

УРОКИ КАПИТАЛИЗМА

Вдоль автомобильной дороги из Варшавы в город Вроцлав, которая пересекает всю Польшу, то и дело возникает густая дымовая завеса. Это поляки, отапливая свои дома, жгли каменный уголь. Даже в комфортабельный автобус пробирался его запах. Мне он был неприятен, однако местное население привыкло дышать таким воздухом.

УГОЛЕК ИЛИ ЖИЗНЬ

Польша – достаточно газифицированная страна, но газовое топливо она покупает у России по мировым ценам (примерно в 3 – 4 раза дороже, чем у нас), поэтому удовольствие обогреваться им может позволить себе не каждый. Возле двухэтажных домов со встроенными гаражами, обустроенными садиками и прочими атрибутами достатка заметны небольшие резервуары для газа прямо перед входной дверью. Это дома зажиточных поляков – единицы в средней, небогатой Польше. Основная масса топит дома родным каменным углем.

Капитализм в страну бывшего соцлагеря пришел быстро, Польша – этакий ветеран буржуазных преобразований, чей жизненный опыт на этом пути может пригодиться и России. После открытия железного занавеса 70 процентов местной экономики перешло в собственность иностранцев. Особенно здесь были активны европейцы. Результат – многие польские заводы ликвидированы, остальные сжались в несколько раз. Им на смену пришли европейские фирмы, построившие здесь сборочные и производственные предприятия. Это сделали, к примеру, автогиганты «Вольво», «Мерседес», «Фольксваген», «Тойота», «Ман», транснациональные пищевые компании типа «Кока-Кола» или «Кэдбери». Финансовая система Польши также по большей части перешла в руки иностранцев – банк может иметь и местное название, но контрольный пакет его акций принадлежит французам или немцам.

В итоге сегодня главной социально-экономической проблемой страны является безработица. В Польше на бирже официально (!) зарегистрировано более 18 про-

центров трудоспособного населения. Как сказали сотрудники российского посольства, половина неработающих – молодые люди. Все они получают пособия, которых едва хватает на жизнь, причем само государство выкручивается, чтобы найти деньги на эти громадные социальные выплаты. В западных экономически развитых крупных центрах безработица меньше, в сельских районах она может достигать 40 процентов. Поэтому в Польше сколько угодно случаев, когда жители в безлюдных местах останавливают поезд с углем и, угрожая машинисту расправой, высыпают топливо из вагонов. Кражи цветных металлов – другой бич этой страны. Такая высокая безработица, как признают сами поляки, еще не предел – на очереди реструктуризация местной металлургии и угольной промышленности.

ЕЛЬЧИНСКИЙ ТУПИК

Яркий пример того, что сделал капитализм с местными предприятиями, демонстрирует производитель автобусов и грузовиков – автомобильный завод «Ельч», некогда бывший монополистом. Он расположен в 30 км от Вроцлава в Нижнесилезском воеводстве. Его начали строить в 1942 году военнопленные разных национальностей для производства башен на немецким танкам. На стройке погибло около 12 тысяч человек – немцы были столь аккуратны, что записали даже эти сведения. После войны на завод свозили всю технику с полей сражений и собирали из нескольких машин одну. Потом предприятие начало выпуск грузовиков и автобусов по соглашению с чехословацкой фирмой «Кароса». В 1972 году у французской фирмы «Берлиет» закуплена лицензия на производство автобусов, потом также был



налажен выпуск автобусов по соглашению с фирмой «Икарус». В эти славные времена, когда на грузовиках «Ельча» работала вся польская экономика, на предприятии трудилось 9 тысяч человек. Завод выпускал около 13 тысяч различных видов машин.

После приватизации в 1994 году предприятие купил местный промышленник пан Засада. Не выдержав конкуренции с западными производителями, предприятие ужалось – теперь на нем работает около тысячи человек, которые в прошлом году выпустили не более 600 автобусов. Большая часть цехов сдана в аренду. Рядом в поле расчищается стройплощадка – концерн «Тойота» собирается за полгода построить здесь завод по производству двигателей.

Как полякам, которые собирают машины из комплектующих от зарубежных производителей, сражаться за рынок с иностранцами,

На снимках: в Польше маленькие зарплаты, но чистые улицы – очевидно, государство в состоянии содержать дворников; последняя соломинка завода «Ельч» – школьные автобусы.

если цены на продукцию «Ельча» всего на 10 – 15 процентов меньше цен «Вольво» или «Мерседеса»? Потребитель, как говорится, голосует злотым. Весьма красноречиво и то, что такси в Варшаве – это «Мерседес S320», на таком представительском автомобиле у нас ездит председатель областной Думы Андрей Крутиков. Каким бы масштабных госзаказов в Польше нет – все диктует рынок. Единственное, что пока держит завод на плаву, – выпуск так называемых школьных автобусов для

польских детей и надежды на вступление страны в Европейский союз – авось найдется небольшая ниша на огромном европейском автомобильном рынке.

Профсоюз автозавода «Ельч», когда мы посещали предприятие, объявил о забастовке из-за того, что работодатель не согласился повышать зарплату. Сейчас работники в среднем получают около 300 долларов (средняя зарплата в стране – 500).

ХОРОШО ИМЕТЬ ДАЧКУ В ВАРШАВЕ

Кстати, о польском уровне жизни. В среднем поляки платят



за свою квартиру (в зависимости от местоположения, прав собственности, метража, износа и т. д.) около 100 долларов. При этом бюджетники – врачи и учителя – получают не более 200 долларов, что по местным меркам очень мало.

Недаром Вроцлав – достаточно богатый город – встретил ярославцев объявлением о забастовке персонала больницы. Система здравоохранения много задолжала всем и за все: своим работникам, энергетикам, за расходные мате-

риалы и лекарства. В конце прошлого года в психиатрической больнице Вроцлава врачи даже грозились объявить голодовку из-за задержек зарплаты. Около 470 сотрудников клиники закрылись в помещении больницы, не выписывали выздоровевших пациентов, а новых принимали только в случае угрозы их жизни.

После этого медсестры, протестующие против невыплаты зарплаты за несколько месяцев и закрытия своей больницы, обратились к консулу Нидерландов с просьбой предоставить им политическое или экономическое убежище. Средний медицинский персонал этой больницы около месяца голодал, поте-

ривших сознание женщин заменили коллеги. 23 медсестры отдали свои паспорта представителям государственной власти и заявили: «Мы не хотим быть гражданами Польши, где не платят зарплату за наш тяжелый труд и пытаются закрыть нужную людям больницу».

Консул Нидерландов Войцех Зипсер тогда сообщил протестующим: «Нет возможности получения убежища или смены гражданства». Однако добавил, что можно организовать набор медсестер в страну. Но тогда они должны успешно закончить курсы голландского языка. Он также сообщил, что эта категория работников здравоохранения зарабатывает в Голландии в среднем ежемесячно от 1500 до 1900 евро – примерно в восемь раз больше, чем получают польские медсестры.

Пенсионерам в Польше повезло больше, чем бюджетникам. Среднее пособие по старости в государстве равно 500 – 600 долларам. Такова же средняя зарплата. Эти доходы позволяют оплачивать полную стоимость услуг ЖКХ, покупать продукты и товары длительного употребления. По официальным данным, за годы реформ потребления товаров и услуг в стране выросло в 2 – 3 раза. Надо сказать, что в Польше цены на продукты питания сравнимы с нашими, а по некоторым товарам даже несколько ниже. Скажем, 1 кг картошки стоит 7 рублей (у нас 13 – 14), чашка натурального кофе в кафе – 25 рублей, литр сока – 30 рублей. Малоимущих спасают в Варшаве дачные участки, которые расположены чуть ли не в центре города. Для местных властей это большая проблема – дорогая земля используется столь неэффективно. Жилье во Вроцлаве, городе – соседе Дрездена и Праги, даже дешевле, чем в Ярославле. Двушка в центре города (60 кв. м) можно приобрести за 28 тысяч долларов. Иностранцы (в том числе и русские) охотно скупают такую недвижимость – после вступления страны в ЕС цены на имущество в Польше должны вырасти.

Большие надежды поляки возлагают на вхождение страны в Европейский союз. Референдум по этому вопросу намечен на лето, и скорее всего, большинство поддержит курс правительства. Европа уже обещала Польше 14 млрд. евро на строительство дорог и социальные программы. Кроме того, поляки рассчитывают найти более высокооплачиваемую работу в развитых странах. Возможно, тогда число безработных в стране уменьшится. Хотя обольщаться не стоит – сегодня Франция и Германия также стоят перед дилеммой: что делать с безработицей, достигшей 8 – 11 процентов? Увы, таковы тенденции развития рыночной экономики.

Евгений СОЛОВЬЕВ.
Фото автора.