

С широко открытыми глазами

Мировое противостояние держав разворачивается и в сфере производственных систем, вызывая реструктуризации, которые ложатся тяжёлым бременем на условия жизни работников. Германия, промышленное сердце Европы, неизбежно наиболее вовлечена в этот процесс – следовательно, вовлечены и немецкие наёмные рабочие. Отголоски этих процессов, в свою очередь, неизбежно доходят до остальной Европы, включая Италию, и это также объясняет наш интерес к немецким делам. Прежде всего, оценим масштаб феномена социальных последствий реструктуризации. В Германии число безработных снова превысило 3 миллиона впервые за пятнадцать лет. Согласно исследованию Института IFO в Мюнхене, речь, однако, идёт о «*ползучем сокращении персонала*», произошедшем в значительной степени в формате выбывания работников без поиска замены. Что касается фактических увольнений, то они часто стимулируются самими компаниями, что смягчает социальные последствия. В производственном секторе, который сегодня насчитывает 5,42 миллиона занятых, это потеря 114 тысяч работников за 12 месяцев и почти 250 тысяч с 2019 года (*Il Sole-24 Ore*, 27.08.2025).

Империалистическая борьба за автомобили

Автомобильный сектор, переживающий переход на электричество, – один из наиболее пострадавших. Снова мы наблюдаем борьбу между экономическими группами и между государствами, развернувшуюся вокруг новой технологии, как уже отмечалось в нашем анализе автомобильной промышленности (см. *L'automobile e la sfida elettrica*, Ed. Lotta Comunista, 2022). Китай, поднимаясь до уровня великой империалистической державы, воспользовался этой возможностью, обогнав другие страны в “электрической гонке” и не следуя по старому пути двигателя внутреннего сгорания. Сегодня, пишет *Financial Times* (10.10.2025), Китай утверждает в роли «*первого электро-государства*», и его влияние начинает ощущаться в мире. Неизбежно, что последствия проявятся и в Европе, где сектор насчитывает 2,4 миллиона непосредственных рабочих мест и 13 миллионов – косвенно. Начинает витать «*призрак миллиона рабочих мест, обращённых в дым*», как прогнозировал в 2019 году Альберто Бомбассеи, чья компания Brembo производит тормозные системы для автомобилей (*Corriere della Sera*, 25.09.2025).

Дифференцированное влияние

В Германии последствия ощущаются сразу – и при этом различаются по регионам. Согласно исследованию IW Consult, цитируемому *Handelsblatt* от 10 сентября, 1,2 миллиона человек работают в секторе и в связанных компаниях: с 2019 года потеряно 55 тысяч мест, и ещё 90 тысяч могут исчезнуть к 2030 году. 55 % добавленной стоимости этой отрасли генерируется в 116 из 400 немецких округов: здесь в секторе занят один работник из двенадцати, против одного из тридцати в среднем по стране. Однако 36 регионов наиболее подвержены риску, и среди них: Штутгарт (Баден-Вюртемберг), с заводами Mercedes, Bosch и Porsche; Швайнфурт (Бавария), где расположены предприятия ZF, Bosch и Schaeffler; Саарбрюккен (Саар) с Ford и другими малыми компаниями. Таков пример того, как кризис в отрасли может иметь разное воздействие даже внутри одного государства. Подобное наблюдается и в других странах. В Италии производство автотранспортных средств, которое в 2021 году давало работу 170 тысячам сотрудников, сосредоточено преимущественно в Пьемонте, за которым следует Эмилия-Романья и другие центры – Кассино (Лацио), Изерния (Молизе), Помильяно-д’Арко (Кампания) и Мельфи (Базиликата). Что касается компонентов (около 200 тысяч занятых), то здесь лидируют Пьемонт, Ломбардия и Эмилия-Романья, за ними следуют Венето, Тоскана и Кампания.

Удар по мифу о совместном управлении

Если Stellantis в Италии потеряла почти десять тысяч сотрудников за последние четыре года (FIOM, 29.09.2025), то и в Германии большинство автомобильных компаний вовлечено в реструктуризацию. Volkswagen планирует 35 тысяч добровольных увольнений к 2030 году, Daimler Truck – 5 тысяч за тот же срок, Porsche сократит почти 2 тысяч мест к 2029 году; Ford – тысячу в Кёльне, сверх уже предусмотренных 2700 к 2027 году. Тяжёлые последствия

затронули и производителей автокомпонентов. Bosch, которая уже в прошлом году объявила о 9 тысячах избыточных рабочих мест, добавляет к ним ещё 13 тысяч к 2030 году; ZF объявила о 14 тысячах сокращений к 2028 году и уже уволила 7600 работников 1 октября; Continental сократила 20 тысяч сотрудников пять лет назад. Некоторые случаи оставляют политические следы. Наиболее значительный касается Bosch, где профсоюз IG Metall заявил об *«огромном разочаровании, чёрном дне для социального партнёрства»*. Президент Кристиане Беннер объясняет и обвиняет: *«Роберт Бош [основатель компании, прозванный “Бош Красный” за свои социальные убеждения] переворачивается в гробу! Вы отрекаетесь от ценностей, которые определили успех компании: надёжность, ответственность и лояльное сотрудничество»*. И добавляет: *«В последние месяцы мы объединили силы, чтобы сохранить объекты и структуры, а вы в благодарность увольняете? Так не работает»*. Она признала, что надежда на эффективность системы совместного управления, немецкой Mitbestimmung, не оправдалась. Президент совета фабрики Франк Селл проясняет ситуацию: *«Мы никогда не сможем конкурировать с китайцами, нам пришлось бы снизить цены на 30 %»*. И тогда, *«если китайские автопроизводители хотят продавать здесь, они должны и производить здесь – на немецких условиях»* (Handelsblatt, 26.09.2025). Линия Трампа под рейнским соусом. Французский завод Bosch в департаменте Аверон также сокращает численность персонала: с 2500 работников в 2000 году до 520, запланированных к концу 2025-го, и, возможно, до 350 к 2030 году. Forvia также предусматривает до 10 тысяч сокращений в Европе (Le Monde, 13.10.2024).

Единство европейских металлургов

Другой сектор, в котором реструктуризация подрывает миф о совместном управлении, – это металлургия. Показателен случай ThyssenKrupp: *«Что будет с совместным управлением ThyssenKrupp?»*, – спрашивает Handelsblatt от 25 сентября. Компания объявляет об 11 тысячах избыточных рабочих мест в сталелитейном секторе к 2030 году, а профсоюз критикует отсутствие прозрачности и диалога. Также в металлургическом секторе процессы имеют как минимум континентальный масштаб, хотя проявляются в каждой стране с собственными проблемами и динамиками (в Италии бесконечно тянется история бывшей Ilva). Отсюда вытекает необходимость ответа на европейском уровне. В этом направлении двинулись делегации испанского профсоюза Comisiones Obreras Industria и FIOM из Генуи, собравшиеся в этом лигурийском городе 22 сентября, чтобы подвести итог реструктуризации ArcelorMittal в Испании и бывшей Ilva в Италии. Среди согласованных пунктов есть *«защита рабочих мест и зарплат»*, но прежде всего – *«потребность в том, чтобы европейский профсоюз взялся за улучшение зарплатных условий и безопасности во внеевропейских странах, чтобы противостоять зарплатному демпингу»*.

Интернационализм против протекционизма

Это классовый ответ на логику протекционизма, столь распространённую в текущем цикле, в том числе и в профсоюзной среде. Возвращаясь к Германии: Беннер из IG Metall просит государственного вмешательства, чтобы противостоять промышленному упадку. Кто же враг? *«США и Китай отказались от честной конкуренции»*, поэтому нужна активная политика, поскольку *«рынок сам по себе не решит проблему»*. Требуются обязательные нормы и фиксированные квоты национального производства (Handelsblatt, 24 сентября). Если панорама такова, то ясно, почему всегда нужно исходить из стратегического видения, даже в подходе к профсоюзной борьбе. И стратегическое видение – это понимание борьбы между державами: нужно защищать непосредственные интересы наёмных работников, не становясь добычей противоположных интересов крупных капиталистических групп и их государств. Превносить это осознание в среду работников – первая задача ленинистской партии.

Октябрь 2025 г.