

## 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 выбытия 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 следя по старому пути двигателя внутреннего сгорания. Сегодня, пишет *Financial Times* (10.10.2025), Китай утверждается 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; Каарбрюккен (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 лигурском 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.