

# ДЕМОКРАТИЯ НА ВАЗе

**ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТНИКОВ ОАО «АВТОВАЗ» «ЕДИНСТВО»  
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

## Заявление профкома ОАО «АВТОВАЗ» «Единство»

**17 октября 2009 г. в 12.00**  
у ДКиТ ВАЗа (перекресток улиц Революционной и Фрунзе)

### СОСТОИТСЯ МИТИНГ

Приглашаем всех, кому небезразлично собственное будущее и будущее своей семьи, АВТОВАЗа и г. Тольятти. Сегодня решается судьба Тольятти. Твое будущее зависит от тебя. Если ты промолчишь, то всё решат за тебя.

Скажи свое слово. Приходи на митинг.

**Профком ОАО «АВТОВАЗ» «Единство».**

#### Требования к митингу

- Введение 40 часовой рабочей недели с 1 ноября 2009 года. ? Передача сформированному (на базе профсоюза Единства) независимому органу работников (Рабкому) прав и полномочий по контролю за решениями руководства ОАО «АВТОВАЗ», включая право согласования (вето) всех решений, касающихся изменения численности персонала
- Обеспечение Рабкому доступа к информации, касающейся планов реструктуризации ОАО «АВТОВАЗ»
- Немедленно (до 1 января) передать общежития в муниципальную собственность г. Тольятти для последующей приватизации. Продлить срок приватизации жилплощади в общежитиях ОАО «АВТОВАЗ» до полного окончания процесса приватизации.
- Ни в коем случае не отказываться от разработки выпуска собственных современных моделей ОАО АВТОВАЗ. Напротив, развивать и внедрять собственные разработки. Государственная поддержка должна направляться прежде всего на развитие собственной автомобильной промышленности.
- Выпуск иностранных моделей возможен при условии локализации не менее 80% (с доведением локализации в течение 1-1,5 лет до 90%). Утверждение плана выпуска иностранных моделей с согласования Рабочего комитета
- Установить минимальный размер оплаты труда рабочих и ИТР АВТОВАЗ не менее 25 тыс. рублей. Установить соотношение заработной платы рядовых работников и менеджмента не более 1 к 5.
- Обеспечить участие профсоюза Единства в обсуждении и подписании коллективного договора на 2010
- Национализировать все ресурсы, недра и крупную промышленность построенную при СССР
- Освободить АВТОВАЗ от задолженности, возникшей в период перехода компании под контроль корпораций Рособоронэкспорта и Ростехнологии

#### Контакты членов профкома:

|                                     |          |                |
|-------------------------------------|----------|----------------|
| Центральный офис (юрист, секретарь) | 53-41-48 |                |
| Прессовое Анна Ильинична Перова     | 12-80-06 | 8-908-420-9629 |
| ПТО Вячеслав Кузьмич Ерепов         | 38-10-69 | 8-927-786-5164 |
| ДТР Николай Федорович Ницаков       |          | 8-906-337-1753 |
| МтП Анатолий Александрович Моисеев  | 12-75-24 | 8-906-128-5252 |
| ЭП А И Наумов                       |          | 8-927-771-6833 |

В настоящее время Правительство РФ совместно с руководством и акционерами АВТОВАЗа принимает решения, затрагивающие интересы значительной части работников предприятия и жителей города Тольятти. Эти решения будут играть ключевую роль в жизни города и завода на многие годы вперед. Более того, от них зависит само существование АВТОВАЗа и Тольятти, поэтому их значение бесценно велико.

Однако на сегодняшний день мы наблюдаем тревожные тенденции, которые, если им вовремя не воспрепятствовать, могут иметь самые серьезные негативные последствия.

Профсоюз «Единство», исходя из интересов не только своих членов, но всех работников АВТОВАЗа и Тольяттинцев, организовал митинг, на котором более 2000 горожан приняли резолюцию из 12 пунктов, включая требования национализации предприятия, введение рабочего контроля, расследования злоупотреблений и нецелевого использования средств предприятия с опубликованием результатов, разработки долгосрочной программы развития отечественного автопрома и модернизации производства. В резолюцию были также включены социальные требования, такие, как обеспечение полной занятости, защита безработных заемщиков, а также защита интересов жильцов комплексных общежитий АВТОВАЗа.

Данная резолюция была направлена на рассмотрение Президента и Председателю правительства РФ. Мы рассчитывали на начало серьезного, обстоятельного диалога между представителями власти, бизнеса и работников, а также простых жителей города, судьба которого неразрывно связана с заводом.

Правительство и президент в ответ на резолюцию митинга 6 августа фактически признали, что устранились от проблем АВТОВАЗа и города Тольятти, передав полномочия государства корпорации «Ростехнологии». Мы решили провести митинг тольяттинцев, где планируем обсудить этот ответ и принять решение о том, что делать дальше.

Сегодня мы видим, что и правительство, и руководство «Ростехнологий» (оно же руководство АВТОВАЗа) действуют заодно, исходя из одних интересов, во многом расходящихся с интересами большинства трудового коллектива и горожан. Правительство и собственники спасают прежде всего свои дивиденды и вложения, гарантируют долги перед банками и корпорациями.

Передача государственных акций АВТОВАЗа корпорации «Ростехнологии», которую некоторые принимают за национализацию, пока что обернулась для города новыми бедствиями. Новое руководство завода уже объявило о планах массовых увольнений и начало их реализовывать. Под угрозой безработицы сегодня 27 000 работников. Завтра без средств к существованию может оказаться половина работников АВТОВАЗа и каждый десятый житель города Тольятти.

Под угрозой оказалось будущее завода, а значит, и существование нашего города. Новое руководство поставило крест на разработке и производстве собственных моделей, и хочет ориентировать завод на сборку иностранных автомобилей «Рено».

Это значит, что завтра потеряют работу рабочие не только ВАЗовских производств, но и предприятий-поставщиков по всей стране. Пока что сотрудничество с «Рено» не дало АВТОВАЗу никаких ощутимых выгод, наоборот, оно осложняет решение проблемы увеличения акционерного капитала в обеспечение долга. Представители «Рено» не скрывают, что считают увольнения на АВТОВАЗе «необходимыми и оправданными». Интересы «Рено» очевидны: добиться сокращения объемов выпуска собственной продукции АВТОВАЗа и начать производить на мощностях АВТОВАЗа собственные модели автомобилей из импортных комплектующих. При этом рабочие места в Тольятти и в России окажутся под угрозой сокращения. Этого допускать нельзя. Нужно искать другие пути выхода. Необходимо стремиться к 100%-ной локализации производства комплектующих для современных конкурентоспособных автомобилей на территории России, создавать высокотехнологичные рабочие места, которые могут быть трудоустроены работники в ходе реструктуризации АВТОВАЗа.

Это не может не беспокоить нас — тех, кого руководство завода и страны готово оставить без работы и средств к существованию. Нам не утешают обещания трудоустроить часть увольняемых в далеком 2012 году, потому что рабочие места и стабильная зарплата нам нужны сегодня. Прежде, чем принимать решение о массовом сокращении, необходимо было подготовить новые рабочие места для сокращаемых работников. Этого не было сделано. Даже сегодня в Тольятти работу найти очень непросто, и чем грозит городу появление еще нескольких десятков тысяч безработных, объяснять не надо. Тем более, что велика вероятность, что эта волна сокращений — не последняя.

Продолжается неразбериха с собственниками АВТОВАЗа: нам говорят, что предприятие фактически национализировано, поскольку блокирующий пакет акций государства был передан госкорпорации «Ростехнологии». Однако, среди акционеров есть частные компании, в том числе транснациональные «Тройка-Диалог» и «Рено-Ниссан», чья доля собственности в совокупности составляет 50%. К тому же план конвертации долгов АВТОВАЗа, взятых различными командами менеджеров и превышающих 40 миллиардов рублей, в ближайшее время расширит круг собственников завода: в него войдут частично-государственные банки ВТБ, ВЭБ, Сбербанк. Объявлено о планах свертывания разработки собственных моделей автомобилей, в которые за последние годы были вложены огромные средства, и перехода к сборке моделей «Рено». При этом мнение работников АВТОВАЗа и жителей города Тольятти никто не спросил.

Какая участь ждет работников, «невостребованных» после такой реструктуризации? А ведь таких будет немало, поскольку сборка иностранных моделей из импортных комплектующих оставит «не у дел» не только тысячи тольяттинцев, но и огромное количество работников-поставщиков АВТОВАЗа. Что станет с уволенными с АВТОВАЗа жителями заводских общежитий, которые жильцы требуют передать в собственность муниципалитета, чтобы они могли приватизи-

ровать свои комнаты? Все эти вопросы не могут не беспокоить нас, как представителей работников АВТОВАЗа. Мы не можем согласиться с массовыми сокращениями работников автозавода в городе, зависящем от этого предприятия, без адекватных социальных гарантий и, прежде всего, без создания достаточного количества рабочих мест.

Мы не можем согласиться с планом, по которому уровень доходов тысяч горожан упадет ниже прожиточного минимума, а кварталы Тольятти превратятся в гетто, кишмящие безработными, которые не смогут оплачивать коммунальные услуги и кредиты, за что будут выселены из своего жилья.

Нам не убедили (да и не пытались убедить), что массовые сокращения необходимы для спасения АВТОВАЗа, и мы не готовы принять это на веру без объяснений и доказательств. Мы не согласны, что единственный путь выживания предприятия и города — сокращение работников, свертывание собственных разработок и переход к сборке морально устаревших иностранных моделей.

Мы считаем, что утрата научно-технического и человеческого потенциала, создававшегося в Тольятти десятилетиями, недопустима. Нужно сделать всё возможное, чтобы обеспечить использование навыков и квалифицированного труда тольяттинцев, создав для них рабочие места на новых предприятиях автомобильной и других высокотехнологичных отраслей отечественной промышленности.

Только создав такие рабочие места и подготовив работников, можно начать осуществлять реструктуризацию АВТОВАЗа. В соответствии со ст. 7 Конституции РФ именно обеспечение достойного уровня жизни граждан, а не гарантии прибыли бизнесу и возврата кредитов банкам, является прерогативой социального государства. Мы по-прежнему уверены, что государство должно играть ключевую роль в решении проблемы АВТОВАЗа в интересах работников предприятия и жителей города Тольятти, а также работников предприятий автомобильной промышленности РФ, связанных с АВТОВАЗом. Это значит, что при составлении и реализации планов реструктуризации приоритет должен отдаваться вопросу социальной защиты граждан РФ, а также сохранению рабочих мест и промышленного потенциала РФ. Именно так следует понимать требование национализации АВТОВАЗа, как системообразующего предприятия, играющего ключевую роль в жизни города Тольятти, Самарской области и России в целом. Проблемы АВТОВАЗа вышли далеко за рамки проблем исключительно бизнеса и должны решаться по-государственному, в интересах государства и общества. Их решение без представителей общества и трудящихся — стороны, наиболее заинтересованной в сохранении рабочих мест, как единственного источника дохода в демократическом социальном государстве, недопустимо.

На основании вышеизложенного мы настаиваем на получении ответа от Правительства РФ по существу во всем пункте резолюции митинга 6 августа, и удовлетворении этих требований в полном объеме.

## РАБОЧАЯ ДЕМОКРАТИЯ НА ВАЗе

## АВТОВАЗ. Что будет завтра?

## Правительство колеблется и готово уступить

Последнее время администрация АВТОВАЗа раз за разом делает всё новые шаги в сторону ухудшения положения рабочих. Подвижки в этом направлении имеют характер робких шажков людей опасующихся за последствия. Обычно кто-то из администрации делает какое либо заведомо жесткое и неприемлемое для рабочих заявление, которое затем опровергается как поспешное со смягченными позициями.

Так вначале заявлялось о предстоящем сокращении 35 тысяч человек, затем милостиво объявлялось о том, что сокращение каснется лишь 27 тысяч. Так раз за разом хозяева жизни испытывают терпение рабочего класса.

Но похоже на сей раз они переполнили чашу терпения заводчан и неумолимый грозный протест стал для них очевиден. В спешном порядке ситуация на заводе была рассмотрена правительством и в город была направлена комиссия во главе с первым вице-премьером Шуваловым. Тот, давая пространное интервью, вынужден был объявить об отмене решения администрации завода о сокращении, оговорившись, что сокращения всё же будут, но коснутся лишь пенсионеров и людей предпенсионного возраста. Отвечая на вопрос о судьбе завода и государственной поддержке он заявил, что, несмотря на то, что правительство придерживается рыночной политики, оно, как крайнюю меру, готово рассмотреть в том числе и национализацию завода. То есть заявил о готовности в случае крайней необходимости выполнить требования рабочих, высказанные на митинге 6 августа.

Если вспомнить о том как два месяца назад правительственные чиновники реагировали на требования рабочих, то подвижка на лицо. Ещё вчера они не хотели слышать о национализации защищая частных собственников завода. Сегодня они уже готовы об этом думать. Следовательно, если рабочие проявят твердость и настойчивость и поставят правительство в ситуацию «крайней необходимости», оно готово будет им уступить.

Можно ли доверять чиновникам из администрации завода и правительству? Нет, при любом удобном случае они обманут и откажутся от всех уступок и компромиссов достигнутых с рабочими, но мы можем и должны принудить их делать то, что нам нужно. Они зависят от нас. Им страшен народный гнев. Они уступят нашему давлению.

До тех пор пока АВТОВАЗ остаётся частным предприятием, любые договоренности с властями могут быть нарушены, а ответственность за их нарушение переложена с плеч правительства на плечи администрации завода. Мы должны добиться, чтобы посредством национализации - правительство взяло всю полноту ответственности за завод и судьбы рабочих на себя. Чтобы оно не смогло бы более отказываться от этой ответственности.

Некоторые буржуазные политики с радостью готовы подхватить требование отставки правительства опираясь на недовольство рабочих. Им нетерпится занять теплые министерские кресла. Однако нас не может устроить простая смена вывесок на кабинетах министров и начальников. Нас интересуют фамилии тех, кто будет занимать эти места, а та политика которую они проводят. Только то правительство устроит нас, которое обеспечит рабочие места и зарплату. Нам нужно такое правительство, которое именем народа отберет заводы у хищных частных собственников и обеспечит государственную поддержку производству.

Даже после заверений правительственной комиссии и вице-премьера Шувалова о том, что правительство не допустит массовых увольнений на Автовазе, обстановка на заводе продолжает оставаться напряженной. В числе прочего, правительственная комиссия уверила рабочих, что до нового года на ВАЗе будут сокращены только 5 тысяч руководящих работников, чья судьба рабочих не особенно волнует. Но вот что будет в январе - неизвестно, и это само по себе, не сулит, по мнению рабочих, ничего хорошего.

Как отмечает работник СКП, активист профсоюза «Единство» Александр Афанасьев, администрации завода было не слишком сложно на время отказаться от непосредственно сокращений, поскольку начальство добилося того же иным способом. Речь идет о добровольных увольнениях рабочих пенсионного и предпенсионного возраста. Администрация ВАЗа предлагает таким рабочим сделку: увольняясь до конца октября работник получает разовую выплату в размере 20% от среднего заработка за каждый отработанный на ВАЗе год, задержавшейся на работе до конца ноября работник получает разовую выплату на тех же условиях но уже размере 10%, желающие доработать до конца года тоже получат выплаты - по 5%, а с января 2009 года на таковые выплаты рассчитывать уже не придется. При нехитром подсчете можно установить, что средний рабочий ВАЗа пенсионного или предпенсионного возраста, проработавший на заводе около 20 лет и уволившись по вышеописанному соглашению до конца октября получит разовую выплату в размере около 50000 рублей всего-лишь? Это меньше, чем докризисная пятимесячная зарплата того же работника! А в ноябре выплата будет меньше в половину, а в декабре - лишь четверть! Стоят ли эти выплаты того, чтобы добровольно отказываться от рабочего места? Тем не менее, по словам Афанасьева, порядка 90% рабочих ВАЗа пенсионного и предпенсионного возрастов соглашались на данное предложение и спешат уволиться как можно скорее. Причина проста - рабочие убеждены, что, несмотря на заверения правительственной комиссии, после нового года на ВАЗе вновь заговорят о массовых сокращениях, и уж тогда-то их непременно уволят, но вовсе без выплат. А если уволят все равно, то «пусть хоть деньги заплатят».

Кстати, о деньгах. По словам Афанасьева, на СКП заработок

среднего работника за прошедший сентябрь (около 10-и смен) составляла 7-8 тысяч рублей. Стоит добавить, что в других производствах было и меньше - в прессовом, например, было и по 4-6 тысяч рублей. И это за весь месяц целиком, авансы же были мизерные. Сам Афанасьев в аванс получил 800 рублей. Правда это уже за вычетом квартплаты (чуть меньше 4 тысяч рублей). Но как может взрослый мужчина с семьей прожить пол-месяца на 800 рублей, при том еще, что на работу сегодня надо ездить исключительно за свой счет, так как ВАЗовские льготные проездные (примерно половину стоимости которых оплачивал завод) теперь отменены? А Афанасьев, получивший 800 рублей аванса, имеет 4-й разряд, получает бригадирские надбавки, доплаты за профмастерство и отработал в сентябре 2 выходные субботы. Но не все являются бригадирами, далеко не всем платят за профмастерство и примерно половина сотрудников СКП имеют 3 разряд - их аванс был, разумеется, еще меньше. При такой откровенной нищете разовая выплата в районе 50000 становится привлекательной для рабочих, пусть и ценой потери работы, потери гарантий на будущее - лишь бы сейчас накормить голодную семью. По-сути, соглашение о добровольных увольнениях с разовыми выплатами, в вышеописанных условиях есть со стороны администрации ВАЗа не что иное, как откровенный шантаж рабочих. Сократить или принудить к увольнению по собственному желанию - велика ли разница для человека, ставшего безработным в условиях кризиса? Каким же жульническим враньем выглядят после этого все пафосные слова правительственной комиссии о недопущении массовых увольнений на ВАЗе!

Дальше - больше. Рабочих пенсионного и предпенсионного возрастов на ВАЗе набирается максимум 18 тысяч. Пусть даже практически все они уволятся до нового года. Но ведь изначально администрация завода планировала сократить 27 тысяч рабочих - именно такой список на сокращения успел подписать профком АСМ, именно эти сокращения правительственная комиссия проводила запретила, пока что. До последнего времени администрация завода говорила о массовых сокращениях на ВАЗе - именно в объеме 27 тысяч человек - как о неизбежной экономической необходимости. Увы, есть все основания полагать, что на увольнениях пенсионеров и рабочих предпенсионного возраста дело не кончится, и в начале 2010 года вновь встанет вопрос о «неиз-

бежной необходимости» сократить еще как минимум 10-15 тысяч рабочих.

И еще раз о жуликах и «необходимости» сокращений. По словам Афанасьева, тем рабочим предпенсионного возраста, которые, добровольно увольняясь с ВАЗа, станут настаивать на своем праве продолжить трудовую деятельность, администрация любезно предложит трудоустройство - на том же Автовазе с полной занятостью, но уже, как временным работникам вне штатного расписания и соответственно с зарплатой 4-5 тысяч рублей (примерно в три раза меньше, чем штатный работник ВАЗа получает за идентичную работу). А, судя по рассказу работницы прессового производства Анны Перовой, активистки профсоюза «Единство» и председателя профкома производства, у них уже действует похожая схема. В соответствии с приказом № 310, рабочие прессового производства в сентябре работали по 2-3 дня в неделю. Многие, желая получить подработку, записались на так называемые «общественные работы», оплачиваемые из городского бюджета по фактически отработанным часам из расчета 4 тысячи - полный рабочий месяц. По уму общественные работы - это работа по благоустройству года, по обслуживанию городских коммуникаций и т.п. Но для работников прессового производства под общественными работами понималась работа на своем же рабочем месте, но по тарифу общественных работ. То есть три дня в неделю человек работает на ВАЗе по сокращенной рабочей неделе с оплатой по фактически отработанному времени, но по ВАЗовским тарифам, а оставшиеся 2 дня работает там же и тоже с оплатой по часам, но уже по тарифам общественных работ (примерно треть от ВАЗовской зарплаты). Вопрос: если сокращенная рабочая неделя на ВАЗе была вызвана, по словам работодателя, отсутствием спроса на автомобили ВАЗа и простираясь отсюда необходимость снизить объемы производства, и эта же причина необходимости сокращений - зачем тогда весь этот цирк с «временными работниками», трудоустроенными после увольнения фактически на старое место с меньшей зарплатой, зачем «общественные работы» на собственном постоянном рабочем месте? Или все дело в том, чтобы заставить рабочего работать в полном объеме за меньшую плату? Значит объемы производства сокращать фактически никто не со-

бирается? А как же «падение продаж»? Такое ощущение, что администрация ВАЗа держит рабочих за idiots!

Впрочем, и настоящие общественные работы рабочим ВАЗа предоставлялись тоже. Не всем желающим - было лишь 20 тысяч рабочих мест. Одна работница СКП красочно описала, как ей в качестве общественных работ предоставили место уборщицы в школе, и дали план-нагрузку - 8 кабинетов, которые можно было убрать в течении полного рабочего дня. Но сколько бы времени ни занимали общественные работы фактически, а закрывали ей не более четырех рабочих часов в день, соответственной была и зарплата. И так у всех, кому «повезло» с настоящими общественными работами. Даже тут обжулили!

Понятно, что на все это жульничество с общественными работами и прочее рабочие ВАЗа соглашались не от глупости - они прекрасно понимали, что их обворовывают - они соглашались на это от ужасающего безденежья, от зарплат в 3-5 тысяч, от необходимости платить квартплату в 2-3 тысячи, от желания хоть как-то заработать лишнюю копейку и просто накормить детей. И сейчас правительственная комиссия и администрация ВАЗа дарят рабочим обещание передышки - с 1 декабря приказ № 310 перестанет действовать и завод начнет работать с полной нагрузкой - аж до января. Применительно к СКП, 3 нитка будет работать аж в 2 смены, а вот 1 и 2 нитки - только в одну смену, куда соберут всех рабочих, оставшихся после «добровольных» увольнений. Впрочем, возможно будут рабочие субботы - по скользящему графику или даже за двойную оплату. Все это сулит наконец-то нормальную зарплату за декабрь по крайней мере. Хорошо, само по себе, вот только, что будет в январе? На 2010 год администрация завода, как известно, ничего конкретного не обещала...

Пока что внешне коллектив ВАЗа спокоен. Но лучший индикатор градуса социальной напряженности - это «сарафанное радио». По заводу разносятся слухи-страшилки: что с января 1 нитку конвейера остановят, а всех, кто на ней работает, сократят, что ВАЗ вообще откажется от самостоятельных моделей и переквалифицируется в сборочное производство «Рено-Нисан», и все, что к этой сборке не относится - будет закрыто и все лишнее для «Рено» рабочие - сокращены. А, возможно, это и не страшилки, а действительные планы кого-то из акционеров ВАЗа...

Галина Дмитриева

## АВТОВАЗ - банкрот? Не прокатит!

Газета «Ведомости» от 13.10.2009, №193 (2463) опубликовала материал под кричащим заголовком: «АВТОВАЗ находится на грани банкротства. Из статьи следует, что у ВАЗа «огромный долг, в течение I квартала он вырос на 9,8 млрд руб. до 59,9 млрд руб». По словам аудиторов, «краткосрочные обязательства компании превышают стоимость ее чистых активов на 52,8 млрд руб., а чистый денежный поток в первом полугодии составил минус 13,1 млрд руб.». В заключении аудиторов говорится так же «о существенной неопределенности относительно способности группы «АВТОВАЗ» продолжать свою деятельность в обозримом будущем». В переводе с политкорректного на русский язык такое заключение, фактически, означает констатацию банкротства. По сообщению «Ведомостей», «сам АВТОВАЗ в отчете также признает, что с большой долей вероятности может не справиться с проблемами без поддержки властей в 2009-2010 гг. в вопросе рефинансирования долга». Но, если верить «Ведомостям», замминистра финансов Александр Новак ясно заявил, что «в бюджете денег на эти цели нет». Значит все-таки банкротство?

А как же все обещания правительства и вице-премьера Шувалова, о том, что сокращений на ВАЗе не будет, что завод будет работать с полной нагрузкой, что правительство не допустит закрытия завода и т.д. и т.п.? Как это все согласуется с банкротством? Кто нам врет, Шувалов или Новак? Что-то здесь не то...

Давайте разберемся, когда у ВАЗа появились эти миллиардные долги? Вроде-бы как раз тогда, когда завод находился в собственности госкорпорации «Ростехнологии». И именно «Ростехнологии» набрали кредитов, за которые сейчас завод не может расплатиться. И именно «Ростехнологиям» охотно давали кредиты в условиях начинающегося кризиса, ведь они же госкорпорация. Вот только к долгам приставка «гос» не относится, поскольку, в соответствии с законом «о госкорпорации «Ростехнологии», го-

сударства за финансовую деятельность корпорации ответственности не несет. Так что миллиардные долги, навешенные на ВАЗ головной госкорпорацией, государство по закону оплачивает не обязано и по совести тоже не собирается - «денег нет».

Вот только почему за долги «Ростехнологий» должен отдуваться именно АВТОВАЗ? Госкорпорация брала эти кредиты под деятельность ВАЗа? Возможно. Но действительно ли «Ростехнологии» тратили эти средства на нужды ВАЗа? Из чего это следует? А даже если и тратили, то почему расплачиваться по кредитам должен именно ВАЗ и только ВАЗ? Потому, что «Ростехнологии» (опять-таки в соответствии с законом «о госкорпорации «Ростехнологии») не могут быть подвергнуты банкротству? Значит, миллиардные кредиты госкорпорация «Ростехнологии» - эта бюрократическая надстройка над индустриальным производством, самостоятельно ничего не производящая - набирать может, а расплачиваться будем активами подконтрольных ей производств, проводя заводы через банкротства, закрывая их и распродавая по частям на аукционе за бесценок, тысячами увольняя рабочих, разваливая таким образом сектор реальной экономики России, обрекая целые города на гуманитарную катастрофу, погружая страну в пучину безработицы и нищеты.

Да уж, если не знать, что чиновничья жадность, глупость и безответственность беспредельны, можно, прямо-таки всерьез задуматься: не является ли деятельность госкорпорации «Ростехнологии» хорошо спланированной диверсией с целью подрыва отечественной экономики. Но нет, это не диверсия. Это всего лишь жадность, безответственность, бесконтрольность и безнаказанность руководства «Ростехнологий».

Но какова роль правительства во всей этой истории с банкротством АВТОВАЗа? Получается, что самая непосред-

ственной! Основные кредиторы АВТОВАЗа сегодня - это полугосударственный Сбербанк и госкорпорация ВТБ. То есть, что получается: Госкорпорация ВТБ и Сбербанк выделяют кредиты под существенные проценты госкорпорации «Ростехнологии». Что из этих денег досталось собственно ВАЗу мы не знаем, возможно - крохи, возможно - вообще ничего. Зато мы знаем, что, когда пришло время притупить кредитам «Ростехнологий», эти обязательства спишули на АВТОВАЗ. Естественно, ВАЗ оплатит эти, чужие по сути, долговые обязательства не смог. Тогда «Ростехнологии» стали просить у государства субсидии якобы на погашение долга АВТОВАЗа. На самом деле эти средства так же доходили до завода не в полном объеме (из 25 млрд руб. государственной ссуды на ВАЗ дошло лишь 15,2 млрд руб., которые тут же и были истрачены на текущие нужды производства и на заработную плату, в частности дирекции, получившей на тот момент миллионные зарплаты). В итоге, после многочисленных субсидий «на погашение долга АВТОВАЗа», государство теперь заявляет, что «денег нет». Кредиторы же требуют выплаты долга, и завод - на грани банкротства. А на самом деле все эти бесценные миллиарды до реальной ВАЗовского производства не доходили. Сначала деньги просто перенесли через одну подконтрольную государству структуру в другую аналогичную: Сбербанк - «Ростехнологии», ВТБ - «Ростехнологии», и при этом еще насчитывались проценты. А потом уже само государство «вливало» в собственную госкорпорацию денежные потоки по виду субсидий. Замечательный способ «подкормить» «своих людей» из руководства госкорпорации за счет бюджета, перекачать казенные деньги по личным карманам. А расплачиваться, причем с процентами, за всю эту недостачу в государственном масштабе нашли «лоха» - АВТОВАЗ.

И так, по всем признакам, долги АВТОВАЗа созданы искусственно, значит, наличие попытки преднамеренного банкротства. Вообще-то, это уголовная статья и дело для ОБЭП. Но, где найти ОБЭП, который станет расследовать мошенничество со стороны государства? И чего стоят после этого все красивые слова Шувалова и Путина о том, что они что-то там не допустят? Можем ли мы доверять мошенникам?

Мы можем, конечно, потребовать отставки этого правительства жуликов. Но что это нам даст? Где гарантия, что новые премьеры и прочие чиновники опять не окажутся жульем. Правильнее было бы здесь поставить вопрос о причинах этого жульничества. Возможно, все дело здесь в полной безнаказанности правительства, в полной неподконтрольности власти народу, в полной их безответственности за состояние промышленности - ведь это же частная собственность.

Поэтому логичнее поставить вопрос следующим образом:

1. Ни о каком банкротстве АВТОВАЗа и речи быть не может. Эти долги - не долги ВАЗа, и завод не должен их отдавать.
2. Вопрос о собственности на АВТОВАЗ однозначно должен быть решен путем национализации. ВАЗ должен стать прямо госсобственностью, без всяких безответственно-бюрократических прослоек вроде госкорпорации и т.п. Тогда государство будет нести прямую ответственность за судьбу данного предприятия и уже не сможет заниматься мошенничеством.
3. Вопрос о долгах ВАЗа нас не волнует. Если государству угодно, оно может национализировать АВТОВАЗ, выплачивать долги «Ростехнологий» из госбюджета или же заставить мошенников из госкорпорации самих расхлебывать всю эту, ими заваренную, финансовую кашу. Главное, рабочие ВАЗа не должны и не станут платить за все это ни своими зарплатами, ни своими рабочими местами.

Галина Дмитриева

# РАБОЧАЯ ДЕМОКРАТИЯ НА ВАЗе

## Борьба за работу – борьба за жизнь

В период экономического кризиса проклятые буржуины, стремясь сэкономить на зарплате рабочих, сокращают их тысячами и десятками тысяч, оставляя без средств к существованию. Загнанные капиталисты, возманив себя богами, считают что, предоставляя рабочее место, они делают великую услугу рабочим. Они забывают, что именно рабочие делают их «богами» и что рабочие, объединившись, могут лишить их этого социального статуса.

По данным общественных организаций, сейчас в России уже более 8 200 000 безработных – это не считая уже сокращённых пенсионеров, а с ними – около 13-14 миллионов. Плюс к этому 1 500 000 неустроенных выпускников ВУЗов. Итого более 15 000 000 безработных!

Что может случиться в стране, где десятая часть населения ищет работу не секрет. На уровне общества это, в первую очередь, означает рост социальной напряженности, вплоть до политических переворотов. Не случайно американский президент Франклин Делано Рузвельт, объясняя причину разработки и проведения им политики «Нового курса» для выхода из Великой Депрессии, главной проблемой которой была огромная безработица (в США в этот период безработным был каждый четвертый), писал, что тем самым он хотел «предотвратить революцию отчаяния». Действительно, военные перевороты и революции связаны именно с высоким уровнем социальной и экономической нестабильности. Кроме того, социальными последствиями безработицы являются рост уровня заболеваемости и смертности в стране, а также рост уровня преступности. К издержкам безработицы следует отнести и те потери, которое несет общество в связи с расходами на образование, профессиональную подготовку и обеспечение определенного уровня квалификации людям, которые в результате оказываются не в состоянии их применить, а, следовательно, оккупить.

Экономические последствия безработицы на индивидуальном уровне заключаются в потере дохода или части дохода (т.е. снижении текущего дохода), а также в потере квалификации (что особенно плохо для людей новейших профессий) и поэтому уменьшения шансов найти высокооплачиваемую, престижную работу в будущем (т.е. возможном снижении уровня будущих доходов). Таким образом, безответственная, бессовестная политика работодателей угро-

жает не только спокойной жизни отдельного человека, но и общей социальной ситуации в стране.

Средства массовой информации, во главе с политическими деятелями пытаются скрыть огромный рост безработицы. Росстат не считает фактическое количество безработных, а считает только зарегистрированных. Росстат не считает временно трудоустроенных, находящихся в вынужденных отпусках, сокращённых пенсионеров, работающих на общественных работах, неустроенных студентов.

По данным центра занятости Тольятти количество безработных в городе с февраля по август увеличилось почти в три раза, составив 10 609 человек. Но это лишь официально зарегистрированных безработных. Если сравнить численность официально зарегистрированных безработных и их фактическое количество по всей России, то получится, что фактическое количество безработных приблизительно в 3,5 раза больше. Исходя из этого, чтобы получить фактическое количество безработных в Тольятти, разумно было бы умножить заявленные 10609 человек на 3,5. Получается, что приблизительно количество фактически безработных в Тольятти, на август месяц, было равно 37131 человеку. Учитывая прошедший сентябрь и часть октября, можно предположить, что сейчас в Тольятти около 40 000 безработных, что составляет более 10 % экономически активного населения города.

В июле руководство АвтоВАЗа заявило о намерении «оптимизации численности» на заводе. Теперь «оптимизацией» работодатели называют сокращение рабочих. Видимо «реорганизацией заводов» теперь будут называть их банкротство. О том, что сокращения на «АвтоВАЗе» неминуемы, журналистам заявил и руководитель департамента экономического развития мэрии Тольятти Денис Жидков. По прогнозам специалиста, предприятие сократит, по меньшей мере, 20 тысяч человек. Не стал отрицать возможности увольнения на «АвтоВАЗе» и руководитель пресс-службы предприятия Александр Шмыгов.

Как известно, уже сейчас идёт сокращение 5 000 человек. Говоря о перспективах сокращений на заводе, руководство АвтоВАЗа упоминало цифры до 30 000 человек. Когда же их спрашивали о том, как эти люди должны будут жить дальше, они отвечали, что часть из них будет устроена на общественные работы, другая

часть отправлена на переобучение, а остальным придётся покинуть город в поисках работы в других регионах. Могут ли эти меры стать выходом из сложившейся ситуации и предотвратить социальную катастрофу? Конечно, нет.

По замыслу чиновников, оставшихся без работы и заработка «вазовцы» будут социально защищены посредством привлечения их к общественным работам с оплатой в 4700 рублей. Однако это благое намерение столкнулось с неожиданным препятствием: сами безработные не спешат быть облагодетельствованными. Например, в Тольятти до недавнего времени изъявил желание участвовать в общественных работах всего 51 человек. Так что же сегодня предлагается желающим участвовать в общественных работах в Тольятти? Выбор и, правда, невелик: сбор мусора в лесополосе и стрижка кустарников на городских кладбищах. На большее фантазии чиновников пока не хватило. Как вы представляете 30 000 «общественных» дворников в городе с 720 тысячами жителей, когда в самой Москве дворников около 40 000?

Говоря о переобучении, чиновники видимо тоже не задумывались о практическом их осуществлении, да и вообще их целесообразности. Чтобы на кого-то переучиваться, необходимы потенциально свободные вакансии. А их нет и быть не может ни в городе, ни в стране, где 10% безработных. Кроме того, для переобучения нужно время – не меньше трёх месяцев. И всё это время надо кормить себя и свою семью, оплачивать квартплату, да ещё, может быть и само обучение. Вариант с переездом и вовсе издевательский.

8-го октября АвтоВАЗ посетила правительственная комиссия во главе с первым вице-премьером Игорем Шуваловым. Цель этой его поездки – снять напряжённость на заводе и в городе, пообещав всем то, что им хотелось бы. В том числе Шувалов заявил, что сверх уже сокращаемых 5 000 никаких сокращений не будет. Есть ли у нас основания верить его словам? Нет. Последние 20 лет правительство вместе с руководством завода слишком много наобещало нам, но слишком мало выполнило. Все действия руководства направлены на сокращения затрат на зарплату рабочих за счёт их сокращения. Будь воля руководства, уже сегодня они бы объявили о сокращении 50% рабочих. Лишь страх перед организованном протестом останавливает их.

*Петрович.*

## Рабочая борьба вне правового поля.

Обычно рабочие, отстаивая свои трудовые права, объединяются в профсоюз и либо достигают консенсуса с работодателем в ходе переговоров, либо обращаются в суд. Реже профсоюзы устраивают публичные акции протеста, привлекая к своей проблеме внимание СМИ и общественности, пытаются влиять на работодателя через общественное мнение, еще реже – бастуют. Все вышеперечисленные методы находятся в рамках правового поля. Но что делать в условиях кризиса, когда проблема даже не в повышении зарплат, а в сохранении рабочих мест для элементарного выживания, когда работодатель даже слышать не хочет о переговорах с коллективом, суды принимают решения исключительно в пользу собственника, а законодательство составлено так, что легальная забастовка на большом предприятии провести практически невозможно? Приведенные ниже примеры борьбы рабочих за свои права – находятся вне правового поля. Мы не призываем копировать данный опыт, лишь предлагаем познакомиться с ним.

### Захват заложников

7 апреля французские сотрудники британской компании по производству изолянтов Scarra захватили в заложники четырех топ-менеджеров: трех британцев и француза. Это произошло во французском городе Бельгард.

Всего на заводе на тот момент трудилось 60 человек. В феврале руководство объявило им о закрытии французского филиала из-за низкой рентабельности, а в апреле рабочие взяли в заложники своих руководителей: главу Scarra Еугоре, главу Scarra France, директора по кадрам и финансового директора, которые приехали на переговоры к рабочим. Они продержали их в заключении менее суток.

Сходным образом решили выразить протест против увольнений их коллеги с французского филиала аме-

риканской компании Caterpillar в Гренобле. 31 марта они взяли в заложники директора завода, начальника отдела кадров, его заместителя и менеджера производства в Европе. На такие меры они решились пойти, когда узнали, что руководство собирается сократить 700 человек на заводе в Гренобле, кроме того, рабочие подписали коллективное обращение к президенту Франции Николя Саркози с просьбой не допускать массовых увольнений и помочь им в сохранении работы. Кадровик предприятия был выпущен вечером того же дня, потому что он жаловался на боли в сердце, а три других топ-менеджера провели взаперти почти сутки.

Акция протеста рабочих оказалась результативной. После освобождения директор завода Николая Полутник в знак примирения согласился на требование профсоюза об оплате прошедшей ранее трехдневной забастовки. Также были возобновлены переговоры профсоюза и руководства при участии правительства Франции об отмене сокращений и об увеличении компенсаций при увольнении до 30 тысяч евро, тогда как до акции рабочие обещали заплатить только 10 тысяч евро.

### Угрожали терактом

14 июля рабочие банкротившегося завода New Fabris во Франции обещали взорвать предприятие, если им не заплатят долги по зарплате. Они забаррикадировались внутри и разместили газовые баллоны по всему периметру завода и склада, на которых находятся оборудование и готовые автомобили на несколько миллионов евро. Рабочие обещали привести свой план в действие, если бывшие клиенты завода – автопроизводители Renault SA и PSA Peugeot Citroen, получившие во время кризиса финансовую поддержку от государства, – не выплатят им компенсации. В акции приняло участие 336 человек, и они требовали выплатить сокращенным сотрудникам по 30 тысяч евро за увольнение. 31 августа,

когда срок ультиматума истек, правительство Франции предложило выплатить рабочим по 12 тысяч евро за увольнение помимо положенных 17-19 тысяч евро. После этого рабочие провели голосование и 204 голоса решили не взрывать завод и разойтись с миром.

### Поджог офиса

Рабочие сталелитейного гиганта ArcelorMittal, недовольные планами компании по сокращению штата, напали на штаб-квартиру компании в Люксембурге 12 мая текущего года. В акции протеста, переросшей в беспорядки, участвовали не менее 2 тысяч рабочих, прибывших из Бельгии и Франции. Некоторые протестующие бросали в здание бутылки с зажигательной смесью и другие предметы. Акция проходила в тот момент, когда в здании заседали акционеры компании. Представители так и не вышли к протестующим, и полиция стреляла в толпу резиновыми пулями, чтобы рассеять ее.

### Захват предприятия

25 апреля 900 работников оккупировали автосборочный завод корпорации SsangYong в 70 километрах от Сеула и начали сидячую забастовку. Так люди решили протестовать против сокращения рабочих на заводе. Они продолжили свою акцию до 5 августа несмотря на то, что корпорация несла огромные убытки, и на то, что еще в мае сеулский окружной суд признал: сохранение корпорации предпочтительнее ее ликвидации. 5-го же августа полиция и бойцы спецназа захватили все цеха завода, кроме покрасочного. Во время штурма работники завода отстаивали территорию с помощью стальных труб, самодельных катапулт и зажигательных смесей, а полицейские, в свою очередь, применяли дубинки и слезоточивый газ. В результате «совместных» действий рабочих и полиции пострадали 100 человек.

*Использованы материалы газеты «Труд» (№ 146, 11 Августа 2009г.)*

## Общаги ВАЗа. Текущее положение.

*Интервью с юристом Е.А.Бобровым (правозащитная организация «Восход»)*

РД Сколько дел по приватизации жильцами занимаемых ими жилых помещений в ВАЗовских общежитиях сейчас в суде?

Б. (Бобров Е.А.) - В первой партии подано 60 исков, во второй группе готовы подать иски 400, а в третьей 1000.

РД Какие-то решения по ним уже получены?

Б. -На данный момент получены отказные решения от Автозаводского суда Тольятти. 12 независимых и беспристрастных судей города Тольятти независимо друг от друга по каждому из дел вынесли абсолютно одинаковые отказные решения с абсолютно одинаковыми ошибками и опечатками. Отказ пришел и из Самарского областного суда. Сейчас дела запросил Президиум Самарского областного суда, может, и отменит, но навряд ли.

РД На чем основаны отказные решения?

Б. -Хотя крепостное право отменено полтора века назад, АвтоВАЗ эти дома приватизировал в нарушение закона о приватизации жилья и о приватизации предприятий. Прокуратура обратилась в суд, который признал эту сделку ничтожной. Тогда АвтоВАЗ подал в суд сам на себя, и в порядке особого производства в арбитражном суде за ним признали право собственности на эти дома. При полном отсутствии правовых оснований, в непредусмотренном законом порядке, при отсутствии надлежащего ответчика - Мэрии Тольятти. Вот на это-то решение и ссылаются судьи. Якобы у АвтоВАЗа все бумаги правильно оформлены на право собственности. Но нет такой статьи закона, по которой АвтоВАЗ может быть собственником муниципального жилья.

Не АвтоВАЗ строил его или приобретал, а государство. Были государственные общежития, построенные для государственного АвтоВАЗа. Сейчас ОАО «АвтоВАЗ» назвало их «Жилищными комплексами». Такого понятия нет в законе: либо это общежития как спецжилфонд, либо это дома, пользование которыми осуществляется по соцнайму. Ближе всего к понятиям АвтоВАЗа доходный дом и гостиница. Но здесь-то люди совсем по другим основаниям и в другом порядке вселялись - не как клиенты гостиничные, где изначально тарифы коммерческие, срок проживания устанавливается, а как работники предприятия - в принципе бессрочно, потому что трудовые договоры у всех бессрочные.

РД Какова позиция муниципалитета Тольятти?

Б. - АвтоВАЗ ничего в эти дома не вкладывал, их ремонтировать нужно. Надо людей расселять, а муниципалитету этого не нужно. Не хотят они дома себе брать.

Есть такая информация, что Ростехнологии заставляют ВАЗ договориться с Мэрией и передать ей эти дома. Слишком убыточно содержать общежития. Те, кто ведают общежитиями на ВАЗе, отдавать их не хотят. Занимаются они там какими-то незаконными вещами и, судя по всему, набивают свой карман.

РД - Когда ожидается решение из Президиума областного суда?

Б. - К 20 сентября прошел месячный срок рассмотрения дел в Президиуме. Решение, по всей видимости, отказное, пришло по почте жильцам. Следующая инстанция - Верховный Суд (ВС).

Судьи в частных беседах говорят, что, скорее всего, в следующем году дома передадут городу, так за что мы бьемся? Я говорю, смешные вы люди, ведь 1 марта кончается срок приватизации жилья.

РД Были ли похожие дела на рассмотрении в ВС?

Б. -В ВС рассматривались дела по приватизации помещений в бывших московских общежитиях. Все отказные решения там отменены. По Московской области принято много положительных решений, в том числе и в Президиуме Мособлсуда.

Так что судебная практика нарабатывается, она соответствует закону, и я полагаю, по автозаводским делам незаконные решения будут тоже отменены. Тогда и подадим следующие иски.

РД А если и из ВС придут отказы?

Б. - Если ВС не вынесет решения в пользу жильцов - это будет чисто политическая позиция. Тогда в ноябре передаем все в Европейский Суд - все дела тремя «порциями»: 60, 400 и 1000. Это тот случай, когда количество перейдет в качество.

Если до ЕС доходит несколько одинаковых дел из одной страны, то это тоже может привести к приостановлению членства в Совете Европы.

РД Многие платят сейчас по коммерческому найму?

Б. -Да. Подавляющее же большинство тех, кем мы занимаемся, не платит по коммерческому тарифам - платит по муниципальным. Но и у тех, кто платит сейчас по коммерческим ценам, положение не безвыходное. Договор коммерческого найма подписывается на год. Я разъяснил им: пишете, что ваше проживание регулируется соцнаймом, в связи с чем старый договор ничтожен, и вы его продлевать не будете. И многие возвращаются в бессрочный соцнайм.

Хуже с теми, кто работает на ВАЗе (около 60% от общего числа жителей): у них стоимость жилья из зарплат высчитывают. Здесь дело можно решить только через суд. Но пока это нецелесообразно, потому что вопрос со статусом жилья официально не определен. Это сейчас в Президиуме областного суда решается.

РД Вы не в курсе, сколько платят за жилье в общежитиях?

Б. -От как раз новый приказ 315 от 24.06.09 вышел - мы его в прокуратуру отправили. В нем приведены новые тарифы для жильцов, заключивших договоры коммерческого найма. Выше, чем старому приказу, и уж, конечно, больше, чем в муниципальном фонде.

Наша позиция остается прежней - независимо от вазовского законодательства, платить все должны по муниципальным ставкам. Идут в ЖЭК, смотрят там муниципальные ставки, умножают на свой метраж, на количество членов семьи и получается та сумма, которую они должны платить. А ВАЗ пускай сам эти тарифы у них через суд взыскивает. Принуждать людей заключать договор коммерческого найма незаконно. В судах говорят, что, если представители АвтоВАЗа обратятся в суд с обязательством жильцов заключить договор коммерческого найма, в этом их поддерживать не будут.

РД. Почему далеко не все жильцы переходят на соцнайм?

Б. -Многие выжидают, боятся выселения за отказ платить по коммерческим тарифам. Хотя никаких репрессий по отношению к 50-70 человекам, которые платят по муниципальным тарифам, нет и не будет. С 1-2 можно расправиться, а тут полдома таких. К сожалению, половина одного дома, а там домов 7 или 8.

Более того, если люди вообще не будут платить за жилье, их все равно выселить нельзя, потому что если жилец по соцнайму не платит за жилье, по 90 ст. ЖК его можно выселить только по судебному решению обязательно с предоставлением другого жилья. И не просто жилья, а про соцнайму. Предоставлять кто будет? Мэрия Тольятти. Им что, заняться больше нечем - предоставлять жилье бывшим жителям общежития вместо того, чтобы обеспечивать очередников. Я неоднократно людям говорил, что все ваши проблемы можно решить и без юриста. Пишите бумагу начальнику АвтоВАЗа: «Иван Иванович, Вы тут внука Марь Федоровны не прописываете, договор соцнайма не выдаете, какие-то коммерческие тарифы мне навязываете, платите нормальные муниципальные не присылаете по квартплате - мы за себя платить не будем. Считаете свои права нарушенными - обращайтесь в суд». И пускай АвтоВАЗ на каждого жильца обращается в суд: госпошлина по каждому такому иску 2000 руб. Пусть судится. Максимум, чем жильцы рискуют, - это у них пеня пойдет 0,1% за каждый день просрочки. За год будет аж целых 100 рублей.

РД Сейчас с введением 20-часовой рабочей недели и резким снижением зарплат как будет возможно у работающих на ВАЗе выжить из нее стоимости жилья и коммунальных услуг по коммерческим ценам?

Б. - Ну и вычтут, может, люди еще должны будут. Если несколько человек работают, то хватят, а с одного могут и все выжить.

Вот, посмотрите, какие зарплаты сейчас на ВАЗе. У президента порядка 5 млн руб. в месяц. У 26 вице-президентов - от 2 до 3 млн. 52 заместителя - у них от 1 млн. до 2. А у людей по средней выработке по состоянию на май - 9 тыс. Сейчас - 5-6 тыс. Некоторые именно столько должны платить за проживание в общежитии.

# РАБОЧАЯ ДЕМОКРАТИЯ НА ВАЗе

## Исторический опыт.

Впервые принципы рабочего контроля были сформулированы еще парижской Коммуны. Однако тогда, всилу недолговечности самой Коммуны, рабочий контроль не был реализован на практике. В России движение за рабочий контроль над производством возникло после Февральской революции 1917 на крупных предприятиях Петрограда, Москвы, Урала, Донбасса и др. промышленных центров, на казенных железных дорогах. В. И. Ленин рассматривал Рабочий контроль как одну из основных переходных мер к социализму, которая, не ликвидируя сразу капиталистических отношений, обеспечивала подрыв и ограничение господства капитала и тем создавала условия для постепенного преобразования капиталистической организации хозяйства в социалистическую.

История конфликта на машиностроительном заводе Лангезипен хорошо освещает сущность рабочего контроля и обстоятельство, которые толкали рабочих на его введение в этот период. В конце апреля Старший фабричный Инспектор Петроградской губернии доложил, что «рабочие этого завода подозревают администрацию в задержке производства оборонной продукции». 27 апреля рабочие выставили караул у дверей кабинета администрации и запретили директору уходить с работы до конца рабочего дня. Вслед за этим была создана объединенная комиссия из представителей Петроградского совета, Общества фабрикантов и заводчиков. Союза инженеров и Центрального военно-промышленного комитета для расследования конфликта.

Но 2 июня директор завода объявил о его предстоящем закрытии, ссылаясь на растущую стоимость производства и сокращение объема продукции на две трети... Рабочие завода обратились в Центральный Совет Фабзавкомов... ЦС назначил для расследования инспектора, который обнаружил длинную и крайне подозрительную цепочку махинаций с акциями завода. Когда ЦС предал огласке результаты расследования, директор вдруг объявил, что он «случайно» нашел 450 000 рублей, занятых у одного его знакомого, что дает возможность продолжать производство полным ходом».

Органы Рабочего контроля решили все вопросы, связанные с жизнью предприятия. И, вопреки заверениям администрации и капиталистов, пугающих крахом производства, находящегося под контролем рабочих, введение рабочего контроля не только не нарушало производственный процесс, а наоборот, способствовало росту производительности труда. Это вынуждены были признать даже сами капиталисты: Крупный промышленник и лидер Конституционно-демократической партии Н. Н. Кутлер отмечал некоторый «энтузиазм к работе» среди рабочих в тот период. Директор Шлисельбургского порохового завода сообщил Министру Торговли и Промышленности в середине апреля, что: «Рабочие со всей сознательностью принимают во внимание существующую конъюнктуру и насколько это возможно защищают завод от любых происшествий, могущих как-либо повредить ему, и энергично сотрудничают для увеличения производства пороховых и взрывчатых материалов».

Рабочие готовы были сотрудничать с администрацией, если последняя действительно была заинтересована поддерживать производство. Но именно это было под вопросом. И в этом-то и заключалась основная проблема движения за рабочий контроль в 1917 году: контроль не сработал бы без администрации, заинтересованной дальше вести дела. Без этой заинтересованности стремление рабочих поддерживать производство все дальше уходило их от контроля и приближало к непосредственной борьбе за полную власть на предприятии, и, в конечном счете, к экспроприации частных владельцев и национализации предприятий.

## РАБОЧИЙ КОНТРОЛЬ ВЧЕРА И СЕГОДНЯ

### Рабочий контроль. Современность.

В современном мире немало примеров, когда рабочие пытаются осуществить рабочий контроль. Много таких случаев в странах латинской америки, имеются прецеденты и в европе. Все это заслуживает детального рассмотрения и серьезного исследования. Мы же ограничимся одним, но очень ярким примером из отечественной практики.

Первый в постперестроечной России прецедент полного рабочего контроля на производстве и рабочего самоуправления на региональном уровне, однако без национализации предприятия, был создан на Выборгском целлюлозно-бумажном комбинате в поселке Советский Ленинградской области. Выборгский целлюлозно-бумажный комбинат (ЦБК), одно из самых современных предприятий отрасли (еще в 1989г он был реконструирован финнами), в результате неудачной приватизации ставший банкротом, был продан в 1997 году за бесценок (32 тыс долларов!) зарегистрированной на Кипре российской компании «Нимонор». Назначенное компанией руководством проинформировало трудовой коллектив о своих целях репродуцировать комбинат на лесопереработку, сократить рабочие места до 1300 (с 2200). При этом администрация отказывалась от всяких обязательств перед трудовым коллективом и выступала против присутствия профсоюза на предприятии. В ситуации остановки производства, невыплаты зарплат, массовых сокращений и крайнего ухудшения социальной обстановки в поселке Советском, где расположен комбинат (в десяти тысячном поселке были отключены газ и отопление), работники комбината переходят к активным действиям. Возникает инициативная группа, созывается конференция трудового коллектива, на которой формируется стачка, принимающая решение не пускать представителей фирмы «Нимонор» на комбинат, а в случае использования ими силовых методов - перекрывать железную дорогу Санкт-Петербург-Хельсинки и соответствующее шоссе. Для охраны предприятия создается рабочая дружина.

На состоявшемся 10 февраля 1998 года на совместном совещании стачкома ЦБК и первого вице-губернатора Ленинградской области трудовой коллектив выдвинул требования создать Правительственную комиссию по проверке приватизации комбината, платежеспособности фирмы «Нимонор», указать конкретные сроки запуска комбината и пуска его на максимальную производственную мощность. Поскольку никаких действий со стороны властей предпринято не было, конференция трудового коллектива 6 марта приняла решение запустить комбинат собственными силами. Большинство в 98% директором был избран член стачечного комитета, депутат из Выборга А. Ванторин Профком предприятия был зарегистрирован как юридическое лицо. 10 августа 1998 года первичной профсоюзной организацией было учреждено ЗАО «Выборгский ЦБК», и комбинат таким образом стал «народным» предприятием, перешел в управление трудовым коллективом. Стачком в ходе этих событий фактически трансформировался в профком. С сентября по ноябрь новой администрацией предприятия во главе с избранным директором разрабатывалась программа запуска производства. В декабре, после двух лет простоя, состоялся пуск основного производства - бумагоделательной машины. После многих лет голода и нищеты, рабочие регулярно стали получать зарплату. В течение января-февраля 1999 года начинается регулярный выпуск продукции предприятия, восстанавливаются партнерские связи комбината с поставщиками сырья и химикатов и с традиционными потребителями продукции (рынок сбыта продук-

ции ЦБК охватывает помимо России Беларусь, Украину, Узбекистан, Казахстан, Чехию, Израиль). Вскоре комбинат выходит на 65% производственной мощности. Планируется выход на 80%. Начинают решаться социальные проблемы, выделяются средства на обеспечение медицинской страховкой рабочих и пенсионеров, на снабжение поселка Советский теплом и электроэнергией, оказывается финансовая поддержка поселковой школы и больницы. При этом комбинат выплачивает положенные налоги и взносы во внебюджетные фонды, выделяет средства на развитие производства. При этом фактическое управление поселком Советский находится в руках профкома ВЦБК. Муниципальная власть фактически распущена рабочими комбината, ввиду непрерывного саботажа госчиновников и их отказа взаимодействовать с трудовым коллективом ВЦБК, как с руководящим комбината.

Тем временем в мае 1999 года фирма «Нимонор» перепродает комбинат зарегистрированной в Англии российской офшорной фирме «Алцем». Новый собственник берет курс на силовой захват предприятия. Первая попытка взять его штурмом, предпринятая 9 июля, была отбита рабочими. Штурм осуществлялся при помощи частной охранной структуры и спецподразделения «Тайфун», предназначенного для умиротворения бунтов заключенных и продолжался более 10 часов. Безоружные рабочие сражались с вооруженными пистолетами и дубинками «частными» охранниками. В результате столкновения пострадало несколько рабочих, двое из них были ранены. Вторая попытка захвата комбината была предпринята в ночь с 13 на 14 октября. Противостояние длилось более 16 часов, по безоружным рабочим был открыт огонь, два человека были ранены, около двадцати получили травмы. Однако и не этот раз трудовой коллектив смог отстоять комбинат.

Но, как в последствии, став директором комбината, сказал ставленник «Алцем» Шмаргуленко, события вокруг ВЦБК являлись «ударом по всей частной собственности». Поэтому Федеральные власти РФ сделали все, чтобы задушить рабочее самоуправление. Во первых, суды различных инстанций хором признают руководство ЗАО ВЦБК незаконным собственником предприятия, хором выносят решения о передаче комбината в собственность «Алцем». Разумеется, на стороне «Алцем» выступают судебные приставы, ОМОН и прочие силовые подразделения государства. Но, после, несмотря ни на что не удавшихся попыток занять предприятие силой, власть переходит к тактике экономической блокады - арест продукции в счет долга прежних собственников, препятствия в организации доставки топлива. Блокаду усилили так же иностранные поставщики и покупатели продукции, отказавшиеся, после решения судов в пользу «Алцем», заключать сделки с «незаконной» народной дирекцией комбината. Все это в итоге привело ВЦБК к новой остановке производства и прекращению выплаты зарплаты, что ослабило и деморализовало трудовой коллектив. В ночь с 16 на 17 января 2000 года при помощи бывшей вооруженной охраны предприятия представители фирмы «Алцем» все же проникли на территорию комбината. На следующий день туда не были допущены ни работники ЗАО «ВЦБК», ни профсоюзный комитет. В соответствии с соглашением «Алцем» берет на себя обязательства сохранить профиль Выборгского ЦБК, численность трудового коллектива не менее 2,5 тысяч человек, средний уровень зарплаты - 2500 руб., а также выплатить все долги по зарплате. Взамен фирма получает возможность вступить во владение имуществом ВЦБК. Рабочие, желающие перейти в ОАО «Выборгская

целлюлоза» (так «Алцем» обозвал ВЦБК), должны были, по условиям соглашения подписать решение о доверии народному директору ВЦБК Ванторину и получить за это «аванс» 1000 рублей. Причем устроиться на ОАО «Выборгская целлюлоза» без подписания доверия Ванторину и без получения денег было невозможно. В результате, когда рабочим, не получившим зарплату в течение 4-х месяцев и под угрозой, было предложено перейти в акционерное общество нового собственника, многие были вынуждены согласиться. Произшел раскол и в профсоюзном комитете, лидер которого Киряков развернул агитацию в поддержку нового собственника.

### Рабочий контроль - магилычик частной собственности.

Анализируя как исторические, так и современные практические примеры рабочего контроля, можно выделить следующие закономерности. Во-первых, утверждение капиталистов о неэффективности рабочего контроля или рабочего самоуправления на производстве вконец неверны и оправдываются практикой, как исторической, например на Шлисельбургском пороховом заводе, так и сегодня. В случае с Выборгским ЦБК народная дирекция сумела менее, чем за год не только практически восстановить комбинат после банкротства, не только начать регулярно выплачивать зарплату рабочим, но и обеспечить за счет комбината и отопительный сезон, и деятельность муниципальных учреждений, и даже зарплату бюджетникам поселка Советский. Такое подвигу, согласитесь, далеко не каждому частному собственнику. И этому есть вполне логичное объяснение. Капиталист, безусловно, печется о своей прибыли, но, как правило, частные собственники промышленных предприятий не ограничивают свои аппетиты одним предприятием, но являются хозяевами корпораций, включающих десятки, а то и сотни производств. В случае колебаний рынка такой капиталист заинтересован прежде всего в сохранении своей совокупной прибыли. Если для этого необходимо закрыть один завод, чтобы сэкономить на зарплате и не отдавать долги (для сохранения прибыли он, например, заставит рабочих на других предприятиях работать с большей интенсивностью без увеличения зарплаты) - капиталист сделает это. Если даже кризис заставит капиталиста избавиться от части производств, всилу поденя спроса на продукцию - капиталист сделает и это тоже, он от этого голодать не начнет. А вот рабочим при закрытии производства деваться некуда. Они от своего рабочего места зависимы прямо и непосредственно. Поэтому рабочий контроль при любых условиях будет стремиться к сохранению производства. С точки зрения интересов развития и усиления национальной промышленности, рабочий контроль, таким образом - есть абсолютное благо. Но сточки зрения капитала, рабочий контроль, по той же причине - есть зло, так как средства на сохранение производства рабочие будут получать путем увеличения доли прибыли, расходуемой собственно на нужды производства, соответственно уменьшения доля

прибыли, присваиваемой капиталистом лично. И в этом суть коренного противоречия между интересами частного капитала и рабочего контроля. Но, если рабочий контроль на отдельном предприятии сосуществует с частным собственником этого предприятия, входит в противоречие именно с ним, то рабочий контроль, доведенный на отдельном предприятии до абсолюта и ставший рабочим самоуправлением в условиях капиталистической экономики государства в целом, такой абсолютный рабочий контроль входит в противоречие уже с самим капиталистически ориентированным государством. Так случилось и на ВЦБК, где рабочие проиграли не экономическую конкуренцию - их предприятие оказалось вполне конкурентноспособно, но были сломлены всей совокупной мощью административного и силового ресурса государства, защищающего интересы частного капитала.

Собственно, у рабочих ВЦБК не было шанса - поскольку двухтысячный трудовой коллектив и даже весь поселок Советский с населением около 10 тысяч человек при всем желании не могли долго противостоять государственной машине РФ. Возможно, если бы рабочие ВЦБК действовали поэтапно, если бы прежде, чем брать комбинат под свою власть, они заставили бы государство взять на себя ответственность за судьбу предприятия - национализировать его, тогда, при дальнейшем установлении на комбинате рабочего контроля, они связали бы правительству руки этой национализацией, тогда власть уже не смогла бы подыграть невесте-откуда взвешемся частнику. Правда тогда имели бы место противоречия между рабочей контролирующей инстанцией и государственной дирекцией. Но такие в буржуазном государстве неизбежны. Тем не менее, такое сосуществование могло бы длиться достаточно долго, давая рабочим комбината и рабочие места, и честную достойную зарплату, и соцгарантии, и что не мало важно - уверенность в завтрашнем дне. Ведь при национализации государство выступает гарантом стабильности, а оно, как известно, не может, в отличие от частника, внезапно обанкротиться в результате очередного колебания рынка. Таким образом рабочий контроль, будучи заинтересован в гарантии сохранения рабочих мест, неизбежно начинает стремиться к национализации. И так, вплоть до полного уничтожения частного капитала и полной передачи национальной промышленности в руки государства. И настолько, насколько государство стоит на защите частной собственности, оно не спешит проводить национализацию. А рабочий контроль, навязывая государству национализацию, пытается диктовать государству свою политику, входит с ним в прямое противостояние, что естественным образом ставит вопрос уже собственно не о контроле, а о взятии рабочими политической власти в свои руки. В данной статье этот процесс проиллюстрирован примером 1917 года.

Можно добавить, что прецеденты, когда рабочий контроль выигрывает противостояние с частным капиталом путем уничтожения последнего через национализацию сегодня наиболее характерны для стран латинской америки с социально ориентированными правительствами, таких как Венесуэла, Чили и так далее.

Марио Макарони  
Ольга Волжская

## НАША АНКЕТА

Товарищ, ты хочешь сотрудничать с профсоюзом «Единство»? Если да, укажи, в какой форме, подчеркнув соответствующий вариант ответа.

- Хочу вступить в профсоюз «Единство»!
- Хочу быть сторонником профсоюза «Единство»!
- Хочу распространять газеты профсоюза «Единство»!

Фамилия \_\_\_\_\_  
Имя \_\_\_\_\_  
Отчество \_\_\_\_\_  
Год рождения \_\_\_\_\_  
Место работы (производство, цех) \_\_\_\_\_  
Адрес \_\_\_\_\_  
Телефон \_\_\_\_\_

Заполненную анкету или ее копию отправьте по адресу:

Профсоюз "Единство", ул. Борковская, 50, комн. 121, т.53-41-48  
e-mail - profedinstvo@yandex.ru

Редакция: РФ, 123060, Москва, ул. Народного ополчения, д.45 кв.21, Сергей Биец Тел. (499) 194-83-33

HTTP://WWW.RWP.RU E-mail: mail@rwp.ru

Профсоюз "Единство" ул. Борковская 50 комн. 121 т.53-41-48

e-mail - profedinstvo@yandex.ru сайт www.profedinstvo.ru

Газета зарегистрирована  
Федеральной службой по надзору  
за соблюдением законодательства  
в сфере массовых коммуникаций  
и охране культурного наследия  
Регистрационное свидетельство  
ПИ № ФС 77-21071