Kanada, Çin ve diğer ülkelerdeki sınıf kardeşleriyle iş ve düzgün yaşam standartları uğruna ve savaş tehdidine karşı ortak bir mücadele içinde birleşerek mücadele edebilirler.

ABD'deki görev, işçi sınıfının tüm kesimlerini -genç ve yaşlı, çalışan ve işsiz, göçmen ve yerli ve tüm ırklardan işçileri- birleştirmektir. Kapitalistlerin ve büyük şirket politikacılarının bunları sağlayabileceklerini söyleyip söylemediklerine bakmaksızın, yaşanabilir bir gelire, sağlık hizmetlerine, eğitime, iyi bir emekliliğe, serbest zamana ve kültüre erişime yönelik bir toplumsal haklar programını savunmak gerekmektedir.

İşçiler, bunlar uğruna mücadele etmek için, Demokratlara ve Cumhuriyetçilere ve onların savunduğu kapitalist sisteme karşı bağımsız bir siyasi güç olarak

örgütlenmelidir. Dünyanın her köşesindeki serveti emen büyük şirketlerin ve mali kuruluşların, ABD ve dünya ekonomisinin sosyalist yeniden örgütlenmesinin parçası olarak, işçi sınıfının ortak mülkiyeti altına alınması gerekmektedir.

UAW-Fiat Chrysler anlaşması: Otomotiv işçilerine karşı gizli bir komplo

Joseph Kishore / 17.09.2015

Fiat Chrysler ile Birleşik Otomotiv İşçileri sendikasının (UAW) Salı günkü ortak basın toplantısı, otomotiv işçilerine karşı şirket-sendika komplosunda yeni bir aşamaya işaret etmektedir. Sendika, Fiat Chrysler'ın 36.000 işçisini kapsayan geçici bir anlaşmanın ilan edilmesinin ardından, gelecek hafta başı için planlanan oylamalar nedeniyle, anlaşmayı kabul ettirmek için mümkün olduğunca hızlı bir şekilde hareket ediyor.

Otomotiv işçileri uyarılmalıdır: UAW'nin söylediği hiçbir şey inanılabilir değildir. UAW Başkanı Dennis Williams'ın ve örgütü yöneten diğer yetkililerin niyeti, kapsamlı tavizleri gizlemek ya da şekerle kaplamak ve sözleşmeyi, işçiler onun içindekileri ve sonuçlarını inceleyecek zamana sahip olmadan önce geçirmektir. Bu, General Motors'da ve Ford'da benzeri anlaşmalara zemin hazırlayacaktır.

Basın konferansında, hem Williams hem de Fiat Chrysler Başkanı Sergio Marchionne, anlaşmanın herhangi bir ayrıntısını açıklamayı reddetti. Bununla birlikte, onun ana bileşenleri, söylenenlerden ve medyadaki haberlerden anlaşılıyor:

*** Otomotiv işçilerinin taban ücretinde keskin ve kalıcı bir indirim:**

Kıdemli (birinci kademe) ve yeni (ikinci kademe) işçiler arasındaki "uçurumu kapatma" adına, ikinci kademe işçilerin tavan ücreti, söylendiğine göre, sekiz yılda, kademeli olarak, saatlik 19,28 dolardan yaklaşık 25 dolara yükseltilecek. Bu, (enflasyona göre düzeltilmiş) reel ücretleri keskin bir şekilde azaltan on yıllık bir ücret dondurulmasına maruz kalmış olan birinci kademe işçilerin şu anda aldığı 28 dolardan oldukça azdır. Onlar, yorucu çalışma programları ve diğer önlemler yoluyla tesislerden çıkarılacaklar. Sonuç, Üç Büyükler'de [Fiat Chrysler, General Motors, Ford] çalışan işçilerin on yıl önce aldığından önemli ölçüde düşük eşit oranda ücret alan bir işgücü olacak.

"Kar paylaşımı" düzenlemeleri yoluyla, nominal ücret artışları, giderek artan şekilde, arttırılmış sömürü düzeylerine bağlı olacak. Aynı zamanda, UAW, daha

önce, fabrikalara daha da düşük ücret ödenen üçüncü bir işçi kademesini kabul etmeye hazırlandığına işaret etti.

*** Mevcut işçilerin sağlık yardımlarına kökten bir saldırı:**

Hem UAW hem de Fiat Chrysler, “sağlık hizmetleri maliyetinin tırmanmasıyla başa çıkmak için bir yol bulmak” (Williams) ve “sağlık hizmetleri masraflarını yönetmenin uygun maliyetli bir yolunu” sağlamak (Marchionne) gerektiğini vurgulamıştı. Sağlık hizmetleri harcamalarının yükünü işçilere yükleme yönündeki teklifler, UAW'nin, mevcut işçiler için, emekliler için 2007'de kurulmuş olan ve sendika tarafından işletilen Gönüllü İşçi Yardımlaşma Birliği'ni [Voluntary Employees' Beneficiary Association – VEBA] model alan bir sağlık hizmetleri fonu oluşturma çağrısına odaklandı. Sigorta kapsamını ve hizmetleri budamayı, aynı emekliler için yaptığı gibi, UAW'ye bırakan şirket, bu fona, şu anda sağlık hizmetleri için ödediğinden çok daha az ödeme yapacak.

UAW, sendika yöneticileri için yeni bir gelir kaynağı sağlayan, milyarlarca dolar genişletilmiş bir sağlık hizmetleri vakfının kontrolünü elde edecek.

*** Otomotiv sanayisinin daha fazla yeniden yapılanması:**

Marchionne, basın toplantısında, anlaşmanın ekonomik yanının, otomotiv sanayisinin karşı karşıya olduğu “sermaye kullanımı” sorunlarına göre, görece önemsiz olduğunu söyledi. Bu, Fiat Chrysler'in, binlerce işin yok edilmesine yol açacak şekilde, GM ile olası birleşmesi yönündeki planlara yapılmış bir göndermedir. *Wall Street Journal*, Çarşamba günü, görüşmelerin, kısmen, “[Marchionne'nin], büyük vizyonunda bir müttefik olarak UAW Başkanı Dennis Williams'a güvenip güvenemeyeceğini test etmeyi” amaçladığını belirtti. Williams, GM ile önümüzdeki görüşmeler sırasında bu tür bir anlaşmayı satmaya kalkışabilir.

Salı günü UAW-Fiat Chrysler Ortak Eğitim Merkezi'nde düzenlenen basın toplantısı, sendika-şirket gizli anlaşmasının bir gösteresiydi. O, görüşmelerin, işçilerin çıkarlarını hesaba katmadığını gösterdi. Görüşmelerin her iki tarafı da (Fiat Chrysler ve UAW), gelirlerini, sendikanın bir emek taşeronu ve şirketin sanayi polisi işlevi görmesi sayesinde, işçilerin sömürsünden elde eden şirketlerdir. Görüşmeler, ücret kesintilerinden, iş hızlandırmadan ve işçilerin yan ödemelerinden gelen ganimetin iki taraf arasında nasıl paylaşılacağı ile ilgilidir.

Williams ve Marchionne birbirlerine övgüler yağdırdılar, şirket ve sendika arasındaki “çıkar uyuşması”nı selamladılar ve her türlü “düşmanca ilişki”ye son vermekten söz ettiler. Hem sendika hem de şirket, Marchionne'nin UAW'nin “sektörümüzde gerekli bir sonraki adım olduğuna inandığım şeyin üstesinden geldi” dediği yeni anlaşmayı şirket yanlısı ittifaklarını pekiştirmek için kullanmayı umuyor.

Şirket ve sendika arasındaki gizli ittifakın asli parçası, işçileri bilgilendirmemektir. Williams ile Marchionne arasındaki karşılıklı yağ çekme, sendikanın, gizliliği yönetime karşı işçiler için mücadele etmek amacıyla sürdürmek zorunda olduğu iddiasını bütün yanlarıyla ifşa etti. Haber yasağının amacı, tabanı belirsizlik içinde tutmaktır. Şirket ve sendika, işçiler arasında bölünmeleri ve moral bozukluğunu beslemeyi umuyor.

Hem şirketler hem de UAW sendikası, onların tasarılarına son derece düşman bir işgücüyle karşı karşıya olduklarını biliyorlar. UAW, basın toplantısının öngününde, Fiat Chrysler'in Warren Kamyon Montaj Tesisi'nde, Pazartesi gece yarısı toplu sözleşme süresi sona erdiğinde, işçilerin iş bırakıp yürüyüşe geçmesini durdurmak için tehditlere başvurmak zorunda kalmıştı.

UAW, ayrıca, *Dünya Sosyalist Web Sitesi* (WSWS) muhabirlerinin Salı günü basın toplantısına katılmasını da engelledi. Bu, sendika yöneticilerinin WSWS muhabirlerine yönelik gözdağı seferberliğiyle ve işçilere gönderdikleri "duyduğunuz ya da okuduğunuz her şeye inanmayın" e-postalarıyla uyumludur. Sendika, işçilerin gerçeği öğrenmesini önlemek için her şeyi göze almıştır.

Fiat Chrysler, General Motors ve Ford işçilerinin, bu yeni satışla mücadele etmek ve çıkarlarını savunmak için derhal örgütlenmeye başlamaları gerekiyor. İşçiler, her bir tesiste, anlaşmayı tartışmak, diğer fabrikalarla iletişim hatları geliştirmek ve muhalefeti harekete geçirmek için, UAW'den bağımsız taban komiteleri oluşturmalıdır. WSWS, işçileri, UAW'nin sunacağı hileli "önemli bölümler"i reddetmeye ve tüm sözleşmenin herhangi bir oylamadan haftalar önce işçilere verilmesinde ısrar etmeye çağırıyor. Onlar, işçileri birbirleriyle yarıştırmaya ve yetersiz [toplu sözleşme] imzalama ikramiyesini (söylendiğine göre 3.000 dolar), ücretlere ve yan ödemelere yönelik ağır bir saldırıyı kabul etmeleri yönünde baskı yapmak için kullanma girişimlerini reddetmelidirler.

Otomotiv işçilerinin başarılı bir mücadelesi, karşılıklarına dizilmiş güçlere ilişkin bir kavrayış gerektirmektedir. Şirketlerin ve onların ücretlere ve yan ödemelere yönelik yoğunlaştırılmış saldırı taleplerinin arkasında, büyük bankalar ve Wall Street yatırımcıları (mali aristokrasi) bulunmaktadır. Egemen sınıf, 2008 ekonomik krizinin sonrasında trilyonlarca dolarlık bağış almasının ardından, işçileri, artmış olan büyük borçları ödemeye zorlamakta kararlıdır.

Hem Demokratlar hem de Cumhuriyetçiler, bütün siyaset kurumu, şirketlerin ve bankaların yanında yer almaktadır. Obama yönetimi, General Motors'un ve Chrysler'in iki kademeli sistemi genişleten ve işçilerin ve emeklilerin yan ödemelerinde derin kesintiler uygulayan 2009'daki yeniden yapılandırılması yoluyla otomotiv işçilerine yönelik saldırıyı yoğunlaştırmıştı. UAW sendikası tarafından önerilen sağlık hizmetlerinin revizyonu, patronların ödediği sağlık sigortasını

kaldırmayı ve şirketler ile hükümetin sağlık hizmetleri masraflarını kesmeyi amaçlayan “Obamacare” ile uyumludur.

UAW, uzun süre önce, bir işçi örgütü olmaktan çıkmıştır. O, mali çıkarları işçi sınıfının daha fazla sömürsüne bağlı olan bir şirkete dönüşmüştür. Sendika, VEBA sağlık hizmetleri fonuyla birlikte, kendisini, bir sigorta sağlayıcı ve otomotiv şirketlerindeki önemli bir hissedar olarak pekiştirmiştir. Bu fonun mevcut işçilere genişletilmesi, UAW yöneticilerinin, otomotiv şirketlerinin hisse senetlerinde sürekli bir fiyat artışını güvenceye almaya her zamankinden daha istekli olacakları anlamına gelmektedir.

Otomotiv işçileri güçlü müttefiklere sahiptir: Amerika Birleşik Devletleri’ndeki ve uluslararası ölçekteki, bir bütün olarak işçi sınıfı. İşçiler, ister ABD’deki çelik işçileri, iletişim işçileri ya da öğretmenler, isterse Avrupa’daki, Latin Amerika’daki ve Asya’daki işçiler ve gençlik olsun, her yerde aynı taleplerle, aynı eşgüdümlü saldırıyla karşı karşıyadır.

İşçi sınıfının üretimden gelen gücünün seferber edilmesinin yanı sıra, yeni bir siyasi strateji gerekmektedir. İşleri ve yaşam standartlarını savunma uğruna her bir mücadele, şirketlere ve hükümete karşı siyasi bir mücadeledir ve sendikalara başkaldırmayı gerektirir. Bu kurumların tamamı, şirket karı için işçi sınıfının sömürsüne dayanan kapitalist sistemi savunmaktadır. *WSWS ve Otomotiv İşçileri Bülteni*, bu mücadeleyi yürütmede otomotiv işçilerine yardımcı olmaya karardır.

UAW’nin satışına muhalefet büyürken, sendikanın tetikçileri WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni’ni ihbar ediyor

Eric London / 30.09.2015

Birleşik Otomotiv İşçileri sendikası (UAW) ile Fiat Chrysler arasındaki satış anlaşmasına ezici bir çoğunlukla karşı oy veren otomotiv işçileri, sosyal haklarına ve yaşam standartlarına yönelik onlarca yıllık saldırılara karşı birleşik bir karşı-saldırı başlatmayı arzulayan milyonlarca işçiye güçlü bir mesaj gönderiyorlar.

UAW, ortaya çıkan bu militanlık karşısında, otomotiv işçilerine kendi mesajını veriyor: yerinize oturun, çenenizi kapayın ve söylediklerimizi yapın.

Sendikanın, işçilere neyi yapıp neyi yapamayacaklarını söylemek üzere seferber ettiği kişilerden biri, Pazartesi günü, *Huffington Post* ve *Counterpunch* web sitelerinde, “Sendika, Fiat Chrysler Anlaşması’nı oyluyor” başlık bir makale yayımlayan, David Macaray adlı eski bir sendika yöneticisidir.

Makalenin amacı, UAW’yi, işçilerin sorgulayamayacağı bir örgüt olarak sunmaktır.

Otomotiv işçilerine bu emri bağırıp çağırarak veren yazar, “Bir UAW toplu sözleşmesinin esası üzerine fikir sunmak üstüne vazife olmayan, dışarıdakiler” tarafından yönetildiğini iddia ettiği *Dünya Sosyalist Web Sitesi*’ne ve *Otomotiv İşçileri Bülteni*’ne saldırıyor. O, devamında, “Walter Reuther’den bu yana her UAW önderinden ‘yozlaşmış’, ‘satılmış’ ya da ‘ahmak’ olarak bahseden bu Troçkist web siteleri, bundan daha cahil ya da daha kendini beğenmiş sosyalist olamazdı.” diye yazıyor.

UAW sendikası ve onun müttefikleri, sadece *Otomotiv İşçileri Bülteni*’ni ve *Dünya Sosyalist Web Sitesi*’ni değil, şirketlere karşı gerçek bir mücadele başlatmak isteyen ve UAW’nin düşmanla ittifak yaptığını bilen on binlerce otomotiv işçisini hedef alıyorlar. Ülkenin dört bir yanındaki otomotiv işçileri, UAW engelini aşma tehdidi oluşturuyor ve sendika, kontrolü kaybedebileceğinden korkuyor. Bu, *Otomotiv İşçileri Bülteni* hakkında bir kuru gürtlü koparılmasına yol açıyor; çünkü bu yayın bizzat otomotiv işçileri arasında büyüyen muhalefete bilinçli bir ifade kazandırmaya çalışmaktadır.

Macaray’ın, UAW’nin ihanetlerini halka duyuranları “üstüne vazife olmayan, dışarıdakiler” biçimindeki sosyalist karşıtı ihbarı, Reuther’in sosyalistleri sendika önderliğinden tasfiye ettiği ve işçilerin sosyalizme sempati duydukları için işlerinden atıldıkları, 1940’ların ve 50’lerin sağcı, anti-komünist cadı avını hatırlatmaktadır. UAW, işçilerin, yalnızca onların onaylanmış “içerideki” kaynaklar listesinden (yani sendikadan, şirketten ve şirket medyasından) bilgi almasına izin verecektir.

Ancak *Otomotiv İşçileri Bülteni*’ne, son günlerde, tam da bu “içeridekiler”den ve onların Demokratik ve Cumhuriyetçi partilerdeki destekçilerinden gelen yalanlardan başka bir şey duymamaktan yoruldukları için, binden fazla işçi abone olmuş ve destek yorumları göndermiştir.

Macaray’ın eleştirisinin işçi sınıfı karşıtı karakteri, yazarın, otomotiv işçilerini, onların diğer sektörlerdeki ve dünya çapındaki sınıf kardeşleriyle karşı karşıya getirme girişimleriyle açık bir şekilde ortaya konuyor.

Macaray, otomotiv işçisi müttefiklerinin büyük kazanımlar elde etmesiyle ilgilenen milyonlarca işçiden söz ederken şöyle diyor: “Öncelikle, bu onların işi değil; ikinci olarak, üyeler her zaman en iyisini bilir. Çünkü mücadele etme ya da yetersiz bir anlaşmayı kabul etme zamanının geldiğini, üyeler, yalnızca üyeler bilir; onların dürtülmeye ya da yönlendirilmeye ihtiyacı yoktur.”

Macaray, “üyeler her zaman en iyisini bilir” şeklinde değil; UAW her zaman en iyisini bilir ve üyeler bunu sorgulama hakkına sahip değildir, biçiminde düşünmektedir. Onun laf salatası, sendikanın, UAW ile üyelerin bir ve aynı olduğu yalanına hizmet etmektedir ki bu, işçileri, şirketlerin ajanı haline gelmiş bir “sendika”ya zincirlenmiş olarak tutmayı amaçlayan bir yalandır.

Eğer “üyeler her zaman en iyisini biliyor” ise, o halde Macaray, neden ülke çapındaki işçiler tarafından açıkça yenilgiye uğratılmış bir toplu sözleşme taslağını savunuyor?

Macaray, satış anlaşmasını, yaygın muhalefeti anlamsız gibi göstererek savunmaktadır: “Eski bir sendika görüşmecisi olarak, herkesçe bilinen bir gerçeği iddia edebilirim: bugüne kadar müzakere edilmiş her toplu sözleşme, ‘sözkonusu koşullarda iyi bir anlaşma’ ya da ‘onaylanması asla akla getirilmemesi gereken bir pislik parçası’ olarak yorumlanabilir.”

“İyi anlaşmalar”dan ve “pislik parçaları”ndan söz eden Macaray, kendisinin “her ikisini de görmüş, her ikisini de yapmış ve her ikisi de *olmuş*” olduğunu itiraf etmektedir.

Gerçekten de, Macaray, emekli bir sendika bürokratıdır. O, 1989’dan 2000’e kadar, satış sözleşmelerini görüşmüş olduğunu bizzat itiraf ettiği Batı [Bölgesi] Selüloz ve Kağıt İşçileri Birliği’nin 672. Şubesi’nin başkanı olarak 11 yıl hizmet etti. Ancak, *Huffington Post*’taki yaşam öyküsünde, kendisini tanımlamak için daha zararsız ve saygıdeğer “oyun yazarı ve yazar” unvanını seçen Macaray, sendika başkanlığı geçmişiinden bahsetmiyor.

Macaray, kendini beğenmişliğinde, sinikliğinde ve işçi sınıfına yönelik düşmanlığında, UAW bürokrasisine eleman sağlayan ve onu destekleyen Amerikan üst orta sınıf kesiminin tipik örneğidir.

Macaray, işçilere, UAW’nin diktatörlüğünü kabul etmeleri gerektiğini anlatıyor. O, “UAW, 1935’te kurulduğundan beri sürekli olarak sendikaların altın standardı olmuştur.” diyor ve ekliyor: “Daha iyi bir sendika hiçbir zaman var olmadı.”

“Son otuz yıl otomotiv işçileri için inanılmaz biçimde acımasız olmasına ve onları mahvetmesine rağmen, yalan söylenen, aldatılan, manipüle edilen, yalıtılan ve insafsızca cezalandırılan” işçiler, UAW’yi bırakmamakla “doğru şeyi yaptıklarına güvenebilirler” diyen Macaray, yazısını, üstü kapalı bir tehditle bitiriyor. Bu, destekleyicilerinin kötü muamelede bulunan eş mantığını benimsediği UAW’nin iflasının işaretidir.

Bay Macaray adına üzücü olan şu ki, otomotiv işçileri onun kadar aptal değil. Onlar, otuz yıldır mahvedilmelerinden, kendilerine yalan söylenmesinden, aldatılmalarından, manipüle edilmelerinden, yalıtılmalarından ve insafsızca

cezalandırılmalarından kimin sorumlu olduğunu biliyorlar. Onlar, UAW'nin otomobil şirketlerinin milyonlarca imalat işini budama ve ücretler ile yan ödemeleri kesme politikalarının sonuçlarına katlandılar. Bu program altında, Detroit gibi sanayi merkezleri, paslanan yoksulluk ve eşitsizlik merkezlerine dönüştürüldü.

Otomotiv işçileri, bunun doğrudan bir sonucu olarak, büyük büyük babalarının 1920'lerin kötü çalışma koşullarına sahip otomotiv fabrikalarında karşı karşıya olduğuna benzer koşullar (evsizlik, hacizler, açlık ve fiziksel çöküntü) ile karşılaşıyorlar. Şirketler işçilerin emeğinin sırtından rekor karlar elde ediyor; bu arada sendika, ortak programlar, sağlık hizmetleri kooperatifi planları ve aidat zamları aracılığıyla bir pay alıyor. Birkaç yüz kişilik bir UAW bürokratları ordusuna bir sonraki tavizi organize etmeleri için altı haneli maaşlar ödenirken, Chrysler'in CEO'su yılda 72 milyon dolar kazanıyor.

Macaray, sözde geniş bir "sol" kesim adına konuşmaktadır. Onun anti-sosyalist, işçi sınıfı karşıtı eleştirisinin görünüşte solcu iki web sitesinde, *Huffington Post* ve *Counterpunch*'ta yayımlanması anlamlıdır. Bu web sitelerinin üst orta sınıf yazarları ve destekçileri ile (çoğu otomotiv işçilerinin mücadelesi hakkında tek bir şey yazmamış olan) bir sürü sözde "sosyalist" grup, UAW gibi sendikaları desteklemeyi temel amaçları olarak görüyorlar.

Bu, yalnızca, sendikaları ihanetlerine ve tavizlerine rağmen değil, ama ihanetler ve tavizler nedeniyle destekleyen bu güçlerin sahte sol karakterini vurgulamaktadır. Nüfusun bu hali vakti yerinde kesimleri, işçi sınıfının bağımsız seferberliğine ve kendi ayrıcalıklı konumlarının kaynağı olan kapitalist sisteme karşı mücadeleye karşı çıkıyorlar.

"Hayır" oyunun ardından: Otomotiv işçileri için ileriye giden yol

WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni / 02.10.2015

Dünya Sosyalist Web Sitesi ve Otomotiv İşçileri Bülteni, Chrysler işçilerini, UAW sendikası-Fiat Chrysler satış anlaşmasını cesurca reddettikleri için kutlar.

Otomotiv işçileri, on yıllardır ilk kez, şirket-UAW ittifakına karşı mücadelelerinde bir ivme yakalamış durumdadır ve bunu bırakmamalıdır. Bu, binlerce otomotiv işçisinin sorduğu bir soruyu ortaya çıkarıyor: Sırada ne var?

Otomotiv yetkilileri ve UAW yöneticileri, gergin biçimde kendilerine aynı soruyu soruyor. Şirketler, UAW sendikası ve tüm siyaset kurumu, bedeli ne olursa olsun, tabanın büyüyen başkaldırısının kökünü kazımak için bir strateji hazırlıyorlar.

Fiat Chrysler, dün öğleden sonra, şirketin ret oyundan duyduğu “hayal kırıklığı”nı belirten bir açıklama yayımladı. Açıklama, şirketin, uzun bir çatışmaya hazırlandığını vurguluyor: “Her zaman olduğu gibi, endüstriyel hedeflerimizde ulaşma üzerine kurulu kararlar alacağız.”

Otomotiv işçileri, şirketin yalnızca bir hedefi olduğunu biliyorlar: onların emeğinin sömürsü yoluyla mümkün olduğu kadar çok kar etmek. Kendi payına, UAW'nin hedefi, satış sözleşmelerini işçilere zorla kabul ettirerek şirketlerin hedefine ulaşmasına yardımcı olmaktır.

Sonuç olarak, otomotiv işçileri, bir sınıf olarak çıkarlarını savunacak ve ileri sürecek kendi örgütlerine ihtiyaç duymaktadır. İşçiler, toplantı çağrılarını yapıp önder rolü üstlenmek üzere işçiler arasından en militan ve özverili işçileri seçerek, işçi sınıfının taban komitelerini oluşturmak için bizzat inisiyatif almalıdır.

Ülke çapındaki fabrikalarda seçilmiş taban komitelerinin ilk adımı, yaşamsal öneme sahip bilgiyi hızla yaymak ve böylece otomotiv işçilerinin olup bitenler hakkında bütün yanlarıyla bilgilendirilmesini sağlamaya yönelik geniş bir işçi iletişim ağını oluşturmak için birbirleriyle birleşerek, UAW-şirket bilgi karartmasını kaldırmak olacaktır. İletişim hatlarının açılması gerekiyor.

Taban komiteleri, işçileri, aşağıdakileri kapsayan bir dizi talep temelinde birleştirmeye çalışacaktır:

1. Gizli görüşmelere derhal son verilmesi

İşçiler, görüşmelerde olanları günü güne, saati saatine bilme hakkına sahiptir. Görüşme odalarında herkese açık bir izleme alanı oluşturulmalı ve UAW ile şirketler arasındaki bütün toplantılar tüm otomotiv işçilerinin görmesi için internette canlı yayınlanmalıdır.

2. İşçiler onay oylaması için zamanlama belirlemelidir

Yüzlerce sayfalık bir malzemeyi [taslak sözleşme –çev.] birkaç gün içinde okumak mümkün değildir. İşçiler, herhangi bir toplu sözleşmeyi oylamadan önce okumak, incelemek ve tartışmak için en az iki haftaya sahip olmalıdır.

3. İşçileri tüm oy sayımını denetlemelidir

İşçiler, bazı fabrikalardaki oy hilesi iddialarının ardından, UAW'nin dürüst ve tarafsız bir oy sayımı yapacağına güvenemezler. UAW'nin, işçilerin oy sayımını denetlemesine izin vermemesinin tek nedeni, sendikacıların hile yapmaya hazırlanıyor olmalarıdır.

4. Grev fonunun kullanımı üzerinde işçi kontrolü

Grev fonu onların aidatlarıyla oluşturulduğu için, fonun nasıl kullanılacağına karar verme hakkı işçilerindir.

5. Aşağıdakileri kapsayan bir toplu sözleşme:

- tüm kademelerin derhal lağvedilmesi
- Alternatif Çalışma Programı'nın yürürlükten kaldırılması
- yüzde 30'luk bir ücret artışı ve hayat pahalılığı ödeneklerinin (COLA) geri getirilmesi
- sağlık hizmetlerinin güvence altına alınması
- güvence altına alınmış emekliliğin yeniden yürürlüğe konması

Otomotiv işçileri kendi konumlarını, yalnızca, bu talepleri bütün otomotiv işçileri ve otomotiv işçilerinin güçlü müttefiki olan dünya işçi sınıfı için bilinir hale getirerek güçlendirebilirler.

Otomotiv işçilerinin arkadaşları, akrabaları ve dünya çapındaki tüm sektörlerdeki çalışma arkadaşları, kara doymayan şirketlere ve işyerlerinde siyasi olarak iflas etmiş sendikalara karşı benzer mücadelelerle karşı karşıyadır. Sonuçta, onlar, otomotiv işçilerini Üç Büyük [Fiat Chrysler, Ford ve General Motors] otomotiv şirketine karşı mücadelede savunmakta her türlü çıkara sahipler. Taban komiteleri, mahallelerde, fabrikalarda ve işyerlerinde propaganda yapmak üzere işçi heyetleri organize edecektir.

Taban komiteleri, işçi sınıfını otomotiv işçilerinin kavgası hakkında eğitime yoluyla otomotiv işçilerinin mücadelesine destek toplayabilirler. Otomotiv işçileri, mücadeleleri hakkındaki gerçekleri halka duyurarak, şirket basınının onlara "açgözlüler" ve "yanlış bilgilendirilmişler" diye saldıran propaganda yalanlarına karşı koyabilirler. İşçiler, şirketlerin ve UAW sendikasının haber tekeli kırma için, Facebook gibi sosyal medya platformlarının gücünü kullanabilirler.

Otomotiv şirketleri, şirket basını ve UAW, otomotiv işçilerinin taviz vermeyi kabul etmesi gerektiğini; çünkü şirketlerin daha fazla kar etme "hak"ına sahip olduklarını iddia ediyorlar. Doğrusu, yerel polisten Obama yönetimine ve Demokratik ve Cumhuriyetçi partilere kadar, tüm siyaset kurumu, bu sözde "hak"ı korumak için kurulmuştur.

Kapitalizm altında, şirketlerin kar güdüsü, işçi sınıfının sosyal hakları (konut, sağlık hizmeti, eğitim, iş güvenliği, ulaşım ve kültüre erişim ve diğerleri) ile çatışmaktadır. Kapitalizm altında, toplumun büyük çoğunluğunun ihtiyaçları, sermayenin çıkarlarına tabidir.

Sosyalist Eşitlik Partisi ve WSWs Otomotiv İşçileri Bülteni, işçi sınıfını, işçileri şirketlerin ve bir bütün olarak kapitalist kar sisteminin isteklerine tabi kılmaya çalışan sendikalardan ve tüm siyaset kurumundan bağımsız bir şekilde örgütlenme mücadelesinin parçası olarak fabrika-taban komiteleri çağrısını yükseltiyor.

Otomotiv işçileri: eğer bu taleplerle hemfikirsenez, işyerinizde taban komitelerini kurma mücadelesine katılmanın zamanı gelmiştir. “Hayır” oyuyla birlikte, Chrysler işçileri inisiyatifi ele geçirdiler fakat şimdiki görev onu ileriye taşımaktır. Bir “bekle ve gör” yaklaşımı, felaket olacaktır. Kaybedecek zaman yok.

Bir taban komitesine katılmak ya da taban komitesi kurmak ve işyerinizde WSWs Otomotiv İşçileri Bülteni'nin etkin bir taraftarı olmak için bugün Bülten'e kayıt olun.

Fiat Chrysler'deki “hayır” oyunun önemi

Joseph Kishore / 02.10.2015

Birleşik Otomotiv İşçileri sendikası (UAW) Başkanı Dennis Williams ve Fiat Chrysler (FCA) CEO'su Sergio Marchionne tarafından sadece iki hafta önce ilan edilen geçici toplu sözleşme, ABD'deki otomotiv işçileri tarafından ezici bir yenilgiye uğratıldı. UAW, Perşembe günü, resmi olarak, anlaşmanın, “hayır” oranı birçok fabrikada belirgin bir şekilde daha yüksek olmakla birlikte, yüzde 65 oranında karşı oy almış olduğunu duyurdu.

Oylama, Amerika Birleşik Devletleri'ndeki sınıf mücadelesinin gelişmesinde bir dönüm noktasıdır. Bu, otomotiv işçilerinin 33 yıl içinde reddettiği ilk ulusal toplu sözleşmedir. İşçiler, ezici bir çoğunlukla, nefret edilen iki kademeli ücret sistemini genişleten, mevcut işçilerin sağlık hizmetlerine yönelik büyük bir saldırı başlatan ve ABD otomotiv sanayisinin daha fazla küçülmesinin önünü açan bir toplu sözleşmeyi kabul ettirmek için yalanları, tehditleri ve gözdağını kullanan otomotiv şirketlerinin, sendikanın ve şirket medyasının birleşik çabalarına meydan okumuşlardır.

“Hayır” oyu, 1979'daki Chrysler tavizler sözleşmesinden Obama yönetiminin otomotiv sanayisini 2009'da zorladığı iflase ve yeniden yapılanmaya kadar onlarca yılı kapsayan amansız saldırılara karşı bir karşı saldırının başlangıcıdır. Bu dönem sırasında, kendilerini sendika olarak adlandıran örgütler, tüm örgütlü direniş iddialarını terk ettiler ve geleneksel olarak ilişkili oldukları en temel işlevleri bile yerine getirmeye son verdiler.

Sendikalar, 1970'lerin sonunda bu yana, bir bütün olarak, şirketlerin ve hükümetin dayatmalarına yönelik her türlü açık muhalefet ifadesinin kökünü kurutmaya çalışıyorlar. Toplu sözleşmeler, sendikaların patronlara verdiği tavizler ile eşanlamli hale gelmiş durumda. Artan üretkenlik ile iyileşen ücretler ve yan ödemeler arasındaki her türlü bağlantı bütünüyle kopartılmıştır. Bu, ülke genelinde işçi sınıfının yaşam koşullarının yıkıcı bozulmasındaki başlıca etkidir.

Otomotiv fabrikalarındaki işçiler, tavizlerden başka bir şeye tanık olmadılar. Yükselen öfke ve hayal kırıklığı, büyüyen bir direniş ruhu yarattı.

Bilinçteki bu değişim, Fiat Chrysler'deki söndürülmesi güç muhalefet yangınına ateşlemiştir. Sendikalar işçilere o denli yabancılaşmış durumda ki, büyük çapta "hayır" oyu, UAW önderliğini bütünüyle gafil avlamıştır. Sendika ve onun medyadaki müttefikleri, tabanın anlaşmayı reddetmesinin ardından, bozgunu, bir halkla ilişkiler sorunu (bir iletişim kurma başarısızlığı) olarak ele alıyorlar.

Medya yorumlarında süregiden bir konu, "sosyal medya"nın rolüne yönelik hiddettir ki yorumcular, bununla, sözleşmenin tabandaki işçiler arasında kapsamlı şekilde tartışılmasını kastediyorlar. Bu süreç, *Dünya Sosyalist Web Sitesi (WSWS) Otomotiv İşçileri Bülteni* tarafından kolaylaştırılmıştı. *Bülten*, geçtiğimiz iki hafta boyunca, birkaç bin otomotiv işçisi tarafından günlük olarak takip edilmiştir. UAW'nin yalanlarına karşı koyan ve otomotiv işçilerine karşı sendika-şirket komplosunu teşhir eden *Bülten*, toplu sözleşme hakkında gerçeği anlatmış; işçilere, ne düşündüklerini söylemeleri için bir platform sağlamıştır. *Bülten*'in, UAW'den bağımsız taban komiteleri oluşturma çağrısı, azımsanmayacak bir karşılık görmüş durumdadır.

Şimdi toplu sözleşme yenilgiye uğratıldığı için, otomotiv şirketleri, UAW ve Obama yönetimi, işçilerin başkaldırısına nasıl tepki verileceği üzerine yoğun tartışmalar yürütüyorlar. İşçilerin oyu ne olursa olsun, onlar kendi hedeflerine ulaşma yönünde ilerlemeye kararlılar. Bu koşullar altında, fabrika taban komiteleri tarafından örgütlenmiş ve koordine edilmiş bir mücadele sürdürme sorunu, muazzam önem kazanmaktadır.

Rus Devrimi'nin iki önderinden biri ve Dördüncü Enternasyonal'in kurucusu olan Lev Troçki, 75 yıldan uzun bir süre önce, fabrika komitelerinin sınıf mücadelesinin gelişmesindeki önemini açıklamıştı. Büyük sınıf çatışmalarında yer aldıkları bir dönemde bile, sendikaların tutuculuğuna son derece eleştirel yaklaşan Troçki, 1938'de yazılan Dördüncü Enternasyonal'in kuruluş belgesinde, her işyerinde bu tür komitelerin oluşturulması çağrısı yapmıştı.

"Komitenin başlıca önemi" diye yazıyordu Troçki, "sendikalar genellikle eyleme girişemezken, işçi sınıfının bu tür tabakaları için militan kadro haline gelmesi gerçeğinde yatmaktadır." Fabrika komiteleri, "doğrudan devrimci bir dönemin değilse bile, -burjuva ve proleter rejimler arasında- ön-devrimci bir dönemin

kapılarını açar." Yani, işçi sınıfı tarafından kapitalist sisteme karşı bir mücadelenin kapılarını açar.

Bizzat sendikalar, bu sözlerin yazılmasından bu yana, özellikle de son kırk yıl boyunca, devasa bir yozlaşmaya uğramışlardır. Altın çağlarında bile işçi sınıfını kapitalist sisteme tabi kılmaya çalışmış olan bu örgütler, üretimin küreselleşmesine ve Amerikan kapitalizminin gerilemesine, kendilerini her zamankinden daha dolaysız bir şekilde şirket yönetimlerine uyarlayarak karşılık verdiler.

UAW ve bir bütün olarak AFL-CIO, artık, işçi örgütleri olarak adlandırılmıyolar. Onlar, kendilerini kontrol eden ayrıcalıklı üst orta sınıf tabakanın çıkarlarını gözetirken, şirketlerin taleplerini uygulamaya çalışan bir emek polis gücü işlevi görmektedirler.

Dünya Sosyalist Web Sitesi (WSWS) ve Sosyalist Eşitlik Partisi, işçi sınıfı içindeki mücadelenin gelişmesinin, kaçınılmaz olarak sendikalar ile çatışma biçimini alacağını öngörmüştü. *Otomotiv İşçileri Bülteni*'nin ileri sürdüğü fabrika-taban komiteleri oluşturma çağrısı, bu örgütlerin işçiler üzerindeki diktatörlüğünün üstesinden gelmeyi ve işçilerin kendi bağımsız inisiyatiflerini mümkün olan her yolla geliştirmeyi amaçlamaktadır.

Bu perspektif, güçlü bir şekilde doğrulanmıştır. Sendikaların otoritesine meydan okunmasına izin verilemez olduğunda ısrar eden orta sınıf ve sahte sol örgütler, siyasi olarak teşhir olmuş durumdadır. WSWS, sendikal aygıtlarla ve onun bağlantılı olduğu Demokratik Parti ile birlikte çalışmayı reddettiği için, bu örgütler tarafından, her zaman "sekte" olarak suçlanmaktadır. Onların "sekte" derken kastettikleri şey, işçi sınıfının, yalnızca sendikaların işçiler üzerindeki boyunduruğunu kırma yoluyla gerçekleştirilecek siyasi bağımsızlığı uğruna mücadeledir.

Otomotiv işçilerinin başkaldırısı, ABD'de sınıf mücadelesinin yeniden ortaya çıkmasının bir ifadesidir. Bu, büyük bir uluslararası öneme sahiptir. Amerikan egemen sınıfı, küresel egemenlik arzularıyla birlikte, içeride, giderek daha öfkeli, düşman ve devrimci bir toplumsal güçle karşılaşılıyor. Bu, giderek artan şekilde, sınıf egemenliğinin ve bizzat kapitalist sistemin temellerine yönelik açık bir siyasi biçim alması gereken ve alacak olan bir süreçtir.

ABD otomotiv işçilerinin mücadelesi ve Kızıl Bayrak'ın çelişkileri

Yusuf Ateşçi / 09.10.2015

Amerika Birleşik Devletleri'nde, Fiat Chrysler, Ford ve General Motors'ta çalışan 140.000 otomotiv işçini kapsayan toplu sözleşme süreci, yalnızca ABD'deki sınıf mücadelesi açısından değil ama tüm dünyadaki işçiler için önemli bir gündem maddesi haline geldi.

ABD'deki otomotiv işçilerinin mücadelesi, 40.000 işçinin çalıştığı Fiat Chrysler'de şirket-UAW sendikası ittifakının ürünü olan satış sözleşmesinin, *Dünya Sosyalist Web Sitesi (WSWS) Otomotiv İşçileri Bülteni*'nin aylardır devam eden faaliyetinin de etkisiyle reddedilmesiyle ivme kazanmış durumda.

ABD'de sınıf mücadelesinin dönüşüne işaret eden "ret" oyu, son otuz üç yılda bir ilk. Bu yüzden, Amerikan medyası, bu haberi son dakika olarak geçti ve bu sonuç, yalnızca Fiat Chrysler yönetimini ve Birleşik Otomotiv İşçileri (UAW) sendikasını değil, Obama yönetimini de telaşlandırdı. Gelineen noktada, WSWS, şirketin ve sendikanın basındaki tetikçilerinin saldırılarına uğruyor ve hükümete doğrudan ihbar ediliyor.

ABD'deki otomotiv işçilerinin mücadelesinin uluslararası öneminin farkında olan *Toplumsal Eşitlik, Dünya Sosyalist Web Sitesi*'nden yaptığı çevirilerle, bu deneyimin derslerini Türkiye'deki işçi sınıfına, aydınlara ve gençlere taşımaya çalışıyor.

Buna karşılık, bu son derece önemli mücadele, ABD'de olduğu gibi, Türkiye'deki "sol" tarafından da büyük ölçüde görmezden geliniyor ki bu, sendikaların "solcu" danışmanlığına ve avukatlığına soyunmuş küçük-burjuva siyasi çevreler adına beklenmedik bir durum değil.

Öte yandan, bu süreç, ABD'deki otomotiv işçilerinin mücadelesini görmezden gelmeyen *Kızıl Bayrak* gazetesinde önemli çelişkileri ortaya çıkarmış durumda.

Kızıl Bayrak, web sitesinde 3 Ekim Cumartesi günü Fiat Chrysler işçilerinin "hayır" oyu üzerine yayımladığı bir haberde, "bu durum, şirket-sendika işbirliğine ve sendika bürokratlarına karşı öfkenin geldiği boyutu gösteriyor." diyor ve ekliyor: "Sözleşmenin reddedilmesiyle birlikte Amerikan devletinin de tedirginliği artarken, sendika bürokratlarıyla birlikte yeni saldırıların devreye girmesi bekleniyor."

Belirtmek gerekir ki, on yıllardır otomotiv devlerinin ve hükümetlerin emrinde "emek polisliği" yapan UAW'nin açıklamasından alınmış "Sorunların birlikte üstesinden geleceğiz... üyelik oylamasının sürecin saygı duymamız gereken bir parçası

olduğunu düşünüyoruz.” ifadesinin de yer aldığı bu haberde, “sosyalist gazetecilik” adına bildiğimiz ne varsa unutulmuştur.

Bu şaşkıncı değil; çünkü *Kızıl Bayrak* gazetesi, ABD’deki Fiat Chrysler işçilerinin “hayır” oyunun, bir bütün olarak sendikacılığa yönelik tepkiyi ifade ettiğinin ve bunun kendi sendikalist çizgisi ile çeliştiğinin farkında. Bildiğimiz gibi, *Kızıl Bayrak* gazetesi, işçi sınıfının sendikacılık deli gömleğinden kurtulup kendi militan taban örgütlerini kurması gerektiğini savunan sosyalist devrimci çizgi yerine, “sarı” sendikalara karşı “taban örgütleri” söylemiyle birleştirilmiş yeni “sınıf sendikaları” kurma mücadelesi veriyor.

Kızıl Bayrak’ın, metal grevleri sırasında patlak veren öfkeyi “yeni sendika” perspektifiyle düzen içi sendikal kanallara akıtması bunun en açık örneğiydi. O, işçiler arasındaki “yeni sendika” düşüncesini dayanak olarak gösterip, Lenin’in ifade ettiği gibi kendiliğindenliğe teslim olarak, Türkiye Otomotiv ve Metal İşçileri Sendikası’nın (TOMİS) kurulmasına ön ayak olmuştu.

Bu yönelim, o süreçte bütünüyle mevcut sendikalara yedeklenmiş olan sahte solun tavrından “farklı” gibi görünüyordu ama özünde aynı burjuva politikasını, yani sendikacılığı (sınıf işbirliği ve reformizm) ifade ediyordu. TOMİS, kurulduğu günden bu yana geliştirmiş olduğu söylemiyle, kendiliğinden bilinci ve sistem içi karakterini doğrudan yansıtan açıklamalarıyla işçi sınıfının uluslararası mücadelesine ve sosyalizme ne denli uzak olduğunu gösterdi.

1 Haziran’da yayımlanan “Metal grevleri ve Kızıl Bayrak’ın ‘yeni sendika’ perspektifi” başlıklı yazımızda şöyle yazmıştık:

Kızıl Bayrak, metal işçilerine Birleşik Metal’i önermenin “işçileri bir sendika bürokrasisinden alıp öteki sendika bürokrasisinin çarklarında ezilmeye bırakmak; esasta işçiyi silahsız bırakmak” anlamına geldiğini ve “en ilerisinden en gericisine kadar sendikaların artık işçi sınıfı mücadelesini ileriye taşıyamadığı”nı itiraf etmekte ama işçi sınıfına, “yeni” bir sendikadan başka bir şey önermemektedir. Bunun nedeni, Kızıl Bayrak’ın ulaştığı bu sonuçların, Marksist teorik temeller ve ilkeler değil; işçi sınıfının günlük pratiği içinde edinilmiş deneyimler üzerine kurulu olmasıdır.

Söz konusu yazımızda da ifade ettiğimiz üzere, *Kızıl Bayrak* gazetesinin “mücadeleci sendikacılık” anlayışı, kapitalist sistemin, sendikalar dahil, bütün kurumlarından uzaklaşan ve onlardan giderek daha fazla nefret eden işçi sınıfını düzen sınırları içinde tutmaya hizmet etmektedir. Lenin’in *Ne Yapmalı?* adlı eserinde berrak bir şekilde ortaya koyduğu bu konu, genel olarak ele alındığı gibi tek başına “örgütsel” bir sorun değil; TOMİS örneğinin de kısa sürede gösterdiği üzere, asıl olarak, sendikal bilincin, kendiliğinden bilinç, yani burjuva bilinç olmasından kaynaklanan temel bir konudur. Sendika örgütlemek, Marksist örgütlenmeden bütünüyle farklı

olarak, kaçınılmaz şekilde, işçiler arasındaki kendiliğinden bilince teslim olma ve onu teşvik etme sonucunu doğurur.

Kapitalist dünya ekonomisindeki dönüşümün, yani üretimin yaklaşık son 40 yıl içinde küreselleşmesinin nesnel bir sonucu olarak, ABD’de, Türkiye’de ve bütün diğer ülkelerde, açık işbirlikçisinden sözde “mücadeleci”sine kadar tüm sendikalar, uzun bir süredir işçi örgütleri olmaktan çıkmış ve şirketlerin emek polisi haline gelmişlerdir. Bu koşullar altında, işçi sınıfı sosyalistlerine düşen görev, ipliği pazara çıkmış olan bu örgütlere “sol” makyaj yapmak değil; sendikalardan bağımsız devrimci işçi sınıfı örgütleri olarak fabrika/işyeri taban komitelerinin yaratılması için mücadele etmektir. Aynı zamanda sendikalar ile şirketler, siyasi iktidarlar ve burjuva devletler arasındaki ilişkinin teşhirini de içeren bu mücadele, kaçınılmaz şekilde, devrimci siyasi önderliğin inşası ve bir işçi sınıfı iktidarının kurulması mücadelesinin ayrılmaz parçasıdır.

Kızıl Bayrak’ın çelişkilerinin bir diğer dışavurumu, bu haberinde, ABD’deki Sosyalist Eşitlik Partisi’ne (SEP-ABD) ve *Dünya Sosyalist Web Sitesi*’ne (WSWS) değinmesi ve dahası 8 Ekim’de doğrudan doğruya WSWS’den konuyla ilgili bir haberi çevirip sayfasında yayımlaması oldu.

Kızıl Bayrak’ın yukarıda değindiğimiz ilk haberi, “İşçilerin örgütlenmesinde belli bir etkiye sahip olan Troçkist eğilimli Sosyalist Eşitlik Partisi de yayın organları, wsws.org ile Otomotiv İşçileri Haber Postası (Autoworker Newsletter) aracılığıyla işçileri sendikadan bağımsız taban örgütlülüklerini kurmaya çağırıyor.” cümlesi ile bitiyor. Olası bir yanlış anlamayı önlemek için, *Kızıl Bayrak*’ın bu “bilgilendirmesi”ne açıklık getirmekte yarar var:

WSWS’nin, başta ABD olmak üzere tüm dünyada, yalnızca sosyalist işçilerden ve gençlerden oluşan geniş bir okur ağına sahip olmadığını; burjuva ve küçük-burjuva uzmanlar, akademisyenler, politikacılar, köşe yazarları tarafından da izlendiğini ve kaynak olarak kullanıldığını biliyoruz (örneğin, Türkiye’de; *Cumhuriyet*, *Milliyet*, *Birgün*, *Evrensel* ve *Sol*). Bu, farklı yoğunluklarda olmakla birlikte toplam 20 dilde yayın yapan ve her gün ortalama 15-20 civarı makale yayımlayan WSWS’nin, ekonomiden politikaya, bilimden sanat ve edebiyata kadar çeşitli alanlarda yaşanan gelişmelere ilişkin çözümlerinin gücünü yansıtmaktadır.

WSWS’nin çözümlerinin güvenilirliğinin altında ise, onun, Marksizmin günümüzdeki biricik temsilcisi olan Dördüncü Enternasyonal’in Uluslararası Komitesi’nin (DEUK) günlük yayın organı olarak, bütün çözümlerini ve değerlendirmelerini, tarihsel maddeci diyalektik yöntemle ve dünya sosyalist devrimini hedefleyen Troçkist perspektifler doğrultusunda yapması yatmaktadır.

SEP’e gelince, o, “Troçkist eğilimli” bir parti değil; 1917 Ekim Devrimi’nin iki önderinden biri olan ve 1940’ta Stalinist bir ajan tarafından katledilen Lev Troçki

önderliğinde 1938’de kurulan Dördüncü Enternasyonal’in devamı olan DEUK’un ABD’deki şubesidir.

Kızıl Bayrak, okurlarını bu konularda bilgilendirmediği haberinde ve daha sonra WSWS’den yaptığı çeviride, aslında, ABD’de, siyaset kurumundan, şirketlerden ve sendikalardan bağımsız tek proleter devrimci akımın DEUK olduğunu itiraf etmektedir.

Geçerken, yanlış anlamaya yol açabilecek bir noktaya daha açıklık getirmek gerekiyor: DEUK, SEP ve WSWS, işçileri, yalnızca belirli bir “sendikadan bağımsız taban örgütlülüklerini kurmaya” değil; bütün sendikalardan bağımsız taban örgütlenmelerini (fabrika/işyeri taban komiteleri) oluşturmaya çağırılmaktadır. Bu tutum, DEUK’u ve onun şubelerini, mevcut sendika bürokrasilerine “sol” makyaj yapmaya çalışan ya da kendileri sendikacılığa soyunan bütün diğer akımlardan ayırt etmektedir.

Dahası, bu tutum, günübirlik bir politikanın değil; işçi sınıfının yaklaşık 200 yıllık mücadele deneyiminde edinilmiş devasa teorik, siyasi birikim ile kapitalist üretim sisteminin bilimsel çözümlenmesi üzerine kurulu, tarihsel ve uluslararası bir perspektifin, dünya devrimi ve komünizm hedefine kilitlenmiş Marksist/Troçkist bir yaklaşımın ifadesidir.

Dolayısıyla, DEUK’un ve WSWS’nin ABD’deki otomotiv işçilerinin mücadelesine ilişkin değerlendirmeleri, Lenin önderliğinde oportünizme/sosyal demokrasiye, Troçki önderliğinde Stalinizme ve DEUK önderliğinde Pabloclu revizyonizme karşı dünya devrimi ve komünizm uğruna verilmiş olan tarihsel mücadelelerden bağımsız değildir. Bir başka deyişle, DEUK’un ve şubelerinin, sermayenin işçi sınıfına yönelik uluslararası saldırısının karşısında sağlamlığını koruyabilmesinin başlıca nedeni, onun ideolojik, siyasal ve örgütsel temellerinin tarihsel ve uluslararası zeminde atılmış olmasıdır.

WSWS’den diledikleri gibi alıntı yapmakta sakınca görmeyen çevreler ise, tarihsel ve uluslararası ölçekte oluşturulmuş olan perspektifler ile günlük politikalar arasındaki kopmaz bağı göremiyorlar. Bu yüzden onlar, altlarında yatan Marksist/Troçkist perspektiflere aldırımsızın, kendi ulusalcı ya da reformist perspektifleri ile onlar arasındaki uzlaşmaz çelişkileri sorgulamıyorlar.

Bu durum, *Kızıl Bayrak*’ın SEP’e ve WSWS’ye yaptığı gönderme için de geçerlidir. *Kızıl Bayrak*, haberini, SEP’in ve WSWS’nin “sendikadan bağımsız taban örgütlenmeleri kurma çağrısı” yaptığından söz ederek bitirirken, hiçbir eleştirel tavır almamaktadır.

Dolayısıyla, *Kızıl Bayrak*’ın, SEP/WSWS’nin “sendikadan bağımsız taban örgütlenmesi” perspektifini onayladığı sonucunu doğuran bu durum iki önemli sorun ortaya çıkarıyor: Bunlardan birincisi, *Kızıl Bayrak*’ın bu “taban örgütlenmesi”ni

bütünüyle “sendikal mücadele” çerçevesinde; yeni sendikalar kurma yönündeki reformist yönelimin bir aracı olarak görmesinden kaynaklanan çelişkisidir. Bilindiği gibi, DEUK’a göre “taban örgütlenmeleri”, yani fabrika komiteleri, işçi sınıfının devrimci öz örgütlenmelerini ifade ediyor.

İkinci sorun ise, *Kızıl Bayrak*’ın, DEUK’un “taban örgütlenmeleri” politikasının altında yatan tarihsel mücadeleyi ve Troçkist perspektifleri görmezden gelmesidir. Kapitalizme ve Stalinizme karşı dünya sosyalist devrimi programı temelinde kurulmuş bir örgütün yayın organının herhangi bir yaklaşımına dair olumlama, onun bir bütün oluşturan tarihinden ve mücadelesinden bağımsız ele alınıp günübirlik bir şekilde onaylanamaz. DEUK’un her bir soruna dair perspektifi tarihsel ve uluslararası tek bir çözümlenimin parçalarını oluşturmaktadır. Bu kural, *Kızıl Bayrak*’ın sendikalara ilişkin yaklaşımı ile diğer konulara ilişkin yaklaşımları arasındaki ilişki için de geçerlidir.

Bu yüzden, metal grevleri sürecinde yayınladığımız “Metal grevleri ve Kızıl Bayrak’ın ‘yeni sendika’ perspektifi” eleştirisini görmezden gelen *Kızıl Bayrak* gazetesi, en azından kendi okurlarına yönelik siyasi sorumluluğu gereği, hem o yazıdaki eleştirilerimize yanıt vermekle hem de DEUK’un / WSWs’nin sendikalara ilişkin çözümlenimi ve “fabrika komiteleri” yaklaşımı hakkında ne düşündüğünü açıklamakla yükümlüdür.

ABD’deki otomotiv işçilerinin mücadelesi, basitçe, “Amerikan devletinin de tedirginliği artarken, sendika bürokratlarıyla birlikte yeni saldırıların devreye girmesi bekleniyor” sözleriyle geçiştirilemeyecek kadar önemlidir. Bu, WSWs’nin ve onun *Otomotiv İşçileri Bülteni*’nin değerlendirmelerinde ve işçi sınıfını uluslararası ölçekte harekete geçirme çabasında da özetlendiği üzere, Amerikalı 140.000 otomotiv işçisi ile sınırlı, ulusal sendikal bir uzlaşmazlık değil; işçi sınıfı mücadelelerinin dönüşüne işaret eden, şirketlere ve onların uzantısı olan sendikalara karşı bir başkaldırının başlangıcıdır. Bu başkaldırımı kapitalizme karşı bir mücadele olarak ileriye taşımak, SEP’in ve WSWs’nin savunduğu uluslararası sosyalist strateji dışında mümkün değildir.

Kapitalizmin en fazla küreselleşmiş sektöründe yaşanan bu mücadelenin sonucu, kaçınılmaz olarak, bütün ülkelerdeki işçilerin çalışma ve yaşam koşullarını etkileyecektir. Dahası, ABD otomotiv işçilerinin, aynı zamanda silah sanayisinin de önemli bileşenleri olan bu küresel otomotiv devleri ile Obama yönetimi ve sendikalar arasındaki ittifaka karşı verdikleri mücadele, çökmekte olan devasa bir emperyalist gücün uluslararası ölçekte pervasızca tırmanan saldırganlığına da müdahale etme gücüne sahiptir.

Bu yüzden, başta otomotiv sektöründe çalışanlar olmak üzere, Türkiye işçi sınıfını, ABD’deki ve Avrupa’daki sınıf kardeşlerinin mücadeleleri konusunda bilgilendirmek,

işçi sınıfı sosyalistlerinin başlıca siyasi görevidir. Bu bilgilendirme, “yorumsuz” haberlerle değil; işçilerin diğer ülkelerdeki kardeşlerinin yaşadıklarından dersler çıkarmasını ve bu dersleri devasa Marksist teorik mirasla bütünleştirmesini sağlayacak yalın bir sınıf perspektifiyle, enternasyonalist sosyalist (Troçkist) bir dünya görüşüyle sağlanabilir. Bu, bir dünya partisi olan DEUK’un yayın organı WSWs aracılığıyla yapmaya çalıştığı şeydir.

Sınıf mücadelesinin dünya çapındaki gelişmesi, hiç şüphesiz, DEUK’ta temsil eden Marksist proleter devrimci çizgiyi sınıf bilinçli işçiler ve gençlik arasında giderek daha da kökleştirecektir. Bu, WSWs’nin devrimci perspektifini benimseyen işçilerin, aydınların ve gençlerin önüne, Türkiye’de *Toplumsal Eşitlik* tarafından yürütülen, Sosyalist Eşitlik Partisi’ni inşası etme mücadelesine katılma görevini koymaktadır.

İkinci UAW-FCA satış sözleşmesine “hayır” oyu verin! Her fabrikada taban komiteleri inşa edin!

WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni / 13.10.2015

Dünya Sosyalist Web Sitesi (WSWS) Otomotiv İşçileri Bülteni, Fiat Chrysler (FCA) işçilerini, Birleşik Otomotiv İşçileri sendikasının (UAW) kabul ettirmeye çalıştığı en son şirket yanlısı anlaşmayı reddetmeye çağırıyor. Bu toplu sözleşme, bu ayın başında 2’ye 1 oranında reddedilen anlaşma üzerinde yalnızca ikincil derecede küçük değişikliklerle, FCA’nın tüm temel taleplerini korumaktadır.

Son anlaşmasının “hayır” oyuyla karşılaşmasından şaşkına dönen UAW, anlaşmayı pazarlamak için, FCA’nın CEO’su Sergio Marchionne’nin yakın bir dostu olan başkan Dennis Williams’ın medya seslendirmesiyle “baş pazarlamacı” bir New York halkla ilişkiler firmasını kiraladı. O, bu toplu sözleşmenin, ilk anlaşma üzerinde önemli iyileştirmelerle birlikte, “şimdiye kadar görüştüğümüz en verimli sözleşmelerden biri” olduğunu iddia ediyor.

UAW’nin konumu çelişkilerle doludur. İlk olarak, sendikanın, ilk sözleşmenin yenilgisine yardım etmedeki rolü nedeniyle *WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni*’ni kızgın bir şekilde ihbar etmiş olduğunu belirtmek gerekiyor. AFL-CIO’nun Detroit merkezdeki baş avukatı, WSWs’yi, “kızıl kıyafet giymiş solcu akbaba” diye topa tutarken, Williams, ezici “hayır” oyunun ardından “insanları galeyana getirmek”ten hoşlanan “dışarıdaki gruplar”a öfke kusmuştu. Sözleşmeyi reddeden işçiler, sanki onlar bir satış sözleşmesini gördüklerinde bunu anlamaktan acizlermiş gibi, “sosyal medya” tarafından “yanlış bilgilendirilmiş” olmakla yaftalandılar.

Şimdi, iddia edildiğine göre, “hayır” oyu, UAW’nin şimdiye kadar gördüğü en iyi sözleşmelerden birini üretmiş oluyor! Eğer bu doğru olsaydı, Williams and Co. firmasının WSWs Otomotiv İşçileri Bülteni’ne teşekkür etmesi gerekirdi. UAW, otomotiv işçilerini, sendika yetkililerinden daha kavrayışlı oldukları için övmeli ve önceki anlaşmanın elde edebildiklerinin en iyisi olduğu iddiasından dolayı onlardan özür dilemeliydi.

Ancak, gerçekte, yeni toplu sözleşme otomotiv işçileri için bir zafer değildir ve UAW’nin şimdiki pazarlama kampanyası, sadece, rezil bir anlaşmayı ne yapıp edip dayatma yönündeki önceki çabalarının devamıdır.

Yeni anlaşmanın temel unsurları şunlardır:

*** İkinci kademe işçilerine ve iki kademe sisteminin genişletilmesine ilişkin hiçbir üst sınır yok.** UAW, anlaşmayı, UAW tarafından ilk olarak 2007’de kabul edilen ve Obama yönetiminin 2009’daki sektör kurtarmasının bir ön koşulu olarak genişletilen, nefret edilen iki kademeli ücret ve yan ödeme sistemini aşamalı biçimde kaldıracakmış gibi yutturmaya çalışmıştır.

Bu sistemi ortadan kaldırmak şöyle dursun, önerilen anlaşma çerçevesinde bir ikinci kademe işçisi, saatlik 29 dolar ücrete ulaşmak için sekiz yıl beklemek zorunda olacak. Başka bir ifadeyle, yeni işe alınmış “ilerleme içinde” bir işçi 2023’e kadar, nominal şartlarda, kabaca bir birinci kademe işçisinin şu anda aldığıyla aynı oranda kazanacak. Ayrıca, bu işçilerin standartların altındaki sağlık hizmetlerinde ve emeklilik haklarında hiçbir değişiklik söz konusu olmayacak.

Bu, gerçekte, UAW’nin ve şirketin, daha yaşlı, daha yüksek ücret alan işçileri bir iş hızlandırma, sert devamsızlık politikaları, erken emeklilik projeleri ve şirket yeniden yapılanması kombinasyonu yoluyla işten ayrılmaya zorlamasını yaygınlaştıracak olan yeni, sürekli olarak daha düşük bir taban ücret ve yan ödeme sistemi kurması anlamına gelmektedir. Birinci kademe işçileri on yılı aşkın süredir bir ücret artışı almadıkları için, sonuç, otomotiv işçilerinin ücretlerinde yirmi yıllık bir donma olacak.

Dahası, çoğu işçi, ikinci kademede en üste ulaşmak için altı yıllık ilerlemenin, UAW ile FCA’nın, sözleşmenin süresinin ötesinde taahhütlerde bulunduğu anlamına geldiğine dikkat çekti. Ama bu taahhütler beş para etmez! Şirket ve UAW (2011 UAW-FCA sözleşmesinin “önemli noktalar”ında), ikinci kademe işçilerin üst sınırını yüzde 25 olarak yeniden düzenlemeyi taahhüt etmişti, ancak bu sözden vazgeçildi.

*** Birinci kademe işçilere ve emeklilere hiçbir şey yok.** 2007’den önce işe giren işçiler, hayat pahalılığı ödemelerinde hiçbir iyileştirme olmaksızın, dört yıl için aşağılayıcı bir yüzde 6’lık ücret artışı alacaklar. Eğer bu işçiler hayat pahalılığı ödemesi ve UAW sözleşmelerinde geleneksel olarak bulunan yıllık yüzde üçlük imalat iyileştirmesini almış olsalardı, şu anda saatlik 28,50 dolar yerine 51,04 dolar

alacaklardı. Sendikanın yönettiği VEBA sağlık hizmetleri fonu altında sosyal yardımları kesilen emekliler, hiçbir şey almayacaklar.

* **Önemli sağlık hizmetleri kesintileri için gizli planlar.** Her yetersiz ücret artışı, Obama'nın 2018'de yürürlüğe girecek olan sözde aşırı cömert tıbbi planları ile ilgili Cadillac Vergisi gibi cepten yapılan sağlık hizmetleri harcamalarındaki fiyat artışları eliyle tüketilenden fazla olacaktır. UAW, kalitesiz sağlık planlarına kayıt olmayı reddeden işçiler için ilk indirimlerde yüzlerce doların devreye sokulması yoluyla, FCA'nın "maliyet azaltma"sına yardım etmeyi kabul etti.

UAW, sendikanın yönetiminde bir sağlık "kooperatifi" teklifinden geçici olarak vazgeçerken, onun için yeniden bastırmaya kararlı. UAW-General Motors yetkilileri, General Motors (GM) işçilerini dolandırmak için, daha şimdiden, "Kooperatifi Destekleyen Noktalar"ını dağıtıyorlar. Anlaşma, UAW ile FCA arasında, maliyetleri ve sigorta kapsamını azaltma açık niyetiyle, işçilerin sağlık hizmetleri planını Blue Cross Blue Shield firmasından başka bir tedarikçiye aktarmaya yönelik bir anlaşmayı da kapsıyor.

* **Taban ücreti artışları yerine kar paylaşımı ve diğer primler.** Kar paylaşımı projeleri, yalnızca vergilere ve sendika aidat kesintilerine tabi olmamakla kalmayıp, fazla mesainin, tatil ücretinin, emeklilik maaşlarının ve diğer yan ödemelerin hesaplanması için kullanılan saat ücretlerini arttırmak için de hiçbir şey yapmamaktadır. Otomotiv şirketlerinin yöneticilerinin, Wall Street'in ve UAW'nin başlıca amacı, sabit emek maliyetlerinde herhangi bir artış önlemektir.

Gelecekteki ücret, parça başı iş sisteminin bir 21. yüzyıl versiyonunun yolunu açacak şekilde, her zamankinden daha sıkı bir şekilde üretkenliğe ve "işçinin sadakati"ne bağlı olacaktır. İşçilerin geçim kaynağı, ücret artışları yerine, şirketin kar seviyelerine rehin alınacak ki bu, işçilerin, ekonomik krizlerin ve üzerinde hiçbir denetime sahip olmadıkları şirket yöneticilerinin basiretsiz ve sıklıkla suç oluşturan kararlarının bedelini ödemeye zorlanacağı anlamına geliyor.

* **Detroit'in banliyösündeki Warren Truck'ta ve diğer fabrikalarda yaklaşık 3.000 işin yok edilmesi.** Marchionne, FCA'yı "fazla kapasite"yi ortadan kaldırmak ve yatırım maliyetlerini paylaşmak üzere bir büyük birleşme için daha cazip kılmayı istediğini açıkça söyledi (küresel otomotiv sanayisini on binlerce iş pahasına daha fazla sağlamlaştırmayı tetikleyecek bir hamle).

Sözde iş güvencesi taahhütleri, "piyasa bağlantılı hacim düşüşleri veya kayda değer ekonomik gerileme" dahil, "şirketin kontrolünün dışında" koşulların "doğması" durumunda fabrika kapatmaya, satışa ya da şirket varlıklarının bölünmesine izin veren bir cayma maddesini içeriyor.

Anlaşmaya göre, UAW, ulusal sözleşmeyi yeniden başlatmak, tesis "rekabetçiliği"ni geliştirmek ve "iş fırsatları yaratmak" için uygun gördüğü her türlü tavizi uygulama

gücüne de sahip. Bu, yalnızca, işçiler arasında, kimin en düşük ücretlerle ve en kötü koşullarda çalışacağı üzerine bir kardeş kavgasını hızlandıracaktır.

*** Alternatif Çalışma Programları'nın devam etmesi ve sekiz saat sonrası için fazla mesai ödemelerinin olmaması.** Bu, işçileri, aşırı yorucu çalışma programlarının insafına terk edecek ve onların fiziksel, zihinsel ve ailevi yaşamlarının zarar görmesine yol açacaktır.

WSWS'nin "hayır" oyunun ardından yazdığı gibi, ne FCA ne de UAW, otomotiv işçilerine daha iyi bir anlaşma sunma yönünde herhangi bir niyete sahiptir. FCA, karları arttırmak amacıyla küresel otomotiv sanayisindeki emek maliyetlerini daha fazla azaltmayı amaçlayan kapsamlı bir strateji izliyor.

Marchionne, Wall Street'in ve Obama yönetiminin tam desteğine sahiptir. 2008 krizinin ardından, hem Demokratlar hem de Cumhuriyetçiler, servetin işçi sınıfından şirket ve mali sektör seçkinlerine tarihsel aktarımını düzenlemek için çalıştılar. Otomotiv işçilerine yönelik daha ileri bir saldırı, daha düşük ücretler ve sağlık hizmetlerini işçilerin sırtına yükleme yöneliminde son derece önemli görülüyor.

UAW sendikası, bu bağlamda, şirketler ve devlet için bir emek polisi rolü oynamıştır. O, yalnızca ismen bir sendikadır ve gerçekte, şirketlerin yönetim yapılarıyla derinlemesine bütünleşmiştir. UAW, kendi hesabına, işçi sınıfı direnişini bastırırken biricik çıkarı yöneticilerinin maaşlarını korumak olan bir şirket gibi faaliyet göstermektedir.

UAW, FCA ile görüşmeleri boyunca, sözcüğün geleneksel anlamında herhangi bir görüşme yürütmemiştir. O, basitçe, FCA tarafından hazırlanmış bir toplu sözleşmeyi düzmece "önemli noktalar"a ve şirket medyasının yalan kampanyasına dayanarak geçirebileceğini düşünmüştü. Ama bir şey buna engel oldu: Yılların UAW destekli tavizlerini telafi etmeye kararlı olan bilgili ve militan bir işgücü.

Oylama ile sarsılmış olan UAW, buna, son dakikada iptal edilen bir "grev bildirim" ilanıyla karşılık verdi. Sendika, eldeki şirket yanlısı yeni bir anlaşmayla, yalan ve gözdağı kampanyası yürütüyor.

İlk anlaşma üzerine güçlü "hayır" oyu yoluyla işçiler tarafından ele geçirilen inisiyatif sürdürülmeli ve genişletilmelidir. İşçileri birbirlerine karşı bölme, birinci kademe işçiler ile ikinci kademe işçileri karşı karşıya getirme yönündeki bütün çabalara savaş açılmalıdır.

Bu mücadeleyi yürütmek üzere, her bir fabrikada, mücadelenin yürütülmesini UAW'nin ellerinden almak için taban komiteleri örgütlenmelidir. Bu komiteler, anlaşmayı yenilgiye uğratmak için mücadele etmek, General Motors, Ford ve otomotiv parçası işçileri ile ABD'deki ve uluslararası ölçekteki işçilerin daha geniş kesimleriyle birleşmek için, FCA tesisleri arasında iletişim hatları kurmalıdır.

Yoksulluk ücretleri düzenini ve şirket-mali sektör seçkinlerinin toplum üzerindeki diktatörlüğünü alaşağı etme mücadelesi, işçi sınıfının her iki büyük şirket partisine, şirket yanlısı sendikalara ve onların savunduğu kar sistemine karşı endüstriyel ve siyasi bir karşı-saldırısını gerektirmektedir.

Fiat Chrysler işçilerinin mücadelesinin önemi

Jerry White / 20.10.2015

Amerika Birleşik Devletleri'ndeki kırk bin Fiat Chrysler (FCA) işçisi, bu ayın başında Birleşik Otomotiv İşçileri (UAW) sendikası tarafından kabul edilen ilk satış anlaşmasını ezici bir çoğunlukla yenilgiye uğratmalarının ardından, bugün ve yarın, UAW'nin desteklediği şirket yanlısı yeni bir anlaşmayı oyluyorlar.

İşçiler, bu anlaşmayı, ilk anlaşmada yaptıkları kadar kesin bir şekilde reddetmelidir. Bir "hayır" oyu, General Motors ve Ford işçileri için güçlü bir örnek oluşturacak ve ABD'deki ve uluslararası ölçekteki işçilerin, işlere, yaşam standartlarına ve çalışma koşullarına yönelik durmak bilmeyen, onlarca yıllık saldırıya karşı bir karşı-saldırısının koşullarını yaratacaktır.

Otomotiv işçilerinin son bir aylık deneyimi, şirketlere karşı mücadelenin, işçi sınıfı mücadelesinin bağımsız örgütlerinin yaratılmasını ve Üç Büyük otomotiv şirketinin (Fiat Chrysler, General Motors, Ford), UAW'nin ve bir bütün olarak egemen sınıfın işçi karşıtı birleşik cephesine karşı koymak için yeni bir siyasi stratejiyi gerektirdiğini netleştirmiştir.

İkinci anlaşma birincisinden daha kötüdür. İlk toplu sözleşmenin ikiye bir oranında reddedilmesiyle sersemleyen UAW ve FCA, şirketin tüm taleplerine bağlı kalan değiştirilmiş bir sözleşmeyi sonuçlandırmak için anlaşılabilir. İki kademeli ücret ve yan ödeme sistemi genişletilmiş ve tüm Üç Büyük şirket işçilerinin ücretlerini ve yan ödemelerini kalıcı olarak ve sert bir şekilde düşürmenin çerçevesi oluşturulmuştur. Bu, hayat pahalılığına bağlı ek ücret artışlarının kalıcı olarak ortadan kaldırılmasını, emeklilik maaşlarına aşamalı olarak son verilmesini, sağlık hizmetlerinde sert kesintileri ve ek ödeme yapılmaksızın zorunlu fazla mesaiyi kapsamaktadır.

Fiat Chrysler'in CEO'su Sergio Marchionne'nin "dönüşümcü" bir sözleşme diye adlandırdığı anlaşma, otomotiv işçilerinin önceki kuşakları tarafından sert mücadeleler içinde edinilmiş bütün kazanımların ortadan kaldırılmasının ve otomotiv işçilerinin vahşice sömürülen bir ucuz emek gücüne dönüştürülmesinin temelini atmaktadır. Marchionne'nin "ölmekte olan sınıf" dediği, daha yaşlı, yüksek

ücretli işçiler fabrikalardan çıkarılır çıkarılmaz; tüm işgücü, yoksulluk ücreti civarında maaş alacak ve amansız bir iş hızlandırmasına tabi olacaklar.

Toplu sözleşmeye ilişkin, UAW tarafından gizlenmiş olan yeni ve çarpıcı ifşaatlar, tabandaki işçiler arasında geniş çapta öfke uyandırdı. Toplu sözleşmenin düşük ücretli geçici işçilerin sayısının ikiye katlanmasına izin vermesi gerçeği bunlar arasındadır ki bu, işgücünün çoğunun hiçbir iş güvencesi veya yan ödemesi olmayan geçici işçilere dönüştürülmesi yönünde büyük bir adımdır.

UAW, *Detroit Free Press*'in sözleriyle, sendikayı "ne yapacağını bilemez durumda" bırakacak ikinci bir "hayır" oyunu önlemek için tüm olanakları kullanıyor. Sendika, anlaşmayı, "şimdiye kadar yaptığımız en zengin" anlaşma diye pazarlamak için bir halkla ilişkiler firması kiraladı. UAW, muhalefeti zayıflatma çabası içinde, bir yalan, işten çıkarma tehditleri ile *Dünya Sosyalist Web Sitesi (WSWS) Otomotiv İşçileri Bülteni*'ne yönelik suçlama, ihbar ve taciz saldırıları bileşimini kullanıyor.

Bu yeni satış sözleşmesinin reddedilmesi, yalnızca ilk adımdır. Başarılı bir mücadele, otomotiv işçilerinin karşısında dizili olan güçlere ilişkin berrak bir kavrayışı gerektirmektedir.

Marchionne'nin arkasında, borsaya akıtmak üzere işçilerden mümkün olan her bir kuruşu çıkarmaya kararlı olan Wall Street bankaları durmaktadır. Tüm siyaset kurumu, Demokratlar ve Cumhuriyetçiler, şirket saldırısını destekliyor. Sözde "değişimin adayı" Obama, Uygun Bakım Yasası biçiminde sağlık hizmetlerine yönelik bir saldırı başlatırken, servetin zenginlere doğru ABD tarihindeki en büyük aktarımını organize etmiştir.

UAW'nin kendisi, yüzlerce kişilik üst orta sınıf bürokratlarının şişkin maaşları ve gider hesapları karşılığında bir emek polisi gücü olarak hizmetlerini satan bir şirkettir. O, aynı diğer resmi sendikalar gibi, bir işçi sınıfı örgütü değildir. UAW sendikası, kendisini şirket yönetimine katma yönünde onlarca yıllık bir strateji izlemiştir.

Yüz binlerce işin yok edilmesinde gizlice anlaştığı için aidat ödeyen üyelerinin yarısından fazlasını yitiren sendika, şirket-sendika ortak gizli ödenekleri, otomotiv şirketlerinde hisse sahibi olma ve milyarlarca dolarlık bir sağlık hizmeti vakfı üzerinde kontrol gibi başka gelir kaynakları geliştirdi. O, otomotiv patronlarına, temsil ettiğini iddia ettiği işçilerin sömürsünü arttırmada yardımcı olmakta doğrudan mali çıkara sahiptir.

UAW ile birlikte uyum içinde çalışanlar, Otomotiv İşçileri Karavanı (Autoworker Caravan), *Emek Notları* yayını gibi ekiplerde örgütlü sahte "emek solcuları" ve Uluslararası Sosyalist Örgüt, İşçilerin Dünya Partisi ve Sosyalist Alternatif gibi sahte sol gruplardır. UAW'nin alt düzey memurlarından oluşan ve işçilerin sendika aygıtına karşı bir başkaldırısından korkan Otomotiv İşçileri Karavanı, işçilere bir

“hayır” oyu çağırısı bile yapmadı; bunun yerine, “vicdanlarına göre oy vermeleri”ni söyledi. İşçiler ne kadar fazla başkaldırırsa, bu gruplar sendikaların örgütsel mutlak gücünü o kadar fazla savunuyorlar.

UAW’ye, kendisini iyileştirme yönünde baskı uygulanamaz. Onun onlarca yıllık yozlaşması ve şirketlerin ve hükümetin bir koluna dönüşmesi, önderlerinin öznel yozlaşmasından ve korkaklığından değil; onun kapitalizm yanlısı ve ulusalcı programından kaynaklanmaktadır. UAW’nin uzun zamandır yadsıdığı şey, milyonlarca işçi için açık bir hale geliyor: Toplum, onun servetini üreten kolektif emeğin sahibi işçi sınıfı ve bu servete kendilerini daha fazla zenginleştirmek için el koyan kapitalist mülk sahipleri, biçiminde iki büyük sınıfa bölünmüştür.

Otomotiv işçilerinin güçlü düşmanları var. Ama onlar, potansiyel olarak daha güçlü olan yüz milyonlarca müttefike sahipler. İlk toplu sözleşme üzerine ses getiren “hayır” oyu, mali aristokrasinin toplumu yağmalamasına karşı, Amerika Birleşik Devletleri’ndeki ve dünya çapındaki işçi sınıfının derin bir şekilde hissettiği muhalefetin bir dışavurumuydu.

Otomotiv işçileri, bu haftaki oylamanın sonucu ne olursa olsun, mücadelelerini ilerletmek için, UAW’den bağımsız, kapitalist çerçeveyi ve işçi sınıfının sosyal haklarını sağlamak için hiç para olmadığı yalanını reddeden yeni örgütlere ihtiyaç duymaktadırlar. İşçiler, güvenceli ve kabul edilebilir maaşlı işler, tamamı patron tarafından ödenen sağlık hizmetleri ve emeklilik maaşları hakkı talepleriyle bir karşı-saldırıya hazırlanmak için fabrika taban komitelerini seçmeliler.

Bu temel ihtiyaçlar uğruna mücadele, şu siyasi sorunu gündeme getirir: Kim yönetecek? Eğer insanlığın yazgısı mali aristokratların ve para delisi spekülâtorlerin ellerine bırakılırsa, onların işçi sınıfından her bir kuruşu sıkıp çıkarma arayışı, kaçınılmaz olarak, endüstriyel köleliğe, diktatörlüğe ve savaşa yol açacaktır.

Alternatif, işçi sınıfının, süper zenginlerin ekonomik ve siyasi diktatörlüğünü parçalamak; bankaları ve büyük sanayiye emekçilerin kolektif mülkiyeti ve demokratik kontrolü altına almak; toplumsal eşitsizliğe son vermek ve insanlığın maddi ve kültürel düzeyini yükseltmek üzere dünya ekonomisini yeniden örgütlemek amacıyla iktidarı kendi ellerine alması uğruna siyasi bir mücadeledir.

Fiat Chrysler onayının ardından: Otomotiv işçileri için ileriye giden yol

Joseph Kishore / 24.10.2015

Birleşik Otomotiv İşçileri sendikasının (UAW), Fiat Chrysler (FCA) ile toplu sözleşmenin FCA işçilerinin çoğunluğu tarafından onaylanmış olduğunu ilan etmesi, işçi sınıfı karşıtı şirket-sendika-hükümet komplosuna karşı mücadelenin bir sonraki turuna zemin hazırlamaktadır.

UAW'nin herhangi bir oy sayısı yayınlamaması doğal olarak şüpheli olmakla birlikte, işçiler tarafından ezici bir çoğunlukla reddedilen ilk önerilen sözleşme ile ikincisi arasında açık bir kayma söz konusuydu. Bu anlaşmanın koşullarındaki önemli bir iyileştirmeden kaynaklanmıyordu. İkinci toplu sözleşme, şirketin, iki kademeli ücret ve yan ödeme sistemini genişletme ve eski, daha yüksek ücretli işçilerin çıkarılması yoluyla otomotiv işçilerinin taban ücretinin kalıcı olarak düşürülmesi dahil olmak üzere, ana hedeflerini korumaktadır. Bu sözleşme, aynı zamanda, ilk anlaşmada yer almayan, düşük ücretli işçilerin oranını iki katına çıkarmak gibi yeni tavizleri içermektedir.

Onay oyu, UAW tarafından yürütülen ve şirketler, şirket medyası ve hükümet tarafından desteklenen kapsamlı bir yalan ve gözdağı kampanyasının ürünüdür. "Evet" oyu veren binlerce işçi, UAW'nin New York merkezli Halkla İlişkiler firması BerlinRosen tarafından organize edilen aldatma kampanyasına inanmıyordu. Onlar, UAW aracılığıyla daha iyi bir anlaşma elde edebileceklerine hiç güvenmedikleri için, kokuşmuş bir anlaşma olduğunu bildikleri bir şeye oy verdiler. Onlar, alternatif bir perspektifin ve örgütlenmenin yokluğunda, UAW'nin ekonomik şantajı ve iş kaybı tehditleri karşısında savunmasızdılar.

Sözleşmenin onaylanması, tabandaki işçilerin geçtiğimiz ay, UAW'nin desteklediği bir ulusal toplu sözleşmeyi ezici çoğunlukla hayır oyu vererek engellemeleri tarihsel gerçeğini ortadan kaldırmamaktadır (1982'den beri, bu tür ilk toplu sözleşme reddi). "Hayır" oyu, Amerika Birleşik Devletleri'ndeki sınıf mücadelesinin yeniden ortaya çıkmasının, sendikalara karşı başlangıç aşamasında bir başkaldırı biçimini alan bir ilk dışavurumuydu.

İşçi sınıfı içinde büyüyen derin öfke, er ya da geç, yeniden patlayacaktır. Otomotiv sanayisinde, odak noktası, şimdi, UAW sendikasının, bu şirketlerin belirli ihtiyaçlarına uyarlanmış benzer anlaşmaları kabul ettirme girişiminde bulunacağı General Motors'a (GM) ve Ford'a kayacak. UAW'nin GM'deki toplu sözleşme mücadelesindeki hazırlık atışı (UAW, FCA'nın ardından sırada GM'nin olduğunu ilan etmişti), Cuma günü, şirketin Detroit dışındaki Lake Orion montaj tesisindeki 500 işçiyi işten çıkaracağını duyurmasıyla gerçekleşti.

Bu arada, FCA, fabrika kapatmalarını ve işten çıkarmaları içeren operasyonlarını yeniden yapılandırma planlarıyla ileri taşımaya başlayacak. Otomotiv sektörü dışında, Birleşik Çelik İşçileri sendikası (USW), ücretleri dondurmak ve sağlık hizmetleri maliyetlerini indirmek üzere çelik şirketleriyle kapalı kapılar arkasında işbirliği yaparken, çelik işçileri, yaklaşık iki aydır uzatılmış bir toplu sözleşme altında çalışıyorlar. On binlerce iletişim işçisi, öğretmen, posta işçisi ve işçi sınıfının diğer kesimleri de benzer koşullarla karşı karşıya.

Otomotiv işçileri ve bir bütün olarak işçi sınıfı için can alıcı görev, mücadelenin bir sonraki evresine hazırlanmak üzere, FCA toplu sözleşme mücadelesinin siyasi derslerini özümsemektir.

Her şeyden önce, UAW'nin ve genel olarak sendikaların doğası hakkında gerekli sonuçları çıkarmak gerekiyor. UAW önderliğini keskin bir şekilde kınayan birçok işçi arasında bile, ilk satış anlaşmasına yönelik geniş çaplı "hayır" oyunun, sendikayı daha iyi bir şeyle geri dönmeye zorlayacağı umudu sürüyordu. Bu umutların boş olduğu kanıtlandı. İkinci toplu sözleşme, oylama sonucunda engellenmiş olsaydı bile, yoksulluk sınırındaki ücretlerin dayatılmasına ve emeklilik maaşlarının, sağlık hizmetlerinin ve çalışma koşullarının tahrip edilmesine karşı mücadele karara bağlanmış olmayacaktı. Şirket ve sendika, komplolarını iki katına çıkartacaklardı.

Yerel sendika memurlarından ve "eleştirmenler"den oluşan, enerjilerini UAW'nin ve AFL-CIO'nun mutlak örgütsel gücünü savunmaya adanmış bütünlüklü bir ağ söz konusu. *Emek Notları*, *Sosyalist İşçi* ve diğer yayınlar tarafından desteklenen Otomotiv İşçileri Karavanı gibi gruplar, işçilerin, bürokrasiye baskı uygulayarak UAW senikasını kendileri için mücadele eder hale getirebileceğinde ısrar ediyorlar. Onlar sendika yönetiminin muhalifiymiş gibi tavır takınıyorlar ama sendika aygıtına karşı işçilerin demokratik iradesinin her gerçek ifadesine acımasızca düşmanlar.

FCA deneyiminin bir kez daha gösterdiği gibi, UAW, üyelerinden gelen basınca duyarlı bir "işçi örgütü" değildir. UAW, şirketlerin ve hükümetin, işçilerin direnişini bastırmakla belirli bir biçimde görevli bir koludur. Yalnızca UAW değil ama tüm resmi sendika aygıtı, on yıllardır, şirketlere ve bankalara karşı her türlü mücadeleyi engellemek için çalışıyor. Onlar, şirketlerle ilgili olarak kendi gündemlerine sahip oldukları ölçüde, kendilerini kontrol eden varlıklı asalakların belirli şirket çıkarlarıyla ilgilenmektedirler. UAW'nin kendisini bir sağlık sigortası sağlayıcısı olarak tesis etme yönelimi bunun bir örneğidir.

Dünya Sosyalist Web Sitesi (WSWS) Otomotiv İşçileri Bülteni, toplu sözleşme mücadelesi boyunca, yaygın destek gören bir talep olarak, taban komiteleri oluşturma kampanyası yürüttü. Bu komiteler uğruna mücadelenin, GM, FCA ve Ford işçilerini birleştirmek; uluslararası ölçekte otomotiv işçileriyle iletişim hatları kurmak

ve bütün işçi sınıfına uzanmak için, her fabrikada bağımsız örgütlenmelerin oluşturulması yoluyla derinleştirilmesi ve genişletilmesi gerekiyor.

Bu mücadelenin başarıya ulaşması için, berrak bir siyasi perspektifin rehberlik etmesi gerekmektedir. *Otomotiv İşçileri Bülteni*'ni, onun toplu sözleşmeyi ve UAW'nin rolünü teşhir etmesini takip eden binlerce işçinin çoğu, WSWs'nin olayların seyrini oldukça açık bir şekilde öngörmesinin nasıl mümkün olduğunu soruyor. Yanıt, WSWs'nin çözümlemesinin, mevcut mücadelenin içinde gerçekleştiği siyasi ve ekonomik çerçeveye ilişkin bir kavrayışa dayanmasıdır.

Sendikaların gerici rolü, onların kapitalizm yanlısı ve ulusalcı perspektifine dayanmaktadır. Sendikalar, II. Dünya Savaşı sonrası hızlı büyümenin doruğunda, işçilerin grevler ve diğer endüstriyel eylem biçimleri yoluyla önemli kazanımlar elde edebildiği dönemde bile, işçi sınıfını kar sistemine tabi kılmak için çalışmışlardır. Amerikan kapitalizmi 1970'lerde uzun dönemli bir gerileme dönemine girerken, şirket ve mali sektör seçkinleri, sanayisizleştirme ve servetin toplumun en altından en üstüne yeniden dağıtımını yönünde bir politika uyguladılar. İşçilerin şiddetli mücadeleler yoluyla elde etmiş oldukları her şey, 2008 Wall Street iflasından beri hızlandırılan bir süreç içinde, lime lime ediliyor.

Sendikalar, bu gelişmelere, kendilerini her zamankinden daha dolaysız bir şekilde şirket yönetimleriyle bütünleştirerek karşılık verdiler. Onlar, üretimin giderek artan küresel karakterine, farklı ülkelerin işçilerini dibe doğru bir yarış içinde birbirlerine kırdırmaya çalışarak tepki gösterdiler. Toplumsal eşitsizliğin Büyük Bunalım öncesinden bu yana herhangi bir zamanda olduğundan daha büyük olduğu günümüzde, sendikalar, işçilerin ABD'deki şirketlerin karlılığını ve rekabet gücünü arttırmak amacıyla "özveride bulunmasını" talep ederken, işçi sınıfı ile şirketler arasında hiçbir "düşmanca ilişki" olmadığında ısrar ediyorlar.

Bu, tek başına bir Amerikan olgusu değildir. Her ülkede, resmi, kapitalizm yanlısı sendikalar, işçi sınıfının en amansız düşmanları haline gelmiştir.

Sendikaların ABD'deki kapitalist sistemi desteklemelerinin siyasi biçimi, onların Demokratik Parti ile ittifaklarıdır. Demokratlar, en az Cumhuriyetçiler kadar egemen sınıfın çıkarlarını savunmaktadır. Beyaz Saray, otomotiv sanayisinde, iki kademeli ücret ve yan ödeme sistemini genişletmek ve işçilere yönelik diğer saldırıları hayata geçirmek için kullanılmış olan GM ve Chrysler'in 2009 iflasını düzenlemede son derece önemli bir rol oynamıştı. Obama yönetimi mevcut toplu sözleşme görüşmelerine alenen karışmazken, hiç kuşkusuz, hem UAW sendikası hem de otomotiv şirketleri ile yakın görüşme içinde, işçilerin muhalefetinin kontrolden çıkması halinde, "arabuluculuk" ya da bu işe yaramazsa polis baskısı yoluyla müdahale etmeye hazırdır.

Dünyanın her yerinde işçi sınıfı, kapitalist sistemle çatışmaya giriyor. Temel soru şu: toplum, kimin yararına yönetilecek? Şirket yöneticilerinin ve Wall Street yatırımcılarının yararına mı? Yoksa halkın büyük çoğunluğunun, işçi sınıfının yararına mı? Toplum, para delisi bir mali aristokrasinin kar taleplerine tabi kılınmaya devam mı edecek? Yoksa işçi sınıfı, dünya ekonomisini sosyalist bir temelde, yani özel kar yerine toplumsal ihtiyaca göre yeniden yapılandırmada başarıya mı ulaşacak?

Aslı görev, şirketlere, sendikalara ve kapitalist sisteme karşı, bağımsız inisiyatifin, işçi sınıfının uluslararası örgütlenmesinin ve siyasi bağımsızlığının geliştirilmesidir. Ancak bu, işçi sınıfı içinde yeni bir sosyalist ve devrimci önderliğin inşasını gerektirmektedir. *WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni*'ni takip eden ve destekleyen tüm otomotiv işçilerini ve diğer işçileri, Sosyalist Eşitlik Partisi'nin programını incelemeye ve sosyalizm uğruna mücadeleye katılma kararı almaya çağırıyoruz.

İşçiler anlaşmayı inceleme hakkına sahiptir!

UAW-GM satış sözleşmesine “hayır” oyu verin!

WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni / 29.10.2015

İşçilere, yaşamlarının gelecek dört yılı üzerine imzalayacakları şartları incelemek için olabildiğince az zaman veren Birleşik Otomotiv İşçileri sendikası (UAW), General Motors (GM) ile anlaşmasını rekor hızda geçirmeye çalışıyor.

UAW, temsil ettiğini iddia ettiği işçilere yönelik görülmemiş aşağılamayla, işine gelen “önemli noktalar”ın ve 1.000’i aşkın sayfadan oluşan toplu sözleşmenin internete konulmasından iki günden daha az bir süre sonra, Cuma gününden başlayarak ülke genelindeki şubelerde oylamalar düzenliyor.

Sendika yetkilileri, son birkaç gündür kapalı kapılar arkasındaki görüşmelerde, kuşkusuz, şirket yanlısı bir anlaşmayı kabul ettirmek için kullanacakları stratejiji tartıştılar. Hızlı bir oylamanın işçiler arasında öfkeyi ve muhalefeti kışkırtacağıının farkında olan sendika görevlileri, işçilerin, anlaşmayı incelemek için ne kadar fazla zamana sahip olurlarsa onun içeriği hakkında o kadar çok şey öğreneceklerini de biliyorlar.

UAW Başkanı Dennis Williams ve Başkan Yardımcısı Cindy Estrada, Halkla İlişkiler firması BerlinRosen’a danışarak, açıkça, daha hızlı oylamanın daha iyi olduğunu

karar verdiler. Bu, yalnızca, toplu sözleşmenin işçilerin korktuğundan daha da berbat olduğu anlamına gelmektedir.

GM işçileri, bu sözleşmeyi ilkesel olarak reddetmelidir. İşçilerin, toplu sözleşmenin tamamını incelemek üzere en az iki hafta olmaksızın bilinçli bir oy vermesi ve onun şartlarını değerlendirmek ve tartışmak için UAW'den bağımsız taban toplantıları örgütlemesi imkansızdır.

Onun içeriğine gelince, bu “dönüştürücü” sözleşmenin ana hedefi, Fiat Chrysler'de kabul ettirilen ile aynıdır: tüm otomotiv işçileri için kalıcı bir düşük ücret ve yan ödeme oranı oluşturmak. Bu, ikinci kademe işçilerin sayısını genişleterek ve yüksek ücretli birinci kademe işçileri işten çıkarmalar, iş hızlandırma ve erken emeklilik programları yoluyla çıkararak yapılacak. İkinci kademe işçilerin oranı üzerindeki tüm sınırlar kaldırılmış durumda.

Ayrıntılar ortaya çıktıkça, UAW'nin yalanları teşhir oluyor:

* UAW, birinci kademe ücretlere giden bir yol yarattığını iddia ediyor ama ikinci kademe işçiler, sekiz yıl sonra yeni bir en üst ücret oranı alsalar bile, oldukça düşük yan ödemeler almaya devam edecekler.

* UAW, Obama yönetiminin 2018'de başlayacak “Cadillac vergisi” kapsamına girmemesi için, GM ile birlikte birinci kademe işçilerinin sağlık hizmetleri ödeneğinin maliyetini düşürmeye çalışacağını belirtiyor. Tam olarak hangi hizmetler ortadan kaldırılacak? İşçiler ne tür yeni maliyetlerle karşılaşacaklar? Toplu sözleşme, Blue Care Network'ü şirketin sağlık hizmetleri sağlayıcısı olarak devre dışı bırakıyor. UAW ve GM, birinci kademe işçileri kalitesiz bir sağlık hizmetleri planına kaydırmayı mı planlıyor?

* Williams, ikinci kademe işçilerin, 91 gün sonra, birinci kademe işçilerle aynı sağlık hizmetlerini alacağını iddia ediyor. Bununla birlikte, sözleşme, dışlar ile ilgili masraflarının tam üç yıl sonra karşılanacağını ve tam korumanın beş yıl sonra olacağını belirtiyor. Bu çelişki niye? Ayrıca, sonunda emeklilik sağlık hizmetlerinin büsbütün ortadan kaldırılması hedefiyle, ikinci kademe işçiler, emekli olduktan sonra sağlık hizmetlerinden mahrum bırakılıyorlar.

* Sözleşme, etkin bir şekilde bir üçüncü ve dördüncü kademe oluşturacak şekilde, geçici işçiler için iki ücret tarifesi kuruyor. 2015'ten sonra işe alınan işçilerin 401(k) emeklilik planına daha düşük bir ödeme yapılıyor. GM Components Holding işçileri daha da düşük ücretler aldılar. GM ve UAW daha kaç tane kademe yaratmak istiyor?

* Hayat pahalılığı ödemeleri, şirketin rekor karlar elde ettiği koşullar altında, yeniden yürürlüğe konulmayacak. Otomotiv işçileri, “kar paylaşımı” dalavereleri yoluyla, kontak anahtarı skandalında görüldüğü gibi, şirketin suç oluşturan eylemlerinin bedelini ödemeye zorlanacaklar.

* Sözleşmedeki bir hüküm, şirkete, fabrika bazında “Alternatif Çalışma Programları” uygulama izni veriyor. Hangi yeni programlar planlanıyor?

* Toplu sözleşme, “istisnai” koşullar altında onun yeniden başlatılmasına ya da değiştirilmesine olanak tanıyan bir dil ile dolu.

İşçiler sözleşmeyi incelerlerken, sözleşmenin çok daha berbat hükümleri ortaya çıkacaktır. Hiç kimse, çok para kazanmak isteyen bir emlakçı tarafından hazırlanmış bir “önemli noktalar” broşürü şöyle dursun, kendisine düşünmek için sadece birkaç gün verilmesi halinde, bir ev almaz.

İşçiler için, onlara bu anlaşmayı yutturmakta bir şirket çıkarına da sahip olan Estrada'nın ve UAW'nin geri kalanının sözünü kabul etmek, bundan daha az çılgınca olmayacaktır. UAW, nihayetinde, kendi VEBA emekli sağlık hizmeti fonu aracılığıyla, GM'de yüzde 9'luk bir ortaklık payına sahiptir ve eğer işçilerin sömürsünü arttırabilirse büyük bir gelir elde edecektir.

UAW'nin GM'de anlaşmayı kabul ettirme girişimi, onun, işçi sınıfına karşı, otomotiv şirketleri ve hükümetle koordine edilmiş komplosunun bir devamıdır. UAW, Fiat Chrysler'de, mümkün olduğunca çabuk bir oylama düzenlemişti. Sözleşmeye, işçiler tarafından ülke genelinde ve uluslararası ölçekte hissedilen derin öfkeyi ve muhalefeti ifade edecek şekilde ikiye bir oranında karşı oy vererek engelleyen otomotiv işçileri, başkaldırdılar.

UAW, buna, bir yalan, tehdit ve gözdağı kampanyasıyla karşılık verdi. Özünde birincisinin başka kelimelerle ifade edilmiş hali olan ikinci anlaşmaya yönelik “evet” oyu, anlaşmaya yönelik yaygın desteğin ürünü değildi. Aksine, işçiler, UAW'nin daha fazlası için mücadele etmeyeceğinin farkındaydılar ve anlaşmaya gönülsüzce oy verdiler. Bütün bu deneyimin gösterdiği tek şey, işçilerin, UAW sendikası çerçevesi içinde şirketin emirlerine karşı koymalarının imkansız olduğunun gösterdi.

UAW ile otomotiv şirketleri arasında, sendika başkanı Williams'ın övündüğü gibi, hiçbir “düşmanca ilişki” olmamakla kalmamakta, UAW'nin kabul ettiği sözleşmeler büyük ölçüde otomotiv şirketleri tarafından hazırlanmaktadır. Kapalı kapılar arkasında görüşülen konular, bürokrasinin finansmanına yardım eden çeşitli şirket yanlısı organların korunması ve genişletilmesi gibi, örgütü yöneten ayrıcalıklı üst orta sınıf tabakanın belirli çıkarlarıyla ilişkilidir.

UAW, işçiler pahasına şirketlerin karlarını arttırmaya adanmış bir şirket sendikasıdır. O, devlet ile müttefik olan ve kapitalist sistemi savunmaya adanmış bir emek polisi gücüdür ve başlı başına bir şirkettir.

Otomotiv işçileri için, çıkarlarını bu örgüt içinde ve onun aracılığıyla ifade etmek mümkün değildir. İşçiler, kendi geçimlerini belirleyen toplu sözleşmeyi dikkatlice

inceleme ve tartışma hakkı da dahil, temel demokratik haklardan yoksun bırakılmaktadır.

Otomotiv işçileri, sadece GM'ye ve Üç Büyük otomotiv şirketine [Fiat Chrysler, Ford, General Motors] karşı değil ama çoğunluk zararına küçük bir azınlığı zenginleştiren bütün bir ekonomik ve siyasi sisteme karşı mücadele içindeler. İşçilerin müttefikleri, ABD'yi aynı Cumhuriyetçiler gibi bir ucuz emek cennetine dönüştürmek isteyen Başkan Obama ve Demokrat büyük şirket politikacıları değildir.

GM işçilerinin müttefikleri, ülke çapında aynı mücadeleyle karşı karşıya olan otomotiv, çelik, telekom ve posta işçileri ile öğretmenler ve diğer işçilerdir. Onların müttefikleri, Meksika'da, Kanada'da, İtalya'da ve dünyanın dört bir yanında küresel şirketlerin ve bankaların aynı saldırılarıyla karşı karşıya olan sınıf kardeşleridir.

WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni, GM işçilerini, mücadelenin yürütülmesini UAW'nin ellerinden almak için, ondan bağımsız taban komiteleri seçmek üzere derhal harekete geçmeye çağırır. Toplu sözleşmenin reddedilmesini, FCA'ya karşı mücadeleyi yeniden başlatmak üzere Fiat Chrysler işçilerine; hala şartlarını bilmedikleri bir toplu sözleşme altında çalışan John Deere işçilerine; GM'den sonra sırada olan Ford işçilerine ve toplumsal eşitsizliğe karşı mücadelede ve işlere ve ücretlere yönelik amansız saldırıda ileriye giden bir yol arayan tüm işçi sınıfına yönelik bir çağrı izlemelidir.

GM işçilerini, bu mücadeleye girişmek üzere *WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni* ile bağlantıya geçmeye çağırıyoruz.

UAW-Ford satış sözleşmesine “hayır” oyu verin!

WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni / 12.11.2015

WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni, Ford işçilerini, bu açıklamayı fabrikalarda ve yaklaşan toplu sözleşme oylamalarında arkadaşlarına dağıtmaya çağırır.

Birleşik Otomotiv İşçileri sendikası (UAW), Ford işçilerine yeni bir sözleşmeyi hızla kabul ettirmeye, ABD'li 140.000 otomotiv işçisinin direnişini kırma yönündeki aylardır devam eden kampanyasını tamamlamaya ve otomotiv yöneticileri ile Wall Street tarafından dikte edilen toplu sözleşmeleri dayatmaya çalışıyor.

UAW, kendi çıkarına hizmet eden “önemli noktalar”ın ve 1.000'i aşkın sayfadan oluşan toplu sözleşmenin internette yayımlanmasından sadece birkaç gün sonra, ülke genelindeki şubelerde Perşembe günü başlayacak oylamalar düzenliyor.

Ford işçileri bu sözleşmeyi ilkesel olarak reddetmelidir. İşçilerin, tüm sözleşmeyi incelemek, tabanda UAW'den bağımsız toplantılar düzenlemek, sözleşmeyi gözden geçirmek ve şartlarını tartışmak için en az iki hafta zamanları olmaksızın bilinçli bir oy vermeleri mümkün değildir.

Ford toplu sözleşmesinin başlıca hedefi, Fiat Chrysler ve General Motors'daki (GM) anlaşmalarla aynıdır: bütün otomotiv işçileri için kalıcı bir düşük ücret ve yan ödeme oranı kabul ettirmek. Bu, ikinci kademe işçilerin sayısını genişleterek ve daha yüksek ücretli birinci kademe işçileri, işten çıkarmalar, işi hızlandırma ve erken emeklilik programları yoluyla çıkararak yapılacaktır.

İkinci kademe işçilerin oranı üzerindeki tüm sınırlamalar, bu işçilerin artık “ilerleme sürecinde” diye yeniden adlandırılmalarıyla birlikte, kaldırılmaktadır. Bu, birinci kademe ücrete geçirilecek olan binlerce ikinci kademe işçisinin, artık kalıcı olarak düşük ücret ve yan ödeme tarifesine dahil edileceği anlamına gelmektedir.

“İlerleme sürecindeki” işçiler için en üst ücrete ulaşmak sekiz yıl alacak ki bu, toplu sözleşme sadece dört yıl geçerli olduğu için anlamsız bir taahhüttür. Bu plan, Kanada Otomotiv İşçileri sendikasının (şimdiki adı Unifor) 2008’de üç yıl için başlatılan ve sonraki sözleşmelerde altı ve 10 yıla uzatılan, “geliştirme” politikası örneğine göre düzenlenmiştir.

Her üç şirketteki [Fiat Chrysler, General Motors, Ford] toplu sözleşmeler, iki kademe sistemini ortadan kaldırmak şöyle dursun, otomotiv patronlarını, üçüncü, dördüncü ve beşinci kademeli geçici ve sözleşmeli işçiler geliştirmekte serbest bırakmaktadır. Ford’un Sterling Axle, Rawsonville Powertrain ve Woodhaven Hot-Metal Forming Facility tesislerindeki işçiler, “rekabete dayalı bir ücret yapısı” sağlamak adına, diğer ikinci kademe işçilerden saat başına en az 7 dolar daha az alacaklar.

Bu arada, geleneksel işçilerin yıllık yüzde 1,5’luk aşağılayıcı ücret artışları, reel ücretlerde, 2019’a kadar yüzde 25’lik yirmi yıllık bir gerileme oluşturacak.

Ancak sözleşmelerin “dönüştürücü” karakteri, ücretlerin ötesine geçmektedir. Yeni anlaşma, yüz binlerce emekli ve onların aile fertleri için sağlık sigortası ödemelerini hızla azaltan UAW kontrolündeki bir vakfa aktılmasının ardından, mevcut işçilerin sigorta kapsamını büyük ölçüde daraltacaktır. Bu, sağlık hizmetleri masraflarını patronlardan alıp zaten neredeyse asgari ücretle yaşamaya çalışan işçilerin sırtına kaydırmak isteyen Obama yönetimiyle birlikte geliştirilmiştir.

Otomotiv şirketleri, araç başına maliyetleri yarıdan fazla azaltmış olan 2007, 2009 ve 2011’deki anlaşmaların ardından, halihazırda rekor karlar ve ABD’de yüzde 10’u aşan sarsıcı kar marjları elde ediyorlar. Bununla birlikte, Wall Street’teki para delisi spekülâtörler daha fazlasını istiyor ve otomotiv imalatçılarının hisse senetlerinin önemli bir bölümüne sahip olan UAW buna uyum sağlamaya fazlasıyla istekli.

WSWS *Otomotiv İşçileri Bülteni*, Ford işçilerini, güçlü bir “hayır” oyu ortaya koymaya çağırır. Bununla birlikte, geçtiğimiz iki ayın deneyimi, bunun tek başına yeterli olmadığını netleştirmiştir. Otomotiv işçilerinin çıkarlarını savunma uğruna mücadele, otomotiv şirketlerinin, UAW sendikasının ve iki büyük şirket partisinin ortak komplosunu yenilgiye uğratan yeni örgütleri ve yeni bir siyasi stratejiyi gerektirmektedir.

Tabandaki işçileri bastırmak için tehditleri ve ekonomik şantajı kullanan UAW, her aşamada işçilerden bilgi sakladı ve onlara yalan söyledi. Şirketlerin daha fazla vereceği hiçbir şeyi olmadığı ve işçilerin herhangi bir iyileştirme için baskı yapması halinde fabrikalarını kapatıp Meksika’ya veya diğer düşük ücretli ülkelere gideceği konusunda ısrar eden UAW yetkilileri, şirket çizgisini arsızca savundular.

UAW, işçilerin ilk UAW-FCA sözleşmesini ses getirecek şekilde reddetmesinin ardından, onay oylaması sırasında, işçileri, anlaşmaya karşı oy vermeyi planlıyorsa “açgözlü” ve “aptal” olarak suçlayan sendika şube memurlarının eleştirilerine göğüs germek durumunda bırakırken, sendikanın yalanlarını onlara pazarlaması için New York City’deki bir halkla ilişkiler firması tuttu. Son oyların sayımına gelince, UAW, “doğru” sonucu almak için, seçimlere hile karıştırmaya fazlasıyla hazırdır.

Ford’daki oylama, anlaşmanın vasıflı işçilerin yaklaşık yüzde 60’ı tarafından reddedilmiş olduğu GM’deki benzer bir sözleşme üzerine 53.000 işçinin oylamasının kesin sonucundan bile önce dayatılmaktadır. UAW, toplu sözleşmenin (GM’de) toplamda tüm işçilerin yüzde 55’lik sınırlı bir çoğunluğuyla geçtiğini iddia ediyor, fakat sendikanın kendi tüzüğü, anlaşmanın hem üretim işçileri hem de vasıflı işçiler tarafından onaylanmış olmasını gerektiriyor.

Otomotiv işçilerinin, kendi çıkarlarını, bir şirket-işgücü ortak girişimi ve bir polis gücü olan bu örgüt içinde ve onun aracılığıyla ifade etmeleri olanaksızdır.

Otomotiv işçileri, sadece Ford’a ve Üç Büyük otomotiv şirketine [Fiat Chrysler, Ford, General Motors] değil ama çoğunluk zararına küçük bir azınlığı zenginleştiren bütün bir ekonomik ve siyasi sisteme karşı mücadele içindeler. İşçilerin müttefikleri, ABD’yi aynı Cumhuriyetçiler gibi bir ucuz emek cennetine dönüştürmek isteyen Başkan Obama ve Demokrat büyük şirket politikacıları değildir.

Ford işçilerinin müttefikleri, ülke çapında aynı mücadeleyle karşı karşıya olan otomotiv, çelik, telekom ve posta işçileri ile öğretmenler ve diğer işçilerdir. Onların müttefikleri, Meksika’da, Kanada’da, İtalya’da ve dünyanın dört bir yanında küresel şirketlerin ve bankaların aynı saldırılarıyla karşı karşıya olan sınıf kardeşleridir.

WSWS *Otomotiv İşçileri Bülteni*, Ford işçilerini, mücadelenin yürütülmesini UAW’nin ellerinden almak için, ondan bağımsız taban komiteleri seçmek üzere derhal harekete geçmeye çağırır. Toplu sözleşmenin reddedilmesini, mücadeleyi

yeniden başlatmak üzere GM ve Fiat Chrysler işçilerine; hala şartlarını bilmedikleri bir toplu sözleşme altında çalışan John Deere işçilerine ve toplumsal eşitsizliğe karşı mücadelede ve işlere ve ücretlere yönelik amansız saldırıda ileriye giden bir yol arayan tüm işçi sınıfına yönelik bir çağrı izlemelidir.

Ford işçilerini, bu mücadeleye girişmek üzere WSWS *Otomotiv İşçileri Bülteni* ile bağlantıya geçmeye çağırıyoruz.

Ford'daki oylama ve otomotiv işçileri için ileriye giden yol

Joseph Kishore / 20.11.2015

ABD'deki Ford Motor Company'de çalışan 53.000 işçinin oylaması bugün [20 Kasım] sonuçlanıyor. Son güne giren sayım, şimdiye kadarki yüzde 52'lik "hayır" oyuyla ve sadece bir büyük fabrikanın (Dearborn, Michigan'daki Ford Rouge tesisi) hala sayılacak olmasıyla birlikte, toplu sözleşmenin yenilgiye uğratılabileceğine işaret ediyor. Geçtiğimiz birkaç gün içinde, anlaşmanın Kentucky ve Chicago, Illinois'deki büyük fabrikalarda ikiye bir oranında reddedilmesiyle, ivmede önemli bir kayma oldu.

Birleşik Otomotiv İşçileri sendikası (UAW) bu gelişmelere bir panik ve zorbalık bileşimiyle karşılık verdi. Bugün oy verecek olan geri kalan işçiler, oy sandığına giderken, kendilerini sözleşmeye hayır oyu vermeleri halinde işlerini kaybetmele tehdit eden orta kademe kariyeristler ve yönetici olmaya can atanların yanı sıra, UAW yetkililerinin maaşlarıyla karşılaşacaklar. Bir işçi, sırayı, ölüm hücrelerine atfen "yeşil yol" olarak adlandırdı. Birçok işçi, haklı olarak, UAW'nin "doğru" bir sonucu garantilemek için sandığa hile karıştırmaya ve oy yolsuzluğuna başvuracağından endişe ediyor.

UAW bir "evet" oyunu güvence altına almada ya da yaratmada başarılı olsun ya da olmasın, Ford'daki gelişmeler, UAW ile temsil ettiğini iddia ettiği işçiler arasındaki kapanmaz uçurumu bir kez daha gözler önüne sermiştir. Aynı zamanda, utanmaz yalanlar ve gözdağı karşısında sözleşmeye karşı muhalefetin kaynağı, Ford'un ve Üç Büyük otomotiv şirketinin çok ötesine geçen sonuçlarıyla birlikte, işçi sınıfındaki derin hoşnutsuzluğu ortaya koymaktadır.

UAW Başkan Yardımcısı Jimmy Settles ve UAW 600. Şube Başkanı Bernie Ricke tarafından düzenlenen Çarşamba günü alelacele çağrısı yapılmış basın toplantısı,

işçilere bu örgütün doğası hakkında başka bir ders vermektedir. İlk önce, WSWs *Otomotiv İşçileri Bülteni* muhabirlerinin toplantıya katılmasının engellenmesi ve sözde halka açık basın toplantısı binasından zorla çıkarılmaları, üstüne üstlük muhabirlerimizden birinin cep telefonuna zorla el konulması söz konusu oldu.

UAW, çıkarının hangi tarafta olduğunu bilmektedir. Şube yöneticileri, gerçeği söylediği ve otomotiv işçilerinin öfkesine ve muhalefetine ses verdiği için geniş bir izleyici kitlesi kazanan bir yayının (WSWS) temsilcilerine kaba kuvvet kullanırken, sendika başkan yardımcısı Settles, refakat edilen *Detroit News*, *Detroit Free Press* ve diğer şirket kontrolündeki medya kuruluşlarının muhabirleri gibi onaylayarak izlemiştir.

WSWS'de ayrıntılı olarak çözümlenmiş olan basın toplantısında, patronluk taslayan, şirket yanlısı argümanlarını sadakatle iletmeleri için toplanmış gazetecilere güvenen Settles ve Ricke, işçilere fırça attı ve gözdağı verdi. UAW yetkililerinin açıklamalarının, hem tavır hem de içerik açısından, şirket yönetiminin söyleyeceklerinden ayırt edilmesi neredeyse olanaksızdı.

Settles ve Ricke, işçilerin görüşme "süreci" hakkında yeterince "eğitilmemiş" oldukları yönünde endişelere kafayı takmışlardı. Ricke, genç işçiler "daha önce bu süreçten geçmediler" diye yakındı. Settles, "Onlar süreci anlamıyorlar." diye belirtti. O, "sosyal medya"nın, işçilerin, "olumsuz şeyler"e ve Settles'ın "yanlış isimler" diye adlandırmakta ısrar ettiği "diğer insanlar" -yani WSWs- tarafından propangadası yapılan şeylere bulaşması nedeniyle, UAW için bir "sorun" yarattığını ekledi.

"Süreç"le ne kast ettiğinin ayrıntılarına giren Settles, "eğitim sürecinin görevi"nin, bir şirketin neden "bir başka şirket üzerinde gerçek bir avantaj"a sahip olamayacağını açıklamak olduğunu söyledi. Sorun, "daha genç işçilerin, Ford'un, ötekilerden daha fazla öderse, geri kalan şirketler karşısında dezavantajlı olacağını anlamamaları" idi. Ricke, konuşmasını, emek maliyetlerinin yarıya düşürülmesinin ardından "şirket milyarlarca dolar kazanıyor" diye, ücretlerinde ve yan ödemelerinde önemli bir artış beklememeleri konusunda işçileri uyararak bitirdi. "Onları [işçileri] hassas denge hakkında eğitmek bizim işimiz."

UAW'ye göre, doğru "süreç"in şu şekilde olması gerekiyordu: Şirket, karlarını genişletme ihtiyacına dayanan toplu sözleşmeyi dikte eder; UAW bu taleplere imzasını atar ve UAW tarafından uygun bir şekilde "eğitilmiş" üyeler anlaşmayı onaylar.

UAW, otomotiv şirketleri ve bir bütün olarak egemen sınıf için sorun, işçilerin bu "süreç" e razı olmamasıdır. Önce, Fiat Chrysler'deki toplu sözleşme reddedildi ki işçiler, 32 yıl içinde ilk kez UAW tarafından desteklenen ulusal ölçekte bir anlaşmayı boşa düşürdüler. UAW, ikinci bir oylama için nispeten başka sözcüklerle

ifade edilmiş aynı sözleşmeyi sunarak ve bir tehdit ve şantaj bileşimiyle anlaşmayı dayatarak yanıt verdi. Çok geçmeden General Motors'ta [yarı yarıya] yakın oy ve vasıflı işçilerin sözleşmeyi reddetmesi söz konusu oldu. UAW şubesi ve GM yetkilileri, bugün, UAW'nin kendi yasal içtüzüğünün ihlali yoluyla sözleşmeyi dayatmayı nasıl planlayacakları üzerine anlaşmaya varmak için bir araya geliyorlar.

Şu anda, Ford'da, kitlesel muhalefet söz konusu. UAW yöneticileri arasında, şirketler ve devlet lehine kaybetmeye yol açacak kararlaştırılmış görevlerini yerine getirmede başarısızlığa uğrama endişesi var. *Forbes*'in bugün yayımladığı manşet, egemen sınıfın hayal kırıklığına ses veriyordu. Şirket yanlısı yayın, "Zayıflatılmış ve bölünmüş UAW, işçileri hizaya çekmeye çabalıyor" diye yakındı. Bir şirket-işgücü ortak girişimi olarak rolünü destekleyen hesapsız yan gelirlerini ve konumunu savunmaya kararlı olan UAW, emirlere uymayan işçilere hiddetle saldırıyor.

İşçi sınıfı için temel perspektif soruları doğmaktadır. Otomotiv işçileri, "hizaya çekme"nin reddedilmesiyle, yalnızca otomotiv işçileri arasındaki öfkeyi ve UAW-şirket sözleşmelerine yönelik muhalefeti değil, bir bütün olarak işçi sınıfında bir mücadele yönündeki derin ve yaygın düşünceyi de ifade ediyor.

Settle'ın ve Ricke'nin özel hedefi olan daha genç işçiler, yoksulluk düzeyinde ücretler, borçluluk ve sürekli ekonomik güvensizlik geleceğiyle karşı karşıyalar. Eski işçiler on yılı aşkın süredir durgun ücretlere katlandılar ve düzgün bir emeklilik ve yeterli sağlık hizmetlerinin lime lime edilmesi olasılığını görüyorlar. Aynı koşullar, uluslararası ölçekte de geçerlidir. Bugün, Volkswagen'in, şirketin emisyon skandalındaki yasadışı eylemlerinin ardından, kitlesel işten çıkarmalar ve fabrika kapamaları yönündeki planlarını duyurması bekleniyor. İşçilere, her yerde, temel haklarının çok maliyetli olduğu söyleniyor.

İşçi sınıfına yönelik saldırı, sınıf egemenliğinin satın alınmış ve kontrol altındaki aracı olan hükümetin tam desteğine sahiptir. Obama yönetiminin sözde "iyileşme"si sırasında, tüm gelir kazançlarının yüzde 95'i en tepedeki yüzde bire gitti; "değişim"in adayı borsalara trilyonlarca dolar akıttı ve GM'nin ve Chrysler'in 2009 iflası üzerinden yapılanlar dahil, sınıf ilişkilerinin yeniden yapılandırılmasını yönetti. Obama yönetimi, otomotiv toplu sözleşmeleri mücadelesinde henüz doğrudan müdahale etmesi gerekmemesine rağmen, işçi muhalefetine UAW'deki ajanların kontrolünden çıkması haline hızla devreye girecektir.

İşçi sınıfı karşı koymaya başlıyor ve işçilerin muazzam bir mücadele dönemine hazırlanması gerekiyor. Ford'daki otomotiv işçileri toplu sözleşmeye "hayır" oyu vermeliler; ancak böylesi bir oylamanın UAW'yi daha iyi bir sözleşme kazanmak üzere görüşme masasına geri gitmeye zorlayacağını iddia eden örgütler bilinçli bir sahtekarlık sürdürüyorlar. UAW, bizzat kendi sözleri ve eylemleriyle, böyle bir şey

yapmayacağını kanıtlamıştır. Bu örgüt ya da bir bütün olarak sendika denilen örgütler içinde demokrasinin zerresi yoktur.

Bu örgütlerin işçi sınıfı karşıtı karakterinin bir kavrayışına dayanan WSWs ve *Otomotiv İşçileri Bülteni*, eylemi koordine etmek ve muhalefeti örgütlemek için bağımsız taban-fabrika komiteleri oluşturulması çağrısı yaptı. UAW'deki şirket casuslarının meraklı gözlerinden uzakta tartışmak üzere bütün işçilerin katıldığı toplantılar örgütlenmelidir. Küresel şirketlere karşı ortak bir mücadele başlatmak için ABD, Meksika, Avrupa, Asya ve dünya çapındaki otomotiv işçilerine bir çağrı yapılmalıdır. Otomotiv işçilerinin mücadelesinin, çelik işçilerinin, öğretmenlerin, telekom işçilerinin ve işçi sınıfının aynı saldırıyla karşı karşıya olan diğer kesimlerinin mücadeleleriyle birleştirilmesi gerekmektedir.

Fabrikalardaki muhalefetin örgütlenmesi, kapitalist kar sistemine karşı uluslararası işçi sınıfının siyasi bir hareketinin inşası ile birleştirilmelidir. UAW'nin kokuşmuş hainliği, her şeyden önce, onun, bankaların ve şirketlerin karları için işçi sınıfının sömürülmesine dayanan bir ekonomik sistem olan kapitalizmi mutlak savunusundan kaynaklanmaktadır. İşçi sınıfı mücadelesi Amerika Birleşik Devletleri'nde ve uluslararası ölçekte gelişirken, bu mücadele, şirket ve mali sektör seçkinlerinin diktatörlüğüne karşı giderek açık bir siyasi biçim almalıdır ve alacaktır da.

Otomotiv işçileri mücadelesinin dersleri

Jerry White / 23.11.2015

Birleşik Otomotiv İşçileri sendikasının (UAW) Ford'da yüzde 51'lik bir "evet" oyunu ucu ucuna sağlamış olduğu iddiası, bu şirket-işgücü ortak girişiminin sınırsız entrikalarını göstermiş olan toplu sözleşme süreci için bir zirve noktasıydı.

Otomotiv patronları, Üç Büyük otomotiv şirketinde [Fiat Chrysler, General Motors, Ford] şirket yanlısı anlaşmaları zorla geçirmeyi, işçilerin yeterince kararlı veya dirençli olmaması nedeniyle başarmadılar. Aksine, otomotiv işçileri, aylar süren mücadele boyunca —32 yıl içinde UAW tarafından desteklenen ulusal ölçekte bir toplu sözleşmenin ilk kez yenilgiye uğraması (Fiat Chrysler-FCA), başabaş bir oylama (General Motors-GM) ve şüpheli bir yüzde 51'lik onay (Ford) dahil— mücadele etme azimlerini ve olağanüstü yaratıcılıklarını göstermişlerdir.

Şirketlerin 140.000 otomotiv işçisinin yaygın muhalefetinin üstesinden gelme becerisi, ilk günden itibaren, Ford'a, GM'ye ve FCA'ya karşı değil, sahte bir şekilde

temsil ettiğini iddia ettiği işçilere karşı amansız bir savaş açmış olan UAW sendikasının kasıtlı sabotajı sayesindeydi.

UAW, Ford Rouge oylamasının arifesinde, Dearborn sendika şubesinde, UAW Başkan Yardımcısı James Settles'ın, şirket yanlısı medyaya, "gidişat karanlık görünüyordu" fakat "sabah daha aydınlık olabilir" diye konuştuğu alelacele düzenlenmiş bir basın toplantısı düzenledi. Settles, özellikle, Ford'u bir "rekabet dezavantajı"na sokacak ücret taleplerinde bulunmaları nedeniyle genç işçileri suçladı. [Ona göre] Anlaşmanın reddedilmesi, Ford'un fabrikaları kapatmasına veya Settles'ın, işçiler için mali yıkımla ya da yerlerini grev kırıcıların almasıyla sonuçlanacağı uyarısında bulunduğu, UAW'nin bir grev çağırısına yol açacaktı.

Otomotiv şirketleriyle yaptıkları komploya yönelik herhangi bir muhalefetten korkan UAW, WSWS *Otomotiv İşçileri Bülteni* muhabirlerini basın toplantısına sokmadı ve onları zor kullanarak çıkardı. Haydutvari davranış, çok geçmeden, ertesi gün, Ford Rouge işçilerine gösterildi. UAW komite üyeleri boyun eğmeyen işçilere "evet" oyu verme baskısı yapmak için ellerinde oy pusulalarıyla üretim bölümüne giderken, işçilerin sendika salonunda oy vermek için UAW şube yetkililerinin maşaları arasından yürümeye zorlandıkları bildirildi.

UAW, Cuma günü geç saatlerde, anlaşmanın ulusal ölçekte onaylanması için gerekli yüzde 51'i verecek şekilde, Ford Rouge işçilerinin mucizevi bir şekilde yüzde 74'lük bir onayını elde etmiş olduğunu ilan etti. UAW'yi oylamada hile yapmakla suçlayan ve bir yeniden sayım isteyen işçiler (UAW ve medya tarafından görmezden gelinen bir talep), öfkeli bir güvensizlikle karşılık verdiler. İşçiler, UAW için, "kanunsuz ve arkadan bıçaklayan bir grev kırıcı çetesi" ve "Mafya"yla hemen hemen aynı, diye haykırdılar.

Aynı gün, UAW, iki hafta önce vasıflı işçilerin yüzde 60'ı tarafından reddedilmiş olmasına rağmen, kendi yasal içtüzüğünü ihlal etti ve GM anlaşmasını onayladı.

UAW'nin Ford'daki Başkan Yardımcısı Settles, Cuma gecesi, eksiksiz bir sinizmle, "Burada üyelerden daha yüksek bir otorite söz konusu değildir. UAW-Ford üyeleri, dürüst ve demokratik bir süreç yoluyla iş güvencesi ve aileleri ile çevreleri için güçlü ekonomik kazanımlar sağladılar" diye ilan etti.

Gerçekte, tüm deneyim, UAW'nin, işçilere karşı tamamen sorumsuz ve onların ihtiyaçlarına vurdumduymaz olduğunu göstermiştir. İşçilerin, yalnızca şirketler ve onların UAW yardakçıları adına "güçlü ekonomik kazanımlar" sağlayacağını açık bir biçimde anlamış olduğu bu anlaşmalar için, sendika, çoğunluğun elde edilmesinin imkansız olması nedeniyle olağanüstü önlemlere başvurdu.

Otomotiv şirketlerine on milyarlarca dolarlık kar biriktirme, milyarları yönetici primlerinde çarçur etme, hisse senedi geri alımları ve en zengin Wall Street

yatırımcılarına kar payı ödemeleri yapma imkanı veren son on yıldaki UAW destekli tavizler, araç başına maliyetleri ise çok küçük bir oranda (yüzde 7) azalttı.

Yeni anlaşmalar, önümüzdeki dört yıl içinde saatlik emek maliyetlerinde adeta baştan savma bir artışı beraberinde getirecek. İkinci kademe işçilerin (artık “ilerleme sürecinde” diye adlandırılıyorlar) üzerindeki tüm sınırlamaların kaldırılmasıyla, eski, daha yüksek ücretli işçilerin sanayiden çıkarılmasının ardından kalıcı bir düşük ücret ve yan ödeme tarifesi düzeninin önü açılıyor. UAW de, işçilerin işlerini, ücretlerini ve yan ödemelerini kesmek için her zaman değişiklik yapılabilecek bir “faal anlaşma” altında şirket yönetimi yapısına daha fazla entegre olacaktır.

Şirket yöneticileri ve UAW, şimdilik... kutlama yapıyor. Oylama sonucuna övgüler yağdıran *Detroit Free Press*, “GM, Ford ve Fiat Chrysler Automobiles, elverişli yeni toplu sözleşmelerle birlikte, sanayinin liderleri olarak, ABD satışlarında rekor kırmak ve sağlam kar marjları için dört yıllık iş barışını ve refahı sabırsızlıkla bekleyebilirler.” diye yazdı.

Bir başkaldırıdan zar zor hayatta kalan Ford Rouge’daki bir UAW 600. Şube bürokrati, Cumartesi günü, *WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni* kampanya yürütücülerine, “Siz de eve gidebilirsiniz. Oylama bitti ve biz kazandık.” dedi. Buradaki “biz”, elbette, işçileri değil, UAW’yi ve şirketi işaret etmektedir.

Bir Pirus zaferi! Bu tür “iş barışı” böbürlenmeleri ve kutlamaları, en iyimser görüşle, hüsnükuruntudur. Anlaşmanın şartları uygulanırken otomotiv işçilerinin ve egemen sınıf onları hedef alırken işçi sınıfının diğer kesimlerinin çok daha fazla mücadelesi gelecektir. UAW’ye gelince; çok sayıda işçi kendi çıkarlarını savunabilecekleri tek yolun bu gerici, şirket yanlısı örgütün ölü ağırlığından kurtulmak olduğunu öğrenirken, UAW’nin gangstervari yöntemlere başvurması, bu derin bir şekilde nefret edilen örgütü yalnızca daha fazla gözden düşürmüştür.

Bununla birlikte, mücadeleyi ileriye taşımak için, otomotiv işçilerinin geçirmiş olduğu deneyimin geniş kapsamlı öneminin ayrıntılı biçimde incelenmesi gerekmektedir.

Otomotiv toplu sözleşme mücadelesi, sendikaların, sınıf mücadelesini bastırmada ve mali aristokrasinin emirlerini dayatmada şirket ve siyaset kurumunun yaşamsal dayanakları olarak işlev gördüklerini bir kez daha göstermiştir. Tıpkı burjuva demokrasininin her bir diğer kurumunun sınıf gerilimlerinin ve görülmemiş toplumsal eşitsizlik seviyelerinin ağırlığı ile altının oyulması gibi, “toplu pazarlık” kurumunun da altı oyulmuştur. Sözde sendikalar ve şirketler arasındaki “görüşmeler”, kendi çıkarlarını ileri sürmek için işçilere demokratik bir ses vermek şöyle dursun, işçi sınıfının özlemlerini bastırmak için bir komplodan başka bir şey değildir.

UAW’nin ve ABD’deki diğer sendikaların onlarca yıllık yozlaşması (ki bu, dünya genelindeki diğer ülkelerde de yinelenen bir olgudur), sendikaların kapitalizm yanlısı

ve ulusalcı programlarında ve onların, işçi sınıfını büyük şirket partilerine tabi kılmalarında bulunan köklere sahiptir. II. Dünya Savaşı sonrası dönemde sendikaların etkisi doruk noktasındayken bile, bu örgütler, işçi sınıfını kapitalist sisteme ve Demokratik Parti'ye zincirlemek için çalıştılar.

Üretimin küreselleşmesi ve Amerikan kapitalizminin tarihsel krizi, sendikaların ulusal reformist programının altındaki halıyı çaktı. Sendikalar, 1980'ler ve 1990'larda, üst orta sınıf bürokratlar şirket yönetim kurullarına katılma ve büyük şirket ihaleleri yapmak için milyarlarca dolarlık nakit transferler alma yoluyla kendi çıkarlarını güvence altına alırken, şirketlerin taleplerine yönelik herhangi bir direnişi terk ettiler.

Son birkaç ayın deneyimi, aynı zamanda, [sendikaların] işçiler lehine otomotiv şirketlerine karşı bir mücadeleye girişmesi için, tek başına "hayır" oyları aracılığıyla UAW'ye baskı yapılabileceği efsanesini destekleyenleri de teşhir etmiştir. UAW, tabandan gelen basınca duyarlı bir işçi örgütü değil, işçilere bütünüyle düşman ticari çıkarlara sahip bir işgücü-şirket ortak girişimidir.

Sosyalist Eşitlik Partisi'nin öncülü olan İşçiler Birliği, henüz 1993 yılında, [İşçiler Birliği], "işçi bürokrasisinin çıkarlarının örgütsel ifadesi olarak AFL-CIO'nun ele geçirilebileceği ve devrimci mücadelenin bir aracına dönüştürülebileceği düşüncesini tümüyle reddeder." diye yazıyordu. Çalışmalarımızın amacının, UAW'yi ve AFL-CIO'yu "reform etme" değil, ama "onların tutsak ettiği üyeler üzerindeki siyasi etkilerinin ve örgütsel kontrollerinin yok edilmesi" olduğunu açıklıyorduk.

WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni, bu perspektifle ve alternatif bir mücadele programıyla yönlendirilmektedir: işçi sınıfının uluslararası birliği uğruna mücadele, işçi sınıfının büyük şirket partilerinden siyasi bağımsızlığı ve küresel otomotiv sanayisinin ve bankaların işçi sınıfının kolektif ve demokratik mülkiyeti altına alınmasını kapsayan, toplumun sosyalist dönüşümü.

Otomotiv işçilerinin aylar süren mücadelesi, Amerika Birleşik Devletleri'nde ve uluslararası ölçekte kitlesel sınıf çatışmasının yeniden ortaya çıkmasını haber vermektedir. *WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni*'nin uğruna mücadele ettiği fabrika komitelerini de kapsayan, işçi sınıfının gerçekten demokratik ve öz temsile dayanan örgütlerinin yeni biçimleri, işçi sınıfının kendi çıkarlarını savunmasının araçları olarak ortaya çıkacaktır.

Kapitalist toplumun her bir kurumunun yozlaşması ve onların halkın büyük çoğunluğunun çıkarlarına yönelik vurdumduymazlıkları, yalnızca, işçi sınıfının en temel ihtiyaçlarını savunma uğruna mücadelenin, işçileri, tüm ekonomik düzene karşı yöneltilen devrimci bir mücadele içine sokacağı anlamına gelmektedir.

Mücadeleyi ileriye taşımak için taban-fabrika komiteleri oluşturun!

UAW'nin Ford'daki gayri meşru oylaması

Jerry White / 24.11.2015

WSWS Otomotiv İşçileri Bülteni, Ford işçilerini, bu bildiriye fabrikalardaki işçi arkadaşlarına dağıtmaya çağırır. Bildiriye pdf formatından indirin.

Geçtiğimiz haftanın sonunda Birleşik Otomotiv İşçileri sendikası (UAW) tarafından ilan edilen Ford'daki oylama sonuçlarının hiçbir meşruluğu yoktur.

Oylamanın son günlerinde UAW'nin iddia ettiği "evet" oylarının oranı, inandırıcı değildir. Ford işçilerinin yüzde 85'inin halihazırda oy vermiş olması ve geçtiğimiz hafta toplu sözleşmenin yenilgisinin olgunlaşmasıyla birlikte, Ford Rouge tesisindeki (600. Şube) işçiler, UAW'ye anlaşmanın yüzde 51'lik kıl payı bir oranla geçtiğini ilan etmeye zar zor yetecek oyları verecek şekilde, onu sözde ezici çoğunlukla desteklemişler.

İşçiler, kalemle işaretli sayısız oy pusulasının sandığa oy doldurmayı kolaylaştıracak şekilde öylece kovalara atılmış olduğunu bildirdiler. Oy kullananlar, toplu sözleşmenin reddedilmesinin onların işlerini kaybetmesi anlamına geleceği tehdidinde bulunan yetkililerin baskısıyla karşılaştılar. Diğer işçiler, sendika şube yetkililerinin, "evet" oyu kampanyası yapmak için Ford Rouge tesisinin etrafında arabayla dolaştıklarını bildirdiler.

Dahası, 600. Şube'deki oylama (UAW Başkan Yardımcısı James Settles'ın yönetim merkezi), aniden, UAW'nin anlaşmanın geçirilmesi için tam olarak kaç oyun gerektiğini anlaması adına, ulusal ölçekteki son oylamaya kadar ertelendi.

Bu haberler, olup bitenler üzerine bir cezai soruşturma başlatmak için yeterince kanıt sunmaktadır.

Settles, Cuma günü, anlaşmanın "demokratik ve dürüst bir süreç yoluyla" onaylanmış olduğunu ilan etti ve alaycı bir şekilde, UAW'de "üyelerden daha yüksek bir otoritenin olmadığı"yı ekledi.

Ne yalanlar! Oy pusulası doldurma konusu bir kenara bırakıldığında, bütün toplu sözleşme onayı, hilekarlıkla ve tehditlerle karakterize edilmiştir. Ford toplu sözleşmesi, bizzat sendikanın belirttiği rakamlarla bile, UAW'nin anlaşmaları geçirmek amacıyla aşmaya çalıştığı kitlesel muhalefetle karşılaşmıştır.

Ford oylaması, UAW'nin toplu sözleşmenin vasıflı işçiler tarafından reddedilmesini hükümsüz kıldığı General Motors'ta yapılan bölünmüş bir oylamanın ardından

gerçekleşti. Toplu sözleşme, Fiat Chrysler'de, anlaşmayı pazarlamak için kiralanan bir halkla ilişkiler firmasının yardımıyla geçirilmeden önce yenilgiye uğratılmıştı.

UAW, bu oylamalar sürecinde, anlaşmaları işçilere tüm detayları incelemek için zaman vermeksizin aceleyle geçirmek için, gerçeği işçilerden gizledi, grev için sahte son tarihler, "son dakika" anlaşmaları ve düzmece "önemli noktalar" yayınladı. Sendika, ekonomik şantaja başvurdu; işçilerin "hayır" oyu vermesi halinde fabrikaların kapatılacağı ya da UAW'nin grev ilan ederek işçileri 600 milyon dolarlık grev fonundan verilecek çok küçük bir ücretle grev çadırlarında haftalarca veya aylarca yalıtılmışlığa terk edeceği tehdidinde bulundu.

UAW, başından sonuna kadar, tüm siyaset kurumuyla birlikte otomotiv işçilerine yönelik saldırıyı bir bütün olarak işçi sınıfına yönelik saldırının son derece önemli bir bileşeni olarak gören otomotiv şirketleriyle ve Obama yönetimiyle yakın çalışma içinde oldu.

UAW'nin otomotiv işçilerine yönelik düşmanlığı ve kini, şirket patronlarının ve zengin hissedarlarından daha az değildir. Ucuz emek taşeronlarının bir şirket kuruluşundan başka bir şey olmayan bu sözde sendika içinde demokratik hesap verebilirliğin zerresi bulunmamaktadır.

Otomotiv İşçileri Bülteni, Ford'daki ve diğer şirketlerdeki otomotiv işçilerini, otomotiv işçilerini sınıf işbirliği değil sınıf mücadelesi yöntemleri temelinde birleştirmek üzere taban-fabrika komiteleri oluşturmaya çağırır.

İşçiler, üretim birimlerinde, onları gerçekten temsil eden, demokratik, üyeler tarafından kontrol edilen, bütün otomotiv işçilerini ABD ve uluslararası işçi sınıfının diğer kesimleriyle birleştiren, sınıf bilinçli politikalar izleyen ve şirketlerin, medyanın ve onların UAW'deki uşaklarının saldırılarıyla ve sosyalizm karşıtı propagandasıyla sindirilemeyen örgütlere olan ihtiyacı derinden hissediyorlar.

UAW'deki bürokratik dangalaklar, toplu sözleşmeyi Ford üzerinden geçirerek, otomotiv üretimini daha fazla yeni bir sanayi köleliği biçimine dönüştürmede otomotiv şirketlerine yardım etme planlarını kolayca ilerletebileceklerini umuyorlar. Onlar, dolandırıcılık ve zor yoluyla muhalefetin üstesinden gelebileceklerini ve otomotiv işçilerinin öfkesinin sadece "ortalığı karıştıran dışarıdaki gruplar"ın ürünü olduğunu düşünüyorlar.

Onlar hoşlansalar da hoşlanmasalar da, muhalefet var ve büyüyecek. Zorlu görev, bu direnişi birleştirmek, ona örgütsel bir biçim ve uğruna mücadele edilecek bir program kazandırmaktır.

WSWS ve *Otomotiv İşçileri Bülteni*, mücadeleyi ileriye taşıma yolunda işçilere yardım etmek için elinden geleni yapacaktır.

dördüncü enternasyonal'in kuruluş süreci

ULUSLARARASI SOL MUHALEFET BELGELERİ



Yeni Bir Enternasyonalizm Üzerine Dördüncü Enternasyonalizm ve Dördüncü Enternasyonalizm'in Merkezli ve Dördüncü Enternasyonalizm'in Bütün Devrimci ve Grupları Üzerine

metal grevleri süreci işçi sınıfı ve sendikalar



syryza ve sahte sol



TOPLUMSAL
EŞİTLİK

sosyalizm

ve EMPERYALİST SAVAŞA
KARŞI MÜCADELE

sosyalizm uğruna mücadelede 61 yıl

DÖRDÜNCÜ ENTERNASYONAL'İN ULUSLARARASI KOMİTESİ

Dördüncü Enternasyonal'in
Uluslararası Komitesi,
Sosyalist Eşitlik Partisi (ABD) ve
Sosyalist Eşitlik Partisi (Almanya)

W S W S
dünya sosyalist web sitesi
www.wsws.org

