



# РАБОЧАЯ ДЕМОКРАТИЯ

№10, 2010

СПЦВЫПУСК ДЛЯ РАБОЧИХ АВТОВАЗа

## РЕВОЛЮЦИОННАЯ РАБОЧАЯ ПАРТИЯ

### НАШЕ МНЕНИЕ

#### Вам жить не страшно?!

Закончилась летняя жара. Она стоила многим потерянному здоровью, а некоторым - жизни. 8 человек в СКП, из них одной девушке - сварщице - было всего 19 лет. Может быть погибших было больше - кто знает? А кто считал тех, которые умерли дома после смены, на улице, в транспорте? За что отдали жизни эти люди? Не за Родину, не за Свободу, но лишь пытаюсь заработать кусок хлеба для своей семьи! Начальство «от щедрот» выделило рабочим 700 рублей за два месяца работы в невыносимых условиях. И все довольны! А теперь жара спала, и все с удвоенной силой вцепились в работу. Готовы выходить сверхурочно, в субботу, в воскресенье даже! «Надо деньги зарабатывать» - так говорят люди. И зарабатывают. Слесарь-ремонтник с 5 разрядом зарабатывает 8 тысяч рублей - много.. Ну кто-то со всеми надбавками за профмастерство и т.п. получит 12 тысяч - просто очень много... И ради этого «очень» будь ласков с мастером, улыбайся, работай в обед, если попросят, подлизывайся. Ведь все эти надбавки мастер, если захочит, отменит, а они составляют половину зарплаты. Что скажете: такая жизнь?

#### Работать - больше, быстрее!

В августе АВТОВАЗ неделю стоял из-за жары. Как раз тогда, когда стали умирать люди. Никто не признал это официально, но весь город знает - это так. Далеко не все рабочие смогли отдохнуть - работали ремонтники, да и еще много кто. Но несмотря на это, дирекция ВАЗа заявила, что из-за простоя завод недопроизвел 10 тысяч автомобилей и недополучил 500 млн. рублей. Чуть это! За весь июль ВАЗ заработал 636 млн. рублей. Это что же - неделя простоя стоила заводу почти месячной прибыли? Бред! Но руководство уже заявило, а профсоюз АСМ одобрил, что в сентябре рабочие будут отрабатывать летний простой. Производственный план на сентябрь 62,3 тысяч автомобилей. Норма выработки возрастет - хотя куда уж больше! - интенсивность труда тоже повысится, а еще все субботы станут рабочими, причем в 2 смены. Но ведь и сейчас работают по субботам? Значит будете работать и по воскресеньям! Куда дирекция денет эти 62,3 тысячи автомобилей, если они больше 52 тысяч в месяц не продают - отдельный вопрос. Рабочих никто об этом не спрашивает - с рабочих спрашивают план.

#### А дальше что?

На ВАЗ набирают временных рабочих. Раньше брали до декабря, сейчас - до марта 2011 года. Сначала сокращали всех, кого могли, а теперь работать некому. Одумались? А почему тогда берут временно? А после марта что - работать не надо будет? Нет ответа. К концу года из состава ВАЗа выводят металлургию и ППИ. Куда выводят? Говорят, будет все по-старому, но с новыми хозяевами - иностранными инвесторами. А только нет их - инвесторов, до сих пор. Кому достанутся производства? Что будет с рабочими? Нет ответа. А «Перспективу» и «Реформинг» к концу года ликвидируют. Работникам там уже сейчас предлагают писать «по собственному желанию», получают за это 30 тысяч рублей и идти на все четыре стороны. Почему их не берут обратно на ВАЗ? Ведь работать некому? Куда денутся эти люди, когда «дочки» будут закрыты? Нет ответа.

Нет ответов и нет будущего. А есть только работа, изматывающая, отупляющая, убивающая. И есть зарплата - копейки, которых едва хватает на еду. А ведь цены растут - на хлеб, на крупы, на квартплату... Как будем жить завтра? Что будет с нами? Люди, вам жить не страшно?!

Пора спросить у власти - что дальше?! Пора вспомнить, что мы люди, а не скот! Это наша жизнь! Давайте соберемся вместе, честно скажем друг другу, что мы думаем обо всем этом. В сентябре профсоюз «Единство» снова проводит митинг. Давайте придем. Просто чтобы показать, что нам не все равно. Перед общей бедой - встанем плечом к плечу!

### ВАЗ: всплыть с камнем на шее Прибыль? Поднять цены!

Итак, за первые 7 месяцев 2010 года АВТОВАЗ получил чистой прибыли 24 млн руб. Не плохо, хотя могло бы быть и лучше, учитывая программу утилизации. Гендиректор Игорь Комаров в интервью прессе заявляет, что надеется сохранить этот результат до конца года. Интересно, как? В стране кризис, цены на продукты питания выросли в несколько раз. В этих условиях потенциальных покупателей бюджетных авто - а это основная клиентура ВАЗа - и так поубавится. Сам Комаров эти 24 млн. прибыли называет - «небольшой плюс». И тут же собирается этот плюс потерять, поднимая с сентября отпускные цены на машины. «Предельная возможность повышения находится в рамках 10%. Все остальное сопряжено с серьезным падением объемов продаж» - комментируют специалисты корреспондентам «Интерфакс». А 10% - не сопряжено с падением продаж? Сейчас «Калина» стоит от 250 тыс. руб. и выше. Прибавить 10% - это минимум +25 тыс. руб., что больше месячной зарплаты среднего российского труженика в полтора-два раза! А про сезонный осенний спад продаж Комаров забыл? А то, что программа утилизации уже сходит на нет? И даже новая «Лада Гранта» - так называемый «бюджетный автомобиль, который должен был заменить на рынке «Классику» - будет стоить от 220 до 250 тыс. руб. Между тем «классика» сегодня стоит от 150 до 200 тыс. руб., потому их и берут, особенно по программе утилизации.

#### Иллюзорный рост продаж

Аналитик ИК «Велес Капитал» Ирина Ладыгина говорит в интервью газете «Взгляд», что для положительного эффекта от повышения отпускных цен необходим рост спроса на продукцию АвтоВАЗа, «очищенного» от влияния программы утилизации. Интересно, а что там останется от спроса без программы утилизации? Вот официальные итоги продаж АВТОВАЗа - помесячно: апрель - 52,4 тыс. автомобилей Lada, май - 45,5 тыс. машин, июнь - 51,2 тыс., июль - 51,8 тыс. Всего с января по июль - 272,6 тыс. автомобилей Lada. Да, это на 28,4% больше чем за аналогичный период прошлого года, вот только и падение продаж в 2009 году было более чем на 50%. Оставим в стороне даже наиболее прибыльный для ВАЗа 2008 год. Но продажи АВТОВАЗа 2000 года не опускались ниже планки 700 тыс. автомобилей. Выходит в текущем году ВАЗ не намерен даже эти показатели, и не собирается, судя по всему. Самые смелые надежды Комарова не поднимаются выше 510 тыс. авто к концу года, да и эти планы весьма сомнительны. Ведь если посмотреть на помесячные продажи ВАЗа, мы видим, что после апрельского скачка, ВАЗ по-сути топчется на месте! И даже эти продажи обусловлены программой утилизации. Об этом опять свидетельствуют официальные данные. За первые 7 месяцев 2010 года продано: Lada Priora - 70,8 тыс. штук, «классики» (Lada 2105/2107) - 68,8 тыс. штук, Lada Samara - около 58 тыс. штук. Более 93 тыс. автомобилей Lada было продано по госпрограмме утилизации: в марте - 22% всех автомобилей, в апреле - 18%, в мае и июне - 43 и 44% соответственно, июле - уже больше 47%. То есть, настоящие, «очищенные» от программы утилизации продажи ВАЗа в июле 2010 года были бы меньше 20 тыс. авто!

(окончание на ст.2)

### Кто на ВАЗе - лишний?

«Традиционно для нашего завода поступил замдиректора по экономике и персоналу ОПП Чернов. Ввиду того, что многие вакансии в БТК после ухода пожилых работников закрылись и стало некому работать, он изыскал возможность ставки для дочки своей секретарши. С июня Мария Попова влилась в коллектив окрасочного комплекса, как временный работник. А поскольку она не знает дефекты - она их и не ищет. Вся ее работа состоит в том, чтобы всего-то раз десять за смену приложить специальный электронный датчик к кузову в нескольких местах и измерить таким образом толщину окрашенного слоя. Однако было бы обидно дочке секретаря замдиректора не получать за это зарплату, и она ее получает наравне с рабочим коллективом два раза в месяц, и даже по субботам выходит за двойную оплату. Но лето, в цехе жара, и девушка так отомлилась, что уже в июле взяла отпуск на целую неделю. Ну как, слабо погулять неделю после двухмесячных трудов? И ведь не важно, что она не умеет вести приемку кузова, не это главное. Главное, что человек любит завод! В конечном счете можно обойтись лишь записью номера окрашенного кузова в журнале, а печать ОТК, которая принадлежит мастеру БТК Тришиной, не подлежит дополнительной проверке».

Вот такое письмо перedal нам один работник ВАЗа. Ну что тут сказать? Рабочих сокращают, работать некому, но на популяции «подснежников» это не сказывается. Эта девушка, Мария, хотя бы на работу ходит. А есть и такие, которые на заводе ни дня не показывались - числятся где-то, занимают «клетку» и получают зарплату, а работать за них приходится бригаде, допнагрузка такая. Их не сокращают. Как можно? Это же сват, брат, зять, дочь, сестра, любовница (нужное подчеркнуть).

А еще есть целых два отдела БОТиЗ и ОТиЗ, которые заняты «очень важным» делом - фиксируют по пропускам, все ли рабочие на работе и все ли вовремя пришли-ушли, и в течение рабочего дня ходят по цехам с фотоаппаратами и следят, чтобы все работали. пошел рабочий в туалет или чаю себе налил - тут же его фотоаппаратом «щелк», в тетрадочку записали и потом премии лишили. И это при том, что на ВАЗе уже давно введена система электронных пропусков, так что время прихода-ухода с работы фиксируется автоматически. По уму для осуществления контроля хватало бы одного мальчика за компьютером. А на ВАЗе - два отдела!

И еще на ВАЗе удивительно много кадровиков и бухгалтеров. На каждом производстве свой отдел кадров и своя бухгалтерия. Нет, конечно ВАЗ большой, но в советское время он был еще больше, а отдел кадров был один на всех, и бухгалтерия тоже. Даже на режимных и оборонных заводах есть один отдел кадров и одна бухгалтерия. И ни о каких БОТиЗах и ОТиЗах там и не слышали - не по карману, видно, дирекциям такие излишества. Ну, ВАЗ богатый. Это же не рабочим на зарплату тратиться.

А уж начальство сколько развелось... В советское время на весь завод был один большой ремонтный цех, и соответственно, был один начальник этого цеха и один его зам. Секретарши начальникам цеха не полагалось. Сегодня ремонтный цех разделили более чем на 8 цехов, и у каждого есть начальник, у каждого начальника заместитель и секретарша.

Все эта бюрократия: БОТиЗы, ОТиЗы, начальники цехов, их замы и секретари, бесконечные кадровики и бухгалтера - все они сидят на окладах, не зависящих от выполнения нормы. Интересно, если их сократить, может быть машины подешевеют? Ведь тогда зарплату всех этих граждан не нужно будет плюсовать в себестоимость автомобилей.

## Утилизация без «классики» - пустышка

АВТОВАЗ повышает цены на свою продукцию, видимо рассчитывая на программу утилизации, которая продлена Правительством РФ аж до осени 2011 года. Однако и здесь не все гладко. Около 40% машин, продаваемых ВАЗом по программе утилизации - это «классика» (Lada 2105/2107). И, как мы помним, в последние месяцы от 43 до 47% всех продаж ВАЗа пришлось на программу утилизации. То есть - почти все эти продажи - «классика»! Но АВТОВАЗ намерен избавиться от «классики» уже к началу 2011 года. Как заявил на Московском международном автосалоне президент АВТОВАЗа Игорь Комаров, сборка автомобилей (Lada 2105/2107) будет полностью переведена на «Ижавто», АВТОВАЗ продолжит выпускать только машинокомплекты. Опять же интересно, как это ВАЗ будет делать машинокомплекты, если к началу 2011 года из состава ОАО «АВТОВАЗ» будут выведены такие ключевые производства, как металлургия и производство пластмассовых изделий (ППИ)? Да, двигатель будет делать ВАЗ. Но когда Игорь Комаров заявляет, что а производство «классики» лишь 30% себестоимости приходится на сборку, он не уточняет при этом, как распределяются оставшиеся 70%. Уж наверняка не на одно только производство двигателя. Кто будет в итоге делать автокомпоненты для сборки «классики» - остается не ясно. Однако ясно, что прибыли от продаж все-таки будут принадлежать «Ижавто», в куда большей степени, нежели ВАЗу. Таким образом, оставшись без «классики» ВАЗ, даже с учетом действия программы утилизации, теряет около 40% продаж.

Но, может быть, ВАЗ придумал на замену «классике» что-нибудь новое? Да, «Лада Гранта» - по цене, как уже говорилось от 220 до 250 тыс. руб. И модель R90 - по предполагаемой цене от 400 тыс. руб, которая возможно будет запущена в производство когда-нибудь в следующем году. Что-то не верится, что эти машины будут пользоваться спросом в рамках программы утилизации, востребованной, как известно, наименее обеспеченными покупателями. Как объясняет сам Игорь Комаров, избавление от «классики» необходимо АВТОВАЗу для того, чтобы освободить одну из линий конвейера под сборочное производство переднеприводных «Приор» и «Самар». Надо думать, именно эти модели дирекция ВАЗа предполагает на замену «классики». Но эти машины так же имеют цену от 300 тыс. руб., и вряд ли будут востребованы по программе утилизации. А уж если вспомнить про сентябрьское повышение цен, сытанет совсем не весело. Так же говорит в комментариях для газеты «Взгляд» и гендиректор компании «ФинЭкспертиза» Агван Микаелян: «Мы уже увидели, что спрос находится между 150 тыс. и 200 тыс. рублей. Если цена автомобиля останется в этом диапазоне, то спрос на него гарантирован. Любое повышение сверх этой цены повлечет за собой экспоненциальное падение объемов продаж».

## Отдать Renault «Гранту»

«Когда закончится утилизационная программа, существенно упадет спрос на «классику», но у АВТОВАЗа еще есть время, чтобы успеть подготовить запуск новых моделей», - высказывается замдиректора аналитического агентства «Авто-стат» Сергей Удалов в интервью autonews.ru. Но мы с вами уже знаем, что «классики» не будет. А чтобы не было и новых моделей - постаралась компания Renault. Первоначально планировалось, что АВТОВАЗ будет собирать модели Logan и Sandero, для чего уже проведены демонтаж и переоборудование первой нитки сборочного конвейера в сборочном производстве ВАЗа (СКП). Предполагалось так же, что ВАЗ осуществит модернизация «Калины» на предоставленной Renault платформе ВО. Тему переделки «Калины» на базе Логана автолюбители обсуждали долго и весьма критически. Многие были против, считая не без оснований, что Логан ничем не лучше, а во многом даже хуже «Калины». Чтож, можем порадоваться, компания Renault с нами согласилась! Несмотря на полугодичной давности договоренности с руководством ОАО «АВТОВАЗ», в ходе Московского международного автосалона 25 августа представители Renault заявили: производство Logan и Sandero продолжится в Москве, на заводе «Автофрамос». Там же, на «Автофрамосе» осенью начнется крупноузловая сборка седана Fluence и хэтчбека Megane. Что же будет производиться на первой конвейерной нитке в СКП АВТОВАЗа, менеджеры Renault тогда умолчали.

Ситуация прояснилась 27 августа, когда, в ходе того же автосалона, представители Renault заявили о своем желании купить у АВТОВАЗа платформу нового «бюджетного» автомобиля «Лада Гранта». Как объяснил «РИА Новости» старший вице-президент Renault Кристиан Эстев, платформа «Гранты» позволит Renault выпускать «ультрабюджетные» автомобили, которые будут дешевле модели Logan. Их, по словам менеджера Renault планируется продавать, в странах третьего мира.

В изобретательности руководству Renault не откажешь, как и в изрядной доле мезуинства. На производственной площадке ВАЗа, руками работников ВАЗа будет производиться Лада Гранта - модель разработана на ВАЗе, а прибыли будет получать компания Renault! А заодно и закроет нашей модели выход на европейский рынок - ведь Лада Гранта разрабатывалась «с дальним прицелом» на европейский экспорт. А теперь никакой Европы - только страны третьего мира.

## Новости с производства:

**В СКП** рабочие первой смены цеха 45/2 заставили начальство выплатить переработки за июль. Вообще-то переработки были у обоих смен: 25 часов у первой смены и 26 часов - у второй. Из-за строительства дорожки для погрузчика между 1 и 2 нитками, рабочим приходилось вручную такать детали с 3 нитки на вторую и наоборот. И вот, когда рабочие первой смены увидели, что в расчетках за июль вместо оплаты переработок 0, они отказались таскать детали, так как правилами трудового распорядка это не предусмотрено. Начальство испугалось, что конвейер встанет, и людям тут же начислили за 14 часов переработок (не 25, но уже не 0). В вот работники из второй смены испугались ссориться с руководством, и «подарили» ему свои 26 часов труда.

**В ПТО** во время жары рабочие цехов 45 и 46 написали заявление с отказом от работы в связи с температурными условиями. Но отказ не состоялся: на подписантов было оказано давление - каждого вызывали к начальству и запугивали сокращениями, депримированием и т.п. В итоге из 60 человек от своих подписей отказалось 49. А жаль, могло бы получиться. Кстати, несмотря на все страшилки начальства, с 11 стойкими товарищами ничего плохого не случилось.

**В ОПП** рабочие участка окраски, обеспокоенные жарой, написали руководству письмо, с требованием предоставить им результаты замеров температуры в их цехах. Под письмом собрали 69 подписей. Руководство до сих пор отвечает.

**В металлургии** рабочих цеха 14-1 (кузнечный) с 2 по 8 августа, когда весь завод отправили в простой из-за жары, начальство попыталось заставить работать. В ответ около 60-и человек написали директору производства заявление с требованием оплатить им работу в этот период в двойном размере. Директор решил, что дешевле будет отпустить жалобщиков на 2/3.

дель разработанная на ВАЗе, а прибыли будет получать компания Renault! А заодно и закроет нашей модели выход на европейский рынок - ведь Лада Гранта разрабатывалась «с дальним прицелом» на европейский экспорт. А теперь никакой Европы - только страны третьего мира.

История с «Нивой» повторяется один в один. В 2000 году компания GM, которая тоже сперва предлагала ВАЗу свои услуги лишь как партнер для разработки и производства совместных моделей, тоже резко свернула все совместные проекты и, в рамках сотрудничества по созданию совместного предприятия, забрала у АВТОВАЗа «Ниву» 4х4. Так наш перспективный внедорожник и не увидел европейских автобанов, а дальнейшую разработку модели GM ВАЗу запретила. А теперь Renault делает то же самое с «Грантой». Причем платформа «Гранты» - это платформа «Калины», а Renault выкупает именно платформу. Надо думать, что развивать модельный ряд на базе данной платформы Renault ВАЗу не позволит. Значит, о проектах «Калина» и «Гранта» можно забыть, равно как и о мировом авторынке.

Не даром Renault изменила планы в ходе Московского международного автосалона. «Гранта» и Логан предстали на автосалоне перед аудиторией и несложно догадаться, какая машина завоевала больше симпатий. Россия, Тольятти и АВТОВАЗ могут гордиться собой - наши модели лучшие. Вот только много ли нам от этого проку, когда наше руководство и наше правительство не умеют и не желают сохранить то, что имеют?

## «Камень на шею» и «спасательный круг»

Кстати, руководство ВАЗа не потрудилось сообщить причину сентябрьского роста цен. Ну так мы попробуем догадаться: еще в середине лета ВАЗ перешел на поставку комплектующих от зарубежных производителей. Удовольствие это недешевое и малоосмысленное, зато есть повод «задрать» цены. Такое ощущение, что менеджмент ВАЗа поставил себе целью сделать убыточным завод, который, вопреки всему, пока-что еще приносит прибыль. Может ли ВАЗ «выплыть» в условиях кризиса? Да, конечно. ВАЗ - это прекрасные машины, если их искусственно не поганить бракованными комплектующими. ВАЗ - это дешевые машины, если на них искусственно не взвинчивать цены, если не закупать втридорога импортные автокомпоненты, если не плодить сеть посредников-закупщиков и посредников-диллеров. ВАЗ - это квалифицированные рабочие-специалисты, когда они не измотаны бешеными графиками, сверхэксплуатацией, когда они не запуганы постоянной угрозой сокращения, когда они не истощены недоделанием из-за мизерных зарплат и недосупом из-за постоянных сверхурочных. ВАЗ прекрасно «выплывет», если его не топить. Но его топят - всыпая камнем на шею собственники из Renault и подыгрывающие им «Ростехнологии» с молчаливого одобрения Правительства РФ. Национализация и рабочий контроль - вот тот «спасательный круг», который нужен ВАЗу. Только рабочие будут самым объективно заинтересованным, самым добросовестным и неподкупным руководством. А ничего больше заводу для выживания и не надо. Разве что, в лице государства, ответственного гаранта-собственника, готового без мухлеза подчиниться рабочему контролю. Интересно, а государство готово быть ответственным?

## НА ЧЕМ МЫ СТОИМ:

Мы, члены Революционной Рабочей Партии, заявляем, что в основе нашей деятельности лежат коммунистические принципы. А так как коммунисты являются никем иным, как только сознательной частью рабочего класса, то мы выступаем:

- \* Против частной собственности на средства производства - за демократически организованное плановое хозяйство на основе общественной собственности на средства производства;
- \* Против всех форм угнетения и эксплуатации человека человеком - за создание бесклассового общества и уничтожение государства как формы любого классового господства.

Осознавая, что эти цели могут быть достигнуты лишь радикальной сменой общественного строя, мы выступаем:

- \* За власть рабочих;
- \* Решительное проведение национализации промышленных предприятий и взятие управления ими в руки рабочих;
- \* Объединение рабочих комитетов на каждом уровне, снизу доверху, в систему рабочих советов и создание рабочего правительства;
- \* Всеобщую выборность должностных лиц всех уровней;
- \* Зарплата должностных лиц не должна быть выше средней зарплаты рабочих;
- \* Вместо профессиональной армии — за организованное вооружение народа и создание рабочей милиции.

Рассматривая борьбу за вышеперечисленные принципы как стратегическую, в условиях сегодняшнего дня мы выступаем:

- \* Против безработицы: работа распределяется между всеми рабочими, в соответствии с чем определяется размер рабочей недели. Зарплата при этом не должна уменьшаться;
- \* Минимальная заработная плата должна строго соответствовать прожиточному уровню. Должно быть обеспечено автоматическое повышение оплаты труда в соответствии с инфляцией.
- \* Национализация банков, немедленно и без всякого выкупа. Централизация кредитной системы в руках государства;
- \* Отмена коммерческой тайны. Установление Рабочего контроля за бухгалтерией предприятий;
- \* Установление прямого прогрессивного налогообложения и упразднение косвенных налогов;
- \* Установление пенсий и стипендий не ниже минимального прожиточного уровня;
- \* За осуществление широкой программы государственного строительства жилья;
- \* За возвращение к системе бесплатного всеобщего среднего и высшего образования и бесплатного медицинского обслуживания;

Мы выступаем за действительное осуществление демократических прав, включая:

- \* Свободу слова и печати, митингов и собраний, право на забастовку, выбор места жительства и свободу перемещений, а также право на политические и профессиональные союзы, в том числе и на предприятиях и в армии;
- \* За право наций на самоопределение, вплоть до и включая отделение;
- \* Внутри любых государств не должно существовать ограничений прав меньшинств и должны быть обеспечены полные языковые и культурные права всех национальностей;
- \* Мы за Всемирную Социалистическую республику Советов!
- \* Мы за рабочую демократию и международный социализм!