

Корнев Денис Владимирович

доцент

ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский
университет «Московский институт электронной техники»

г. Москва

соискатель

ФГБОУ ВО «Чувашский государственный
университет им. И.Н. Ульянова»

г. Чебоксары, Чувашская Республика

Минеева Елена Константиновна

д-р ист. наук, профессор

ФГБОУ ВО «Чувашский государственный
университет им. И.Н. Ульянова»

г. Чебоксары, Чувашская Республика

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ НАПРЯЖЕННОСТЬ В ОБЛАСТИ РАЗВИТИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РФ: НАЧАЛО 1990-х ГОДОВ

Аннотация: период «перестройки» 1985–1991 гг. является переломным в истории России. Это время кардинальных реформ, охвативших экономическую и политическую сферы жизни общества всех регионов страны. В начале 1990-х гг. в России произошли события, которые повлекли за собой серьезные перемены, сбой в работе промышленных предприятий, началась приватизация государственного и муниципального имущества. Общая нестабильность политической и экономической ситуации, распад хозяйственных связей привели к снижению жизненного уровня рабочих и трудовой интеллигенции. Все эти процессы самым негативным образом отразились на индустриальных гигантах страны. В статье на примере Московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева (ЗИЛ) рассмотрены сложности социально-экономических реформ, пришедшие на начало 1990-х годов.

Ключевые слова: промышленность, «перестройка», социально-экономические реформы.

Период «перестройки» 1985–1991 гг. является переломным в истории России. Это время кардинальных реформ, охвативших экономическую и политическую сферы жизни общества всех регионов страны. Как известно, главным идеологом модернизации Советского государства выступил Генеральный секретарь ЦК КПСС СССР М.С. Горбачев. Спустя более 30 лет с момента начавшейся реформации СССР, можно с уверенностью говорить о том, что это время стало предвестником, в рамках которого формировались предпосылки к распаду Советского Союза, а политический курс, взятый на либерализацию общества и переход к рыночным отношениям, принес множество негативных последствий для государства и общества, главным из которых стал распад большого единого государства [4, с. 95].

В результате, в начале 1990-х гг. в России произошли события, которые повлекли за собой серьезные перемены, сбой в работе промышленных предприятий, началась приватизация государственного и муниципального имущества. Последствия состоявшихся реформ 90-х гг. XX в. в социально-экономическом плане весьма неоднозначны. Как отмечает известный российский специалист в области политической истории России Р.Г. Пихоя: «Это была программа «шоковой терапии», та программа, которая, как известно, не приносит лавров ее проводникам. Ельцин принял решение лично возглавить правительство. Его отговаривали, объясняли, что он потеряет тот высочайший уровень поддержки, который заработал после августа. Но решение Ельцина было продуманным и выношенным. «Популист» Ельцин опять сделал то, чего от него не ожидали. Он принимал на себя всю полноту ответственности за будущие непопулярные решения» [5, с. 55]. В итоге, сделанный в 1990-е гг. акцент на преобладание частной собственности оказался не состоятельным и привел к череде негативных последствий, одним из которых в хозяйственной жизни Российской Федерации (преемницы Советского Союза) стал сильнейший кризис вступивших в него большей части предприятий и заводов страны.

Общая нестабильность политической и экономической ситуации в России, распад хозяйственных связей привели к снижению жизненного уровня рабочих, аграрного населения и трудовой интеллигенции. Все эти процессы самым негативным образом отразились и на отдельных индустриальных гигантах страны. На примере Московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева (ЗИЛ) рассмотрим сложности социально-экономических реформ, пришедшихся на начало 1990-х годов. История завода достаточно детально представлена в научной литературе [1–3], однако период 1990-х гг. остается не отраженным в исследованиях специалистов, что позволяет актуализировать историю предприятия, рассматривая ее с разных сторон.

В 1990 г. впервые за весь период своего существования завод не выполнил план по выпуску грузовых автомобилей. Негативные последствия наблюдались и в среде работников предприятия. В это же время рабочие места на заводе были укомплектованы менее чем на 80% [6, л. 6]. Исходя из архивных документов, можно судить, что пополнение рабочих мест среди москвичей упало до критического уровня и составило около 22% [6, л. 6]. Для сравнения укажем, что в середине 1970-х гг. данный показатель составлял 93%.

Период «перестройки», с одной стороны, открывал новые возможности для заработка, с другой – создавал критическую обстановку для традиционно сложившихся устоев общества, что относилось также к экономике и, в частности, к промышленности. На вышеуказанном заводе дефицит постоянных рабочих превысил 12 тыс. чел., доля временных рабочих составляла в среднем 50%, а на отдельных участках доходила до 75%. В 1989–1990 гг. более 4 тыс. квалифицированных специалистов уволились с завода и перешли трудиться в кооперативы и совместные предприятия, где заработная плата была в разы выше, чем на заводе. Здесь следует отдельно отметить, что переход рабочих происходил в кооперативы непромышленной сферы, то есть шел явный отток профессиональных рабочих, что в середине 1990-х – начале 2000-х гг. обернется серьезной проблемой, связанной с острой нехваткой специалистов. Именно за счет непродуманной политики «перестройки» многие грамотные представители рабочего класса перейдут

в другие наиболее оплачиваемые сферы деятельности, а создание нового поколения рабочих займет десятки лет.

Наряду с кадровыми проблемами происходили и перебои в снабжении. Нарушение горизонтальных и вертикальных связей в деятельности промышленных предприятий обострили проблемы материально-технического обеспечения. Изменения в законодательстве, которые принимались в годы «перестройки», создавали разные варианты их применения. Произвольное толкование предприятиями-поставщиками указов, постановлений, распорядительных документов правительств СССР и союзных республик приводило к отказу от поставок по Госзаказам и самовольному их сокращению на 30%, к перебоям в цикличности поставок и неуверенности в завтрашнем дне [6, л. 7]. Помимо этого, Госзаказ не был обеспечен централизованными ресурсами и плановыми закупками по импорту. Наиболее сложная ситуация наблюдалась с холоднокатаным листом, вторичным алюминием и др. Кроме этого, не были заключены договора на поставку химикатов, лакокрасочных и резинотехнических изделий предприятиями Минхимнефтепрома СССР, автопроводов заводами Минэлектротехпрома СССР. Как показывают архивные документы, имевшиеся запасы у завода в указанный период могли обеспечивать нормальную бесперебойную работу предприятия не более чем на один месяц, что еще раз ярко подчеркивает сложность той ситуации, в которой оказался Московский автомобильный завод им. И.А. Лихачева [6, л. 7].

Неопределенная ситуация возникла в объединении с выполнением Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР №174 от 1982 г. и Постановления Совета Министров СССР №1017 от 1983 г. по созданию мощностей по производству новых моделей грузовых автомобилей в количестве 70 тыс. шт. в год и дизельных двигателей к ним в количестве 75 тыс. шт. в год, что должно было бы обеспечить в народном хозяйстве ежегодный экономический эффект в объеме 192 млн рублей. Сметная стоимость реконструкции и строительства основных заводов для этих целей составляла около 2 млрд рублей капитальных вложений [6, л. 7]. В результате, основные работы по созданию мощностей были выполнены в 1986–1990 годы.

Учитывая большие затраты на выполнение программы дизелизации, объединению были выделены, кроме собственных средств, госбюджетные ассигнования в размере 450 млн рублей. Однако осложнял положение индустрии переход к иным экономическим условиям в стране. Так, при переходе в 1991 г. на новые формы хозяйствования с отчислением 45% прибыли в государственный бюджет и уменьшением амортизационных отчислений объединению, ПО «ЗИЛ» не имело возможности финансировать работы по завершению реконструкции и строительству основных заводов для реализации мощностей. Консервация незавершенных объектов могла принести ущерб народному хозяйству в размере 2,5 млрд рублей.

Руководство предприятия обратилось в Правительство страны с просьбой помочь в решении данного вопроса. В записке, адресованной ЦК КПСС, руководство завода отмечало: «Сложившуюся ситуацию иначе как критической назвать нельзя. Нерешенность комплекса экономических и социальных проблем ставит под угрозу само существование первенца советского автомобилестроения, коллектива с большими трудовыми традициями и высоким инженерным потенциалом, обеспечивающего своей продукцией более 25% автомобильного парка страны. В связи с изложенным коллектив считает необходимым в кратчайшие сроки выпустить правительственный документ, конкретно определяющий пути выхода ЗИЛа из кризисной ситуации» [6, л. 8].

Сложившаяся ситуация действительно могла выйти из-под контроля, что повлекло бы серьезные последствия. Поэтому ее решение обсуждалось совместно Правительством СССР, Госпланом СССР, Минфином СССР, Госкомтрудом СССР, Минавтосельхозмашем СССР. В результате, Кабинет министров СССР принял решение о финансировании строительства и реконструкции предприятий ЗИЛа в 1991 г. за счет кредита Промстройбанка в размере 300 млн рублей [6, л. 11]. Погашение кредита начинало осуществляться с 1992 г. за счет прибыли объединения. При этом облагаемая налогом прибыль предприятия уменьшалась на сумму, направленную на погашение взятого кредита. Также было принято решение в отношении работников ЗИЛа. В целях усиления материального стимулирования

трудящихся с согласия Кабинета министров СССР №10416 от 1991 г. производственному объединению «ЗИЛ» было разрешено при определении базового фонда оплаты труда исходить из средней зарплаты 400 рублей [6, л. 11]. Представленные меры стали вынужденной необходимостью, обойти стороной которые руководство страны просто не могло. Неслучайно данные решения были озвучены лично премьер-министром СССР В. Павловым на собрании рабочих и инженерно-технических работников коллектива предприятия.

Представленный пример явно демонстрирует, в каких сложных условиях начала 1990-х гг. оказались промышленные предприятия страны, когда было создано нестабильное положение социально-экономической ситуации в России. К сожалению, следует констатировать, что именно в этот период многие заводы и промышленные гиганты Советской страны приходили в упадок, ряд из них разорялся, закрывались производства, часть переходила в частные руки.

Список литературы

1. Белый К.В. Завод исчез, а история его осталась / К.В. Белый, Г.Р. Наумова // Клио. – 2021. – №2 (170). – С. 177–181. DOI 10.51676/2070-9773_2021_01_00. EDN IENFDQ
2. Белый К.В. Сохраним архив московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева / К.В. Белый // Отечественные архивы. – 2019. – №5. – С. 133–137. EDN DFMBKB
3. Зубков А.А. Создание производственных объединений в автомобильной промышленности СССР в 1970-е годы / А.А. Зубков // Клио. – 2017. – №5 (125). – С. 115–118. EDN YPQKJP
4. Корнев Д.В. Индустриальное развитие Чувашии в 1990-е – начале 2020-х гг.: дис. ... канд. ист. наук / Д.В. Корнев. – Чебоксары, 2024. – 252 с.
5. Пихоя Р.Г. Президент Российской Федерации Борис Николаевич Ельцин / Р.Г. Пихоя. – М.: Комсомольская правда, 2015. – 98 с. EDN EJZFFD
6. Российский государственный архив новейшей истории (РГАНИ). – Ф. Р-89. – Оп. 22. – Д. 21.