

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

ГУМАНИТАРНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

(наименование института полностью)

Кафедра «История и философия»

(наименование кафедры)

46.03.01 «История»

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Историко-культурный туризм

(направленность (профиль)/специализация)

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему **Социальная работа на ОАО «АвтоВАЗ» в 1991-2001 гг.**

Студент

А.Ю. Власов

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

Т.И. Адаевская

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к защите
Заведующий кафедрой

канд. ист. наук, доцент О.А. Безгина

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

« _____ » _____ 20 _____ г.

Тольятти 2018

Аннотация

Исследование ставит своей **целью** сделать попытку определить степень изменения социальной защищенности работников ОАО «АВТОВАЗ» в период перехода автозавода на новые условия форм собственности.

Задачи:

1. Выявить появление новых факторов социальной направленности в измененных условиях государственной экономики.
2. Проследить изменения в формах социальной работы профсоюза АСМ как представителя трудового коллектива.
3. Выяснить существует ли закономерность общего финансового результата предприятия и развития социальных программ на предприятии.

В первой главе квалификационной работы рассмотрен экономический кризис в России в 1991-1996 годах и связанное с ним реформирование социальной защиты на ОАО «АвтоВАЗ» в этот период.

Во второй главе работы проведен анализ Структуры и форм социально-экономической политики, проводимой автозаводом. В 90-е годы обострились противоречия между элементами плановой и рыночной экономики, что выявило необходимость оптимизации социальных программ, которые рассматриваются в данной работе.

В Заключении представлены выводы по итогам проведенного исследования.

Структура работы включает в себя введение, две главы, четыре параграфа, заключение, перечень ссылок, список источников и приложения.

Объём выполненной работы: 85 страниц (в том числе приложений – 0 С.).

Оглавление

Введение.....	4
ГЛАВА I. КРИЗИС В ЭКОНОМИКЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЕГО ОТРАЖЕНИЕ В СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЦЕССАХ.....	11
1.1. Экономический кризис в России в 1991-1996 годах.....	11
1.2. Реформирование заводской социальной защиты	22
ГЛАВА II. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РАБОТА ОАО «АВТОВАЗ»: СУКТУРА И ФОРМЫ.....	39
2.1. Оптимизация социальных программ.....	43
2.2. Противоречие элементов плановой и рыночной экономики	62
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	67
Перечень ссылок.....	71
Список используемой литературы и источников.....	77

Введение

Актуальность темы исследования обусловлена той ролью, которую АВТОВАЗ занимает в городской, областной и федеральной системе ведения хозяйства. Так АВТОВАЗ – является крупнейшим регионообразующим предприятием: казна Самарской области до 30% формируется от результатов его производственно-сбытовой деятельности. Совместно с автозаводом и за счет его заказов на территории Самарской области работает 262 предприятия. Города областного подчинения формируют свои бюджеты (от 7 до 45%) также за счет заказов АВТОВАЗа. В самом Тольятти в общем объеме промышленного производства города доля АВТОВАЗа и других машиностроительных предприятий, связанных с его заказами, в разные годы колебалась от 80 до 90%. В 2002 году только 13% внутреннего валового продукта в Тольятти и губернии были обеспечены иными отраслями промышленности. АВТОВАЗ всегда был и остается социально ориентированным предприятием. В отличие от многих других предприятий, которые полностью сняли с себя и переложили на муниципальные и региональные власти всю социальную нагрузку, на балансе АВТОВАЗа состоит значительная часть детских садов, объектов культуры и спорта, оздоровительных лагерей и баз отдыха, собственная и единственная в Сane по масштабам и специализации производственная медико-санитарная служба, свой Негосударственный пенсионный фонд, финансирование образовательных учреждений.

Объектом исследования является социальная защищенность трудящихся в условиях экономического кризиса государственной экономики.

Предметом изучения являются изменения форм социальной работы на ОАО «АвтоВАЗ».

Хронологические рамки данной работы охватывают промежуток времени 1991-2001 гг. Отражают особенности переходного периода: от плановой экономики к рыночной – до появления первых признаков

стабилизации финансовых результатов работы отдельно взятого предприятия.

Территориальные рамки исследования

В контексте данной работы, брался только головной завод ОАО «АвтоВАЗ», находящийся в городе Тольятти Самарской области. В силу того, что на примере данного завода в Тольятти характерно просматривается вся работа ОАО «АвтоВАЗ» по социальной защите своих работников. строившийся в конце 60-х годов гигантский автозавод был рассчитан на работу с огромным количеством поставщиков, комплектующих изделий для новых автомобилей. География расположения поставщиков приходилась на все территориальное пространство бывшего Советского Союза и Восточной Европы. Но в результате государственного переустройства Советского союза и изменений, произошедших в экономике Страны, руководству ВАЗа пришлось быстро и максимально эффективно решать вопросы жизнедеятельности завода в новых экономических условиях и существенно сузить географические границы местонахождения партнеров по производству автомобилей.

Цель работы

Исследование ставит своей целью сделать попытку определить степень изменения социальной защищенности работников ОАО «АВТОВАЗ» в период перехода автозавода на новые условия форм собственности.

Задачи

1. Выявить появление новых факторов социальной направленности в измененных условиях государственной экономики.
2. Проследить изменения в формах социальной работы профсоюза АСМ как представителя трудового коллектива.
3. Выяснить существует ли закономерность общего финансового результата предприятия и развития социальных программ на предприятии.

Методология и методы

В исследовании использованы сравнительно-сопоставительный и статистический методы научного познания.

Историографический обзор

Проблема экономических последствий распада СССР в современной исторической науке рассматривается в контексте исследования причин и факторов распада Советского государства. Историография данного вопроса представлена отечественными и зарубежными исследователями. В центре внимания ученых стоят вопросы соотнесения различных факторов: объективных и субъективных, повлиявших на распад СССР, роль политики Горбачева в распаде Советского государства, влияние политических элит на процесс распада Советского союза. В данном аспекте для исследователей характерно стремление рассматривать распад с одной стороны как следствие какого-либо одного ведущего фактора (национальный, политический, экономический), а с другой, что распад СССР является результатом комплекса исторических формировавшихся факторов. Данное направление получило название борьбу «объективистов» и «субъективистов».

Одним из ярких сторонников комплексного анализа рассмотрения причин распада СССР стал В.Согрин. Историк считает, что в основе распада нужно учитывать и субъективные и объективные факторы, не отделяя их, а рассматривая комплексно. С одной стороны, на распад повлияли сепаратистские стремления лидеров союзных республик, а также непоследовательная политическая стратегия центрального руководства. В основе концепции В.Согрина лежит теория «циркуляции элит», согласно которой консервативная партийная элита, которая являлась закрытой корпорацией, тормозила приток молодых политиков, что формировало условия для развития подпольной оппозиции. [1]

К.Столяров исследовал проблему этнонационализма в СССР и выявил значение этнополитических факторов в развале СССР. Он считает по-другому. На основе анализа различных этнических конфликтов, Столяров делает вывод, что одной из главных причин развития дезинтеграционных

процессов в Советском Союзе стал национальный вопрос, который в совокупности с социально-экономическими проблемами привел к распаду государства.[2]

Комплексного подхода в анализе причин распада СССР придерживается Р. Пихоя.[3] Р. Пихоя считает, что не существует единой и главной причины распада Советского союза. В основе кризиса, по мнению Р. Пихои лежат политические, социально-психологические, идеологические, а также экономические причины.

Политическая система была построена с отсутствием учета национальных особенностей. В 1989 году новые политические реалии создали условия, при которых на первый план в союзных республиках выступили местные интересы. В условиях дестабилизации политического аппарата выяснилось, что некогда провозглашаемая социальная однородность отсутствует. В кризисных условиях на первый план выступили противоречия в конституционной структуре с реальным политическим положением. Еще одну причину распада Пихоя видит в психологическом кризисе, который наступил в обществе к началу 90-х годов. Развитой социализм заменил коммунизм, что подкосило надежды общества на «светлое будущее», а вместе с ней и ушла часть традиционных представлений.

Стремление к идеологическому единообразию и распространению русской культуры привело к развитию негативных этнокультурных тенденций в союзных республиках. Последствием внедрения внеэкономических методов принуждения в экономической сфере стала растущая неэффективность сельского хозяйства, что породило советское правительство закупать продовольствие за рубежом. Игнорирование потребностей отдельного человека, зависимость от энергетического экспорта, а также создание противоречивых тенденций посредством принятия закона «О кооперации» привела к неуправляемости экономики и разрушению централизма, присущего хозяйственному укладу советской

экономики. Таким образом, системообразующими элементами советского государства, по мнению Пихои, стали идеологическая доктрина и методика государственного принуждения, которые по мнению историка являлись неустойчивыми и размытыми. Их ослабление и привело к распаду СССР. [4]

Достаточно интересной представляется концепция С. Кара – Мурзы на причины распада Советского союза. Распад СССР Кара-Мурза считает неизбежным и поэтому сравнивает его с революцией 1917 года. Кара- Мурза рассматривает Советское государство как отдельный тип цивилизации «Советская цивилизация» с присущими ей индивидуальными чертами и наличием крепкого культурного ядра, основанного на коллективизме и социальной солидарности. Поле исследования ученого является массовое сознание, культурно-исторические типы. Достаточно ярко в работах прослеживается идея противопоставления культуры Советской и Западной. [5]

Процесс распада СССР начался еще в период Перестройки. Кара- Мурза рассматривает распад СССР не как смену политического, социального и государственного устройства, а как фундаментальное изменение культурно-исторического типа советского народа, как изменение массового сознания. Именно в период перестройки была начата идеологическая кампания по трансформации антропологической модели, внедрение в общество нового представления о человеке и его правах. Распад культурной идентичности происходил путем внедрения мальтузианских представлений о мире и человеке, что привело к расщеплению сознания людей. Новая идеологическая модель вступила в диссонанс с глубокими уравнительными эталонами, которые никак не получилось изжить. В период распада СССР были созданы новые критерии жизнеустройства, которые заключались в получении и увеличении наслаждения во вред общественному единству. Данная политика разрушения прежних культурных элементов, получившая у Кара-Мурзы название «антисоветский проект», производилась преднамеренно правящей политической элитой, посредством проведения

реформ (перераспределение средств из сектора тяжелой промышленности в сектор легкой), а также существующей интеллигенцией (шестидесятники) посредством интенсивного воздействия на массовое сознание с помощью создания различных мифов, идеализирования враждебной системы и отрицанием своего родного дома. Кара-Мурза делает вывод о потере здравого рассудка у советского народа в связи с кризисным положением. Массовое мышление стало неспособным на выработку объединяющего компонента. В результате перестройки была разрушена коллективная историческая память советского народа.

Кара-Мурза выделяет явные недостатки большевизма, видя в этом корень распада. Основным недостатком большевизма он называет религиозность, иррациональность, оторванность от реальности. Данная идеологическая система упрощала действительность и формировала в обществе негативную привычку переноса ответственности на высшее лицо (идол, партия). Смешивание высоких принципов и ценностей и житейскими, бытовыми задачами привело к рождению диссонанса внутри массового сознания советского общества.[6]

Зарубежная историография представлена исследованиями Джеффри Алана Хоскинга, М. Макфолла. Он сосредоточил интерес на вопросе разделения СССР и выделил следующие факторы распада: народнохозяйственные, общественно-политические, международные. Эти причины и привели к распаду СССР.[7]

Джеффри Алан Хоскинг, утверждает, что неспособность советского руководства возродить экономику на общесоюзной основе стало основной причиной национальных конфликтов. Постоянно прогрессирующий экономический кризис не позволял реформам Горбачева быть эффективными. Падение СССР Хоскинг видит в идеологической слабости, заложенной еще Лениным изначально. Ленин попытался решить противоречие между анализом буржуазного общества и прогнозом социалистического будущего с помощью «партии», которая должна была

реализовать все прогнозы посредством политических решений. Однако естественное развитие общества не соответствовало программе партии, и тогда появились эффективные методы реализации решений партии - насилие и вера. В результате партия вытеснила естественный рост общества и его само.

Горбачев решил изменить нараставшие противоречия путем сочетания несовместимых политических линий. Введение механизмов рыночной экономики без узаконения частной собственности, уничтожение монополии КПСС на власть без превращения ее в партию парламентского типа, сдерживание процесса самоопределения республик стали фатальными элементами в действиях Горбачева, что и привело к краху СССР.[8]

В результате экономической трансформации произошло резкое снижение потенциала научно-исследовательских работ, примитивизация структуры производства.

Вообще, все случившиеся в девяностые перемены в государственных экономиках бывших советских республик под воздействием геополитических потрясений побудили разрушение промышленности и экономических связей, откинули их на задворки международной экономики, и социально-экономическое развитие постсоветских Сан откатилось на десятки лет назад.[9]

ГЛАВА I. КРИЗИС В ЭКОНОМИКЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЕГО ОТРАЖЕНИЕ В СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЦЕССАХ

1.1. Экономический кризис в России в 1991-1996 годах

К декабрю 1991 г. экономика Советского Союза попала в катастрофическое состояние. Ускорялось ухудшение производства: только за один год (1991) упадок составил 11%, при этом за четвертый квартал - 21%. Общенациональный доход в сравнении с 1990 г. снизился на 20%. Дефицит госбюджета согласно различным анализам, составлял от 20% вплоть до 30% ВВП.[10] Гиперинфляция в Сane угрожала утратой власти государства над экономическим режимом. Стагнация экономики свыше 50% в месяц грозила парализовать всю экономику государства. Быстрый рост заработной платы, начавшийся в 1989 г., повысил спрос, который не мог быть удовлетворен. К окончанию года большая часть продуктов и товаров пропала из магазинов, однако многие товары стали реализовываться по высокой цене "из-под полы" и на "черном рынке".

С 1985 г. до 1991 г. розничная стоимость товаров выросла в три раза, государственно-монополистический надзор за ценами не имел возможность прекратить стагнацию экономики. Внезапные сбои в снабжении жителей разными потребительскими товарами порождали "кризисы" (табачный, водочный, сахарный) и большие очереди. В обиход вошли талоны на некоторые товары. Люди боялись, что может наступить голод. У зарубежных инвесторов начали возникать сомнения в платежеспособности СССР. Внешний долг Союза к декабрю 1991 г. достиг 103,9 млрд. долларов. Но при учете взаимных долгов – 56,5 млрд. долларов. До 1989г. на погашение процентов по внешнему долгу тратилось 25—30% от суммы экспорта в валюте, но потом - падение экспорта нефти - Союзу для приобретения валюты приходилось «залезть» в золотой запас.

Золотой запас СССР в сентябре 1991г. был 242 тонны (в 10 раз меньше, чем в середине 80-х), запас драг.металлов и алмазов был 2 млрд.

долларов, наличная валюта составляла 240 млн. долларов. К декабрю 1991 г. СССР уже не выполнял взятые на себя международные обязательства по внешнему долгу. Задолженность по процентным выплатам составила уже 6 млрд. долларов.[11] Такой оказалась общая экономическая ситуация в СССР к окончанию перестройки и на момент распада СССР на независимые государства. Для получения целостной картины состояния экономического сектора новой России необходимо рассмотреть основные составляющие экономики и некоторых сопутствующих психологических аспектов развития реформ, которые приходилось решать быстро и эффективно. Самой важной характеристикой, которая говорит об эффективности существующей модели экономики, о темпе развития того или другого государства, считается динамика ВВП. Если он стабильно растет – значит, модель экономики в стране эффективна, что ее хозяйственный механизм работает устойчиво, что увеличивается национальное богатство, что правительство имеет право обещать населению улучшение жизненных условий и эти обещания может выполнить. Падение ВВП означает, что избрана не соответствующая данному моменту модель развития, что хозяйственный механизм дает сбой, что Правительство теряет ресурсы и средства управления, теряет авторитет и способность выполнять свои обязательства. В начале 90-х Е.Строев док. экон. наук. Председатель Совета Федерального собрания РФ так характеризовал сложившуюся ситуацию в России: «Объем выпуска продукции к уровню до кризисного 1980 года по многим отраслям составлял от 40 % до 80. Падение объемов производства и ВВП превысило прогнозные оценки.[12] К концу 1996 года спад ВВП составил 6 %, промышленного производства более 5 %, объем инвестиций 1896. В том числе в машиностроении 21 %.» Док. экон. наук В. Андриянов в оценке уровня ВВП России несколько расходится с Е.Строевым. Начиная с 1990 года, прослеживается устойчивая тенденция к снижению этих показателей в России (ВВП). Ее валовой продукт, по данным Госкомстата РФ исчисленный в соответствии с новой концепцией национальных счетов, в 1990 - 1996

годах сократился более чем на половину (1991 – на 5%, 1992 – на 14,5%, 1993 – 8,7%, 1994 – 12,7%, 1995 – 4,2%, 1996 – 6%)».[13] Приведенные данные, хотя несколько и расходятся между собой в цифрах, но сходятся в основных выводах – они говорят о степени сложности экономической ситуации, в которой оказалось государственная экономика. Но характеристика экономики государства не ограничивается только показателями уровня ВВП.

Еще одной главной характеристикой состояния экономики государства считается динамика его промышленности, то есть изменение физического объема производимой продукции в Сани в целом к основным отраслям промышленности, определяющих научно-технический прогресс (НТП).

Но самое главное, вытекающее из предыдущих характеристик – характеристика функционирования систем финансовой безопасности, которые обеспечивают формирование и накопление резервов, и осуществление общественных проектов и социальных программ.

Показатели физического объема продукции в процентах к предыдущему году представлены в документах Госкомстата РФ. Вот некоторые позиции индексов физического объема продукции в процентах к 1990 году представлены в таблице 1[14]:

Таблица 1 – Показатели физического объема продукции в процентах к предыдущему году.

	1990	1991	1992	1994	1996	1997
Вся промышленность	100	92,0	75,4	51,3	47,7	49,6
Добывающая	100	96,0	85,4	69,2	67,1	60,0
Нефтедобывающая	100	90,0	84,6	71,5	67,3	68,2
Угольная	100	88,0	93,3	75,5	73,2	69,6
Черная металлургия	100	88,0	73,9	50,9	54,9	54,0
Цветная металлургия	100	91,0	77,3	60,5	59,9	63,3
Обрабатывающая	100	92,0	74,5	48,1	43,9	39,5

	1990	1991	1992	1994	1996	1997
Электроэнергетика	100	94,0	89,3	77,2	73,4	71,3
Газовая	100	101,0	98,0	87,5	86,3	83,9
Нефтеперерабатывающая	100	98,0	88,2	66,0	67,3	67,9
Нефтехимпром	100	94,0	73,3	44,0	44,2	44,6
Машиностроение	100	90,0	76,5	44,3	38,3	36,0
Легкая	100	91,0	63,7	26,5	14,4	51,0
Текстильная	100	92,0	62,6	25,7	13,9	14,1
Швейная	100	88,0	70,4	33,7	19,0	19,5
Кожеобувная	100	90,0	70,2	27,4	13,6	11,6
Пищевая	100	91,0	76,4	57,8	51,0	54,6
Пищевкусовая	100	97,0	86,3	64,0	57,1	57,5
Мясо-молочная	100	87,0	65,2	50,5	36,8	32,5
Рыбная	100	96,0	77,8	54,7	60,3	59,7

Наиболее ярко характеризуют падение производства в секторах экономики высоких технологий (% объема производства в 1995 году к 1991 году) следующие цифры:

- промышленность страны 49,6%
- оборонная промышленность 38%
- авиастроение 31%
- радиопромышленность 34%
- электроника 22%
- производство вооружения 32%
- производство боеприпасов 29% [15]

Из вышеперечисленных данных можно сделать вывод, что в результате реформирования суммарный упадок в промышленности за 7 лет (с 1990 по 1997 год) составил 50,4%. Но по расчетам доктора технических наук Г.В.Костина данная цифра выглядит несколько иной - 56,0%. [16]

Если проанализировать темпы падения по некоторым отдельным отраслям экономики, то можно сказать, что в первую очередь рушились предприятия, производящие продукцию высоких технологий. Эти предприятия задавали уровень научно-технического процесса в Сانه и ковали ее индустриальную независимость (падение в среднем 70%). Что же касается отрасли, производящей товары для народа – падение в среднем 63%. [17]

Еще одной важной характеристикой возможности развития экономики Страны является динамика развития образования, научного потенциала и реализации НИОКР. С 1990 по 1996 год эти показатели значительно снизились и к 1997 году были следующими: (1997 год к 1990 году) [18]

- денежные вливания на фундаментальные исследования и развитие НТП в % к ВВП в 3,1 раза;
- в сопоставимых ценах в 6,5 раза;
- количество предприятий, выполнявших НИОКР на 10%; [19]
- численность персонала, работающего в сфере НИОКР на 43,6%;
- количество конструкторских отделов в 2,1 раза;
- количество изыскательских предприятий в 5,5 раза;
- количество моделей новой техники на 15,5%; [20]

Одним из основных аспектов углубления экономического кризиса явилась проблема неплатежеспособности и неплатежей в экономике России. В статье доктора экономических наук В.И.Синько «ПРОБЛЕМЫ НЕПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТИ И НЕПЛАТЕЖЕЙ» приводится аргументированная характеристика данной проблемы: «В нашей отечественной экономике проблема неплатежей прошла две фазы своего развития. На первой из них, проявившейся в 1992г., наиболее заметным фактором была необеспеченность предприятий сырьем, комплектующими изделиями и энергией, что вело к падению фактических объемов производства, следовательно, сбыта и доходов. Способствовали этому разрыв традиционных производственных связей, зарождающаяся

конкуренция. Затем, уже в 1993 г. и начале 1994 г., наступила вторая фаза: неплатежеспособности стали главными причинами снижения платежеспособного спроса на отечественную продукцию, неразвитость маркетинга и связанные с этим трудности в ее сбыте, экспансия импортных товаров, против которой нашей промышленности нечем было бороться (отечественные изделия за 1991 — 1993 гг. потеряли 40 % внутреннего рынка). В итоге количество средств у предприятий резко уменьшилось, росли долги. Результат тот же: отсутствие средств, в том числе для организации выпуска конкурентоспособной продукции. А ведь известно, что именно скорость движения материальных потоков и встречного движения денежных средств определяет эффективность общественного производства. У нас же уровень запросов в торговой сети в период 1990— 1993 гг. снизился с 10,4 % до 1,1 %, т. е. в 10 раз.»[21]

Рассматривая сложившуюся ситуацию в экономике и промышленности Е.Строев в статье «Корректировка экономических реформ и разработка новой концепции новой политики» приводит общие данные по Сانه и анализирует причины происходящего: «...Ухудшается финансовое состояние предприятий. В целом по России число убыточных предприятий составило 43%. А в отдельных отраслях 60 — 80%. Одним из основных неплательщиков остается государство.»[22]

Продолжая развивать тему, Е.Строев указывает на возможные последствия развития ситуации при непринятии корректировки курса в направлении стабилизации экономики в целом и по отдельным отраслям индивидуально: «вопреки законодательству Минфин, Госналогслужба и Центробанк РФ фактически отменили обязательную выплату заработной платы раньше уплаты налогов. Это еще более ослабило стабильность коллективов и подорвало их социальную надежность. Крайняя жесткость осуществления правительством РФ в последние 1,5 года стабилизационных мер (1994- 1995гг) привела к снижению уровня реальных доходов населения.

....задолженность по заработной плате составила в начале года 60 % ее месячного фонда. Сохраняется разрыв в уровне доходов богатых и бедных, за годы реформ достигшего социально неприемлемых величин. Спад производства сопровождался повышением безработицы. Все это ведет к усилению социальной и психологической напряженности и грозит политической дестабилизацией общества, чего допустить нельзя». [23]

Продолжая обсуждение темы неплатежей и неплатежеспособности Н.Шмелев приводит следующие данные: «...На январь 1997г. общая задолженность по обязательствам составила 1042 трлн. Руб. из них 522 трлн. Руб. просроченная задолженность, превысившая 23% ВВП. При этом задолженность по налогам бюджету составила 128,2 трлн. руб. Не платежи бюджета по заработной плате 9,5 трлн. Руб. Задолженность по платежам пенсионного фонда 15,2 трлн.руб. ...Подобное положение явилось следствием сознательно проводимой в 1992 - 1995гг. политике резкого сокращения денежной массы и платежеспособного спроса. За эти годы цены в Сانه выросли примерно в 8,5 тысяч раз. Количество же наличных и безналичных денег в обороте повысилось в 230 раз. Даже с учетом общего падения производства рост денежной массы отставал, таким образом от потребности экономики в 15 — 20 раз. В 1996году наметилось выравнивание темпов инфляции и роста денежной массы (тот и другого за год примерно на 25%).Между тем искусственный «голод» на деньги столь резко сокративший потребительский спрос и лишивший предприятия оборотных средств подвел экономику к такой черте за которой явственно проглядывалась опасность всеобщего экономического и бюджетного финансового паралича». [24]

Но проблема неплатежей и неплатежеспособности не во всех регионах государства развивалась одинаково. В России наблюдалась определенная диспропорция в проблеме неплатежей по территориям. Если проанализировать финансирование субъектов федерации (по статье «Федеральный фонд финансовой поддержки субъектов РФ») можно увидеть,

что в первом полугодии 1996 года Карелия была финансирована на 56 %, Коми — на 183 %, Московская область — на 256%, Орловская область — на 46 %.

Федеральное собрание сделало вывод, что бюджет не исполняется. Чиновники финансовых ведомств творили произвол, когда совершали фактические расходы. Это значит, что государство фактически отказалось от выполнения регулирующих функций, что дало дорогу многочисленным злоупотреблениям.[25]

Размышляя над данными приведенными выше, можно сделать вывод что правительство, взяв курс на глобальную реформу экономики государства методично и целенаправленно её претворяет в жизнь не обращая внимания на сознательные или бессознательные перекосы в вопросах финансирования отдельно взятых областей и регионов, направлений промышленности, Причины по которым складывается такая ситуация вероятно различны, это могут быть и приоритетность регионов по промышленной значимости, по экономической и возможно по политической. Так нельзя, например, исключать политическую приближенность «ко двору» или наоборот «политическую опалу» главы определенного региона. Ведь экономическая нестабильность в регионе может привести к социальной нестабильности общества. А это уже реальный повод для удаления оппонента с политической арены Страны в принципе. Но рассматривая ситуацию неплатежей с различных сторон можно предположить что, пренебрегая социальной справедливостью регионов на государственном уровне, правительство и президент не обратят внимания и на перекосы в социальной защищенности различных слоев общества. Такой аспект проблемы обозначился в резком расслоении общества по достатку и имущественному цензу особенно в 90-х годах XX века. Кандидат экономических наук. И Заславский в статье «К характеристике труда в современной России» отмечал: на 2-м этапе реформ (1994-1996 гг.) государство в трудовой сфере

избрало наступательную политику на наемный труд, действовало в интересах крупных капиталистов.

Это было видно по снижению жизненного уровня наемных работников. «Замораживалась» и задерживалась заработная плата. Вместо этого работникам предлагалось стать акционерами тех предприятий, на которых они работали. Поэтому в итоге реальный доход наемных работников в 1996 году снизился до уровня 1992 года. В известном смысле это было поражение наемного труда.

В это период как ответная реакция возникают конфликты и противостояния внутри предприятий.

Забастовки и трудовые споры возникают по финансовым мотивам, в связи с невыплатой заработной платы. Протест наемных работников приобретает политическую окраску.

К середине 1996 года Правительство Страны понимает, что назревает угроза для национальной безопасности. Поэтому оно берет на себя роль судьи для регулирования вопросов по невыплате заработных плат наемному труду. Тогда говорилось, что правительство стригло «жирных котов», чтобы исправить сверх накопления наиболее преуспевающих капиталистов финансистов и «теневиков» для покрытия бюджетного дефицита и погашения своих долгов работникам...».[26]

Перекося в уровнях доходов населения неизбежно стал отражаться в производственной сфере. Руководители среднего звена предприятий, в служебные обязанности которых входил контроль за трудовой дисциплиной и нормами по охране труда на предприятиях, видя отсутствие должного контроля со стороны государственных органов, стали пренебрегать своими должностными обязанностями. Ситуация возможно стимулировалась и со стороны высшего менеджмента предприятий ввиду экономии средств на охрану труда. Трудящиеся, видя бесконтрольность директората и ослабление финансовой и трудовой дисциплины, отреагировали моментально. «... «На промышленных предприятиях неудовлетворительные условия и охрана

труда, многомесячные задержки с выдачей заработной платы в значительной мере уравнивались низким качеством работы и трудовой дисциплины. Производственный и трудовой абсентеизм становится ответной реакцией праздного рабочего класса на сверх эксплуатацию ...»»

Так охарактеризовал ситуацию И.Заславский в статье «К характеристике труда в современной России». Но интересы на материальной основе производства отразились и в психологии производства, а это постепенно стало изменять и нравственно психологическую ориентацию трудящихся. Характеристику изменений в статье «Мотивация на рынке труда» дал Катульский Е.: «... между идеальным образом «хорошей работы» и требованиями к труду имеется и обратная связь: длительная неудовлетворенность материальной потребностью приводит к абсолютизации их ценностей. Если в начале 80-х идеальное представление о хорошей работе, получая мощную идеологическую поддержку, было связано с содержанием общественно полезного труда, то уже в конце 80-х начало 90-х начинает доминировать ориентир на оплату труда».[27]

«... В системе принудительного труда личная заинтересованность работника заключается в минимизации трудовых усилий. Основная часть предпочитает рутинный, не требующих заметных трудовых затрат работу, с гарантированной оплатой. В начале 90-х впервые больше половины работников стало отдавать предпочтение интенсивной работе с соответствующей оплатой и выделился новый и единственный в настоящее время смыслообразующий мотив деятельности достаток, особую значимость которого признали 75% работников. В иерархии ценностей достаток занял первое место».

Все изменения, произошедшие в России, не прошли, не повлияв на сравнительные статистические данные с ведущими мировыми производственными державами. Необходимо обратить внимание на довольно низкий уровень использования рабочей силы в Сене. О чем говорит уровень производительности труда в основных отраслях экономики

Страны. Например, по показателям производительности труда (на одного занятого в час) Россия в начале девяностых занимала 37-е место в мире. Этот показатель был в 20-24 раза ниже, чем в большинстве развитых Сан (Японии, Франции, Швейцарии, Германии, Норвегии). Кроме того, остается низким официальный показатель количества отработанных часов в год, который в 1994г. составил 1411ч. (В Южной Корее 2547ч, в Чили 2400 ч, США 1945ч, Великобритании 1880ч). По официальной продолжительности трудовой недели в обрабатывающей промышленности (40,3ч) Россия занимает 21-е место в мире».

Таким образом общая ситуация первых лет реформ в России оказалась следующей: остались не до конца решенными проблемы, возникшие в экономике до реформ, не были отрегулированы рыночные механизмы и институты, остались элементы старой социалистической системы и, в то же время, родились элементы новой рыночной системы. Все это порождало сложность переходного периода.

Возникновение экономических проблем ориентировало правительство на текущее принятие решений. Это привело к тому, что существующие уже на то время проблемы, которые негативно влияли на ход экономических реформ, не только не были решены, но и ещё больше усугубились. Недостаток денег, в Российской экономике определялся как отсутствие чёткой системы возможности экономического развития и правильных мер сглаживания Структурных скачков со стороны государства, максимально повлияло на эффективность и скорость реформ.

1.2. Реформирование заводской социальной защиты

Деятельность предприятий отражается в самых различных показателях:

- производственно-технических;
- экономических;
- социальных.

Особым вниманием пользуются обычно показатели двух первых категорий. Между тем социальные показатели не менее важны. Отмечено, что именно на производстве работающий человек реально осознает меру доступности социальных благ и социальную защищенность.

Социальное развитие ВАЗа разделяется на несколько периодов. Одним из первых и, поэтому одним из важнейших по причине того, как систему сложить от этого и будет зависеть, как она будет работать, был период Строительства завода и первые годы его работы. Этот период охватывает 1968 — 1975 годы.

Социальное развитие ВАЗа этого периода характеризуется как становление коллектива автозавода. Задачи, которые были поставлены правительством перед молодым коллективом, были трудными и требующими грандиозного вложения труда, энергии и человеческих способностей.

В сжатые сроки государство требовало отдачи всех знаний, умений и нового, свежего подхода в решении возникавших трудностей в ходе Строительства автозавода. В условиях напряженного труда, высокие требования выдвигались к формированию коллектива и улучшения его социальной структуры, обеспечения стабильности коллектива, к росту профессионального мастерства и укрепления, а может быть и приобретения специальных знаний. Это были задачи, которые стояли перед одной из социальных структур автозавода профсоюзом. Требование провести в жизнь комплекс мер социально-бытового и культурного характера обуславливались нормами, предусмотренными проектом Строительства завода. Иначе говоря,

чтобы эффективно использовать создававшуюся материальную базу культурную, спортивную, торговли, бытового и медицинского обслуживания.

Социальный и производственный аспекты связаны очень тесно. Социальное планирование опирается на материальную базу. Общий объем экономики завода, расширение прав и возможностей производств позволяет ставить серьезные задачи, рассчитанных на длительный период.

Социальное планирование на ВАЗе базируется на точном знании производственных аспектов перспектив завода, учете средств, которые могут быть направлены на финансирование тех или иных социальных мероприятий. В таких обстоятельствах основное внимание уделяется уже не поискам средств, а рациональному их использованию: Во-первых, увязка показателей плана, исключающей всякую односторонность и «переносы». Во-вторых, выбору оптимальных форм контроля, которые позволили бы коллективу следить за проведением в жизнь намеченной системы мер, корректировать работу, с учетом обстановки.

Особенно большое значение придается вовлечению в коллектив членов семей работников завода. Это укрепляет кадровый состав, позволяет более рационально использовать трудовые ресурсы города. Попутно достигается еще один эффект. Это рост занятости в семье. Фактор благосостояния семьи способствует повышению заинтересованности в качественном труде на производстве. Увеличивает навыки каждого члена семьи в участии производства автомобилей. Способствует улучшению их жилищных и культурно-бытовых условий.

В период становления коллектива автозавода (1970-1973гг.) в заводском плане социального развития четко определены перспективы роста благосостояния автозаводцев:

- повышение оплаты труда;
- обеспечение жильем работников завода;
- общее улучшение социально-бытовых условий.

Повышение средней заработной платы шло по многим направлениям:

- рост доплат за выполнение нормированного задания;
- рост доплат за повышение профессионального мастерства;
- увеличение размера премий, выплачиваемых за сокращение трудоемкости работы;
- повышение производительности труда;
- повышение среднего тарифного разряда рабочих;
- повышение окладов ИТР.

Существенный показатель жизненного уровня степень обеспеченности жилой площадью, сооружение жилого массива. На 1 января 1974 года было сдано 1,34 млн. кв. м. жилья. [28]

Во всех макрорайонах составляющих жилой массив автозавода, строились детские комбинаты, школы с радиусом обслуживания не более трехсот метров и пешеходным движением, не имеющим пересечений с транспортными магистралями. Сооружались крупные спортивные, медицинские и оздоровительные комплексы, дома пионеров и многие другие объекты.

В плане социального развития особое место занимает развитие общественной активности трудящихся и повышение их роли в управлении производством. Совершенствование воспитательной работы, правовое, нравственное и эстетическое воспитание, привитие навыков разумного использования свободного времени, развития интереса к литературе, музыки, живописи, спорту.

В плане социального развития общественной демократии был предусмотрен ряд мер по осуществлению этой задачи. Так общественные собрания влияли не только на производственные отношения, но и на бытовые, социальные. Создавались комиссии из числа работников завода по контролю за проведения в жизнь наиболее важных мероприятий. Это распределение жилья, выдача путевок в детские сады, направление на лечение в санатории и профилактории автозавода и других ведомств.

Одним из важнейших факторов повышения продуктивности работы было соревнование. Ведь в зависимости от повышения продуктивности производства, повышался и уровень выплат в социальную сферу. Особое место на этом направлении занимали подведение результатов, гласность, повторения результата. Подразделения Волжского автомобильного завода были разделены на девять условных групп, разрабатывая условия соревнования, особое внимание уделялось соблюдению основных принципов соревнования. Это сравнимость групп. В каждой установлены специфические показатели с выделением основных функций — выполнение плана, снижение себестоимости и так называемых показателей», например, трудовая дисциплина, «учитываемых экономичность от внедрения рационализаторских предложений, повышение общеобразовательного уровня. Сообщение о ходе соревнования передавались по заводскому радио, печатались в газетах, освещались на специальных стендах. Итоги подводились ежеквартально. Размер материального поощрения зависел от группы, в котором находилось подразделение. Например, для людей группы соревнующихся — основные производства и корпус вспомогательных цехов.

Для развития творческого отношения к труду и росту профессионального мастерства регулярно проводилось соревнование «Лучший рабочий» по профессии автозавода. Удостоенным званием вручалась почетная грамота, ценные подарки и денежные премии. Соответствующая запись вносилась и в личную карточку рабочего, давало ему льготы при получении путевок в санатории, профилактории и дома отдыха.

На заводском митинге в честь выпуска 1 000 000 автомобиля наладчик цеха шасси-4 МСП Герой Социалистического Труда С.В.Клейменов сказал: «Когда сегодня спрашивают секрет того чудесного средства, которое позволило нам в кратчайшие сроки создать крепкий, работоспособный, боевой 80 000-ый коллектив, я отвечаю — секрет в боевом хозяйском на Сое

людей, для которых завод с самого начала стал своим, родным. Именно в этом направлении строили всю свою деятельность наши партийные, профсоюзные организации, наш комсомол».[29] Принятые обязательства перед правительством и государством заводским коллективом были выполнены. Из приведенных ниже данных можно сделать вывод, при плановой экономике большое значение правительство придавало дополнительному материальному стимулированию передовых трудовых коллективов. Более того, сверхустановленного расчетного плана в 1973 году было произведено продукции на общую сумму 24,5 млн. руб. Так же выпущено более 7 000 автомобилей. Производительность труда достигла 8096. Существенно снижена себестоимость продукции и получено более 7 млн. рублей сверхплановой прибыли. [30]

Из приведенных материалов видно, что автозавод с момента по Сойки, запуска и первых лет становления приобрел большой опыт в производстве. Огромнейший потенциал коллектива, который раскрылся в новом подходе к творческому труду, образовал некоторый энергетический задел, который помог в решении производственных заданий в течение долгих лет работы автозавода.

Но в период конца XX века в России произошли изменения в общественном и экономическом устройстве государства, которые привели к коренному переустройству во внутренней экономике. Эти изменения привели Сану от планового ведения экономики к рыночным условиям возрождавшегося в России капитализма. Переход собственности от государственной к частной форме владения происходил с «подачи» государственной власти. Разумеется, все изменения в государстве не прошли без внутренних потрясений и злоупотреблений. Но при приватизации ВАЗа трудовой коллектив принял активное участие при выработке решений о акционировании. Основное из которых было — каким заводу быть дальше? Экономически мощный автозавод пережил годы кризиса не без потерь в

производственном цикле, и не обошлось без ограничений и сокращений в социальной сфере жизни автогиганта России.

Из воспоминаний В.Горшкова, председателя профкома ВАЗа середины 80-х годов: «Стал всемирно известным автомобилестроительным гигантом, достигнув масштабов, которые превзошли объемы производства целых отраслей промышленности, ВАЗ практически оставался столь же бесправен, как какая-нибудь шпульно-мотальная фабрика. Каждый станок, каждую деталь, получаемую по кооперации, приходилось согласовывать в Госплане, Госснабе, министерствах и ведомствах. Жизнь подсказывала необходимость Реорганизации системы управления производством. Главной целью вазовского эксперимента, на который пошло правительство и министерство автомобильной промышленности, было создать у коллектива предприятия Заинтересованность в конечном результате своего труда. Объединению «АвтоВАЗ» предоставили возможность оставлять у себя весомую часть Заработанных средств, право самому распоряжаться ими. ВАЗ уходил в самостоятельное плавание. Но рассчитывать на «дядю министерство» отныне не приходилось. С этого момента все расходы на реконструкцию, Развитие производства, жилищное Строительство, социальные программы должен был брать, как в старом анекдоте «Из тумбочки», т. е., что туда положишь, то и возьмешь».[31] Правительство, предвидя возможные злоупотребления администраций заводов уходящих в «самостоятельное под серьезным нажимом органов центральных и отраслевых профсоюзов принимает в 1988 году постановление № 1115 ЦК КПСС и совета министров, ВЦСПС «О реформе оценки и оплаты труда». Смысл этого постановления говорит о том, что отныне все ставки и оклады на промышленных предприятиях будут изменяться только после согласования и утверждения их с представителями трудящихся — профсоюзами.

Это решение было принято правительством, когда Страна уже начала втягиваться в экономический спад. Из воспоминаний В.П.Пересыпкинскогo председателя профкома ВАЗа конца 80-х годов: «Да, это был тяжелый

период не только в жизни вазовского профсоюза и самого завода, но и всей Страны. Инфляция достигала астрономических величин, пустые прилавки магазинов, коммерческая торговля. Этот тяжелый период вазовцам помогли пережить, в немалой степени, собственные дачи и огороды».[32]

Государство продолжало втягиваться в экономический кризис. Правительство пошло на меры денационализации предприятий. То есть другими словами предложило промышленным предприятиям выбираться из экономического кризиса каждому самому. Была срочно разработана программа, денационализации государственной собственности, Комитетом Государственного имущества под руководством А. Чубайса, с применением инвестиционных чеков. В феврале 1991 года конференция трудового Коллектива ВАЗа принимает решение о создании акционерного общества открытого типа «АВТОВАЗ» на базе головного предприятия — Волжского автомобильного завода. Конференция приняла решение, создала Инициативную группу, которая от лица всего коллектива ВАЗа обратилась к Президенту РФ с заявлением о переходе ВАЗа в форму акционерной Собственности. В октябре 1992 г, был издан Указ Президента Российской Федерации об особой форме приватизации Производственного Объединения Волжского автомобильного завода.

В годы, наиболее экономически трудных для Волжского автомобильного завода, пост председателя профсоюзного комитета волжского автомобильного завода занимал Станислав Алексеевич Чеботарев. Этот пост он занимал с 1990 — 1996 годы. Вот что он говорит об этом времени:[33] «Пожалуй, ни один из бывших председателей профсоюзных комитетов мне не позавидует. Очень сложным было это время. Чего стоит только одна кампания по приватизации Волжского автомобильного завода, акционирование по свистку сверху, при полном отсутствии законодательной базы в государстве. Она коснулась каждого члена коллектива, равнодушных не было. А на начальном этапе не было,

пожалуй, и ни одного знающего. Что делать? Как поступить? А порой и что обо всем этом думать?»

В течение всех этих 6-ти лет я всегда ставил во главу угла не конфронтацию с администрацией, а вопросы сотрудничества, вопросы, решаемые на основе переговоров с администрацией, достижением компромисса через переговоры и взаимопонимание.

В это время не только стало работать сложнее, но и социальная защита работников оказалась меньше. И профсоюз стал в то время слабее, часть его функций законодательно была передана совету трудового коллектива, который позднее трансформировался в Производственный совет. За партийными комитетами, с которыми мы тесно сотрудничали в работе, числись такие задачи как подбор кадров. Партком всегда мог повлиять на зарвавшегося руководителя. Но с «уходом» парткомов эту часть работы на себя никто не взял. Некоторые руководители почувствовали себя Действительно свободными, а некоторые поняли свободу как Вседозволенность. Сказать, что комитеты оказались на распутье, между двух огней будет лишь частью сложившейся тогда ситуации. Они были умышленно задвинуты в сторону, дабы не мешали при начавшемся разгуле Приватизации. При разделе еще вчера принадлежащего государству и обществу, а сегодня, в роде бы, ничейного пирога, Судите сами, закон о профсоюзных комитетах был принят в январе 1996 года. На момент начала реформ сильные профсоюзы были не нужны, они мешали. Что мог доказать, допустим, я, если по действующему в начале 90-х гг. законодательству представители профсоюзного комитета не включали в состав комиссии по приватизации? В лучшем случае вежливо выслушивали: «Все правильно говорите, но решение, извините, принимает собственник...» [34] Передряги акционирования, результаты переделов собственности ударили в первую очередь по самым слабым, незащищенным. Почти две тысячи человек работники культуры, спортивных объектов и здравоохранения, библиотек, детских клубов, ЖЭКов едва не оказались за «бортом» «АВТОВАЗа»,

который столько лет они считали своим, родным. Наш профком встал стеной за то, что бы всех их включили в консолидированный список, признали акционерами. Мы отстаивали самое ценное — доверие людей. Мы, опять не думая о будущем, предприняли на свои заводские профсоюзные ставки председателей профкомов трех базовых ПТУ и колледжа. Эти ребята впервые получили билет нашего профсоюза. Очень часто приходилось делать другое, предостерегать своих товарищей от самообмана. Мне было очень больно слышать, когда наши работники говорили людям, с которыми они работали «вот начнем получать наши дивиденды».[35] Ведь я уже твердо тогда знал, что даже в самых благополучных Санах никто из рабочих на дивиденды не живет и не становится рантье. Ведь и требования к Работодателю, тоже должны быть разумными, а не громогласными. Ведь те же КВЦ или ПТО с их огромным станочным парком. Должны бы обслуживать всю отрасль автомобилестроения России. Запустили мы новую модель, новую технологию производства — у них на длительное время спад заказов. Простои. Потери заработной платы. Взять хотя бы НТЦ он должен бы работать на все автомобилестроение государства, по наличию у него мощностей. Но как его загрузить только при наших ВАЗовских заказах? У нас во многих подразделениях был перебор людей, можно было, ссылаясь на расчеты специалистов отправить их за ворота. А можно было, думать о создании новых рабочих мест, над, чем мы и работали.... В конце 1996 г. профком решил 10% профсоюзных взносов направлять в резервный фонд социальной защиты. Хотя вышестоящие организации согласились с нами не сразу. Одним из наших доводов было, что пенсионерам нашим надо создавать более благоприятные условия при уходе на пенсию, в условиях дикого российского рынка. В 1992 г. профком ввел впервые в коллективный договор положение о помощи пенсионерам. При всех экономических трудностях ВАЗ сумел решить вопрос по достойному пособию для пенсионеров. Это примерно средняя полугодовая заработная плата. Людям, выходящим на пенсию, мы говорили: «если доверишь половину своих

денег нашему не государственному пенсионному фонду, он тебе дополнительно 200 — 250 тыс. руб. в месяц обеспечит. Получается почти вторая пенсия. А мы, профком, проследим, чтобы деньги оказались в целости.

Мы работники профкома решили пойти на создание фонда «АВТОВАЗ-ТРИЗА» расшифровывается просто: труд и занятость. Особенно просто стоял вопрос с трудоустройством людей получивших профзаболевания. Много делалось для того, чтобы подобрать человеку подходящую работу, может даже переучить его. Но многие не охотно идут на смену специальности, особенно если года немаленькие.

Раньше были парткомы, райкомы, комитеты народного контроля, Советы, редакции газет. А куда сегодня пойти человеку со своими бедами? И люди идут в профком, одна из немногих организаций, которая сохранила свою вертикальную структуру, материальную базу. А работник профсоюза становится как исповедник. У одного с мастером конфликт, а перевод в другую бригаду не дают. У другого жить с детьми не получается. Хотят разменять квартиру, но не выходит. У риэлторских фирм цены очень высокие. Но и у нас возможности не прежние. «Но сколько лет вы уже работаете на заводе? С 1969-го? Ладно, пишите заявление, будем подыскивать подходящий вариант размена жилья».

На третьем съезде федерального профсоюза России я рассказывал о нашей работе, об обеспечении социальной защиты трудящихся, потом приходилось слышать: «Мы еще только думаем о подобном, а вы уже делаете». Именно благодаря тому, что мы начали эту работу в начале 90-х гг. мы смогли с минимальными конфликтами пережить самый трудный период забастовочный. Как создавать социальные фонды защиты от безработицы, если предприятие уже стоит? Необходимо заранее думать, как продолжить работу.

Когда начинали создавать при профкоме юридическую службу, нас не поняли. Так как при управлении АвтоВАЗа уже существовала юридическая

служба. Но там, в основном глобальные вопросы, а нам требовалось обеспечить полноценную защиту конкретного Иван Ивановича. Начали с того, что приняли одного профкомовского юриста. Затем их работало уже трое. Принимая до 200 человек в день. Наши юристы ценятся очень высоко. Иногда бывает достаточно звонка в производство: «Ребята, учтите, юридически ваш выговор (или увольнение) не пройдет, лучше чтобы потом не платить компенсацию, отмените свое решение сами». Авторитет у наших юристов высок. Обычно такого предупреждения бывает достаточно. Наше общество по защите прав потребителя родилось в комиссии рабочего контроля профкома. Не так уж велики затраты, зато приходит вазовец, Предъявляет свой профсоюзный билет и к его услугам любая консультация, бесплатно. А какие случаи бывают: у родного завода отыгрывают в суде и получают новый автомобиль взамен некачественного. Интересы завода представляет юридическое Управление ВАЗа, интересы работника — «ЩИТ». Многие директора магазинов уяснили себе, что с «ЩИТОМ» тягаться себе дороже.

Ведь что такое защита социальных прав трудящихся? Это создание таких структур под эгидой профсоюза, которые могли бы в новых экономических и общественно-политических условиях обеспечить максимальную защиту трудящегося работника предприятия. Не потрясать кулаками и составлять «петиции протеста», устраивать пикеты. Той же цели можно добиться другими, более цивилизованными и более эффективными средствами. Прежде всего, за счет социального партнерства. Мы по опыту скандинавских профсоюзов впервые в Сане, провели через все наши ВАЗовские «конституционные органы» - «Положение о возмещении вреда здоровью полученного на производстве».[36]

Очень серьезной работе подвергли тарифные соглашения. Через коллективный договор, с использованием согласительных комиссий можно добиться очень многого. Мы начали развивать направления: подбирать и подготавливать людей, которые могут прийти к главному инженеру и

весомо, аргументировать необходимость тех или других изменений с учетом социальной направленности. Чтобы их серьезно и с полным вниманием выслушивали, приглашаем их на технические советы. Вот это и есть голос работающего профсоюза.

В плане поддержки работников ВАЗа в жилищном секторе, большие надежды возлагаем на нашу, созданную под эгидой завода компанию «Лада-Дом». В наблюдательный совет этой компании, включены три представителя профкома. Признаюсь, я даже дал строгую команду, чтобы в производствах сохранили все списки очередности жилья. Ведь если наше положение стабилизируется, возможен положительный результат на жилищном направлении. А списки много места не занимают. Но людям гораздо спокойнее с надеждой жить и работать. [37]

За сохранение наших баз отдыха, наших пионерских лагерей, спортивных комплексов, решили «стоять до победы». Лишать коллектив такого общественного достояния не допустимо. Да, при безудержном росте цен на транспорт, энергоносители, сделать их доходными, или скажем, безубыточными невозможно. Деньги на восстановление сил, здоровья персонала и трудящихся работников завода, должны закладываться в бюджет предприятия. надо отработать схему финансирования этих объектов, в том числе и через федеральные и местные налоги.

Профсоюзный комитет принял участие в фирме по выпуску корректирующих очков. И за четыре года проблему коррекции зрения, работникам завода, закрыли. Профком является соучредителем фирмы «Терра-Гейя». Для обеспечения заводчан добротными саженцами и районированными семенами. Опять же первая цель — не доходность, а социальный эффект, который достигнутыми рубежами не измерить.

Больших трудов стоило «перетащить» к себе А.С.Кириенко специалиста по охране труда. Зато в короткие сроки подготовили 12 уполномоченных по охране труда. На Западе их называют - доверенными

представителями профсоюза, они прошли аттестацию, и имеют большие права.

Осень 1994г. была «горячей». Это был почти «вооруженный конфликт». С одной стороны, призывы к всеобщей забастовке «до победного конца», а со стороны администрации, путь и сквозь зубы, угроза локаута. Открытия «военных действий» тогда избежать не удалось. Завод простоял две недели. И кто от этого выиграл? Это был хороший урок для обеих сторон. Да, основными подстрекателями событий стал профсоюз «Единство».

Мы же сделали все, чтобы, снять напряженность, которая готова была «взорвать» коллектив и весь АвтоВАЗ. Больше того предприняли все усилия, чтобы добиться отмены приказа об увольнении группы активнейших участников забастовки, тем более и приказ был отдан второпях, под «горячую руку». Восстановлением на работе забастовщиков занимался наш юридический отдел.

Серьезным испытанием стала ситуация вокруг ежемесячных задержек с выплатой заработной платы. Это был период конец 1995 начало 1996 гг. Профсоюзный комитет «Единство» призывал коллектив к судебным искам против администрации. На лицо явное нарушение КЗоТа, коллективного договора. Наш профсоюзный комитет «АСМ» (автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения) знал реальное положение на заводе отчетливо себе представлял, что одни рассмотрения исков в судах и растянутся на год, что многим заводчанам придется крепко затянуть пояса. Начать драку просто, выйти из нее труднее. Взаимопонимание было проявлено с обеих сторон. В результате согласовательной работы появился график выдачи задержанной заработной платы, с рассрочкой на пять месяцев. С гарантиями нового президента ОАО «АвтоВАЗ» А. В. Николаева. Вошли в график, с компенсацией задержанных сумм по неплохому среднему банковскому проценту, за каждый день просрочки. А к концу 1996 года вернулись к предусмотренным, коллективным договором, выплата авансов.

Забастовка в корпусе 062. Как это было. Камнем преткновения стали графики сменности. Людей они не устраивали. Хотя за все неудобства они хорошо компенсировались материально. Но уже на душе накипело. Это было полностью на стихийном уровне. Возник «стихийно» митинг. И здесь наша, профсоюзная, вина. Не смогли своевременно со сборщиками поговорить: «Может, потерпите еще немного? Поймите, изменив графики, снизим количество выпущенных машин «Нива». А «Нивы» тогда отлично раскупались, а что это значит для завода, когда такие трудности с заработной платой?». Не было этого сделано. И все эмоции вышли на поверхность. Сразу после встречи я отправился к В.А.Вильчику. Он был тогда директором СКП. «Да, мы потеряем какое-то количество автомобилей по сборке. Но надо идти на встречу людям». Он меня понял и через несколько дней в 062 корпусе вступили в действие уточненные графики сменности работы. [38]

Вот так приходилось работать в эти трудные кризисные годы. Я не сторонник резких перемен. Наш народ, в России, вообще, от этих резких Движений и революционных обещаний устал. Нам надо просто работать. Устойчиво, спокойно и ответственно работать. А первая задача, чтобы Уверенно, стабильно работал ВАЗ. Очень обидно было, когда в последние годы наши показатели покатались вниз. Но ведь смогли перебороть все трудности и вывели на конвейер А к концу 1996 года практически вновь вышли на проектную мощность выпуска автомобилей. Значит не все потерянно».

В интервью А. Иванова[39] журналисту газеты «Площадь Свободы» он рассказал о независимом профсоюзе «Единство» работающем на ВАЗе: «Наша организация создана в 1990 году 3 ноября. В связи с малочисленностью «Единство», надо отметить, что удерживает людей в старых профсоюзах, то, что они распоряжаются бюджетом социального страхования. Это путевки, жилье, и тому подобные социальные блага. Если профсоюз АСМ расстанется с распорядительной функцией, то из государственных профсоюзов начнется массовый выход людей».

А.Иванов отметил что: «Как может профсоюз АСМ защищать интересы рабочих? Ведь представители собственника, государства, администрация входит в тот же профсоюз что и рабочие. Вот основа зависимости профсоюза от государства и причина его не эффективностью».

По всей видимости, А. Иванов не плохой тактик, т. к. видит причины, по которым профсоюз АСМ является не популярным в среде рабочих. Но надо отметить, что это мнение самого А. Иванова. Ярким примером «завоевания» авторитета у рабочих может послужить событие, связанное с забастовкой в цехе 45-3 СКП.

27 октября 1994 года в 12:00 остановился главный конвейер ВАЗа. Рабочие цеха 45-3 СКП отказались собирать автомобили, требуя выплаты за август месяц заработной платы. Ущерб предприятия составил 700 млн. руб.[40] В итоге 30 работников цеха 45-3 были уволены администрацией ВАЗа: «за отказ от работы и нарушений правил внутреннего трудового распорядка». А. Иванов прокомментировал это событие: «Решение рабочих бастовать было вызвано целым рядом факторов. Недавно, когда автомобилями были «забиты» все площадки ВАЗа все было спокойно. Сейчас машины раскупают быстро. Люди это видят и знают, что завод отпускает их по очень предоплате, да еще и со скидкой в 20%. Так зачем отдавать фирмам со скидкой? Ведь завод тогда терпит большие убытки. В себестоимость автомобиля входит и заработная плата. Свою заработную плату за август рабочие уже отработали. Получается, что эти деньги взяты в долг. Но у кого спросила администрация можно это делать или нет? Другой фактор, спонсорство ВАЗа. Тратятся миллиарды рублей, а администрация повторяет о постоянных трудностях. Но трудности почему-то отражаются только на рабочих. Когда профсоюз «Единство» запросил, официальные данные по поводу заработной платы Генерального директора ВАЗа — ответа нет. Тот же вопрос задавали акционеры — ответа нет. И эти детали привели к тому, что рабочие начали требовать заработную плату». [41]

Интересен подход профсоюза «Единство» к убыткам, которые нес завод в результате забастовки. А. Иванов: « Если ущерб будет большим, то это вина администрации. Имея положительное сальдо в 450 млрд. руб. завод мог бы взять кредит в банке, а проценты потребовать с поставщиков комплектующих, которые выходят из графиков поставок. На этот шаг есть нормативные акты».[42] Но в этом моменте есть нюансы, которые должен и обязан видеть руководитель одного из профсоюзов крупнейшего автозавода Страны. Это понимание Страны и ситуации, которая сложилась в ней в силу тех или иных причин. Ведь то, о чем говорит А.Иванов, называется правовая и судебная демократия. То есть суды должны быть полностью независимыми от всех факторов влияния и иметь реальные рычаги для претворения в жизнь самих решений суда. Другой аспект заключается в том, что поставщики комплектующих на тот момент являлись практически единственными в своем роде в Санае и они не выполняли своих обязательств не по собственному желанию у них, был точно такой же кризис производства как и по всей Санае. И в силу этих обстоятельств реальная жизнеспособность нормативных актов, о которых говорил А.Иванов может ставится под сомнение. Далее А.Иванов признал: «По решению администрации ВАЗа об уволенных по забастовке: «Мы разработали план по защите уволенных. Рабочие, уволенные по статьям КЗоТа не требующими согласования с профсоюзами. В соответствии с законодательством мы сейчас оказать прямую защиту не можем. Профсоюз «Единство» встанет на защиту всех уволенных, не взирая на то членами «Единства» они являются или нет».

В этом заявлении в прессу весьма четко просматривается желание лидера профсоюза «Единства» выполнить свою прямую обязанность, как представителя рабочих. Быть в беде с теми, кого представляешь. Желание хорошее. Но вот есть ли возможность? И в результате, за защиту уволенных рабочих взялся профсоюз АСМ. Опытные юристы профсоюза АСМ сумели убедить суд в неправомерности принятых мер к участникам забастовки. И в

итоге уволенные рабочие были восстановлены на рабочих местах. Выражаясь словами председателя профсоюза АСМ С. А. Чеботарева: «По компромиссу с администрацией было найдено подходящее решение».

Таким образом, профсоюз АСМ в этот отрезок времени как-то оказался в «тени», на втором плане в деле защиты социальных и демократических свобод и прав рабочих. Это произошло, потому что активисты АСМ не стремились к популистским заявлениям и конфронтации с руководством автогиганта. Они предпочитали спокойный, аргументированный диалог, разрабатывая новые направления в социальной работе для достижения стабильности в трудовом коллективе и смягчения последствий «шоковой терапии» преследуя основную, главную цель- не остановить производство.

ГЛАВА II. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ РАБОТА ОАО «АВТОВАЗ»: СУКТУРА И ФОРМЫ

Во второй половине 1989 года по заводу прокатилась волна забастовок предзабастовочных состояний. Основываясь на требованиях трудового коллектива профсоюзный комитет, сформировал основные требования к руководству автозавода, с целью включения этих требований в коллективный договор на 1990г. Так были увеличены:

- тарифные ставки на 5% всем работающим;
- прибавлено три дня к ежегодному отпуску;
- введено пособие по уходу в отпуск;
- введен оплачиваемый отпуск женщинам по уходу за ребенком до трех лет;
- право перехода на другое рабочее место с доплатой до среднего заработка в течение двух лет по профессиональным заболеваниям и работникам главного конвейера, проработавшим девять лет и более.[43]

В этот момент Волжский автомобильный завод был еще государственным и подчинялся единой плановой экономике, хотя и в рамках «особого эксперимента», разработанного специально для ВАЗа. СССР уже находился в глубоком экономическом кризисе, который выражался практически в полном отсутствии конкурентных товаров. В этот период на мировом рынке идет падение цен на углеводородные топлива и алмазы. Долгосрочные контракты поставок газа и нефти, заключенные в конце 70-х и начала 80-х годов ощутимо тяготили советскую экономику. Гонка вооружений, в которую втянулся СССР, была проиграна, и последствия для экономики Страны были разорительны.

Волжскому Автозаводу и его работникам в этот период было немного Свободнее себя чувствовать экономически, по причине работы завода в «особом эксперименте», в котором разрешалось часть средств вырученной от выпущенной продукции оставлять на предприятии. Именно из этих

средств руководство завода и нашло возможность делать прибавки к тарифам своих работников и устанавливать различные пособия.

В 1991 году начался общий развал экономики СССР. Инфляция перешла барьер в месяц и получила новое название – гиперинфляция.

Итог гиперинфляции для населения страны был такой — реальный доход трудящихся понизился в 5 — 6 раз. К концу 1992 года доход установился на уровне одной трети от до реформенных. В 1993 —1994 г. реальные доходы населения оставались на том же уровне. А уровень реальной заработной платы продолжал снижаться, ввиду уровня инфляции. Заработная плата в России в этот период составляла не более 5% от уровня заработной платы в развитых странах, в то время когда уровень цен на потребительском рынке повысился до уровня мировых цен.[44]

Правительство было вынуждено облагать прирост заработной платы очень высокими налогами. Так на один рубль повышения зарплаты государство устанавливало налог для предприятия в три рубля. Налог в 3000/0 это была вынужденная мера, хоть как-то затормозить инфляцию.

Автозавод в этой сложнейшей ситуации был вынужден пойти на переговоры с правительством СССР, в результате для Волжского автомобильного завода удалось решить вопрос по увеличению базового уровня фонда потребления на 1991 год на одного работающего. Это дало возможность с первого августа 1991 года повысить тарифные ставки и оклады работникам завода на 35%. Одновременно увеличился размер премирования за результаты труда специалистам, служащим и руководителям до 75% от должностных окладов. Затем 1 октября и 1 декабря тарифные ставки и оклады были подняты еще на 35%. Это была весьма существенная поддержка работников автозавода в социальном вопросе.[45]

В январе 1992 года правительство по причине углубления кризиса в России пошло на либерализацию цен. Это позволило предприятиям отходить от установленных правительством тарифов на товары и услуги и назначать любые рыночные цены. Главное для производителя было, чтобы товар

покупали. В теории это, решало бы проблему инфляции, но только в комплексе с разумной налоговой политикой.

Для волжского автомобильного завода это означало практически полную монополию на внутреннем малолитражном автомобильном рынке. Но успокоенное диким спросом на внутреннем автомобильном рынке, руководство Волжского автомобильного завода теряло внешний рынок. Серьезным минусом в экспортной торговле автомобилями у ВАЗа стало отставание от мировых производителей в сфере внедрения в производство научно-технических достижений. Это инжекторные двигатели, стандарт коробки передач, автоматические газораспределения, Евро-2 по гидроусилителю руля, оснащение автомобиля компьютерами, системами пассивной и активной безопасности. Все эти факторы повлияли на весьма существенную потерю внешнего рынка. Но потери притока валюты были компенсированы, на этом этапе, безудержным спросом на автомобили на внутреннем рынке.

Рост цен на все промышленные товары, продукты питания заставил руководство автозавода, профсоюзный комитет и СЖ повысить заработную плату работникам завода, в январе 1992 года в два раза, с одновременным введением заводского механизма по индексации заработной платы в зависимости от роста цен. Введена двойная плата за сверхурочные часы работы и за работу в выходные дни. Сняты ограничения в оплате больничных листов. Механизм индексации цен компенсировал повышение цен всего на 70%, Поэтому профсоюзным комитетам и СТК были проведены переговоры с администрацией ВАЗа. В результате удалось прийти к соглашению о 100% индексации роста цен с 1. 05. 1992 года.[46]

Волжский автозавод в 1993год провел в тяжелых условиях хронических недопоставок комплектующих изделий. Задержек платежей за отгруженные автомобили. В итоге на Волжском автомобильном заводе начались задержки заработной платы. Профсоюзный комитет в этих условиях потребовал от администрации автозавода индексации задержанных

сумм по заработной плате это происходило на фоне развивающейся в России банковской плате. Со всеми «прелестями» первых «лопнувших» банков и системы сумасшедших процентных ставок по вкладам. В связи с длительными простоями конвейера по вине поставщиков, профсоюзный комитет предложил администрации завода повысить тарифную часть заработной платы с одновременным понижением премиальной части. Эта мера была связана с вынужденными простоями, «активированием» рабочих дней, которые оплачивались из расчета тарифных ставок.

Положение становилось очень опасным для трудового коллектива. В плане сокращения штатов и предстоящих увольнений. Генеральным директором был подписан приказ: «О мерах по улучшению использования трудовых ресурсов» N211 от 21. 01.1994 года. В этой критической для коллектива автозавода ситуации по одному из условий указа Президента России от 2 апреля 1992 года «О дополнительных мерах по реализации основных положений программы приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации», профсоюзный комитет АСМ ВАЗа обратился в администрацию завода с требованием не допустить сокращения штатов и увольнений до первого акционерного собрания ОАО «АВТОВАЗ». Другими словами профсоюзный комитет хватался уже за соломинки, чтобы спасти целостность коллектива автозавода. Надежда была на то, что за время до проведения первого акционерного собрания положение завода изменится в лучшую сторону, и необходимость сокращения штатов и увольнений отпадет. Но в сложившихся обстоятельствах требовалось сократить уровень социальных затрат автозавода, фонда материального поощрения.

2.1. Оптимизация социальных программ

В сложившейся ситуации на Волжском автомобильном заводе в начале 90-х годов XX века очень хорошо были отражены сложившиеся противоречия в промышленности Российской Федерации.

Во - первых — со стороны государства необходимо было экстренными мерами сдержать темпы роста инфляции, это в свою очередь повлекло катастрофическую финансовую диспропорцию в промышленном секторе. Это выразилось в дефиците наличных средств у предприятий, которые были необходимы для развития производства в меняющихся условиях экономики начала и середины 90-х годов.

Во-вторых, государство усиливало налоговое давление на предприятия, которые акционировались в виде увеличения процентов как самих существующих налогов, так и постепенным введением новых. Этот процесс происходил на фоне роста инфляции, нарушения экономических связей между предприятиями и усиления забастовочного движения что совсем не способствовало увеличению прибыли предприятий, а, следовательно, и доходов самого государства.

В-третьих, понижение жизненного уровня населения и отход государства от политики пропаганды стабильного труда за умеренную плату, повлекло снижение интенсивности труда и увеличение количества трудящихся «отбывающих» рабочее время на рабочем месте. Что привело к понижению производительности труда и как следствие снижению притока налогов в государственную казну, как от самих налогоплательщиков, так и от предприятий, которые вынуждены покрывать возникающие издержки из прибыли самого предприятия.

В-четвертых, совокупность всех вместе взятых факторов приводили многие предприятия к банкротству. И как следствие убытки самого Государства в виде потери налогооблагаемого субъекта.

Для волжского автомобильного завода, прошедшего все сложности экономического кризиса, пройденные этапы не обошлись без потерь. В

первую очередь для социальной сферы. Ведь для сохранения действующего производства ВАЗу пришлось отказаться от содержания многих объектов соцкультбыта, а многие социальные программы пришлось закрыть или практически полностью свернуть и из-за отсутствия государственной поддержки в том числе. Одной из таких программ стала обеспечение работников автозавода жильем. Совсем в недалеком (в 70-80х годах XX века) прошлом, данная программа позволяла автозаводу привлекать для нужд производства любых специалистов со всей территории СССР. Но постепенно одна из основных программ социального обеспечения автозаводцев пришла практически к нулю.

Жилищное Строительство.

Для объективного рассмотрения изменений в данной программе необходимо сравнить годовые показатели программы с выпуском основной продукции, т.е. автомобилей. Данные приведены в таблице 2. [47]

Таблица 2 – Годовой выпуск основной продукции.

Выпущено а/м, шт.	1991	1992	1993	1994	1995	1996
План	720 000	720 000	720 000	720 000	720 000	720 000
По факту	674 884	673 821	660 275	530 876	607 091	680 570
Построено кв. метров жилья	236 720	202 100	206 200	51 000	48 953	18 713

Таким образом, из приведенных данных в рассмотрении вопроса о жилищном строительстве на Волжском автомобильном заводе прослеживается прямая связь между произведенным продуктом и Строительством жилья.

Таблица 3 – Ввод в действие жилых домов млн.кв.м. [48]

	Всего	Населением за свой счет	Кооператив- ное Строительств о	Жилых домов населения	Жилых домов кооператив- ных
1990	61,7	6,0	2,9	9,7	4,7
1991	49,4	5,4	2,4	10,9	4,9
1992	41,5	4,9	2,1	11,8	5,0
1993	41,8	5,6	1,9	13,3	4,6
1994	39,2	7,1	1,9	18,2	4,9
1995	41,0	9,0	1,7	22,0	4,2
1996	34,3	10,0	1,4	29,1	4,2

Цифры, приведенные в следующей таблице, наглядно показывают развивающиеся тенденции строительства жилья по Российской Федерации. наблюдается устойчивый рост строительства частных жилых домов и строительства жилья населением за свой счет. И хотя приведенные данные весьма показательны, несомненно одно, нельзя рассматривать данную проблему однозначно, в силу того что изменение статуса предприятия повлекло и изменение отношения государства к самому предприятию. Изменились условия налогообложения, условия содержания жилого фонда, физкультурных и культурных объектов, финансирование НИиОКР, дотации пенсионерам и поддержка других социальных программ. То есть многие социальные программы, которые раньше субсидировало государство после акционирования вошли в бухгалтерские отчеты предприятий. Сравнивая Данные двух таблиц, весьма показательным является 1994 год. Это практически «провальный» год в сфере строительства жилья как на Волжском автомобильном заводе, так и в целом по Российской Федерации. Данное совпадение может говорить только о том что, кризисная ситуация поразила не только автозавод в Тольятти но и ударила практически по всему государству, по всем слоям населения. Но при рассмотрении экономической

ситуации вокруг завода выясняется, что это проблема не только экономическая, законодательная, но возможно и социальная. Из выступления В.Каданникова произнесенного на заседании Производственного Совета и напечатанного в газете «Волжский Автостроитель» 27.01.1995г.: происходят Санные вещи ... сегодня уже сотни позиций товаров, которые мы покупаем, обогнали мировой уровень, это является ненормальным. Хотя бы потому что стоимость рабочей силы меньше чем на западе, стоимость тепловой энергии, нефти, газа продолжает быть ниже, чем там. Но если бы эти предприятия не были монополистами, то с ними можно было бы договориться, но их монополизм не позволяет вести эту работу...». Другими словами, можно сказать что директора предприятий поставляющие комплектующие на конвейер совершенно уверены были в том, что автозавод купит их продукцию по любым ценам. По всей видимости отсутствие рыночной конкуренции способствовало развитию такой ситуации. Когда один завод «вытягивает» экономически десятки других. И разумеется речь не идет о повышении качества деталей. А конечный продукт автомобиль, представляет производитель - «АВТОВАЗ».

К сказанному можно добавить что именно в 1994 году после длительного перерыва и отсутствия финансирования из федерального бюджета «АВТОВАЗ» начал крупно финансировать НИиОКР для запуска в производство 10-й модели «Лада» в размере 103.168.525 тыс.руб.[49] Продолжая, необходимо добавить что головной завод «АВТОВАЗ» в 1994 году в виду отсутствия финансирования из государственных источников Комплекса НТЦ (Научно Технического Центра) взял его на свой баланс. То есть на тот момент реально убыточное производство. Но понимая все значение науки в передовом производстве и понимая, что любой Экономический кризис когда-нибудь закончится руководство автозавода пошло на этот ответственный шаг.

Продолжая тему оптимизации социальных программ на Волжском автомобильном заводе необходимо отметить все более возрастающую заработную плату в условиях реформы экономики государства.

Заработная плата.

На Волжском автомобильном заводе проблема стимулирования труда никогда не стояла так остро как в период 1991-1996 годов. И Е. Катульский в статье «на рынке труда» очень точно охарактеризовал ситуацию в Российской Федерации с оплатой труда: «Минимизации трудовых усилий в системе принудительного труда – это и есть личная заинтересованность работника. Большая часть рабочих предпочитает рутинный, не требующих трудовых затрат работу, с гарантированной оплатой. Но в начале девяностых впервые больше 50% работников стало отдавать предпочтение интенсивной работе с соответствующей оплатой. ... и выделился новый и единственный в настоящее время смыслообразующий мотив деятельности — достаток, особую значимость которого признали 75% работников» В иерархии ценностей достаток занял первое место. «... между идеальным образом «хорошей работы» и требованиями к труду имеется и обратная связь: длительная неудовлетворенность материальной потребностью приводит к абсолютизации их ценностей. Если в начале 80-х хорошей работе, получая мощную идеальное представление о идеологическую поддержку, было связано с содержанием общественно полезного труда, то уже в конце 80-х начало 90-х начинает доминировать ориентир на оплату труда...»[50] Вывод сделанный Е. Катульским весьма характерен и для ситуации сложившейся на Волжском автомобильном заводе. Для руководства Волжского автомобильного завода и профсоюзного Комитета как представителя трудового коллектива задачей номер один всегда была ритмичная работа производства. В зависимости от условий экономики в Сале данная задача незначительно видоизменялась.

От настроения на максимальную производительность в дореформенный период и до элементарного выживания производства (не останавливая период конвейера) в условиях экономических преобразований.

Напряжение экономической ситуации выражалась в отчетах о выполнении мероприятий и обязательств коллективного договора администрации и профсоюзного комитета конференциям трудового коллектива. Так в отчете администрации о выполнении коллективного договора за 1991 год говорится: «Прошедший 1991 год был для Волжского автозавода годом больших трудностей. Тяжелое экономическое и политическое положение в Сани все-таки оказало негативное влияние на нормальную работу коллектива ВАЗа... Примерно с середины 1991 года инфляционные процессы в Сани приобрели устойчивый, прогрессирующий характер, что соответственно, повлекло за собой постоянное снижение жизненного уровня заводчан. Не спасали при этом относительно низкие цены на товары «АвтоВАЗторга» и КОПа. Назрела острая необходимость постоянного повышения уровня заработной платы на заводе в соответствии с ростом цен на товары и услуги... впечатляющий рост доходов заводчан не означал соответствующего роста уровня жизни. Объявленная правительством Российской Федерации либерализация цен на товары и услуги на территории республики с 1 января 1992 года началась фактически уже в декабре 1991 года. Предстоящее повышение цен реально угрожало отбросить большую часть работников завода за черту бедности. Администрация, профсоюзный комитет и совет трудового коллектива приняли решение об упреждающем повышении средней заработной платы на Волжском автозаводе в январе 1992 года в 2 раза с одновременным введением заводского механизма ее ежемесячного увеличения в зависимости от роста цен на товары и услуги в Автозаводском районе г. Тольятти».[51] Для получения реального представления состояния о стимулировании труда на ВАЗе необходимо рассмотреть данные бухгалтерских отчетов и справки о

выполнении мероприятий по выполнению условий коллективного договоров хранящихся архиве ОАО «АВТОВАЗ». Данные приведены в таблице 4. [52]

Таблица 4 – Средняя заработная плата всего персонала (другие данные по средней заработной плате промышленного персонала).

Годы	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Среднемесячная зарплата, тыс. руб.	0,559	8,902	117,551	903,667	1238,5	2028,5
Отработано сверхурочно, чел./час		226 271	259 481	156 233	224 606	544 718
Отработано в праздничные и выходные дни, чел./дней		220 000	310 775	3 193 624	348 516	446 190

Таблица 5 – Дополнительно выплачено

Годы	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Выплачено по отрасли сверхурочно, млн. руб.		12	153,0	456,4	1650,1	5814,3
Выплачено за работы в выходные и праздники, млн. руб.		123		10757,3	27181,1	47252,7

Из приведенных данных хорошо видно, какое большое значение придается материальному стимулированию трудового коллектива администрацией и профсоюзным комитетом ВАЗа. Данной проблематике уделяли внимание своих работах многие видные работники завода. Среди них выделяются труды П.М.Кацуры и издания, выпущенные под его редакцией. В 70-е – 80-е годы. Результаты работы «круглого стола» где

обсуждались меры по возрождению «социалистического соревнования» в целях поднятия заинтересованности трудового коллектива в результатах производства. Все работы подчинены стержневой идее как разумно совершенствовать структуры производства и материального поощрения для достижения максимального положительного результата работы. И приведенные данные в таблицах подтверждают стратегическую линию, взятую за основу с первых лет существования Волжского автомобильного завода.

Нельзя не отметить что темпы роста инфляции в Сане не влияли на рост заработной платы на автозаводе. Разумеется, влияли. Но профсоюзный комитет и администрация завода всегда находили взаимоприемлемые решения не доводя развитие ситуации до открытого противостояния. Это выражалось в совместной работе по условиям коллективных договоров, работа согласительной комиссии по спорным вопросам, принятие совместных решений по экстренным вопросам. (Забастовка в корпусе 062 «Нива» по графикам сменности).

Более внимательно необходимо посмотреть на данные ежегодного роста количества отработанных сверх урочных часов и выходов рабочих и служащих в выходные и праздничные дни. Несомненно, что работники службы труда и заработной платы регулярно отмечают данные этого процесса в служебных документах и даже на Страницах периодической печати. Эту тенденцию можно объяснять многими причинами. Среди этих причин есть весьма важная — людям дают возможность заработать немного больше чем это полагается тарифными соглашениями, законодательными нормами рабочего времени и это, то же, является в какой-то мере социальной поддержкой своих трудящихся.

Здравоохранение.

В каждом коллективном договоре между администрацией, профсоюзом и трудовым коллективом весьма значительное внимание уделяется вопросам медицинского обслуживания трудящихся автозавода.

Высокий уровень медицинского обслуживания заводчан был заложен в первые годы работы автозавода. Это определялось спецификой производства и требованиями сохранения здоровых квалифицированных кадров. Работа в сфере здравоохранения на Волжском автомобильном заводе ведется на многоуровневой основе, Начиная с профилактики заболеваний в виде проведения спортивных мероприятий на заводском, производственном, цеховом, бригадном уровнях. И если продолжить, созданием сети участков медицинского обслуживания по месту жительства работников. Созданием медицинского комплекса с пунктом травматологии, для выявления и лечения многих заболеваний и, несомненно, строгое прохождение профессиональных медицинских осмотров, для получения возможности выявления и лечения на ранних стадиях многих профессиональных болезней.

На содержание заводского здравоохранения ежегодно выделяются значительные средства из бюджета автозавода, В таблице 6 приведены некоторые общие финансовые направления в совместной работе администрации и профсоюзного комитета в деле поддержания здоровья работников автозавода на высоком уровне.

Таблица 6 – Выделение денег на социальные сферы.

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Выделено на соц.развитие всего, млн. руб.	598,536	8079,516	37935,373	143939,675	446939,677	408218,0
Сверхбюджетное финансирование затрат по расширению видов мед.помощи, млн. руб.	17,9	177,0	7,147		47,818	58,536
Выделено на здравоохранение всего, млн. руб.	34,2 (фонд ФСР)	1048,0	7147,0	22,0	174,14	Около 84000,0

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Выделено на содержание объектов здравоохранения, домов престарелых, инвалидов, пионер.лагерей, млн. руб.	244,926	4267,545	22,509630	168,368734	233,453583	231,638

Необходимо выделить из приведенных значений показатели содержания объектов здравоохранения в 1994 году. Так как из данных таблицы Приведенных в разделе «Жилищное строительство» видно, что автозавод в 1994 году в силу объективных экономических причин резко снизил выпуск автомобилей. Это привело к тому что практически все показатели по всем направлениям в деятельности автозавода были снижены до критического уровня. Но на содержание объектов соцкультбыта и здравоохранения руководство автозавода нашло возможность финансирования в тяжелейших экономических условиях, ввиду полного понимания социальной важности данных объектов.

Работа в области здравоохранения большого трудового коллектива отличается сложностью и многогранностью. Она включает в себя многие аспекты - от работы по охране труда на производстве до заключения договоров на проведение операций московских врачей ЛОР-отделения для детей работников автозавода. На страницах заводской газеты «Волжский автостроитель» регулярно освещаются успехи и проблемы заводского здравоохранения. В рамках данной работы можно привести только некоторые из них, наиболее полно отражающие специфику момента:

- «В 1990 году ВАЗ заключил договора с Московским научно исследовательским институтом уха — горло - нос, обследование в 1990 году получили 3 тысяч детей работников ВАЗа. Проводятся мероприятия (операции) по удалению миндалин. Сделано около 150 операций».[53]

- «Медицинская помощь трудящимся ВАЗа организована по одобренному Минздравом цехово-территориальному принципу. Для обслуживания по месту жительства участковыми и по месту работы цеховыми врачами. Специалисты сосредоточены в одном месте, в поликлинике №4 и №5»[54]
- «...появился приказ-постановление, предусматривающий реализацию автозаводцам и членам их семей путевок по вновь утвержденным ценам с оплатой их стоимости в размере не 30%, как прежде, а всего 10%. По предварительным подсчетам, эта сумма составит примерно миллион 300 тысяч рублей.»[55]
- «23 апреля 1992 года утвержден «Порядок компенсаций и расходов на зубное протезирование рабочим и служащим ПО АвтоВАЗ».[56]

Экономический кризис поразивший Российскую Федерацию в начале 90-х годов XX века отразился и на сфере заводского здравоохранения. Снижая темпы производства, автозавод был вынужден в условиях систематических задержек платежей на здравоохранение из федерального центра снижать собственные расходы по содержанию заводского здравоохранения путем частичного, постепенного сокращения направлений и условий содержания объектов медицины. Так «Волжский Автостроитель» отмечал в своих статьях:

- «Цены выросли в 10 - 15 раз, а зарплата медиков - в 2 раза, т.е. 400 -500 рублей медсестра, 600 - 700 рублей врач. А средняя официальная потребительская корзина составила на 17. 01. 92 г, 1944 рубля. С завода высчитывают 47 % процента налога государству. А на здравоохранение идет несколько сотых долей процента».[57]
- «Предупредительная забастовка медиков. Митинг врачей».[58]
- «Забастовка в поликлинике № 4 27.01.92».[59]

В итоге, к середине 90-х годов XX века здравоохранение Волжского автомобильного завода претерпело серьезные изменения. Вот как охарактеризовал ситуацию в 1995 году директор по быту и социальным вопросам автозавода В.Б.Энс[60]: «.. потерян безвозвратно медицинский

комплекс Автозаводского района, начиная с мед. городка и заканчивая Поликлиниками.... Ну а последствия известны, ведь теперь любая медицинская помощь становится платной и в том числе и для вазовцев. Хотя мы создали центр медицины труда куда вошли поликлиники № 4 и все медицинские объекты, расположенные на территории завода. Это ведомственные учреждения, в которых оказывается бесплатная медицинская помощь только нашим работникам».

Льготы и дотации.

Вопрос о Вазовских льготах и дотациях весьма сложен и многогранен.[61]

Таблица 7 – Выплачиваемые льготы и дотации.

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Социальное развитие, млн. руб.	598,536	8079, 516	37935,373	143939,675	446939,677	408218,0
Компенсация разницы стоимости путевок в санатории и профилактории, млн. руб.	3,9	93,5	720,0	7907,0	6444,91	6000,0
Пособие к отпуску (отпускные), млн. руб.	12,0	315,0	4003,6	21100,0	56413,0	81671,0
Пособие по уходу за детьми до 3-х лет, млн. руб.	4,0	136,1	1462,7	6010,0	19639,7	19057,0
Пособие ветеранам Автозавода по уходу на пенсию, млн. руб.	4,2	31,0	129,8	640,0	19480,972	22808,0

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Пособие семьям погибших на производстве, млн. руб.		1,8	318,9		379,2	347,0
Пособие многодетным семьям, млн. руб.		2,1	15,0			1500,0
Дотации на питание работникам Автозавода, млн. руб.	46,1	659,0	7387,0	26000,0	127,494	68000,0

Прежде всего потому что практически ни у одного трудового коллектива промышленного предприятия в Российской Федерации таких льгот и дотаций нет. В цифрах, приведенных в таблице, отражены показатели далеко не многих статей социальной защиты которые отстаивает профсоюзный комитет и финансирует администрация Волжского автомобильного завода. В цифрах хорошо отражен РОСТ всех приведенных показателей. Но некоторые цифры требуют пояснений и дополнений. Так графа «Дотации на питание работников автозавода» не содержит цифр финансирования Комбината общественного питания. Ввиду того что автозавод компенсирует убытки комбината по отдельным статьям как партнеру. Надо отметить что данные компенсации весьма крупные и по своим объемам всегда практически равны (и даже часто превышают) сами компенсации на питание работникам автозавода. И данное обстоятельство можно тоже считать как компенсация удорожания питания.

Некоторые комментарии необходимо дать и для статьи «Пособия работникам автозавода при выходе на пенсию и ветеранам автозавода». Все дело в том, что еще в 1990-м году на Конференции трудового коллектива от администрации автозавода было высказано мнение что данную статью вводить очень опасно. Так как «На эти пенсии мы должны взять деньги из

фонда оплаты труда. Другого сейчас источника нет. Из фонда оплаты труда всего коллектива. Это означает... У нас может уходить на пенсию примерно 2 тысячи человек, они должны получить 6 млн. руб. лей, а 6 млн. рублей — это полтора процента фонда заработной платы, которые идут на рост заработной платы основных категорий рабочих — 60 тысяч, которые нуждаются в повышении заработной платы. Это первое. Второе. Мы не знаем ситуации, которая может сложиться в XIII пятилетке. Хозмеханизм неизвестен. Сессии Верховного Совета и предстоящий Съезд народных Депутатов только примут экономические законы, из которых будет вытекать весь Хозяйственный механизм. Тогда под этот механизм можно подСоить гипотезу нашего развития и увидеть, на каком свете мы живем. Ведь нельзя принимать такое решение, это навечно, не имея за душой надежных денег. Нельзя этого делать. Если можно принять такое решение, то оно может быть принято только к концу года или на конференции в январе следующего года» Необходимо отметить что высказанное мнение было весьма прозорливо, в нем отражено беспокойство общим развитием ситуации в Сане. Беспокойство за судьбу производства, за неопределенность экономической политикой государства. Желанием создать некоторый материальный запас для прохождения возможных кризисных ситуаций в более спокойном и плавном рабочем ритме. Как показало дальнейшее развитие экономической ситуации в Сане, высказанное мнение не было лишено оснований для беспокойства. Сана очень скоро начала втягиваться в экономический кризис. Но какое же воздействие на социальные льготы и дотации ВАЗа получило отражение общегосударственного экономического кризиса? Для ответа на поставленный вопрос далее необходимо привести некоторые выдержки из программ социальной защиты автозаводцев в данном аспекте в течении времени обозначенного в рамках данной работы:[62]

– «В 1989 году ВАЗ выделил 6 млн. рублей на ссуды для освоения садовых участков.

- В 1989 году впервые значительно увеличена продажа автомобилей в личное пользование. Для работников объединения было продано свыше 6 тысяч автомобилей. (В 1988 году было продано 2,5 тысячи).
- Создан УРС, который за это время реализовал промышленных товаров более чем на 50 млн. рублей. В комбинате питания создана коммерческая служба, и ВАЗ получил уже продуктов на 30 млн. рублей.
- Выделены средства на дополнительные льготы работающим в трехсменном Режиме, это бесплатное питание, бесплатный проезд, дополнительная 13-я зарплата ушло 1 миллион 700 тысяч рублей.
- Был решен вопрос по материальной помощи семьям, имеющим 4 и более детей, по 12 рублей на каждого ребенка в месяц. На эти цели выделено 300 тысяч рублей.
- Увеличить пришлось дотацию на питание, ввиду удорожания продуктов, но ВАЗ сохранили стоимость обеда на отметке цен 1988 года. На это дополнительно ушло 5 млн. руб.». [63]
- «В 1991 году введена доплата женщинам-работницам завода за дополнительные дни к дородовому отпуску. Доплата производилась в том же размере, что и основной дородовый отпуск.
- Выплачивалось ежемесячное пособие работницам завода, находящимся в отпуске по уходу за детьми в возрасте до 3 лет в соответствии с действующим Положением. По решению конференции в августе была увеличена сумма пособия с тем, чтобы общая сумма дохода составила 210 рублей. На выплату этих пособий заводом израсходовано около 4 млн. рублей.
- Всем рабочим, специалистам и служащим при уходе в очередной отпуск выплачивалось отпускное пособие; в соответствии с действующим законодательством.
- Положением по решению комиссии по охране труда профкома объединения выплачивалось единовременное пособие семьям работников ВАЗа, погибших в результате несчастного случая на производстве Всего

на выплату этих пособий и материальной помощи израсходовано свыше 12 млн. рублей.

- В соответствии с действующим Положением выплачено 4,2 млн. рублей ветеранам Волжского автозавода, уволенным в связи с уходом на пенсию по возрасту при стаже работы на ВАЗе 20 и более лет.
- Работникам завода предоставляются оплачиваемые нерабочие дни по случаю бракосочетания, рождения ребенка и смерти близкого родственника». [64]
- «февраль 1992 года впервые по коллективному договору дотация на питание выделена на всех работников ВАЗа в размере 75% от стоимости обеда»
- «16 марта 1992 года создан фонд профсоюзной организации ВАЗа по социальной защите с целью оказания материальной помощи работникам уволенным по сокращению штатов или в связи с ликвидацией предприятия сверх пособий по безработицы и других гарантий и компенсаций» [65]
- «23 апреля 1992 года принято «Положение о социальной экономической поддержке семей в случае гибели работника ВАЗа от несчастных случаев на производстве или связанных с работой». [66]

«За счет фонда поощрения выплачиваются также:

- пособия женщинам, находящимся в отпуске по уходу за ребенком до 3-х лет;
- -материальная помощь работникам завода при уходе на пенсию;
- пособия бывшим работникам завода, находящимся на пенсии по возрасту или инвалидности I или II группы;
- дополнительные льготные доплаты рабочим, работающим по трехменным графикам;
- пособия многодетным семьям;
- доплаты к сумме возмещения ущерба работникам, получившим на производстве травмы или профессиональное заболевание;

- пособия семьям работникам завода, погибшим на производстве;
- доплата до среднего заработка в течение 2-х лет работникам завода, получившим на производстве профессиональное заболевание и переведенным на нижеоплачиваемую работу;
- оплата дополнительного двухнедельного дородового отпуска;
- разница в оплате больничных, предусмотренных коллективным договором и законодательством;
- оплачиваются дополнительные дни отпуска по случаю бракосочетания, рождения ребенка и в связи со смертью близкого родственника;
- дотация на питание и возмещение расходов по комбинату общественного питания;
- компенсация автотранспортным предприятиям по перевозке работников завода на завод и обратно.

Всего на эти цели в 1992 году израсходовано 1 млрд. 819 млн. рублей, на одного работника — 15906 рублей. По прогнозу на 1993 год— 14 млрд. 866 млн. рублей, на одного работника — 129945 рублей».[67]

«15 марта 1993 года утверждены дополнительные льготы беременным женщинам работницам автозавода. Все расходы дополнительного десяти недельного дородового отпуска компенсируются из прибыли ВАЗа»[68]

«В июле 1994 года остановилось 8 заводов поставляющие комплектующие изделия. Ежедневно план невыполнялся на 500 — 600 машин, а сходявшие автомобили были на 100 % не комплектные. Поэтому решили остановить главный конвейер с 28 июля по 2 августа 1994 года. Эта ситуация складывалась на фоне задержек заработной платы как один из вариантов выхода из ситуации - заключение бартерных сделок.

11 декабря 1993 года на ВАЗе чрезвычайное положение. Недопоставка комплектующих привела к простою конвейера в ноябре 4716 мин., а не комплектных автомобилей на площадках Автозавода скопилось 79 тыс. Была отменена рабочая суббота, а рабочий день сокращен на один час».

«10.01.1994 г. Отправлены в вынужденные отпуска рабочие ИТР завода. Производство автомобилей и другой продукции не запланировано».[69]

«О дотации работникам ВАЗа к проездным билетам в размере 50%.»[70]

«Задержки заработной платы в декабре, январе следствие простоя в январе. Стоимость проездного билета 1600 рублей. Берут проездные билеты 50 - 60 тыс. человек. Скидка 10% стоимости работникам завода на автомобили. На запасные части скидка до 30%».[71]

«Об отмене льгот, проживающих в общежитиях ВАЗа работников дочерних предприятий ВАЗа оплата будет составлять 100 %, для работников ВАЗа — 30% от койко-места». [72]

«10.04.95 года оказана помощь детскому саду «Вишенка» в приобретении игрушек и тренажеров для детей инвалидов».[73]

«Приостановлены программы дотации на питание и индексацию заработной платы. Но надеемся что в ближайшее будущее эти программы будут восстановлены». «В плане защищенности пенсионеров существует отдельный механизм — специальные Структурные подразделения, через которые организуется материальная помощь и забота о быте. Хотя объем финансовой помощи несколько снизился.»[74]

«11.07.96 года принято положение о выплате материальной помощи работникам ВАЗа достигшим пенсионного возраста и уволенным на пенсию по возрасту или инвалидности 1,2, групп» [75]

«В сентябре 1996 года согласительная комиссия с подачи администрации предложила ряд мер по сокращению расходов с внесением в коллективный договор, среди них приостанавливаются индексации заработной платы и отмена дотаций на питание. Реально это означает что обед на работе будет стоить заводчанину 7-8 тысяч рублей. Довольно резко «взлетит» содержание ребенка в детском саду».[76]

Таким образом из приведенных выдержек становится видна общая ситуация о социальных льготах для работников Волжского автомобильного завода. Необходимо отметить что те льготы, которые были введены ранее действуют и по настоящий момент. За исключением отдельных пунктов положений на действия которых были наложены ограничения в моменты общего критического состояния финансового положения автозавода.

2.2. Противоречие элементов плановой и рыночной экономики

В 1984 году был принят закон о трудовых коллективах предприятий. И с середины 80-х начала 90-х гг. на ВАЗе большое значение и активность получил Совет трудового коллектива (СТК). Газета «Рабочая трибуна» выпустила статью, в которой говорилось о работе различных комиссий СТК. Так газета писала: «Комиссия СПС по социальным вопросам провела проверку по учету и распределению на ВАЗе жилья, дачных участков, дефицитных товаров, выявили взяточников, расхитителей, «тениковиков». проверка в детских садах и яслях обнаружила, что от стола детишек разворовывается 1/3 нормы питания. Другая проверка выявила различные каналы утечки легковых автомобилей на ВАЗе. К примеру, под видом испытаний распределили большое количество «Жигулей» среди «нужных» людей. Среди которых были и столичные журналисты известных газет и еженедельников, известных как борцов за демократию».[77]

Вот против таких «избирательных» прав и был против СТК ВАЗа, и рабочий коллектив. Весьма интересно, что нарушения обнаруженные комиссиями СТК явно подпадали под действие Уголовного Кодекса. Но прокуратура не обратила на это внимание. Фактически администрация ВАЗа, под различными предлогами, пользовалась государственным продуктом по своему усмотрению. Конечно не количеством, но какой-то частью. Далее работу СТК ВАЗа необходимо сказать, что проверка комиссиями структур и подразделений ВАЗа дело не ограничивалось. Так «волжский Автостроитель» писал на страницах своей газеты: «...работа СТК МТП (Металлургическое производство) в области монтажа нового оборудования. Вскрылись факты, когда импортное оборудование, числившееся в эксплуатации, не вводилось в эксплуатацию. Был проведен анализ ситуации в МТП и на стол директора производства лег сводный доклад комиссии СТК в которой были указаны нарушения и злоупотребления не взирая на лица и должности. В докладе давались предложения, выработанные совместно с рабочими. С этими предложениями ведущие специалисты производства

согласились и в результате в начале января выходит приказ директора МТП по монтажу и вводу в эксплуатацию оборудования в 1990 году с учетом предложений комиссии СТК. ...На второй конференции трудового коллектива завода электромонтер цеха 18-1 В.В.Седогин говорил о нарушениях в распределении дефицитных товаров, В результате была создана комиссия по рассмотрению этого вопроса».[78] То есть приведенный пример говорит о том, что в поисках резерва производства, СТК производства (МТП и др.) имело большие полномочия и реальные меры воздействия на администрацию предприятия.

Продолжая далее необходимо привести пример о влиянии СТК на производство как орган самоуправления.

«Конференция трудового коллектива СКП дала неудовлетворительную оценку деятельности старого состава СТК СКП. Подвергла критике его работу. В виду «За свое послушание и умение вести отчетность» и это очень устраивало администрацию производства. На конференции трудового коллектива СКП критиковался отбор делегатов на конференцию трудового коллектива завода. Где привлекалось много почетных рабочих которым было все равно за что голосовать лишь бы быстрее идти домой. Критиковались выборы председателя СТК завода. Так как победил на выборах Барышников, а не Андриянов. (Андриянов проиграл во втором голосовании из за неявки рабочих на второй тур голосования, был уже поздний вечер, и многие почётные рабочие ушли домой. прим. Р.Д.)»[79]

Продолжая тему о степени влияния СТК ВАЗа начала 90-х годов XX века на принятие решений в сфере управления и хозяйствования, необходимо привести яркий пример влияния этого органа самоуправления на производство. Итак - 16.02.1991 года был создан забастовочный комитет в составе Иванов, Кольченко, Андриянов. Причина — объявление решения конференции СТК завода от 9.02.1991 года «О передаче ВАЗа в коллективную собственность на основе акционирования с привлечением иностранного капитала» не законным, из-за перекоса в составе делегатов

конференции. Так как представителей от администрации было больше чем от рабочих т.е. судьбу завода решали «белые воротнички». Руководство автозавода первоначально проигнорировало данный протест. И прозвучал призыв забастовочного комитета к трудовому коллективу провести забастовку 22.02.1991 года. Забастовка состоялась. Для выхода из создавшегося положения администрации автозавода пришлось привлекать к работе на конвейере ИТР и линейный персонал. Нормальный ритм производства был нарушен на два часа. Администрации ВАЗа и профсоюзному комитету пришлось пойти на переговоры с забастовочным комитетом. В результате в июле месяце 1991 года состоялся референдум ВАЗа где коллектив автозавода принял решение о пропорции делегатов на конференцию трудового коллектива с повесткой дня «О акционировании ВАЗа...» в составе 30% от ИТР и 70% от рабочих. Таким образом вопрос о власти на предприятии встал очень остро. Но на дальнейшее развитие ситуации на отдельно взятом предприятии в большей степени повлиял сам момент перехода на рыночные отношения всего государства. Момент - когда комплекс плановой экономики с органами управления и условиями стимулирования трудового коллектива моментально изменился на новые, еще не привычные условия рыночных отношений. Для осознания произошедших изменений, когда формула «Все вокруг советское, все вокруг мое» перестала работать, необходимо было время. А в ситуации сложившейся на автозаводе на момент 1991 года проявилось противоречие власти на отдельно взятом предприятии, которое выразилось в крайней форме — забастовке.

Противоречие элементов плановой экономики и рыночной складывались постепенно из особенностей плановой экономики. Особенности работы трудового коллектива ВАЗа заключались в следующем:

- 1 Правительство Страны и администрация предприятия всевозможными мерами пытались найти резервы производства в рамках существовавшей государственной системы управления для повышения

результатов производства, т.е. наращивания выпуска сверхплановой продукции. Это выражалось в:

а) продолжении внедрения на предприятиях системы социалистического соревнования с очень жесткими условиями «коллективной трудовой поруки». Когда за проступок одного члена трудового коллектива, например, попадание последнего в мед. вытрезвитель пусть и в не рабочее время, наказывался весь трудовой коллектив.

б) стимулирование поиска и устранения халатного отношения к материальным ресурсам производства. Данную функцию взял на себя СТК.

в) выявление трудовым коллективом, через комиссии СТК упущений и недостатков в работе самой администрации. Рассматривались конкретные вопросы на заседании СТК производства, а если решение вопроса выходило на заводской уровень, то вопрос выносился на заводскую конференцию.

2 Неоднократное поднятие вопроса о большей экономической самостоятельности ВАЗа на правительственном уровне. Для получения большего маневра со средствами. Но в правительстве и министерстве автомобильной промышленности неохотно шли на реформирование отношений государство-предприятие. И только когда начала складываться благоприятная экономическая ситуация в Сانه, государство постепенно начало давать большую самостоятельность отдельно взятым предприятиям. начиная с предложений о поиске внутренних резервов производства для дополнительного стимулирования трудовых коллективов до разработки особых условий и положений работы отдельно взятых предприятий с расширением возможностей и полномочий администраций этих предприятий.

Таким образом, сложилось противоречие между набравшем силу СТК и администрацией предприятия ВАЗ. Где администрация предприятия, выступая как представитель уже начавшегося меняться экономического курса (владея более полной информацией о реальном положении дел в экономике Страны) с одной стороны, и СТК завода как представителя

прежней системы управления и экономического курса с другой. Ярким примером данного противоречия может послужить забастовка 22.02.1991 года на ВАЗе предпринятая активом СТК ВАЗа, для пересмотра делегирующего состава конференции трудового коллектива, рассматривавшей условия акционирования предприятия.

Данное противоречие требовало решения в кратчайшие сроки. И решение было найдено заблаговременно, в форме:

1. Избрания на пост председателя СТК более подходящего для администрации кандидата в лице И.А.Барышникова.

2. Последующего постепенного снижения значения роли СТК как органа самоуправления.

В дальнейшем, как показал ход развития ситуации, после акционирования, значение СТК, степень его влияния в трудовом коллективе было практически сведено на нет. Основанием стало появление нового органа управления, Собрании акционеров ОАО соответствующего течению времени «АВТОВАЗ». Хотя номинально ПС (СТК) ВАЗа сохраняет до сих пор свой статус одного из представителей трудового коллектива. Но вопрос о власти на отдельно взятом промышленном предприятии был снят с повестки дня.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итак, в ходе данной работы можно констатировать следующее.

Российская экономика на всем протяжении проводимых в 90-х годах реформ, которые были направлены на совершенствование Структурных хозяйственных связей, на появление более эффективного частного собственника и повышение жизненного уровня населения государства, была, по сути, кризисной моделью развития.

В ней еще оставались не до конца решённые дореформенные проблемы, не функционирующие в полном объеме рыночные механизмы и институты. Оставались и элементы прежней плановой и элементы новой рыночной систем. Правительство Российской Федерации в связи со сложностью переходного периода и возникшими макроэкономическими проблемами, ориентировались на текущее принятие решений. Экономика СССР, перешедшая к Российской Федерации к началу реформ, привела к тому, что уже имеющиеся в то время долгосрочные структурные проблемы, которые негативно влияли на ход экономических реформ и снижали их эффективность, не только не были решены, но и ещё больше ухудшились, продолжая с успехом отягощать отечественную экономику. Таким образом, можно сделать заключение, что в их основе лежат три общих проблемы: недостаток денег, которые могли обеспечить функционирование национальной экономики; правовая и институциональная нерегулируемость хозяйственной системы; отсутствие чёткой системы возможностей экономического развития и адекватных мер регулирования структурных и естественно-сложившихся (это, прежде всего, климатические и территориальные ограничения) перекосов со стороны государства.

Возможным решением обозначенных проблем могут стать:

- Увеличение размера МРОТ и снятие с него социальных нагрузок (например, размер административных штрафов за различные правонарушения равняется кратной величине МРОТ, что создаёт дополнительные ограничения на увеличение размера МРОТ), что, в

совокупности с общим уменьшением величины отчислений с начисленной зарплаты в социальные фонды, приводит к увеличению размеров заработной платы и, следовательно, к росту платёжеспособного спроса внутри Страны, что, в свою очередь, будет способствовать увеличению доходов отечественного производства;

- приведение нормативно-правовых и законодательных актов в соответствие с направлениями реформ, в частности, усовершенствование и создание условий для эффективной работы антимонопольного комплекса законов;
- совершенствование мер, направленных на защиту отечественных производителей на внутреннем рынке;
- повышение общенациональных стандартов в отношении качества импортируемой продукции и введение контроля за экономической и технологической эффективностью новизной импортируемого инновационного оборудования и машин, а также инновационных разработок и «ноу-хау», и всевозможную поддержку национальных экспортёров на внешних рынках.

Вот далеко не полный перечень мер, реализация которых, поможет созданию в российской экономике благоприятной площадки для осуществления экономического роста и улучшения конкурентоспособности товаров России на мировом рынке, а значит и роста благосостояния её населения.

В ходе работы удалось выяснить, что в период экономических преобразований в социальной составляющей реформ появились тенденции нового смыслообразующего характера деятельности работников наемного труда, такие как возрастание значения высокой оплаты труда при повышении интенсивности труда.

Произошедшие изменения в работе профсоюзного комитета ОАО «АВТОВАЗ» были обусловлены жесткими потребностями текущего момента, которые выражались в углублении экономического кризиса в

период перехода к рыночным моделям производства. Выражались данные изменения в форме реформирования работы самого профсоюзного комитета и введения новых форм социальной поддержки работников предприятия. В плане урегулирования социально – трудовых споров работников предприятия администрации ОАО «АВТОВАЗ» профсоюзный комитет занимал и взвешенную и аргументированную позицию как представитель трудового коллектива. Прилагая максимальные усилия для достижения компромиссных решений в социально трудовых спорах и сглаживания последствий возникавших конфликтов.

При рассмотрении направлений социальной работы ОАО «АВТОВАЗ» была установлена закономерная связь между конечными результатами предприятия и показателями направлений социальной работы.

В общем и целом, исходя из приведенных материалов, можно сделать заключение о необходимости развития партнерских отношений на многоступенчатом принципе. Между трудовым коллективом и администрацией предприятия, правительством концерна и предприятиями поставщиками, правительством государства и руководством отдельных предприятий и объединений независимо от форм собственности. Способность партнеров вести конструктивный диалог приводит к позитивным решениям, как в производственной сфере, так и в социальной на всех уровнях цивилизованного гражданского общества. Глобальные изменения, происходящие сегодня в мире, говорят о необходимости развития позитивного мышления на всех уровнях цивилизованного человеческого мышления. О необходимости активного внедрения в повседневную жизнь принципов партнерских отношений. Особенно это актуально для российского общества. Восприятие окружающего мира и отношений между людьми в монохромном диапазоне часто сопровождают наших соотечественников на протяжении всей жизни. Заставить человека задуматься о многогранности, многоцветности оттенков окружающего мира. Подумать о человеке находящимся с тобой рядом, возможно и за столом

переговоров и признать принцип партнерских отношений. Развитию многогранности партнерских отношений уделяет особое внимание профсоюзный комитет АСМ ОАО «АВТОВАЗ», Этому способствовало исторически сложившаяся ситуация. Когда «АВТОВАЗ» занял место лидера отечественного автомобилестроения. Когда экономический кризис в России разрушал производственные предприятия, «АВТОВАЗ» опираясь на производственную базу и развивая новые социальные отношения, путем многих проб и ошибок, пришел к принципам социального партнерства. Гибкая политика союза администрации концерна и профсоюзного комитета АСМ позволила концерну «АВТОВАЗ» пройти многие трудности и сохранить предприятие действующим до наших дней.

В заключении необходимо привести слова первого председателя Совета директоров ОАО «АВТОВАЗ» В.В.Каданникова очень точно характеризующие данный период времени в работе Волжского автозавода: «Вокруг АВТОВАЗа не утихают споры. И чем выше показатели его работы, тем, порой, выше волны критики, обрушивающиеся на палубу автогиганта. И здесь уместно вспомнить слова Рузвельта, советовавшего своему окружению: «Если вам везет - продолжайте, если не везет - тоже продолжайте». Другого пути у АВТОВАЗа нет. Нет его у России. Нет его и у истории».

Перечень ссылок

1. Согрин история современной России. 1985 – 1994. От Горбачева до Ельцина. М., 1994; Он же: Политическая история современной России, : от Горбачева до Путина. - М.: ИНФРА-М: Весь мир, 2001; Экономические причины краха социализма в СССР // Отечественная история. 2002. № 6
2. Столяров К. От Нагорного Карабаха до Беловежской Пуши. М: Олма-Пресс, 2001; Наумов развал СССР: Вселенская трагедия. М, 2006; Амбарцумян года на пределе любви и смерти. Заметки народного депутата СССР. Ереван, Гос. ун-т, 1992
3. Пихоя Р.Г. Советский Союз: История власти 1945-1991. Новосибирск, 2000. – 542 с.
4. Р.Г.Пихоя. РАЗМЫШЛЕНИЯ НА ТЕМУ: ПОЧЕМУ РАСПАЛСЯ СОВЕТСКИЙ СОЮЗ? Режим доступа: <http://elar.urfu.ru/bitstream/10995/21469/1/us2003-07.pdf> (дата обращения 1.10.17)
5. Кара-Мурза С. Советская цивилизация. От великих побед до наших дней. М.,2004
6. Кара-Мурза С. Советская цивилизация. От великих побед до наших дней. М.,2004
7. М. McFaul Russia's unfinished revolution: Political changes from Gorbachev to Putin. Cornell University Press, 2001
8. Хоскинг Джеффри, История Советского Союза (1917-1991). Смоленск, 2000. – 348 с.
9. Социально-экономическое развитие постсоветских Сан: итоги двадцатилетия. – М.: ИЭ РАН, 2012. – 400 с.
10. С.Рябикин Новейшая история России (1991-1997), №3
11. С. Рябикин Новейшая история России (1991-1997), № 3

-
12. Егор Строев ст. «Корректировка экономических реформ и разработка новой концепции новой политики» Ж. Вопросы экономики № 91 1997 г. С. 78.
 13. В.Андрянов док. экон. наук. Вопросы экономики. МЗ 1997г. с. 129
 14. «Российский статистический ежегодник» М.Госкомстат России 1996 год С.285. «Российский статистический ежегодник» М.Госкомстат России 1996 год С. 12
 15. «Социально-экономическое положение России. 1997 год» Госкомстат РФ С.40 и 83
 16. Г.В.Костин Председатель Комитета ГД РФ доктор технических наук «РЕФОРМЫ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ 1991-97 В ЦИФРАХ <http://www.cprf.rwduma/reform.html>
 17. Российский статистический ежегодник. Официальное издание. 1997. Госкомстат РФ
 18. Российский статистический ежегодник. Официальное издание. 1997. Госкомстат РФ С.330
 19. Социально-экономическое положение России. 1997 год. Госкомстат РФ. С.17-19
 20. Социально-экономическое положение России. 1997 год. Госкомстат РФ. С.17- 19
 21. Д-р экон. наук В.СИНЬКО «ПРОБЛЕМЫ НЕПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТИ И НЕПЛАТЕЖЕЙ»// Автомобильная промышленность № 6 С. 1
 22. Егор Строев ст. «Корректировка экономических реформ и разработка новой концепции новой политики» Ж. Вопросы экономики №91 1997 г.С. 78
 23. Там же.С. 79
 24. Н. Шмелев «Не платежи проблема Российской экономики»// Вопросы экономики .94 1997г.С.26

-
25. Егор Строев ст. «Корректировка экономических реформ и разработка новой концепции новой политики» // Ж. Вопросы экономики 1997 г. С. 80
 26. И. Заславский к.э.н. ст, «К характеристике труда в современной России» // Вопросы экономики 2, 1997 год. С.84-85
 27. Е, Катульский «Мотивация на рынке труда» // Вопросы экономики N2.2 1987 год. С.95-97
 28. Кацура П.М. Мещерякова М.Н «Новые формы организации производства» С. 116-117
 29. Кацура П.М. Мещерякова М.Н «Новые формы организации промышленного производства» С. 119.
 30. Там же. С.201
 31. Шаврин А. «С людьми и для людей» / Тольятти 1996 год. С.40-42
 32. Там же. С. 45; 48.
 33. Шаврин А. «С людьми и для людей» / Тольятти 1996 год. С.40-42
 34. Там же С. 42
 35. Там же С. 52
 36. Шаврин А. «С людьми и для людей» / Тольятти 1996 год. С.40-42
 37. Там же С.63
 38. Шаврин А. «С людьми и для людей» / Тольятти 1996 год. С.47-49
 39. А. Иванов председатель независимого профсоюза «Единство» в 1990-2000 гг депутат Государственной Думы
 40. Моховикова Л.Л. «Был и остаюсь вазовцем» И.А.Барышников / Тольятти. АО «АВТОВАЗ» 2001 г.С.81
 41. Моховикова Л.Л. «Был и остаюсь вазовцем» И.А.Барышников / Тольятти. АО «АВТОВАЗ» 2001 г. С.85
 42. Там же С.84
 43. Моховикова Л.Л. «Был и остаюсь вазовцем» И.А. Барышников» / Тольятти. АО «АВТОВАЗ» 2001 г. С.56

-
44. Б.Ракитинский «Финансовые известия», // «Автомобильная промышленность» N26 1996 г С.31
45. Из отчета профкома ВАЗа о проделанной работе за период с 1990-1994 гг.
46. Моховикова Л.Л. «Был и остаюсь вазовцем» И.А. Барышников» / Тольятти. АО «АВТОВАЗ» 2001 г. С.66
47. Таблица составлена по данным архива ОАО «АВТОВАЗ» 1991год (Год.бух.отч. по осн.деят.за 1991г.-Ф.№ Р352. Оп.№ 5. Д.№ 1381.Л 19. Отч.адм.ВАЗа конф.труд.колл.за 1991г. ВА.7.О2.1992г. 6С; 1992год - Ф № 352.оп. № 5. Д № 1332. Л.76. N2 352.оп. 5, Д.М 1548. Л 32; 1993год - N2 352. оп 6. Д. 51. Л 16. Упр.по соц. вопр. вып.об-льств.К.Д.ОАО «АВТОВАЗ» Ф -. Оп.» -. Д 64.Л 60.; 1994год; Упр.по ВОПР.фХ2-. оп. -. Д. 172. Л.28. же Л. 42, 1995 год Р-352. оп Мб. Д 119. То же. Л134; 1996 год Спр-ка о выш.КД. за 1996 год.Ф № - Оп № -.Д № 417а. Л 1. то же Л 9)
48. Новая Российская Энциклопедия С. 548-549; 586-588
49. Год.бух.отч.за 1994год Ф № Р-352.Оп. № 6. Л. 114
50. Е Катульский «Мотивация на рынке труда» // Вопросы экономики № 2 1987 год. С.95-97
51. Отчет администрации о выполнении коллективного договора за 1991 год» В.А.7.02.1992 год С.2-3
52. Таблицы составлены по данным архива ВАЗа: 1991 год (Отч.промыш.предпр. за Р 352.оп. ЛМ. д МД 1381. Л. 17.1992 год справ. о вып. К.Д. ВАЗа Ф. Р 352. оп. J2 5. Д 1548.Л.18, Ф.У2 Р 352.ОпЛ2 5. Д.М332. Л 57. 1993 год Годов.бух.отч.за 1993г.ф ЛГ2 Р352. Оп 2 6.Д. N2 51.Л.19; Управ. по социальн.вопр.спр.о вышолн.КД.Ф .N2 - Оп Д.М2 64. Л.47. ; 1994 год Справ.о выш. КД. Управл. по соц. вопр Ф N2.-. Оп. N2 -.Д Л 31; 32: 1995 годГодов.бух.отч за 1995 год Ф Jf2 Р 352. Оп N2 6. Д. N2 270.Л 129. ПРаВ Предпр. и профс.ком. о выш. КД.Ф N2 -. Оп N2 -. Д N2 305.Л 5: 1996 год Справ. о вып. КД.Ф Г2 -. Оп 2 - Д N2 417. Л 3.)

-
53. Л. Стукалова «Медицинский десант из Москвы» // В.А. 6.03.90г. С.2
54. С Бакмасов, гл.врач ТМО-1 ВАЗа, «Лечение и не только о нем» // В.А. 22.03.90. С.3
55. «Миллионы на... здоровье» беседа с заместителем председателя профкома по социальному Сахованию объединения АвтоВАЗ В. Г. Диком. Беседовал М. ОСМОЛКИН. Волжский автостроитель 5.03.1991.
56. А. Шаврин «С людьми и для людей» // Тольятти 1996 год. С. 41
57. В. Ильин «К ВАЗу претензий нет» // ВА, 25.01.92 г. С. 8
58. Ю Михайлин «Диагностика финансовой недостаточности» // ВА 30.01.92 г. С. 6
59. Л Стукалова «Понедельник — день тяжелый» // ВА. 28.01.92 г. С. 1
60. А.Мухачев «Социальный механизм еще работает» интерв. с директором по быту и социальным вопросам В.Б.Энсом.//Пл. Свободы 21 . 11.1996г. С 6
61. Таблица составлена по материалам архива ОАО «АВТОВАЗ»: 1991 год (Год.бух.отч. по осн.деят. ВАЗа Р 352,оп N25, Д 1381 ,Л-4; в.А. 7,02.1993гС.2-6 1992 год- Спр-ка о вып. Обяз-в и меропр. К.Д.: Ф 2 Р 352, оп 5, Д 1548, Л 26,27, 31; год. Бух. от. по деят. ПО «АВТОВАЗ»: Ф Р 351, оп 5, Д 1332, Л 44, 60; 1993 год- спр. О и меропр.по вып к.д.Ф №2 -,оп N2-, Д N2 64, Л 9, 1994 год- год.бух.отчет по осм. деят. ОА «Автоваз» Ф Р-352, оп. 2 6, Д. 155. Л.-102, 110; вып. обяз. и меропр. КД «Автово» Ф N2-. оп. N2-. Д 172 Л. -36, 37, 42, 43 1995 год спр.о выш.меропр. и обязат. К.Д «АвтоВаз» Ф.- Оп.-Д. N2 305 Л-8, 9. ВА 15.02.96 г, С. 5
62. Конференция трудового коллектива завода из выступления В. П. ПЕРЕСЫПКИНСКОГО, председателя профкома объединения АвтоВАЗ; 15 февраля 1990 года
63. Конференция трудового коллектива завода из выступления В. П. ПЕРЕСЫПКИНСКОГО, председателя профкома объединения АвтоВАЗ; 15 февраля 1990 года

-
64. «Отчет администрации Волжского автомобильного завода конференции трудового о выполнении трудового договора» 14.03.1996.
65. А. Шаврин «С людьми и для людей» // Тольятти 1996 год. С. 40
66. Там же С. 41
67. И. ШИРШИКОВ, ведущий инженер УОТиЗа. 25.02.1993. Волжский автостроитель
68. А. Шаврин «С людьми и для людей» Н Тольятти 1996 год. С. 42
69. Л.Л. Моховикова «Был и остаюсь вазовцем» И.А. Барышников И Тольятти. АО «АВТОВАЗ» 2001 год. С.43
70. ВАЗ 24.04.94 г. С. 1
71. Т. Кольцова «Не все в жизни плохо» // ВА, 12.02.94 г.С. 1-3
72. «Халявы больше не будет» // ВА, 25.02.94 г.С. 1
73. А. Шаврин «С людьми и для людей» / Тольятти 1996 год. С. 45
74. А. Мухачев «Социальный механизм еще работает» интерв. с директором по быту и социальн. вопросам В.Б.Энсом. // Пл. Свободы 21.11.1996г. С. 6
75. А. Шаврин «С людьми и для людей» // Тольятти 1996 год С. 48
76. Н. Андропова «Министерство Финансов собирается сэкономить на Вазовских котлетах» // «Волжская Коммуна» 17.09.1996г. С. 2
77. Макаров Я. «Неудобный Андриянов и другие» // «Рабочая трибуна» 1990г. 15 декабря С.2
78. «Под контролем СТК» Рассадин Г. ВА 30.01.1990 года. С. 3
79. В. Стюков В.А. 27.01.1990 г. С.2

Список используемой литературы и источников
Источники; Неопубликованные источники; Центральный архив
ОАО «АВТОВАЗ»

1991 год

1. Ф.Р-352 Годовой бухгалтерский отчет по основной деятельности за 1991г. Ф.М2 Р352. оп.» 5. Д.№ 1381.Л 4; 17;19.

1992 год

2. Ф. Р-352 Годовой бухгалтерский отчет по основной деятельности за 1992год. Ф. N2 352.оп.№ 5. Д № 1332. Л.32•, 44; 57; 60; 76.

3. Справка о выполнении обязательств и мероприятий Коллективного Договора ВАЗа за 1992 год и выполнении мероприятий по реализации критических замечаний, предложений трудящихся, постановлений Конференции трудового коллектива Л 17; 18. Исх.45000/48 01.02.93

4. Ф. Р-352 Справки о выполнении обязательств и мероприятий Коллективного Договора ПО «АВТОВАЗ» 1992 год. ВАЗа Ф. Р 352. оп. № 5. Д 1548. Л. 16;26•, 27; 31. раздел 7; Л18;

1993 год

5. Ф. Р - 352 Годовой бухгалтерский отчет по основной деятельности за 1993год - Ф № 352. Оп» 6. Д. 51. Л 16; 19.

6. Управление по социальным вопросам. 1993 год Справки о выполнении обязательств и мероприятий по выполнению Коллективного Договора ОАО «АВТОВАЗ» Ф № -. Оп. М- , Д 64.Л 9; 13; 51; 53; 47; 60

1994 год

7. Ф. Р-352 Годовой бухгалтерский отчет по основной деятельности за 1994год Ф. № Р- 352.ОП. 6. ДМ 155. Л. 102; ПО; 114.

8. Управление по социальным вопросам 1994 год. Справки о выполнении обязательств и мероприятий Коллективного Договора ОАО «АВТОВАЗ»Ф.М-. Оп. N2 -. Д. N2 172. Л. 28; 31; 32; 36; 37;42•, 43.

1995 год

9. Ф• Р-352 Годовой бухгалтерский отчет по основной деятельности за 1995 год Ф. N2 Р- 352. опМ26. ДМ 270.Л 89; 119; 129; 134;

10. Отчет правления предприятия и профсоюзного комитета о выполнении Коллективного Договора конференции трудового коллектива Ф N2 -. Оп N2 -. Д N2 305.Л 5: 8; 9.

1996 год

11. Управление по социальным вопросам. 1996 год. Справки о выполнении обязательств Коллективного Договора ОАО «АВТОВАЗ». за 1996 год. Ф. №-. Оп. № -.Д. № 417а Л1;9.

12. Справка о выполнении условий Коллективного договора за 1996 год. Ф № -. Оп № -. Д № 417. Л 3.

13. Ф. Р-352 Годовой бухгалтерский отчет по основной деятельности за 1996 год АО «АВТОВАЗ».

14. Постановление Профсоюзного комитета производственного объединения «АвтоВАЗ»- «Об итогах выполнения коллективного договора Волжского автозавода за 1991 год» от 19.02.1992 года № 23

15. Приказ Генерального Директора ОАО «АВТОВАЗ» №11 от 21 января 1994 года. «О мерах по улучшению использования трудовых ресурсов».

16. Решение конференции СТК завода от 9.02.1991 гожа « О передаче ВАЗа в коллективную собственность на основе акционирования с привлечением иностранного капитала»

17. Справки о выполнении мероприятий и обязательств Коллективного Договора за 1996 год.

Опубликованные источники; Сборники документов и материалов, статистические сборники

18. Закон РСФСР «О предприятиях и предпринимательской деятельности» введен в действие постановлением Верховного Совета России от 14 июля 1992г.

19. Костин Г.В. Председатель Комитета ГД РФ , д.т.н. «Реформы Российской экономики 1991-1997 в цифрах и фактах»
[//http://www.cprf.ru/duma/reform.html](http://www.cprf.ru/duma/reform.html)

20. «Об урегулировании создания Акционерных Обществ на территории СССР» Постановление Сов. Мин. РСФСР №601 от 25 декабря 1990 г «Вопросы Экономики» 1996 г №4

21. «Положения об Акционерных Обществах» утвержденные постановлениями Сов. Мин. СССР №590 от 19 июня 1990г.// «Вопросы Экономики 1996г №4

22. Постановление №115 ЦК КПСС и Совета министров, ВЦСПС «О реформе оценки и оплаты труда». 1988 год.

23. «Российский статистический ежегодник. Официальное издание. 1997». Госкомстат РФ. С.425,501,511.

24. «Российский статистический ежегодник» М. Госкомстат России 1996 год. С12;285.

25. Сборник статистических материалов 1990-1991гг.// «Финансы и статистика» М.

26. Социально-экономическое положение России. Официальное издание 1997 год. Госкомстат РФ С. 83;330

27. Указ президента Российской Федерации «Об особой форме приватизации производственного Объединения Волжского автомобильного завода». октябрь 1992 год.

28. Указ Президента РСФСР N2 1769 от 27 октября 1993 г. «О мерах по обеспечению прав акционеров»

29. Указ Президента РСФСР N2 721 от 1 июля 1992 г «Об организационных мерах по преобразованию государственных предприятий в добровольные объединения «Акционерные Общества»»

30. "Конституция Российской Федерации" (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о

поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ)

Энциклопедии

31. Новая Российская Энциклопедия 1 т. А.Д. Никепелов // «Энциклопедия» М. С.548; 549; 586; 588; 590

Периодическая печать; Газеты

32. Андропова Н. «Министерство Финансов собирается сэкономить на Вазовских котлетах»// «Волжская Коммуна» 17.09.1996г. С. 2

33. Бакмасов С. гл.врач ТМО-1 ВАЗа, «Лечение и не только о нем» //«Волжский Автостроитель» 22.03.90, С. 3

34. Барышников И. «Приватизация была поспешной» // «Площадь свободы» 1996 г. 6 марта с. 3.

35. Булгаков М. «ВАЗ социальная защищенность рабочих» / «Волжская Коммуна» 1991г. лг2 87 с.1.

36. Конференция трудового коллектива завода Из выступления В. П. Пересыпкинского, председателя профкома объединения АвтоВАЗ; //«Волжский Автостроитель» 15.02. 1990 года

37. Иванов А. «Профсоюз «Единство» встанет на защиту всех уволенных» // «Волжский Автостроитель» 1994г. 7 октября с.2.

38. Ильин В. «К ВАЗу претензий нет» / Волжский автостроитель, 25.01.92 г. С. 8

39. Каданников В.В. доклад на заседании Производственного Совета Н «Волжский Автостроитель» 27.01.1995г

40. Как мы работаем (Стат.информация)//Волжский автостроитель 24.04.94 г. С. 1.

41. Кольцова Т. «Не все в жизни плохо» // Волжский автостроитель , 12.02.94 г. С. 1-3

42. Кудрявцев В. «Вазу нужен хозяин»// Волжский автостроитель 24.01.1991. С.3

43. Макаров Я. «Неудобный Андриянов и другие» // «Рабочая трибуна» 1990г. 15 декабря с.2.
44. Михайлин Ю. «Диагностика финансовой недостаточности» // Волжский автостроитель 30.01.92 г. С. 6
45. Мохоров Э. / «Рабочая трибуна» 1990г. 15 декабря
46. Мухачев А. «Социальный механизм еще работает» интервью с директором по быту и социальным вопросам В. Б.Энсом.//Площадь Свободы 21.11.1996г. С. 6.
47. «Отчет администрации Волжского автомобильного завода конференции трудового коллектива о выполнении коллективного договора за 1991 год». //«Волжский Автостроитель» 7.02.1992 г.С.4.
48. Отчет администрации ВАЗа Конференции трудового коллектива о выполнении Коллективного договора за 1992 год.//«Волжский Автостроитель» 7,02.1993г. С.2-6
49. Отчет администрации ВАЗа Конференции трудового коллектива о выполнении Коллективного договора за 1995 год.//«Волжский Автостроитель» 15.02.96 г. С. 5;
50. Отчет администрации ВАЗа конференции трудового коллектива за 1991г. Волжский Автостроитель.7.02.1992г. С. 2; 3; 6;
51. Осмолкин М. «Конференция трудового коллектива Волжского автомобильного завода»// Волжский автостроитель, 15.02.1990г. С.2-6.
52. Осмолкин М. « Миллионы на... здоровье» беседа с заместителем председателя профкома по социальному страхованию» объединения АвтоВАЗ В. Г. Диком.// Волжский автостроитель 5.03.1991.
53. Павлухина Г. «Акционерам ВАЗу быть !» Н «За коммунизм» 1991г. 14 февраля с. 1.
54. Панарина А. «Профсоюз не зависим. От кого и как». / «Площадь свободы» 1991г. 16 января с.4.
55. Прохоров С. «Прямой голос работающих» // «За коммунизм» 1990г.28 августа с.2.

56. Рассадин Г. «Под контролем СТК»// Волжский автостроитель 30.01.1990 года. С. 3.

57. Северин М. «Тихая война или о чем говорит статистика»// Волжский автостроитель. 12.03.1991.С.4

58. Сообщение «Халявы больше не будет» // Волжский автостроитель, 25.02.94 г. С. 1

59. Стюков В.// Волжский автостроитель.27.01.1990 г. С.2.

60. Стукалова Л. «ВАЗ новая Страница истории» П волжский автостроитель. 22.01.93. С3;4.

61. Стукалова Л. «Медицинский десант из Москит //«волжский Автостроитель» 6,03.90г. С.2

62. Стукалова Л. «Близорукость лечат в мед. городке»// Волжский автостроитель 11.01.1991.

63. Стукалова Л. «Понедельник — день Н Волжский автостроитель, 28.01.92 г. С. 1

64. «Такие разные мнения» УСВ сообщает. // Волжский автостроитель 14.01.93г. С.3

65. Шикалов С. «Кому владеть ВАЗом» // «Известия» 1991г. 14 февраля с.2.

66. Ширшиков И, ведущий инженер УОТиЗа // Волжский автостроитель 25.02.1993.

Журналы

67. Агеев А. «Десять лет при деньгах» // «Профиль» N21-2 Январь 2002г, с. 18-23.

68. Андриянов В. док. экон. наук. // Вопросы экономики. N23 1997г.С. 129

69. Заславский И. к.э.н. «К характеристике труда в современной России» // Вопросы экономики N2 2, 1997 год. С.84. 85.

70. Зибарев А.Г. «Если мы достигнем целей: с нами никто не сможет соревноваться» // «Дело» 1996г. №228 июль с. 17-18.

71. Катульский Е. «Мотивация на рынке труда» // Вопросы экономики №2 1987 год. С. 95; 97

72. Коробкова Л. «АО советского типа» // «Деловые люди» 1991г. № 9 с. 18-20.

73. Машин С. «СЖ на ВАЗе: трудовая пора становления» // «Социалистическое соревнование» 1988г. №25 с.57 — 59.

74. Ракитинский Б. д.э.н, (научный руководитель «Института перспектив и проблем Государства»). «Финансовые известия». // «Автомобильная промышленность» №2 6 1996 г С.31

75. Рябикин С./Новейшая история России (1991-1997). №23

76. Синько . д.э.н. «Проблемы неплатежеспособности и неплатежей» / Автомобильная промышленность. №2 6 С. 1

77. Строев Е. «Корректировка экономических реформ и разработка новой концепции новой политики» // Вопросы экономики №21 1997 г. С. 78; 80.

78. Ульянов В. «Противостояние: куда ведет трудовой конфликт на ВАЗе» // «Экономика и Жизнь» 1991г. январь У2 2 с. 12.

79. Шмелев Н. «Не платежи проблема У21 Российской Вопросы экономики №4 1997г.С.26.

Литература

80. Адаевская Т.И к.и.н. доцент, ТГУ. «Трудовые конфликты и корпоративные формы их разрешения на Волжском автомобильном заводе (1969-1991 гг.)» // Материалы II Всероссийской научной конференции 2005 года. Тольятти: ТГУ, 2005г. С. 177-183

81. Каданников В.В., председатель совета директоров ОАО «АВТОВАЗ «Значение исторической науки для анализа путей развития ОАО «АВТОВАЗ» и отечественной автомобильной промышленности» // Материалы II Всероссийской научной конференции 2005 года. Тольятти: ТГУ, 2005г.С.29-36.

82. Карагин Н.М. профсоюзного комитета ОАО «АВТОВАЗ «Профсоюзная организация ОАО «АВТОВАЗ» как фактор стабильности социальных отношений в крупной промышленной структуре» // Материалы II Всероссийской научной конференции 2005. года. Тольятти: ТГУ, 2005г.С.207-213.

83. Кацура П.М. Мещерякова М.Н «Новые формы организации производства»/ М. Экономика 1974г. С112,114,116,117,119.

84. Кушлин В. И д.э.н., профессор, заслуженный экономист РФ, РАГС «Рыночные трансформации в России: достижения и просчеты» // Материалы II Всероссийской научной конференции 2005 года. Тольятти: ТГУ, 2005г.С.201-206.

85. Лышова О.А. «Социально-демографическая ситуация: диагностика и отражение специфики в социальных моделях» // Материалы научной конференции 26-27 ноября 2003 года. Тольятти: тгу, 2003.

86. Как активизировать человеческий фактор? Круглый стол на ВАЗе // Социалистическое соревнование. 1987. N2 3. С. 55-59.

87. Моховикова Л.Л. «Был и остаюсь вазовцем» И.А.Барышников». / Тольятти АО «АВТОВАЗ» С.43•, 78; 81.

88. Пихоя Р.Г. профессор, доктор исторических наук, Российская Академия государственной службы при Президенте РФ «Историография истории Волжского автомобильного завода» // Материалы II Всероссийской научной конференции 2005 года. Тольятти: ТГУ, 2005г.С.11-28. Авторами являются профессора Журавлев СВ., Зезина М.Р, Соколов А.К., Пихоя Р.Г

89. Плеханов И.П., Ямашев В.М. «Кадровый потенциал автомобильной промышленности Среднего Поволжья (1991-1998)». //Татищевские чтения Материалы Всероссийской научной конференции 10-11 октября 2002 года. Тольятти: ТГУ, 2002.

90. Шаврин А. «С людьми и для людей» / Тольятти 1996 год. С.40; 41; 42; 45; 48.

91. Шаврин А «ВАЗ Страницы истории» / Книга 1991-1996г Ямашев В.М., к. и. н. , доцент ТГУ. Румянцева Н.М., к. и. н., доцент, ТГУ. «оптимизация социальных программ ОАО «АВТОВАЗ»» (1991-2005 гг.) // Материалы II всероссийской научной конференции 2005 года. Тольятти: ТГУ, 2005г.С.224-227.

92. Ямашев В.М. Кадровый аспект модернизации Среднего Поволжья в 90-е годы XX века Материалы Всероссийской научной конференции 26-27ноября 2003 года. Тольятти: ТГУ, 2003г.

Диссертации

93. Бондарева Е А /. диссертация канд.пед.наук «Проектирование технологии обучения вопросам безопасности труда на предприятиях». С.41

94. Шуберт Ю.Ф./ диссертация канд.пед.наук «Профессиональная подготовка молодежи в системе колледж- производство» На примере Волжского Автомобильного завода.