

УРОДОВАСТИЕ



Дмитрий Щеголов

ЗИЛ. Слава и гордость советской индустрии. Как поживаешь? Никак. Усилиями «эффективных менеджеров» славно почил в бозе. Да, к сожалению, приходится констатировать, что отечественные лоббисты транснациональных корпораций, как змеи, расплодившиеся в новейшем господствующем классе, успешно продолжают разрушать российскую промышленность. То, что могло при рачительном хозяйствовании успешно развиваться дальше, под вопли о всемогущей руке рынка просто уничтожается.

В мире есть вещи, которые не поддаются шулерскому кручению-верчению. Это реальная экономика. Производство. Или есть оно, или нет его. Так вот реальная экономика является ахиллесовой пятой нынешнего буржуазного правительства РФ. Советское еще время. К 1989 году только один ЗИЛ выпускал в год 210 тысяч грузовиков. Да еще каких. По всему миру бегали ЗИЛы. Это и была реальная советская экономика. А сегодня в той же Москве, на уровне правительства, не желают слышать ни о каком производстве. Поменялись ценностные ориентиры. После установления в стране буржуазного строя у всех предприятий одна эфемерная «продукция», которой гордятся, которую лелеют и пестуют, — это прибыль. Есть прибыль, и никого не волнует, как ты ее получил: от сдачи в аренду площадей, от сдачи завода на металлолом или от продажи заводской территории. Главное, что высший менеджмент завода не бедствует, что непонятно откуда появившийся собственник мажет свое масло на кусок хлеба, а что с производством — беда, так это не их головная боль. Возмущаться, взывать к совести, к разуму в данной ситуации бесполезно. «Все хорошо, прекрасная маркиза, все хорошо», — услышите в ответ. — «Рынок сам расставит все по своим местам».

С 1924 по 2009 год завод произвел 7870 тысяч грузовых автомобилей, 39536 автобусов, 12148 легковых автомобилей класса люкс для руководителей страны. Кроме того, в 1951–1959 гг. было изготовлено 3,24 млн велосипедов, а в 1951–2000 гг. — 5,5 млн бытовых холодильников. На экспорт в 51 страну мира поставлено свыше 630 тыс. автомобилей.

Сегодня — ни велосипедов, ни холодильников, ни лимузинов для правительств, ни самих грузовых автомобилей. Террито-

рия завода подверглась реиндустриализации, 260 га проданы по баснословным ценам. Жизнь предприятия окончательно покатила под уклон. В нынешнем, 2016 году, завершается уничтожение гиганта советской индустрии, прославленного ЗИЛа. Сегодня уже никого не обманешь обещаниями о продолжении автомобильного производства на данной площадке, тем, что под производственные цели, якобы, оставлено 15% бывшей территории завода.

Фактически все последние годы распродавалось все, что можно было бы продать: запчасты, машины, оборудование. Дилерская сеть была практически разрушена. Спасали ЗИЛ лишь периодические закупки городскими властями спецавтомобилей для коммунальных и пожарных служб.

В 2011 году новый мэр Москвы Сергей Собянин отстранил от должности директора ЗИЛа в связи с многочисленными обвинениями в отмывании денег, воровстве и разграблении предприятия. По словам мэра, глава завода ежегодно получал зарплату в размере 250 миллионов рублей, при этом работникам предприятия деньги не выплачивались. В том же 2011 году ЗИЛ опустился с советского уровня выпуска в 210 тысяч автомобилей до смехотворного производства кустарной автомобильной мастерской — 1265 автомобилей в год. А в 2015 году производство окончательно остановилось.

Но зато вместо реального производства стал реализовываться другой «грандиознейший» проект «редевелопмента территории», получивший название «Полуостров ЗИЛ». На месте ЗИЛа должно начаться и уже идет строительство огромных объемов жилой и коммерческой недвижимости. Люди, чья чаяния, надежды и вся жизнь были связаны с заводом имени Лихачева, справедливо спрашивают, где логика у правительства. Есть присоединенная территория «Новой Москвы», в полтора раза превышающая «Старую Москву». Стройте там.

А логика следующая. С пафосом, с закатыванием глаз, с придыханием произносятся любые возвышенные слова. Как шары

на бильярдном столе, перекачиваются во рту словеса у чиновников о концентрации усилий на высокотехнологичных предприятиях, которые должны обеспечить прорыв страны в будущее. Но слова так и остаются словами. В реальности идет банальная распродажа, закрытие и уничтожение тех самых высокотехнологичных заводов. Спрашивается, зачем нужно было уничтожать ЗИЛ, чтобы на его месте создавать хоккейный дворец, храмовый комплекс, жилой район на 1,2 млн. кв. м. и технопарк, строительство которого заморожено?

По словам заместителя мэра по вопросам градостроительной политики и строительства Марата Хуснуллина, первые объекты новой инфраструктуры откроются там уже в этом году. А всего реорганизация промзоны займет около десяти лет.

венные фонды: через пионерлагеря для детей, через бесплатное образование, медицину, жилье. Сегодня прибавочный труд рабочего уходит в офшоры, в замки нуворишей, в их акции, но только не самому производителю. Он гол, как сокол.

За последние 23 года так называемых буржуазных реформ, а попросту ограбления рабочих и их государства, в собственность новоявленных господ перешло 70 тысяч крупных предприятий и производств. В дурном сне не могла присниться участь многих из них. Вместо обещанного Чубайсом рачительного хозяина, они получили мота, тунеядца, но чаще всего недалекого барыгу-спекулянта. Нередко полученный по дешевке завод продавался за копейки иностранному капиталу или вообще сдавался на металлолом. Вот такой бизнес про-

ного Совета, Ельцину. Лучше бы вложились в реальное производство.

Между тем шоры спадают с глаз населения. Ностальгия растет по Советскому Союзу. Бесчисленные потоки слов и обещаний, льющиеся из уст говорливых чиновников, похоже, никого уже сегодня ни в чем не убеждают. Народу, вчера еще творцу и создателю, сегодня «эффективные менеджеры» тужатся показать свое умение строить и возводить.

Только что строить они умеют? Торговые центры! Развлекательные клубы. Сверхдорогое жилье! Распиловочные «сколковод». Где обещанные 25 миллионов новых рабочих мест? Где достижения новой власти за последние 25 лет? Даже отверточную сборку из чужих комплектующих не смог толком капитал организовать. А вот производст-

Гордость при Советах, при буржуа — стыд и слезы

Не лучше ли было бы сохранить автомобильное производство, рабочие места, кадры?

Сравните. В Конституции СССР утверждалось: «Граждане СССР имеют право на труд, — то есть на получение гарантированной работы с оплатой труда в соответствии с его количеством и качеством и не ниже установленного государством минимального размера, — включая право вы-

цветал и на ЗИЛе. Завод закрылся. Тот же чиновник сегодня утверждает, что спасут нас транснациональные корпорации. Наоборот, как саранча подьедает поля, так и нашествие западного капитала приводит не к удвоению валового внутреннего продукта, а к его резкому сокращению. 25 миллионов новых технологических мест. Где они?

На ЗИЛе работало 100 ты-

сяч человек. Осталось — 300. Мертвый автоград. Место подходит под апокалиптические киносьемки. В 2015 году уничтожен даже музей истории ЗИЛа с мемориальным кабинетом И.А. Лихачева. Уничтожили, чтобы в столетний юбилей, в 1916 году никто даже не вспомнил о рабочей гордости. А ведь в Свердловске отгрохали за 7 млрд. рублей музей «алкашу» и расстрельщику Верхов-

во, созданное трудом советских людей, порезал. Нет производства — нет и головной боли. Цифры говорят сами за себя. ЗИЛ — не единственный случай. В последний год советской власти в РСФСР было произведено 720 тысяч грузовых автомобилей, в 1914 году — 154 тысячи, а в прошлом, в 2015 году — всего 131 тысяча. Кривая выпуска упорно стремится к нулю. К тому рулю, что, по сути, из себя представляет буржуазное правительство.

Сохранение производства, а также размещение нового производства на территории ЗИЛ не предполагается. А ведь еще в 2012 году, в плане по обустройству территории завода, который был утвержден Правительством Москвы, было сказано, что на бывшем ЗИЛе планируется развернуть сборочное производство автомобилей иностранных марок и выпускать до 70 тыс. машин в год. Было решение, да быльем поросло.

Поэтому ЗИЛ сегодня — это труп по милости господствующего класса и компрадорской буржуазии. Фактически идет расчистка российского рынка, (по законам рынка), для продукции иностранного машиностроения. Народ пока до конца не осознал нависшей над страной и над ним большой беды.

Мы, коммунисты выдвигаем инициативу по национализации автомобильной промышленности. Другого пути уберечь страну от катастрофы потери управляемости во всем, кроме национализации стратегически важных отраслей промышленности, нет.



бора профессии, рода занятий и работы в соответствии с призванием, способностями, профессиональной подготовкой, образованием и с учетом общественных потребностей»

В Конституции РФ 1993 года говорится: «Труд свободен. Каждый имеет право свободно распоряжаться своими способностями к труду, выбирать род деятельности и профессию».

Чувствуете разницу? В первом случае вы имеете право требовать соответствующей работы и вам ее предоставят, во втором случае вы можете предложить на рынке труда свою рабочую силу. А уж захотят ли ее купить, будет зависеть от желания капиталиста. Сегодня гарантий получения работы никаких. Про возможность получения жилья от производства вообще надо забыть. Вот это и есть самая существенная разница между социализмом и капитализмом. В одном случае — ты хозяин на заводе, во втором случае — бессловесная скотина. Советское социалистическое производство всегда возвращало рабочему прибавочный труд, тот, что уходил в общест-

