

Счета не сходятся

Мы неоднократно указывали на автомобильную промышленность как на индикатор изменения экономического и, соответственно, политического баланса сил между государствами. Это неизбежно отражается и на динамике рынка труда, а значит, и на соотношении сил между классами.

Новый социальный цикл

Появление китайского империалистического гиганта всколыхнуло социальные отношения и в старых метрополиях. Мы назвали этот момент *нисходящей фазой социал-демократизации*, эпохой, когда “достижения” предыдущего восходящего цикла ставятся под сомнение. Это фаза, в которой то, что казалось гарантированным, в том числе в сфере трудовых отношений, находится под угрозой утраты. То, что на первый взгляд кажется просто технологическим изменением (в рассматриваемом секторе это электромобили), на самом деле отражает более общее смещение сил в отношениях между государствами и между классами.

Эти изменения накладывают свой отпечаток, особенно там, где определённые гарантии воспринимались как неотъемлемая часть трудовых отношений. И снова Германия становится самой яркой лакмусовой бумажкой нового цикла. Об этом свидетельствует тревога по поводу паралича социального партнёрства, то есть не угасающей иллюзии возможности совместного управления такой неуправляемой реальностью, как капиталистический мировой рынок. Ежедневная деловая газета *Handelsblatt* от 31 октября пишет: именно тогда, когда *«должен пробыть час социального партнёрства, баланса интересов работников, компаний и акционеров, [...] конфликты обостряются [...] и сотрудничество оказывается под угрозой»*.

Случай Volkswagen воплощает саму суть этой реальности, но изменился весь мир, а не только Германия, отмечает *Die Zeit* (28 ноября): *«Германия действительно уже не так привлекательна, как раньше»*, но нельзя игнорировать глобальные технологические и коммерческие перемены. Однако верно и то, что *«немецкие менеджеры слишком ленивы и слишком самоуверены»*.

Оборонительная борьба в Volkswagen

Требования работодателей в кризисной ситуации в Volkswagen были сведены в *«ядовитый список»*, как его окрестила IG Metall: сокращение сотрудников (до 55.000), закрытие заводов (2 или 3) и снижение заработной платы на 10 %.

Профсоюз отреагировал на это организацией забастовок, а также выдвинул встречное предложение: отложить повышение зарплаты на 7 %, предусмотренное при продлении контракта с компанией, чтобы направить эту сумму в фонд для покрытия сокращения рабочих часов, вызванного падением продаж.

Между тем, параллельно с этим спором IG Metall подписал соглашение по контракту для всей отрасли металлообработки (без VW), с компромиссным результатом. Из того, что удалось отстоять – повышение зарплаты на 5,1 %, двумя частями, с единовременной выплатой размером в 600 евро. Вместе с другими льготами реальное повышение составит 5,5 %. С другой стороны, в качестве ответных уступок предлагается продление срока действия контракта до 25 месяцев, а также норма, по которой компаниям разрешается отступать от полного применения соглашения в условиях финансовых трудностей, что предусматривалось и в предыдущем контракте.

В итоге, после 70 часов переговоров, компромисс был достигнут и в Volkswagen: профсоюз добился того, что ни один завод не будет закрыт. Поражением же можно считать то, что в любом случае к 2030 году в компании будет на 35.000 работников меньше. Избавление от сотрудников будет происходить *«социально приемлемыми»* способами, то есть без сокращений, а за счёт увольнений по собственному желанию и замораживания найма новых сотрудников. Некоторые производственные линии будут закрыты, в том числе в штаб-квартире в Вольфсбурге, что позволит сократить производственные мощности на 734.000 единицы в год. Также в соглашение включено встречное предложение профсоюза отложить

повышение заработной платы до 2030 года (те самые «*добрые 5 процентов*», вырванные рабочими металлообработки), чтобы компенсировать сокращение рабочего времени. Короче говоря, это была оборонительная борьба, в которой IG Metall пришлось пойти на «*болезненные уступки со стороны работников*», как выразился главный переговорщик Торстен Грёгер. В «*исторически неблагоприятных экономических условиях*», когда сразу ряд крупных компаний ожидает сокращение рабочих мест (от ThyssenKrupp до Bosch, от Ford до Schaeffler и так далее), профсоюзу пришлось применить всю свою организованную силу, чтобы сдержать отступление. Это необходимо учитывать, потому что в подобных условиях окажется вся Европа.

Европейский цикл

Италия здесь не исключение: случай Stellantis – самое яркое свидетельство этого. Помимо вопроса о том, кто станет следующим главой группы после отставки Карлоса Тавареса, ситуацию осложняет ползучее сокращения персонала – на четверть с момента создания компании (январь 2021 года), с 53 до 40 тысяч (*Corriere della Sera*, 5 декабря). Речь идёт об увольнениях со стимулами, призванных смягчить социальный эффект, а также об использовании касс по безработице, с которыми, впрочем, заработная плата всё равно снижается. Другие споры возникли вокруг цепочки поставок, где, помимо всего прочего, большое значение имеет связь с Германией в поставках комплектующих.

В то же время в Италии идёт борьба за продление контракта с металлообработчиками, и первые забастовки начались в связи с отказом работодателей принять во внимание требования профсоюзов в отношении заработной платы, рабочего времени, неполной занятости и контрактов. И всё же, по данным ISTAT, реальная контрактная зарплата металлурга только в период с 2021 по 2023 год потеряла 7,3 %. Бывший глава ЕЦБ Марио Драги заявил, что модель, основанная на «*низком росте заработной платы для повышения внешней конкурентоспособности*» (*Corriere della Sera*, 16 декабря), сегодня «*больше не является жизнеспособной*».

Ситуация со Stellantis затрагивает и Париж, где базируется Peugeot, партнёр FCA. В любом случае, во Франции есть множество компаний, которые заявляют о своём намерении сократить занятость, начиная с автомобильного сектора: Michelin, Valeo, Forvia. За ними следуют сталелитейная промышленность, торговля (Auchan), химия (Vencorex) и даже Airbus. Для CGT это 200 кризисных планов, в которых под угрозу попадает 150.000 рабочих мест.

По данным CLEPA, европейской ассоциации производителей автомобильных компонентов, с 2020 года было сокращено 56 тысяч рабочих мест, а за первую половину 2024 года было анонсировано ещё 32 тысячи увольнений (*La Stampa*, 21 ноября).

Есть два класса

Именно масштаб процессов реструктуризации и их связь с мировым противостоянием между державами открывают возможность для использования рабочих в социал-империалистических кампаниях. Вот почему так важно сделать простой и твёрдый вывод: есть европейская буржуазия и есть европейский пролетариат. Классы существуют, и это реальность, которую кризисы заставляют вновь вынырнуть из идеологического тумана межклассовости. И классы представляют собой именно то, что видел в них Маркс: те, кто владеет средствами производства, и те, кто владеет только своей рабочей силой. Даже если отбросить демагогические видения, накопление дивидендов с одной стороны и увольнения с другой делает существование классов очевидным. Но это капитализм. А при капитализме за кризисы всегда расплачиваются наёмные работники, будь то рабочие, техники или клерки. Так происходит в каждом кризисе: экономическом или, тем более, военном.

Классовый ответ должен начаться здесь. На профсоюзной арене – с организации защиты интересов наилучшим возможным способом. На политической арене – путём противопоставления классового видения национальным межклассовым идеологиям, сегодня уже европеизированным, и выдвижения партии в качестве противоядия от ядов протекционизма и социал-империализма. Это относится и к профсоюзной борьбе, но, прежде всего, – к интернационалистской борьбе против войн, вызванных кризисом порядка.

Декабрь 2024 г.