



ВМЕСТЕ — МЫ СИЛА!

ГОЛОС

№ 7

август

2009 г.

ПРОФСОЮЗА

ГАЗЕТА ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО
МАШИНОСТРОЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Уважаемые товарищи!

Центральный комитет Профсоюза работников автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения Российской Федерации сердечно поздравляет – членов Профсоюза, всех работников отрасли, ветеранов и

молодежь с профессиональным праздником – Днем машиностроителя!

Машиностроение – важная отрасль народного хозяйства, являющаяся основой экономики государства. От нашего труда, во многом зависит эффективность работы смежных отраслей промышленности, решение социальных вопросов, повышение жизненного уровня населения страны.

К сожалению, в последнее время у нас мало поводов для радости. Финансовый кризис, охвативший мировую экономику негативно повлиял на настроение людей. Налицо спад производства, сокращение рабочих мест, уменьшение заработной платы. Много трудностей на нашем пути. Но преодолеть препятствия мы сможем только совмест-

ными усилиями, потому что вместе – мы сила! Выстоим и сейчас! Нет таких проблем, с которыми бы не справился рабочий человек. Поручкой тому – наша профессиональная солидарность.

Сегодня наша общая задача – сохранить костяк трудовых коллективов, отстоять свои рабочие места и, по возможности, обновить производственные мощности и технологии. Сделать все, чтобы отечественное машиностроение вернуло себе прежнюю мощь.

Желаю всем машиностроителям оптимизма, уверенности в своих силах, стабильности, успеха во всех делах! Крепкого здоровья, благополучия, счастья Вам и Вашим семьям!

С праздником, дорогие товарищи!

С уважением,
Председатель Профсоюза
работников автомобильного
и сельскохозяйственного
машиностроения РФ
А.А. ФЕФЕЛОВ

МИНПРОМ: О СИТУАЦИИ НА ОАО «АВТОВАЗ»

В связи со сложившейся тяжелой ситуацией на ОАО «АВТОВАЗ» Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, по поручению Правительства Российской Федерации, были проведены рабочие совещания с представителями Минфина, Минздравсоцразвития, Минрегионразвития, ГК «Ростехнологии», Минпромторга, Минэкономразвития, Сбербанка, руководства

ОАО «АВТОВАЗ». В их работе приняли участие представители исполнительной власти Самарской области и Председатель Профсоюза работников автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения РФ А.А. Феелов.

На совещаниях были рассмотрены перспективы работы предприятия во втором полугодии 2009

года и до 2014 года. В результате обсуждения предложений по стабилизации финансового положения завода, инвестиционной политики, мерах по снижению социальной напряженности на рынке труда принято решение о подготовке необходимых материалов для рассмотрения на заседании Правительства РФ.

ФНПР О ВЛИЯНИИ КРИЗИСА НА РЫНОК ТРУДА В РОССИИ



Федерация независимых профсоюзов России выступила с прогнозом по сокращениям на российских предприятиях. О том, насколько существенным может стать пополнение армии безработных уже в ближайшее время, рассказал Председатель Федерации Михаил Шмаков.

Так, согласно мониторингу, проводимому Федерацией независимых профсоюзов России (ФНПР), только в течение нескольких дней второй половины июля 2009 года на 1,7% увеличилось количество предприятий и организаций, имеющих различные финансово-экономические проблемы. Заметим, что мониторинг ФНПР проводится на крупных и средних предприятиях и в организациях, на которых продолжают трудиться большинство трудоспособных граждан России.

По данным профсоюзов, почти 76% обследованных предприятий имеют проблемы с заработной платой, выражающиеся главным образом в снижении ее уровня. Наибольшее количество предприятий, в которых снижается зарплата, — в одном из самых густонаселенных и промышленно развитых районах — Приволжском федеральном округе. Здесь таких почти 46%. В Северо-Западном округе — 23,8%, в Южном — около 12%, в Сибирском — чуть больше 10%, в Центральном — 4,6%, в Уральском — 3%, Дальневосточном — 0,7%.

Так, 56,3% компаний работают в режиме неполного рабочего времени (от 2 до 4 дней в неделю), естественно, с сокращением зарплаты. В мониторинге указывается, что «высокий уровень задолженности отмечен в строительстве

и промышленности строительных материалов, в автотранспорте и дорожном хозяйстве, агропромышленном комплексе. По-прежнему острой остается ситуация на предприятиях, финансируемых по государственному заказу: в оборонной промышленности, судостроении, авиационной промышленности».

По данным ФНПР, численность официально зарегистрированных безработных к концу 2009 года составит не менее 3 млн. чел. Что касается общей безработицы, которая рассчитывается по методологии Международной организации труда, то М. Шмаков не исключает, что уже сегодня безработным является, практически, каждый десятый трудоспособный россиянин.

Особенно сложна ситуация в моногородах. Именно поэтому Минздравсоцразвития РФ, по настоянию ФНПР, разрабатывает специальные программы по поддержке моногородов в том смысле, что при закрытии предприятий им требуется увеличенная сумма средств, которые необходимо выплачивать в качестве пособия по безработице.

Наращение безработицы будет вести к росту социального напряжения в моногородах и в целом в стране, считает М. Шмаков. Чтобы это не произошло, нужно поддерживать бизнес и предприятия.

Также Председатель ФНПР вновь высказался за восстановление в России министерства труда.

«То, что сейчас происходит, — сказал М. Шмаков, — является, скорее, не новой волной экономического кризиса, а его продолжением и углублением. Все это приводит к тому, что в условиях недостатка финансирования предприятий многие предприниматели начнут сворачивать свою деятельность. И мы можем получить новый всплеск сокращений рабочих мест в нашей экономике. Пожалуй, это самое опасное, что нас поджидает».

В настоящее время, по мнению М. Шмакова, массовые увольнения весьма реальны. При проведении мониторинга ФНПР опрашиваются предприятия, где потенциально будет сокращаться численность. Исходя из прогноза профцентра, около 200 тыс. человек могут оказаться без работы уже в августе — сентябре. А в целом, по оценке ФНПР, численность работников, которых могут уволить осенью, может колебаться в пределах от 200 до 400 тыс. человек.

ВИКТОР ГОРЕНКОВ: О СИТУАЦИИ В РОССИЙСКОМ АВТОПРОМЕ



На эти и другие вопросы пытались найти ответ участники круглого стола, проведенного в августе информационным агентством «Росбалт». Заявленная тема дискуссии: «Российский автопром: спасать или банкротить?». В обсуждении приняли участие Виктор Горенков, заместитель председателя Профсоюза работников автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения (АСМ) РФ; Олег Соколов, руководитель Департамента социально – трудовых отношений и социального партнерства Федерации Независимых профсоюзов России; Андрей Мухортиков, председатель Московского отделения, заместитель председателя межрегиональной общественной организации автомобилистов «Свобода выбора»; Игорь Коровкин, исполнительный директор Некоммерческого партнерства «Объединение автопроизводителей России»; Михаил Хазин, президент консалтинговой компании «Неокон»; представители средств массовой информации.

Ситуация на отечественных заводах такова, что в августе отдыхали работники – «АВТОВАЗа» и «КАМАЗа», остановился конвейер на тольяттинском СП GM-АвтоВАЗ (выпускает Chevrolet Niva). Три иностранных автопроизводства в Санкт-Петербурге – Toyota, Nissan и General Motors также в августе были на каникулах. Рабочие General Motors в отпуске уже второй месяц. С 31 августа по 11 сентября замерло производство во

Существующие в России автозаводы способны ежегодно выпускать 2,4-2,5 млн. легковых и легких коммерческих автомобилей. Однако, сейчас российский автопром работает всего на 30% от своих возможностей. Эксперты прогнозируют, что в 2009 году будет собрано не более 700 тыс. автомобилей – это самый низкий результат за последние 40 лет. Есть ли смысл пытаться спасти отечественный автопром? Какие меры могли бы кардинально изменить сложившуюся ситуацию?

Всеволожске и это уже четвертая остановка конвейера Ford в 2009 году. Московский завод Renault «Автофрамос» не работал три недели в августе.

Особняком стоит единственный автозавод в России – калужское предприятие Volkswagen. Его работники были отправлены в двухнедельный традиционный отпуск в июле, а сегодня вернулись к работе. После каникул конвейер продолжит работать в обычном режиме – пять дней в неделю в две смены. Но самое главное отличие в том, что калужский завод Volkswagen единственный, который рассчитывает в этом году произвести тот же объем автомобилей, что и в прошлом году. Уже по итогам первого полугодия компании удалось добиться роста объемов выпуска: с калужского конвейера сошло 25,5 тыс. автомобилей Volkswagen и Skoda, что на 23,5% больше, чем годом ранее. Только с начала года калужский завод Volkswagen освоил сборку четырех легковых моделей – VW Touareg, Skoda Superb, VW Golf VI и VW Passat CC, а в начале июля стартовал выпуск четырех моделей коммерческих автомобилей VW – Transporter, Caddy, Caravelle и Multivan. В итоге в Калуге теперь выпускается рекордное число моделей – 14.

Локализация производства позволяет сдерживать рост цен на автомобили российской сборки вне зависимости от таможенной политики и курсовых колебаний, что делает автомобили VW и Skoda конкурентоспособными на отечественном рынке. Так, VW Golf VI калужского производства подешевел на 6%, а коммерческие автомобили VW – на 5–8%.

Хуже дела обстоят у «АВТОВАЗа», который снизил производственный план на этот год до 332 тыс. машин – это почти в два с половиной раза меньше, чем было выпущено в 2008 году – 801,4 тыс. штук. Работники предприятия обеспокоены тем, что после выхода на работу в сентябре завод переходит на сокращенный график работы с оплатой фактически отработанного времени, а также возможными массовыми увольнениями. Зарплата рабочих может упасть почти в два раза.

Массовые увольнения и снижение заработной платы могут вызвать социальную напряженность в автопроме. Однако, как отметил представитель Профсоюза Виктор Горенков, её могут сгладить принимаемые областными правительствами меры по организации общественных работ, переобучению и помощи в поиске работы для высвобождаемых работников.

Участники дискуссии, обсудив сложившуюся ситуацию, сошлись во мнении, что правительственные меры поддержки отечественных автопроизводителей выполнены частично. Виктор Горенков отметил, что Профсоюз давно предлагал для стимулирования потребительского спроса заморозить цены на вазовские автомобили на докризисном уровне, а чтобы завод не нёс финансовых потерь, при реализации машин по докризисным ценам, государство компенсировало бы издержки по каждому факту продажи автомобиля.

Заместитель председателя Профсоюза АСМ также отметил, что на заводах остаются большие проблемы с занятостью. Эту проблему предприятия решают по-разному. Если руководители «КАМАЗа» и «АВТОВАЗа», при сохранении численности сотрудников, пошли на уменьшение рабоче-

го времени, то, например, администрации «ГАЗа» решила пойти по пути сокращения работников. В первом полугодии на предприятиях, входящих в «Группу ГАЗ» было уволено 15 000 человек, во втором полугодии еще 10 000 работников находятся по угрозе сокращения.

В целом по отрасли в первом полугодии 2009 года по различным ос-

нованиям лишились своей работы 45 000 человек, во втором полугодии сохраняется угроза увольнения еще для 50 000 рабочих. Около 390 000 человек трудились в первом полугодии в условиях сокращенной рабочей недели. Снижение уровня заработной платы за этот период составило 23,8%. По данным Росстата в мае этого года

средняя заработная плата в автопроме составила 12 884 руб., что на 30% ниже среднего уровня зарплаты по России (средний уровень составлял 18 190 руб.).

(Подготовлено по материалам состоявшейся дискуссии)

МРОТ В РОССИИ ПОКА НЕ ДОТЯГИВАЕТ ДО УРОВНЯ СТРАН ЕВРОСОЮЗА

Минимальная заработная плата в России ниже, чем в самых бедных странах Евросоюза (ЕС). К такому выводу пришли эксперты НИИ труда и социального страхования при Минздравсоцразвития, проанализировав данные Евростата.

Самый маленький в Европе минимальный размер оплаты труда (МРОТ) зафиксирован в Болгарии – 123 евро и в Румынии – 153 евро. В России же он составляет 4330 рублей, или 97 евро – это на 20 с лишним процентов меньше, чем в «беднейшей» Болгарии.

Как отмечают эксперты, исключением являются лишь некоторые крупные города России и ряд регионов, где местные власти установили МРОТ выше федеральных 4330 рублей. Так, в Москве сейчас минимальная зарплата составляет 8700 рублей (193 евро). При этом российская столица все равно не может конкурировать даже с Латвией, Литвой и Эстонией.

Комментируя ситуацию, начальник управления заработной платы и доходов населения НИИ Сергей Горбарец напомнил, что в конце 90-х годов МРОТ в России составлял

менее 10 процентов от прожиточного минимума трудоспособного населения и фактически утратил свое значение минимальной гарантии по оплате труда. Но с 2000 года он начал расти, и к 2009 году в номинальном выражении МРОТ увеличился по сравнению с 2000-м более чем в 40 раз – со 107 рублей в месяц до 4330 рублей.

«Конечно, есть и объективные причины для такой разницы в оплате труда между Россией и Евросоюзом: в 2000 году Россия находилась в гораздо худшем экономическом положении, чем страны ЕС, и за прошедшие годы ей пришлось решать гораздо больший круг проблем в социально-трудовой сфере», – считает эксперт. Но при этом не отрицает: несмотря на позитивную динамику, МРОТ в нашей стране остается заниженным. И тут есть «подводные камни». «Следует учитывать, что

дальнейшее повышение МРОТ, несомненно, будет сопровождаться как повышением эффективности использования трудовых ресурсов, так и прекращением деятельности низкорентабельных и неэффективных организаций, то есть высвобождением работников», – поясняет Сергей Горбарец. И если при экономическом подъеме они могут быть востребованы развивающимися организациями,

успешным бизнесом, то в кризисный период повышение МРОТ может привести к дополнительному росту безработицы, утверждает Горбарец. Хотя потенциально высвобождение работников может быть сравнительно небольшим, но в условиях неблагоприятной ситуации на рынке труда государству, по-видимому, придется считаться с этим риском. «С другой стороны, велика вероятность того, что при отказе от дальнейшего повышения МРОТ низкооплачиваемые работники не смогут самостоятельно полностью оплачивать возрастающие счета за услуги ЖКХ, откладывать необходимые средства для получения в дальнейшем «достойной» пенсии и будут рассчитывать на увеличение государственных социальных трансфертов», – считает эксперт.

Впрочем, профсоюзы не полностью разделяют мнение экономис-



**ЦК ПРОФСОЮЗА РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО
И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ РФ
ПОЗДРАВЛЯЕТ
ИГОРЯ АНАТОЛЬЕВИЧА КОМАРОВА
С НАЗНАЧЕНИЕМ НА ДОЛЖНОСТЬ ПРЕЗИДЕНТА
ОАО «АВТОВАЗ» И ЖЕЛАЕТ УСПЕХОВ!**

тов. По словам секретаря Федерации независимых профсоюзов России (ФНПР) Александра Шершукова, доля заработной платы в себестоимости продукции, произведенной в России, едва достигает 20 процентов, а потому увеличение МРОТ не очень-то отразится на конкурентоспособности

предприятий. На самом деле основная проблема заключается в низкой квалификации высшего менеджмента предприятий и в устаревшем оборудовании, которое работодатели не спешили обновлять даже в период экономического роста. Вместе с тем МРОТ должен повышаться ре-

гулярно и не просто индексироваться на размер инфляции, а расти опережающими темпами, ведь повышение цен на продукты питания и услуги ЖКХ растут интенсивнее, чем общий показатель инфляции, убежден Александр Шершуков.

МИНПРОМ И ФАС ВЫРАБОТАЛИ КРИТЕРИИ ПОДДЕРЖКИ АВТОПРОМА

Минпромторг России и ФАС России разработали и совместным приказом утвердили критерии отнесения автомобилей к программам государственной поддержки. Согласно документу, на поддержку могут рассчитывать:

1. Автомобили, производимые в рамках соглашений по «промышленной сборке»:

– производство моделей автомобилей по полному циклу, включающему сварку, окраску и сборку кузовов;

– производство моделей автомобилей методом крупноузловой сборки при условии, что производитель на дату включения указанных моделей автомобилей в Перечни,

осуществляет технологическую подготовку производства продукции по полному циклу. Модели автомобилей, производство которых осуществляется методом крупноузловой сборки без перехода на производство по полному циклу, в Перечни не включается.

2. Автомобили, производимые российскими юридическими лицами, работающими вне рамок «промышленной сборки»: фактическое осуществление операции по сварке, окраске и сборке кузовов и выполнение одного из нижеперечисленных условий:

а) российская составляющая себестоимости модели автомобиля составляет не менее 50%;

б) наличие согласованной с Министерством промышленности и торговли программы исключительно в режиме «отверточной сборки».

С другой стороны, отечественные производители, не подписавшие соглашение о промсборке, но осуществляющие полноценное производство в России, теперь также могут рассчитывать на господдержку. Таким образом, созданы прозрачные и единые для всех «правила игры».

Данные меры должны привести к стабилизации ситуации в отрасли и оказать положительное влияние на развитие отечественных производителей автомобильной продукции.

(по материалам Федеральной антимонопольной службы)

АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА «ИНТЕРАВТО-2009»

Автомобильная выставка «Интеравто-2009» прошла в Москве с 26 по 30 августа на площадке международного выставочного центра (МВЦ) «Крокус Экспо». Участниками выставки стали более 650 различных фирм из 16 стран.

В день открытия выставки состоялась пресс-конференция, на которой присутствовали первый заместитель директора МВЦ «Крокус Экспо» А.Е. Злотников, исполнительный директор НП «Объединение автопроизводителей России» И.А. Коровкин, директор департамента автомобильной промышленности и сельскохозяйственного машиностроения Министерства промышленности и торговли РФ А.Л. Рахманов, директор по маркетингу и рекламе ОАО «КамАЗ» А.А. Арутюнян. Тема пресс-конференции – «Положение дел в авто-

мобильной отрасли России и пути выхода из кризиса». Выступившие поделились с представителями средств массовой информации своим профессиональным мнением и прогнозами на будущее, а также обсудили перспективы и возможности развития отрасли и сопутствующих ей направлений.

Главной новостью стало объявление о скором создании единого концерна «КАМАЗ-ВАЗ». О готовящемся объединении сообщил журналистам директор по маркетингу и рекламе ОАО «КАМАЗ» Ашот Арутюнян. Его выступление стало первым официальным заявлением о скором появлении новой корпорации. Подробности готовящегося объединения представитель «КАМАЗа» рассказывать не стал, сообщив дополнительно лишь то, что

это не будет в прямом смысле слова «слиянием».

Основными участниками выставки стали лидеры российского автопрома – ОАО «АВТОВАЗ», ОАО «ГАЗ», ОАО АМО «ЗИЛ», ОАО «КАМАЗ». Экспозиция ОАО «ГАЗ» включала продукцию предприятий, входящих в «Группу ГАЗ» – Горьковского автозавода, автомобильного завода «Урал», Ликинского автобусного завода, Ярославского завода «Автодизель». Были представлены как новые разработки, производство которых начнется в ближайшее время, так и уже выпускаемые модели, успешно зарекомендовавшие себя на автомобильном рынке.

«Гвоздем» стенда ОАО «ГАЗ» стал электромобиль на базе серийного грузовика «ГАЗель», созданный специалистами объединенного инженерного

центра «Группы ГАЗ» совместно с московским «Научно-исследовательским институтом комбинированных энергоустановок», — первая отечественная разработка с применением такого альтернативного источника энергии, как электричество, готовая к серийному производству.

Достаточно высокая стоимость аккумуляторных батарей новой «ГАЗели» компенсируется тем, что стоимость 1 км пробега электромобиля в 5-6 раз меньше, чем автомобиля с бензиновым двигателем, и в условиях



городского движения составляет всего 45 копеек. Кроме того, значительно удешевляется стоимость технического обслуживания — электромобилю не нужны замена масла, воздушного, масляного и топливных фильтров, в разы выше срок службы тормозных колодок. Однако есть у машины один

существенный недостаток — зарядки батарей хватит всего на 120 км пути.

Ликийский автобусный завод показал гибридный низкопольный городской автобус ЛИА3-5292. Автобус оснащен эффективной по экономии топлива и экологичной комбинированной дизель-электрической энергоустановкой: дизельным четырехрядным двигателем Cummins экологического стандарта Евро-4 и комплектом тягового электрооборудования.

Автомобильный завод «Урал» представил новый внедорожный вахтовый автобус УРАЛ-3255-59 и дорожный самосвал УРАЛ-6563. Данные модификации автомобилей оснащены новой кабиной, которая существенно отличается от привычной всем кабины «Урала».

Продемонстрировал новые кабины и «КАМАЗ». На стенде автопроизводителя были представлены основные модели рестайлинговых автомобилей, серийное производство которых начнется уже в этом году. Это магистральный седель-



ный тягач КАМАЗ-5460 для международных и междугородных перевозок, самосвалы КАМАЗ-6520 и КАМАЗ-65115 повышенной проходимости с овальной платформой, оборудованной системой подогрева с помощью выхлопных газов и ряд других моделей.

Вызвал интерес и стенд АМО «ЗИЛ», на котором демонстрировались грузовики с безкапотными кабинами.

«АВТОВАЗ» представил практически весь модельный ряд — от «Калин» и «Приор» до LADA PRIORA Sport (самого мощного и быстрого автомобиля в модельном ряду «АВТОВАЗа»).

МОЛОДЁЖНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ

22 августа 2009 года состоялась Первая молодежная Конференция Нижегородской областной организации Профсоюза работников автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения (АСМ), на которой присутствовал 71 участник из 11 предприятий отрасли Нижегородской области.

Официальная часть Конференции прошла в конференц-зале профкома ОАО «ГАЗ». С приветственным словом перед участниками Конференции выступили Евгений Морозов — председатель первичной профсоюзной организации ОАО «ГАЗ»; Борис Охлучин — председатель Нижегородской областной организации Профсоюза работников АСМ; Анатолий Соколов — председатель Нижегородского областного объединения организаций профсоюзов; Николай Цывенов — член Молодёжного совета ФНПР; Елена Королева — член Молодёжного совета ЦК Профсоюза АСМ.

Вёл Конференцию Владимир Художитков — член Молодёжного

совета Нижегородской областной организации Профсоюза (НООП), Молодёжного совета ЦК Профсоюза АСМ, председатель Совета молодёжи ОАО «ГАЗ».

Вниманию участников Конференции были предложены выступления представителей делегаций от первичных профсоюзных организаций, которые рассказали о различных направлениях работы с молодёжью на предприятиях отрасли: ОАО «ЗМЗ» — «Спорт, туризм» (Ирина Биллерт); ОАО «ПАЗ» — «Обучение молодежи, информационная работа» (Александр Черствов); ОАО «АМЗ» — «Работа с детьми, благотворительная де-

ятельность» (Татьяна Плешакова); ОАО «ГАЗ» — «Профориентационная деятельность, наставничество, культмассовая работа с молодёжью» (Владимир Художитков). Ирина Биллерт, являясь членом Молодёжного парламента при Законодательном Собрании Нижегородской области, рассказала участникам о молодёжной политике, реализуемой на уровне правительства Нижегородской области, о взаимодействиях Молодёжного Парламента с региональным правительством, молодёжными формированиями области. Обмен опытом работы происходил на хорошем эмоциональном уровне, с презентациями, фотографиями, ви-

деороликами, иной наглядной информацией. Особо хочется отметить гордость выступающих за своё предприятие, реализованные идеи и находки в области молодежной политики. И ещё – равнодушие собравшейся аудитории.

Далее участники Конференции были разделены на 8 групп, в каждую из которых попали представители различных предприятий области. В течение получаса работы в группах, молодые лидеры предлагали варианты развития приоритетных направлений молодежной политики в современных социально-экономических условиях, и малозатратные доступные мероприятия для молодежи. Приоритетным направлением молодежной политики всеми группами было признано решение проблемы занятости молодых людей в условиях кризиса.

Как отметила Е. Королева, ЦК Профсоюза работников АСМ также поддерживает активную работу с молодежью в первичных профсоюзных организациях. Победителями конкурса «На лучшую постановку работы с молодежью в организациях Профсоюза по итогам 2008 года» стали в различных номинациях ОАО «ЗМЗ», ОАО «Павловский автобус», ОАО «АМЗ», ОАО «ГАЗ», а также Нижегородская областная организация Профсоюза как «Лучшая территориальная организация по работе с молодежью». Представителям вышеуказанных делегаций вручены Дипломы ЦК Профсоюза и денежные премии.

По результатам Конференции единогласным решением была принята Резолюция. В ней отмечается, что в условиях кризиса «волна со-

кращений и меры морального давления на персонал коснулись именно молодежи, так как молодые работники не всегда имеют достаточный опыт, квалификацию и образование. В этих условиях молодые работники особенно нуждаются в защите своих трудовых прав и интересов. Эффективное решение проблем молодежи

во многом зависит от позиции самой молодежи и её участия в профсоюзной жизни. Признавая это, участники Конференции считают необходимым:

- объединяться работающей и учащейся молодежи в Профсоюз и созданные в нем молодежные формирования, проявляя солидарность, единство, общественную активность, постоянно повышая статус и значимость принимаемых молодежным активом решений;
- продвигать наиболее инициативных и перспективных молодых работников на выборные должности и в органы государственной власти для представления интересов молодежи;
- активизировать участие молодежи в выработке предложений для включения в коллективные договоры предприятий отрасли;
- инициировать, организовывать и участвовать в социально-значимых мероприятиях с целью доведения проблем молодежи до



органов власти, социальных структур, общественности;

– усилить информационную работу о деятельности Профсоюза и молодежных формирований;

– принять всевозможные меры по недопущению проецирования негативных последствий кризиса на молодежный актив, сохраняя его работоспособность и результативность работы;

– всемерно поддерживать мероприятия молодежной политики, следуя принципу – то, что сегодня мы сэкономим на молодежи, завтра потратим на борьбу с её пороками, которых можно было бы избежать.

Молодежь в профсоюзном движении может и должна изменить сегодняшнюю ситуацию в автомобилестроительной отрасли!»

В ходе неофициальной части участники Конференции посетили музей истории ОАО «ГАЗ», а завершился рабочий день молодежных лидеров теплоходной экскурсией по реке Волге.

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС ТОЛЬКО ЗАКАЛЯЕТ

В последнее время в прессе активно обсуждается вопрос о судьбе отечественного автопрома. Возможно, этот интерес в какой-то мере подогрело проведение в столице выставки «Интеравто-2009», в которой приняли участие практически все российские автопроизводители. А как обстоят дела в тракторном и сельскохозяйственном машиностроении? К сожалению, об это журналисты пишут мало.





Именно поэтому, с целью ознакомиться на месте как предприятия данного сектора работают в условиях финансово-экономического кризиса, была организована встреча председателя ЦК Профсоюза автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения (АСМ) РФ Андрея Фефелова, председателя Владимирского обкома Профсоюза Владимира Рыбкина с исполнительным директором ООО «Владимирский Моторо-Тракторный завод» (ВМТЗ) Александром Гудковым.

На встрече, которая состоялась 25 августа, обсуждались ситуация на заводе, проблемы и задачи, стоящие перед коллективом и профсоюзной организацией на ближайшую перспективу. Исполнительный директор ВМТЗ Александр Гудков подробно рассказал и показал лидерам Профсоюза, что делается на предприятии для успешного преодоления кризиса, создания условий для устойчивой работы предприятия в ближайшей перспективе. На заводе полным ходом идет работа по реструктуризации производства и снижению издержек. Реальным шагом вперед стали новые проекты и новые экономические контакты. Даже когда производственный конвейер простаивал, а рабочие уходили в вынужденные отпуска, на предприятии продолжали разрабатывать новую линейку колесной техники.

В данном направлении у завода неплохие перспективы, отмечали участники встречи. Разработана

новая линейка тракторов Т-85 мощностью от 30 до 80 л.с. (в перспективе до 160 л.с.). Этот универсально-пропашной трактор тягового класса 1,4 предназначен для выполнения различных сельскохозяйственных работ (с навесными, полунавесными и прицепными машинами и орудия-

ми), погрузочно-разгрузочных работ и работ на транспорте. Как рассказал Александр Гудков, самое главное на выходе из этого кризиса — чтобы мы могли обеспечить сельское хозяйство той продукцией, на которую будет спрос. А мы это посмотрели, провели маркетинговое исследование по данному вопросу. К 2015 году мы должны производить здесь 12 тысяч тракторов в год.

Сегодня идет интенсивная работа над перспективным двигателем Д130Т нового поколения с воздушным охлаждением с турбонадувом для новых тракторов, которые соответствуют требованиям европейских норм по выбросам вредных веществ. Завершен основной объем работ по созданию совместного предприятия по производству двигателей фирмы «Sisu». Первые моторы уже отправлены на эксплуатационные испытания. Предприятие будет способно выпускать 3000 двигателей, а в перспективе — в 10 раз больше.

Конечно, как и на многих предприятиях, коллектив переживает нелегкие времена, около 1/3 работников занято на общественных работах. Несмотря на это, полным ходом осуществляется перевод оборудования на новую площадку, ведется подготовка новых производственных площадей.

Большую помощь заводу оказывает Владимирская областная администрация. Завод подключен к

федеральной программе занятости, которая предусматривает поддержку потенциальных безработных по нескольким направлениям. Это опережающее профобразование для тех, кому грозит увольнение, их занятость на общественных работах, стажировка молодых специалистов, занятость в сфере дорожного строительства и т.д. ВМТЗ заключил договор с учебными заведениями для оперативного переобучения своих сотрудников за счет выделенных средств.

Только за три летних месяца на предприятие пришло 80 высококвалифицированных специалистов, преимущественно молодых.

Как отметил Председатель АСМ РФ Андрей Фефелов, — несмотря на сложную экономическую ситуацию в сельскохозяйственном машиностроении в целом, руководство концерна «Тракторные заводы» ищет пути для стабилизации работы на своих предприятиях. Повышение технического и технологического уровня производства является одной из важнейших задач. Говоря об увиденном, А. Фефелов отметил, что коллектив предприятия, работая в условиях кризиса, делает все возможное для освоения новых продуктов, которые должны обеспечить заводу устойчивую прибыльную работу, создаст дополнительные рабочие места. «У предприятия есть ресурс — административный, производственный — и мы надеемся, что уже в будущем году завод выйдет на новые рубежи более окрепшим, с новой техникой и готовым к решению поставленных задач. И это еще раз доказывает, что при умелом руководстве кризис может оказать и положительное влияние. В ходе встречи мы определили взаимные возможности по повышению производственной культуры, производительности труда, укреплению позиций профсоюзной организации. Надеюсь, что и в дальнейшем наше конструктивное сотрудничество продолжится и расширится».

Председатель Владимирского обкома Профсоюза В. Рыбкин



ГОЛОС ПРОФСОЮЗА
Газета зарегистрирована
в Минпечати РФ. Рег. № 01544
Учредитель: ЦК профсоюза

Наш адрес: 119119, Москва,
Ленинский проспект, д. 42
Телефакс: (495) 938-86-15
Телефон: (495) 938-84-13

Отпечатано
в Полиграфической службе УАЗ ФНПР
Заказ 482. Тираж 1200 экз.
Цена договорная

В выпуске использованы материалы пресс-служб федераций профсоюзов Беларуси, Украины, России, информационных и профсоюзных сайтов в Интернете, профсоюзной прессы, печатных российских СМИ и собственных корреспондентов издания.