

Rusia: el cuento de hadas de AvtoVAZ

BORIS KAGARLITSKY :: 11/11/2009

Quien crea que la privatización incrementa la eficiencia de forma automática, debería ver la situación actual de la que fue el buque insignia de la industria soviética

La fábrica de automóviles de Tolyatti está agonizando. Hubo un tiempo que esta fábrica fue considerada el buque insignia de la industria soviética y un ejemplo puntero de un negocio de talla mundial, basado en las más avanzadas tecnologías. La fábrica fue construida por especialistas italianos para producir clones de la Fiat, muy popular en Europa en aquel momento. Cuando el nuevo Zhigulis apareció en las carreteras soviéticas, se convirtió en motivo de orgullo y envidia. Bajo la etiqueta de Lada, daba el ejemplo en el mercado mundial automovilístico, y no solamente entre los estados satélite soviéticos y en los países de América del Sur, sino también en el Oeste, donde estos coches fueron muy apreciados por su bajo coste.

Todo eso parece hoy un cuento de hadas. Desde hace muchos años, los automóviles AvtoVAZ tienen una mala reputación de no ser competitivos, estar mal contruidos, ser anticuados y demasiado caros. Las medidas gubernamentales diseñadas para salvar la fábrica solamente han ocasionado nuevos problemas. Los prohibitivamente elevados derechos de importación impuestos a los automóviles usados japoneses han arruinado la economía del Extremo Oriente, han profundizado la crisis económica y no han producido el resultado deseado: mayor demanda de los coches AvtoVAZ. Las enormes sumas gastadas por el Estado para sostener a la empresa han desaparecido sin dejar rastro. Los propietarios de la fábrica, sin explicar adecuadamente cómo fueron gastados los créditos inicialmente concedidos, ya están recibiendo una segunda inyección.

Hay sin embargo alguna información disponible sobre cómo fueron gastados los fondos presupuestarios. Por ejemplo, Vladimir Artyakov, que sirvió como director de la fábrica durante nueve meses, recibió una prima de 1.500 millones de rublos (50,7 millones de dólares) a añadir a su salario regular. Es decir: una prima de 5.555.555 rublos (188.000 dólares) por día trabajado. Después de esta hazaña, dejó AvtoVAZ para convertirse en el gobernador de la región de Samara.

Es un error pretender que la industria doméstica del auto esté sentenciada por los altos salarios de los trabajadores. Los trabajadores de AvtoVAZ no ganan más de 400 dólares mensuales, ajustados por la devaluación. En otras palabras, no ganan más que los trabajadores chinos en empleos similares. Mientras tanto, la planta automovilística de Zaporozhsky en Ucrania (también una herencia de la era soviética) produce automóviles respetablemente modernos que cuestan dos terceras partes de los modelos similares fabricados en Tolyatti. El alto precio de Lada no es un reflejo de los altos salarios del trabajo, sino de la ineficaz administración. Este precio incluye no solamente el costo de mantenimiento de un verdadero ejército de directivos, sino también el margen de beneficio cobrado por la red nacional de distribuidores exclusivos de Lada y los intermediarios que datan de antes de la economía de mercado. Para quien crea que la privatización incrementa

la eficiencia de forma automática, bien hará en echar un vistazo a la situación actual de AvtoVAZ.

No sorprende que los trabajadores de AvtoVAZ pidan la nacionalización de la fábrica. El gobierno, por su parte, teme la inestabilidad que podría provocar los despidos masivos y ha prometido salvar la empresa, al tiempo que rechaza la nacionalización. De acuerdo con una vieja tradición rusa, las autoridades están depositando sus esperanzas en los extranjeros. Los propietarios de la fábrica han propuesto montar nuevos modelos de Renault y Nissan.

¿Qué perspectivas tiene este proyecto? La fábrica corre el riesgo de tener que recortar 27.000 empleos. Sin embargo, incluso si el cambio de producir coches extranjeros permite a la planta reanudar la cinta transportadora principal, ello no resolverá el problema mayor. Primero, la planta pasaría de ser un centro de producción a gran escala a uno de ensamblaje más simple. Segundo, miles de personas que trabajan como proveedores de componentes de los coches AvtoVAZ podrían quedar en el paro. Si la planta cierra o cambia su perfil productivo, habrá muchas más personas de todo el país que perderán sus empleos ligados a AvtoVAZ, más que las que lo perderán en el mismo Tolyatti. Y es cierto, estarán dispersos entre numerosas ciudades, con lo que posiblemente se disminuya el impacto político y social del cambio. Pero, ¿será posible aplacar a la población de Tolyatti? La dirección de la empresa ignora tercamente las iniciativas lanzadas por los sindicatos y rechaza iniciar negociaciones con ellos o escuchar sus propuestas. Por ello las protestas masivas siguen siendo una posibilidad en Tolyatti. ¿No tendría más sentido negociar con los sindicatos?

Boris Kagarlitsky es investigador asociado de Transnational Institute y director del Instituto de Globalización y Movimientos Sociales de Moscú.

The Moscow Times, 15 octubre 2009. Traducción para sinpermiso.info: Daniel Raventós

<https://www.lahaine.org/mundo.php/rusia-el-cuento-de-hadas-de-avtovaz>