Против Андерссона НАДО ИДТИ С КАЛАШНИКОВЫМ

В последние полтора года дела на тольяттинском автозаводе идут не просто плохо – **АВТОВАЗ трясет и лихорадит.** Падают прибыли, убираются целые производства, происходит безостановочное сокращение численности работников. Но всем наплевать. Власти города и области, министры российского правительства, даже руководство совладельца предприятия госкорпорации «Ростех» – все отказываются видеть реальную ситуацию, будто ничего плохого не происходит. Сами вазовцы уже боятся поднять голову – установленный руководством предприятия режим тотального повиновения запрещает любую критику начальства под страхом быть выброшенным с завода. **Единственные, кто бьет тревогу на всю страну, – это КПРФ.** Настойчивость, с которой коммунист **Калашников** пробивает тему гибнущего автогиганта, заставляет правительство страны обращать внимание на **Тольятти.** Пока что результаты этого внимания, прямо скажем, разочаровывают. **Похоже, что сегодня только для жителей Тольятти и КПРФ имеет значение будущее АВТОВАЗа и города.**

2 года назад был внедрен и возглавил АВТОВАЗ гражданин иностранного государства Бу Андерссон. За время подрывной антироссийской деятельности этого майора шведской армии:

- Еще более 30 тысяч работников АВТОВАЗа и смежных предприятий остались без работы.
- Разрушены современные производства: АвтоВАЗагрегат, Опытно-промышленное производство, ВИС-Сервис, Волжский машиностроительный завод (который в т. ч. работал на оборонную промышленность РФ). Многое из уникального оборудования и технической документации варварски уничтожено.
- АВТОВАЗ планомерно превращается в «отвёрточное» производство с центром прибыли за территорией России.
- Произошло снижение продаж автомобилей ЛАДА за счет увеличения продаж Renault и Nissan.
- Прогнозируемый убыток АВТОВАЗа составит порядка 70 миллиардов рублей, при том что государство постоянно вливает миллиарды бюджетных средств, в том числе из наших с вами налогов.
- Целенаправленный перенос производства «Весты» в Ижевск обошелся заводу в 10 миллиардов рублей.
- В то время, когда российские производства автокомпонентов стоят на грани банкротства, пришлое руководство АВТОВАЗа закупает автокомпоненты румынских, турецких и других иностранных производителей. А при сегодняшнем курсе валюты это убивает конкурентную цену наших авто. Таким образом, миллиарды рублей выводятся из России.

Я считаю, что необходимо разобраться – есть ли в действиях Бу Андерссона признаки нарушения Уголовного кодекса РФ (главы 29 «Преступление против конституционного строя и безопасности государства»), а именно:

Из статьи 281. Диверсия.
Совершение действий, направленных на разрушение предприятий в целях подрыва экономической безопасности и обороноспособности РФ.

Из статьи 276. Шпионаж.
Передача иностранной организации сведений для использования их против безопасности РФ, если эти деяния совершены иностранным гражданином.

МЕДВЕЖЬЯ УСЛУГА?

Недавно российское правительство высадило в Тольятти вертолетный десант, который предпринял дерзкую «операцию по спасению автопрома». По ее итогам нашей автомобильной промышленности обещано 50 млрд государственных рублей. Оставим вопрос «припарок для мертвого» на потом, а вначале разберемся – откуда возьмутся эти 50 миллиардов и кто именно под вывеской АВТОВАЗа получит их весомую часть. Средства, разумеется, будут взяты из госбюджета, пополняемого, в том числе, из наших с вами налогов. По какому праву, хотелось бы знать? Нас кто-нибудь спросил? В конечном итоге в выгоде останется материнская компания автозавода – Alliance Rostec Auto B.V., которая зарегистрирована в Голландии и в этой же стране тюльпанов и легальных наркотиков платит налоги. Что это, как не вывод средств за границу, о котором то и дело сокрушается все то же правительство? Все это очень «патриотично», учитывая, что Голландия – член НАТО.

Связанные с АВТОВАЗом события вообще дают этой несимпатизирующей России организации поводы устраивать праздник хоть каждый день. Вот президент АВТОВАЗа **Андерссон** – иностранный гражданин – поделил на ноль дочерний Волжский машиностроительный завод, еще полтора года назад выпускавший крайне важную, в том числе и для оборонного комплекса и авиапрома России, продукцию. В штаб-квартире НАТО откупоривают шампанское.

«Я прокатился, мне понравилось» – вот что, если коротко, сказал по поводу увиденного в Тольятти **Дмитрий Медведев**, немного поруливший «отечественным» Икс-реем, примерно на 80% состоящим из иностранных комплектующих. До ворот ВМЗ, АвтоВАЗагрегата, ОПП и других поставщиков, смежников и производителей спецавтомобилей, которых Андерссон или уже прикрыл или еще только планирует, премьер-министр не доехал. Не будем голословно обвинять Дмитрия Анатольевича в совсем уж полной дезориентации: о положении дел в вышеуказанных объектах и их роли для города Тольятти он, наверняка, читал. Все подробно описывалось в документах, которые были подготовлены и направлены мною **Правительству РФ** и в **госкорпорацию «Ростех»** *(один из основных акционеров АВТОВАЗа)*, но ее руководство предпочло это проигнорировать. Совершенно точно с ним ознакомились господа **Мантуров, Улюкаев, Дворкович** и прочие министры и советники. Вывод, если утрировать содержание их многословных ответных посланий, был тот же: мы покатались, нам понравилось. Им понравилось, что с закрытием Опытно-промышленного производства и тотальным сокращением кадров НТЦ автозавод лишился возможности создавать что-либо новое, превращаясь в «отверточное» производство. Довольную улыбку у них, должно быть, вызвали планы ликвидации **«ВИС-АВТО»** и **«Супер-Авто»**, создающих спецавтосредства для медицины, МЧС и других экстренных служб, а также ведущих уникальные инновационные разработки. Их не мог не порадовать перевод выпуска доступных спорт-каров из обладающей необходимыми компетенциями дочерней компании **LADA-Sport** на конвейер. Теперь от завода можно не ждать передовых технологий, с целью отработки которых и открываются спортивные подразделения в мировом автопроме.

Совсем неудобно получилось, когда Бу не моргнув глазом вслух обозначил Владимиру Путину процент локализации «Весты» в 70%, в то время как с учетом скрытого импорта этот показатель еле дотягивает до 47%.
То есть флагманская модель отечественного автомобилестроения не получилась даже наполовину отечественной.

Можно было рассчитывать на преимущества в экспорте автомобилей, которые будут достигнуты при удешевлении рубля. В свое время об этом заявлял и Бу Андерссон. Сам же в это время лихо отодвигал и гнобил отечественных поставщиков. **2/3 бюджета на закупку комплектующих и консалтинг отправляется за границу на счета иностранных компаний.** А в долгах на миллиарды остаются российские изготовители деталей, отечественные банки и поставщики. Андерссон этого факта стесняется, поэтому в открытой для доступа информации и документах АВТОВАЗа цифры по локализации заметно разнятся. Совсем неудобно получилось, когда Бу не моргнув глазом обозначил Владимиру Путину процент локализации «Весты» в **70%**, в то время как с учетом скрытого импорта этот показатель еле дотягивает до **47%**. То есть флагманская модель отечественного автомобилестроения не получилась даже наполовину отечественной.

Бу, помимо намеренно деструктивных действий на АВТОВАЗе, часто вынужден прикрывать непрофессионализм и корыстность своей команды. Кроме искусственно вызванного дефицита моделей бренда LADA в пользу созданных на их же базе «датсунов», а также прочих «невинных шалостей», его «орлы» допустили убытки, которые невозможно объяснить никакими системными трудностями автопрома. Предположительно за 2015 г. завод потерпит убытки на сумму **45 миллиардов** (итого прогнозируемый совокупный убыток за 2 года правления Андерссона составит порядка **70 миллиардов**). Между тем на российских автопредприятиях **ГАЗ, УАЗ и «Соллерс»** дела обстоят отнюдь не плохо – потому что русские парни и патриотизм творят чудеса… И альянс **Hyundai-KIA**, находящийся в тех же экономических реалиях «вырулил» вполне достойно. Может, если уж настолько низко пало доверие к российским специалистам, в вазовские топменеджеры стоило набирать корейских автостроителей, а не вербовать ландскнехтов по всей Европе? О «косяках» и чудачествах многочисленных чехов на АВТОВАЗе уже ходят анекдоты. Правда, никто не смеется – все знают, сколько получают эти братья-славяне, мешаясь под ногами работяг, несущих на себе тяготы пребывающего в глубоком кризисе предприятия. Идиотский перенос производства «Весты» из Тольятти в Ижевск, стоивший заводу дополнительные **10 млрд** руб. – блестящий образец гениальности иностранных логистов. На банальном откате, как сообщалось в СМИ, попался директор по закупкам ОАО «АВТОВАЗ» Мариуш Напиорковский. Такой мелкотравчатой коррупции в высших эшелонах вазовской власти вообще не наблюдалось. Но это все детали на фоне разрушительной политики, которую давно, неприкрыто, наплевав на интересы АВТОВАЗа и страны в целом, ведет альянс Renault-Nissan. Уничтожив вазовский инжиниринг и экономическую службу, замкнув на себе закупки и поставив в максимально невыгодное положение дилеров, Альянс горячо одобрил действия Андерссона по ликвидации российских поставщиков и смежников. А между тем, порядка 800 млн руб. вложены многонациональным руководством ОАО «АВТОВАЗ» в превращение базы отдыха «Фортуна» в шикарную гостиницу LADA-resort 4* – наверное, это важный элемент в технологии производства автомобилей.

Во избежание обвинений в шовинизме и ксенофобии отмечу, что Андерссон не первый, отличающийся любовью к шикарной жизни, ставленник совладельца автозавода ГК «Ростех». За исключением Игоря Комарова, все предыдущие назначенцы «Ростеха» на пост президента АВТОВАЗа очень хорошо, даже по московским меркам, «наварились» на руководимом ими предприятии.

Единственные, кто на всем политическом пространстве страны выступает против превращения АВТОВАЗа в «отвертку», – это КПРФ. Возможно, мы, коммунисты, лучше других помним, как строились ВАЗ и город Тольятти и какое значение они имели и еще могут иметь для экономики страны. Только нам кажется дикостью, когда Тольятти превращается в социальную бомбу, третий год подряд наполняясь десятками тысяч выкинутых со своих рабочих мест людей. Свыше 20 000 вазовцев покинуло завод с момента прихода к власти Андерссона. Есть надежда, что эти вопросы волнуют и Владимира Путина – я направлял в администрацию Президента информацию о том, что творится на АВТОВАЗе. 18 января Президент РФ подписал «Перечень поручений по результатам проверки эффективности мер по ускорению процессов импортозамещения в автомобильной промышленности», четко определяющий автопром как стратегически важную часть развития государства. Если этот всеобщий сон разума не закончится, крайне тяжелые времена ждут не только АВТОВАЗ и Тольятти, но и все отечественное автомобилестроение и многие другие стратегически важные отрасли страны.

«…из госбюджета будут выделены 50 млрд рублей.»
Дмитрий Анатольевич, этого будет много!
Нужно только 17 672 рубля. Это стоимость авиабилета в один конец из Самары в Стокгольм…

Из местного фольклора

Леонид Калашников
прошел трудовой путь на ВАЗе от мастера до зам. начальника управления в НТЦ.

БЕЗ ОБЪЯВЛЕНИЯ ВОЙНЫ...

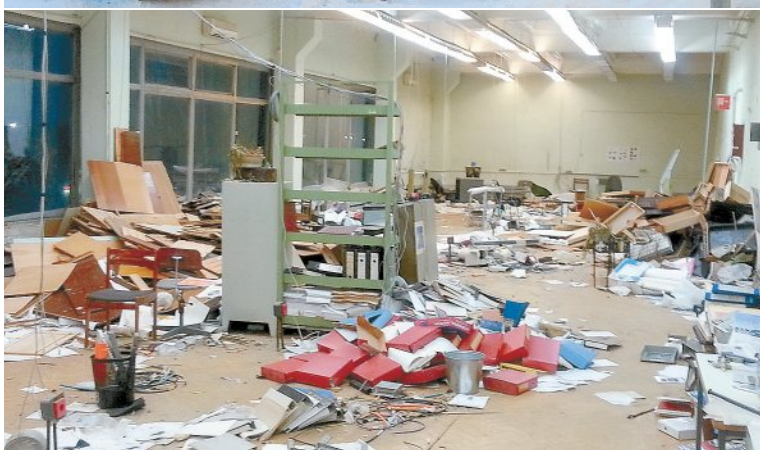
Все видели фото- и кинокадры с оккупированных немцами территорий, снятые после их освобождения Красной армией. Очень похожие ощущения вызывают фотографии, сделанные у нас и в наши дни на Волжском машиностроительном заводе (бывшее ПТО). Здесь мы видим не просто варварство, а по-нацистски планомерное, «под корень», уничтожение всего, что еще могло бы позволить заводу возродиться и функционировать дальше. Не просто заводу – крупному высокотехнологичному производству, не имеющему аналогов в России. Прецизионные станки, которых во всей России считаные единицы, снимались с места без соблюдения правил, лишь бы побыстрее. Тома документации – настоящая сокровищница уникальных технологий – кипами сваливались в мусорные контейнеры. Что-то в целях ускорения вообще летело в окна на глазах у тольяттинцев.

Погром происходил в дни новогодних каникул и еще не был закончен, когда **Владимир Путин** подписал крайне важный для Тольятти документ – «Перечень поручений по результатам проверки эффективности мер по ускорению процессов импортозамещения в автомобильной промышленности». Каждый его пункт ставит вне государственных интересов России и, соответственно, вне закона многие действия нынешнего руководства **ОАО «АВТОВАЗ»**, включая ликвидацию смежных предприятий. Само собой, уничтожение ВМЗ оправдывалось его непрофильностью и убыточностью. Андерссон объясняет этими терминами все свои действия с момента прибытия в Тольятти. Если раньше это как-то «прокатывало», то в случае с таким уникальным предприятием способно убедить лишь самых горячих поклонников талантов шведского менеджера. А какого, интересно, мнения о **ВМЗ** были другие иностранные специалисты? **«ВМЗ – как большой современный супермаркет, где можно приобрести все, что захочешь! Я не видел в мире заводов с такой огромной номенклатурой выпускаемых изделий» – слова вице-президента компании Nissan Motor Co, Ltd Акиры Сакурая.** Понять его можно – полные цеха современного оборудования, обеспечивающего полный производственный цикл высокоточных изделий, включая станки и роботов собственной разработки и самой разной специализации. Помимо поручений АВТОВАЗа **Волжский машиностроительный завод** выполнял заказы целого ряда отечественных предприятий, пока в 2014 г. вновь не стал частью автозавода. Убыточность, говорите? В 2015 г. **ВМЗ** мог бы получить прибыль более **8 миллиардов рублей**. Но не получил исключительно по воле вазовского начальства, отклонившего заказы как «непрофильные».

Каких именно заказчиков **Андерссон** назвал непрофильными? Прекращение выпуска **ВМЗ** всего лишь одной номенклатуры деталей – роликовинтовой передачи – вызвало проблемы и зависимость от иностранных поставщиков в предприятиях автопрома, самолетостроения, атомной энергетики, а главное, военно-промышленного комплекса. И таких стратегически важных деталей и узлов **ВМЗ** производило десятки наименований! В конце 2015 г. одна из головных организаций **Госкорпорации «Ростех» – АО «Технодинамика»** направила руководству АВТОВАЗа письмо, которым пыталась предотвратить разорение **ВМЗ**. Взаимодействие с тольяттинским заводом позволяло АО создавать перспективную авиационную и космическую технику. Сейчас, конечно, не война, но Россия находится в противостоянии с блоком недружественно настроенных к нам держав. Одной рукой страна в кои-то веки ведет независимую, достойную ее статуса внешнюю политику. А другой приглашает иностранного гражданина, который принялся разрушать ее обороноспособность. А что еще можно от него ожидать?

Еще можно понадеяться на какой-то хитрый план в верхах, согласно которому станкостроение и машиностроение нашей стране вообще-то не нужны. Но в 2011 г., находясь в Тольятти, **Президент Путин** сказал: **«Считаю необходимым уделить особое внимание развитию отечественного станкостроения. Производство станков – это отрасль, которая обеспечивает все стратегические сферы машиностроительного и оборонно-промышленного комплекса».** Да и подписание Владимиром Владимировичем вышеупомянутого «Перечня поручений» дает понять, что автопром и смежные с ним отрасли – важная часть линии развития Российской Федерации. Вот только без возможностей **ВМЗ** эта важная часть становится исчезающе мала. Только пятая часть выкорчеванного из цехов завода оборудования будет смонтирована на АВТОВАЗе. Все остальное перевозится на открытую площадку якобы на продажу. Но любой специалист скажет, что несколько недель под открытым небом означает для такой техники верную смерть.

Коллектив **ВМЗ** представлял собой элитные кадры машиностроения – теперь после увольнения эти буквально золотые люди вместо выполнения заказов для нужд оборонки, автопрома, космоса и авиации будут заниматься кустарным промыслом по гаражам. Уничтожена важная составляющая АВТОВАЗа, подорвана экономика целого города, выбита основа из-под целых отраслей российской промышленности. Упущена редчайшая возможность обеспечить импортозамещение на уровне собственного инжиниринга и собственной высокотехнологичной продукции. Майору Андерссону и не такое по плечу.



ОПП

В Опытно-промышленном производстве отрабатывали технологии производства и методологии сборки новых моделей до постановки на главный конвейер, обучали персонал всем технологическим операциям. В ОПП начиналось изготовление автомобилей 2123 НИВА, предсерийное производство автомобилей семейств ЛАДА «Калина», ЛАДА «Приора». С мая 1995 по 2015 год производился автомобиль ЛАДА 4х4 5-дверный кузов, минивэн 2120 «Надежда», ЛАДА 112 Купе 3-дверный кузов, ЛАДА «Приора», Купе-спорт, ЛАДА «Калина»-спорт.

ВИС-АВТО

АО «ПРОИЗВОДСТВО СПЕЦИАЛЬНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ВИС-АВТО» (ВИС-АВТО) – ведущее российское предприятие по производству пикапов на базе автомобилей LADA разработало и выпустило более 50 тыс. легкотоннажных грузовиков и спецавтомобилей, в т.ч. для тяжёлых дорожных условий на базе LADA 4x4; бронированные, аварийно-спасательные и пожарно-спасательные автомобили; спецавтомобили для МВД; снегоболотоходы серии МАРШ. Кроме этого, осуществлял производство, окраску и поставку на АВТОВАЗ комплектующих изделий.

КТО СЛЕДУЮЩИЙ?

2014

2014 год стал для Тольятти, в определенном смысле, началом апокалипсиса. Ровно 2 года назад был внедрен и возглавил АВТОВАЗ майор шведской армии, гражданин иностранного государства Бу Андерссон. АВТОВАЗ и Тольятти накрыло цунами проблем и тяжелейших испытаний. И это стало серьезным ударом не только для города, автозавода, но и российской промышленности.

Удивляет, что мэрия, региональное и федеральное правительства не предпринимают каких-либо действенных мер для предотвращения надвигающейся катастрофы. Получая господдержку от Правительства РФ, иностранные владельцы предприятия ничего не делают для социальной защиты рабочих. Неудивительно, что сегодня Тольятти находится на пороге социального взрыва. Если российское правительство не вмешается – последствия для Тольятти будут необратимы.

Практически единственной силой, кто взял на себя серьезную работу по кардинальному изменению ситуации с АВТОВАЗом, выступает КПРФ в лице депутата Государственной Думы, первого заместителя председателя Комитета по международным делам, члена президиума ЦК КПРФ, секретаря по международным и экономическим связям Леонида Калашникова. И не только потому, что Леонид Иванович представляет наш Самарский регион в Государственной Думе, но и потому, что АВТОВАЗ – предприятие, на котором Леонид Иванович начинал свой рабочий путь.

О тяжелом положении в нашем городе, особенно тех людей, которые были уволены с предприятий АВТОВАЗа и его поставщиков, практически не упоминается в СМИ. Но благодаря настойчивости и принципиальности Леонида Калашникова и КПРФ была прорвана информационная блокада, и о ситуации на АВТОВАЗе и в Тольятти стали и писать и говорить. Известный федеральный портал «Свободная пресса» опубликовал материал о жизненных трудностях, с которыми столкнулись бывшие работники завода «АвтоВАЗагрегат»...

ТОЛЬЯТТИ НА ГРАНИ КАТАСТРОФЫ

К такому состоянию тысячи горожан привели веерные банкротства подрядчиков АВТОВАЗа. В Тольятти происходит нечто граничащее с локальной гуманитарной катастрофой. Семьи 1500 уволенных работников завода «АвтоВАЗагрегат», которым с лета не платили зарплату, в одно мгновение упали на самое дно нищеты. Выброшенным на улицу людям отключают коммунальные услуги и посылают угрозы коллекторы. Среди жертв локаута уже начались первые случаи самоубийств. Пока один из ключевых подрядчиков тольяттинского автогиганта проходит процедуру банкротства, рабочие сообщают, что оборудование завода сдается на металлолом. Предприятие формально находится в простое, но с 1 марта оно прекратит свое существование. Тем временем независимые профсоюзы ожидают дальнейших банкротств подрядчиков АВТОВАЗа.

Завод, который поставлял АВТОВАЗу комплектующие – сиденья, глушители, каталитические нейтрализаторы отработавших газов, трубки тормозной и топливной систем и другие, начал процедуру банкротства. Сейчас 1500 рабочих уже уволены, остальные находятся в состоянии простоя, который равносилен увольнению. Начиная с лета зарплата им платится чисто символически. За это время рабочие совместно с местным отделением КПРФ провели несколько митингов.

– Мне из летних денег дали почти 10 тысяч из 39 и это только с июня по сентябрь, – рассказал «СП» рабочий Павел Салихов. – Передо мной лично и перед многими, кого я знаю, за летние месяцы еще не расплатились.

Уволенные сотрудники получают на бирже труда по 4,5 тысячи рублей в месяц. Чтобы выжить, продают старенькие машины.

Светлана Савицкая до ликвидации «АвтоВАЗагрегата» работала на дочернем предприятии. 24 года была водителем погрузчика.

– Тольяттинцы ходят по стенке от отчаяния, а власти и СМИ делают вид, что всё нормально. В начале зимы, когда народ голодал, губернатор Самарской области ездил в Кремль, отчитывался об 11% прибыли от «АвтоВАЗагрегата». Так ведь он стоит! Двери запечатаны. Спросите у любого в городе. У меня ситуация не смертельная – отдаю долги банку. На питание и коммуналку остаётся 1900 рублей в месяц. Бывшим коллегам еще тяжелее. В моем доме живет семья с двумя ребятишками. Мужчина до лета 2015-го работал охранником гендиректора «АвтоВАЗагрегата». Тоже уволили. За долги у них отключили электроэнергию. Мама вернулась вечером домой, привезла картошку из деревни – в квартире нет света, дети напуганы. В сентябре она относила в ЖКХ справки о невыплате зарплаты, а к декабрю о них забыли...

Из материалов портала «Свободная пресса»

О ситуации одного из бывших работников предприятия, пришедшего за горячим питанием к добровольцам, пишет руководитель благотворительного проекта «Человек-Человеку», реализуемый некоммерческой организацией «Открытая Альтернатива» Александр Архипов на своей странице в соцсети.

– Сегодня в конце очереди стоял мужчина – очень просил налить ему супа. В прошлый раз он пришёл немного позднее остальных и супа ему не хватило. В этот раз людей было очень много, снова хлеб и суп разошлись очень быстро. Мужчина так просил покушать, что мы пустили его без очереди, оказалось тоже сокращённый сотрудник АвтоВАЗагрегата, предпенсионного возраста. Говорит, дома ждёт лежачая жена (сильно болеет)... просила его в этот раз принести суп, очень кушать хочется.

Фото АНО «Открытая Альтернатива»