

# РАБОЧАЯ ДЕМОКРАТИЯ

## СПЕЦВЫПУСК ДЛЯ РАБОЧИХ «АВТОФРАМОС»

### РЕВОЛЮЦИОННАЯ РАБОЧАЯ ПАРТИЯ

#### ПРОФСОЮЗ – ЭТО ВАШЕ ДЕЛО

Товарищи рабочие!

Как вам известно, 5 июля председателем вашей первичной профсоюзной организации стала работница цеха сборки (участок SE-2, SE-4 смена В) Ольга Гущева. 13 июня на профсоюзной конференции Ольга Гущева была избрана членом совета Межрегионального Профсоюза Работников Автопрома (МППРА).

Ольга Гущева - хорошо знакомый вам, надежный товарищ. Многих именно она привела в профсоюз. Она защищала трудовые права своих коллег еще будучи рядовым членом профсоюзной организации, а став во главе, буквально преобразила деятельность профсоюза. Прошло всего-то два месяца с небольшим, а уже удалось несколько улучшить ситуацию по охране труда, профсоюз уже поднял такие важные для рабочих Автофрамоса темы, как выплата отпускных и премии за присутствие, задал работодателю многие другие важные вопросы. Подробнее о наиболее значимых успехах и моментах деятельности профсоюза рассказано в других материалах этого номера, так что повторяться не будем. Ясно одно: профсоюз на Автофрамосе сегодня делает многое.

А теперь спросите себя: хотелось бы вам, чтобы профсоюз поднял и такой вопрос, как зарплата? Хотелось бы вам добиться повышения зарплаты с ваших 20-25 тыс. руб. в месяц до

уровня, адекватного европейскому - 45-47 тыс. руб. С учетом объема продаж автомобилей марки RENAULT в России, с учетом цен на эти автомобили, с учетом экономики на отсутствие таможенных платежей - такое повышение вашей зарплаты вовсе не сделало бы ОАО «Автофрамос» менее рентабельным. Значит, такое повышение зарплаты вполне реально. Это подтверждается и примером завода «Форд» во Всеволожске, где рабочие, объединенные в профсоюз (тот же МППРА, что и у вас) путем забастовок постоянно добиваются повышения зарплаты (правда, каждый раз - на 10-15%, но в совокупности - вполне ощутимо). В общем, вы бы хотели такого повышения зарплаты? А бороться за это повышение готовы?

Все это сказано к тому, что, когда профсоюз борется за ваши права, защищает вас перед работодателем, добивается для вас улучшения охраны труда или еще чего-нибудь, всем вам это нравится и все вы готовы это поддержать... морально. А как вступить в профсоюз, так сразу и взносы платить не хочется, и делать что-то надо - лениво, и с работодателем поспорить - страшно... Так ведь? Все любят, когда кто-то что-то сделает ДЛЯ них и ЗА них. Резковато, зато правда.

Вот только живем мы уже давно не в СССР, а при рыночной экономике. Наша рабочая сила давно уже

- товар, а наша зарплата - цена этого товара. И наш работодатель, не народный директор - отец родной, а нормальный капиталист, чей интерес состоит лишь в извлечении максимальной прибыли при минимальных затратах. Он не заинтересован повышать вашу зарплату и защищать ваши права - это лишь ваш интерес. Профсоюз - это организация рабочих, нужная им для того, чтобы скоординированно, а не по одному выдвигать и предъявлять работодателю требования, отражающие интересы всех рабочих, и ДОВИВАТЬСЯ за счет своей скоординированности и массовости выполнения этих требований. Профсоюз - это инструмент ВАШЕЙ борьбы и мобилизации, способ ВАШЕЙ самоорганизации, а вовсе не мамка-нянька при трудовом коллективе, которая должна чего-то добиваться ДЛЯ вас, но БЕЗ вашего участия!

Ольга Гущева, конечно, борется не одна. Есть и верные товарищи - профком, есть и активные рядовые члены организации, но все же... Вас на заводе примерно 2,5 тысячи человек. Вот когда в профсоюзе будет хотя бы половина - можно и о европейском уровне зарплат поговорить. А от кого это «когда» зависит? От вас же! Хотите, чтобы профсоюз делал больше - вступайте в него!

#### «Железный занавес» Автофрамоса

Июльский визит технического инспектора МППРА Владимира Васильева не оставил администрацию завода Автофрамос равнодушной. В других материалах выпуска подробно рассказано о выводах Васильева из его беглого посещения цехов и о реакции работодателя. Поэтому кратко заметим лишь, что Васильев выявил, к неудовольствию администрации, ряд существенных нарушений норм по охране труда, и сегодня эти нарушения частично устранены, хотя существует целый ряд еще нерешенных проблем. Можно было полагать, что руководство завода сделает выводы из произошедшего и будет впредь более напористо относиться к вопросам охраны труда и без напоминаний устранять нарушения. Но, как видим, руководство сделало совсем иные выводы:

Алексей Этманов, лидер Межрегионального профсоюза работников автопрома (МППРА), прибыл в Москву 11 сентября. Он, разумеется, хотел посетить завод, где работает первичная профсоюзная организация МППРА, хотел посмотреть, в каких условиях работают его товарищи по профсоюзу. И, разумеется, гендиректор ОАО «Автофрамос» Жан-Мишель Жалинье и директор по человеческим ресурсам С.В. Беляйкин были уведомлены о данном желании профлидера соответствующим официальным

письменным запросом со стороны профсоюза. Вообще-то Алексей Этманов, как член руководства МППРА (т.е. профсоюза, осуществляющего свою деятельность в том числе и на Автофрамосе), имел полное право на посещение завода, согласно ч.5 ст.370 гл.58 ТК РФ. Но С.В. Беляйкин, видимо, отчего-то решил, что Трудовой Кодекс РФ не для администрации Автофрамоса писан. Во всяком случае в своем официальном ответе профсоюзу он отказывает Этманову в посещении завода, поскольку считает данное посещение «нецелесообразным»? Беляйкин аргументирует свою позицию тем, что визит на завод технического инспектора МППРА Васильева был отнесен недавно, и на вопросы Васильева администрация завода уже ответила. Дескать, слишком часто приезжаете!

Если по закону, то мнения уважаемого С.В. Беляйкина о целесообразности или нецелесообразности тех или иных действий профсоюза никто вообще-то спрашивать не обязан. Для принятия решений у профсоюза есть свое руководство - в данном случае Исполнительный комитет, членом которого, кстати, является Алексей Этманов. Что же до полномочий Беляйкина, то он, по получении официального запроса уведомленного от профсоюза, должен лишь согласовать время и дату визи-

та и организовать сам визит с чисто технической точки зрения. Запрещать подобные визиты работодатель не имеет права. Конечно, руководство МППРА уже подало жалобу в Прокуратуру и послало обращение в Международную федерацию металлистов (МФМ) по факту столь возмутительного нарушения прав профсоюза со стороны руководства Автофрамоса. Учитывая, что компания RENAULT участвует во многих международных соглашениях, в том числе и о содействии в работе профсоюзов, С.В. Беляйкину, скорее всего, придется отвечать на ряд весьма неудобных вопросов не только со стороны Прокуратуры и МФМ, но и от непосредственного начальства из головной компании.

И все же странно. Ведь Семен Владимирович Беляйкин - человек не глупый и вполне отдавал отчет своим действиям, вполне понимал, что нарушает закон и вполне, видимо, предполагал последствия. Но тогда зачем все это? Если у тебя все хорошо - тебе нечего скрывать. Значит, нарушения есть. Чего хотел Беляйкин? Выиграть время для устранения нарушений по охране труда? Просто замолчать, не показать существующие на заводе проблемы, закрыть на них глаза в надежде, что в будущем «оно само рассосется как-нибудь»? Увы для С.В. Беляйкина, «само» ничего не «рассасывается».

#### Призрачная премия «за присутствие»

Профсоюзная организация Автофрамоса давно обеспокоена вопросом премий, точнее премии: «за присутствие». Механизм начисления данной премии чрезвычайно сложен - ведает им лишь начальник цеха. Закономерность состоит в том, что стоит работнику выйти на больничный или перестать посещать периодически возникающие рабочие смены, - премия за посещаемость срезается вовсе или частично, т.е. происходит депремирование работника. Вообще-то, депремирование - ничто иное, как дисциплинарное взыскание, но, как известно, ни выход на больничный, ни отказ от сверхурочных и работ по выходным НЕ ЯВЛЯЮТСЯ НАРУШЕНИЯМИ ТРУДОВОЙ ДИСЦИПЛИНЫ! Значит, данное депремирование НЕЗАКОННО!

Мягко говоря, удивленная таким положением вещей профсоюзная организация 14 июля обратилась к руководству завода с запросами по поводу положения о премировании и депремировании и отдельно о выплате премии за присутствие. Администрация дала ответ (со ссылкой на уже устаревшее Положение от 02.05.07 г): первоначальный оклад - 12000 руб. (с 1 сентября 2008г. - 14000 руб.), премия «Все в порядке» - 3800 руб. (сейчас 5000 руб.). Это все. О премии «за присутствие» - ни слова. Таковой, оказывается, официально просто не существует! Но ведь деньги-то эти существуют по факту!

Что же все это значит? Нам остается лишь теряться в предположениях. Так, мы можем предположить, что эта пресловутая премия просто не проходит по финансовым документам Автофрамоса и не фигурирует в их декларированном для налоговиков фонде оплаты труда, т.е. выплачивается рабочим «черным налом». Это значило бы, что Автофрамос уклоняется от уплаты налогов. Но совокупная сумма по данной премии столь мала для серьезной компании, коей безусловно является RENAULT, что прятать ее от налоговых органов и рисковать нарваться на проблемы было бы просто глупо. Гораздо логичнее предположить вот что: деньги эти вполне фиксируются в фонде заработной платы работников и проходят по всем финансовым документам компании, но не отдельной статьей - как премия, а как просто часть оклада работников. Проще говоря, нет у рабочих Автофрамоса никаких премий «за посещаемость», а просто начальник цеха хитрым образом не доплачивает оклад тем рабочим, которые смеют болеть и не желают вкалывать в выходные. Куда он может деть уже перечисленные ОКЛАДНЫЕ деньги рабочих при таком «депремировании» - загадка, может, и в карман.

Конечно, все это - не более чем предположения. Возможно, они неверны. Может тогда руководство Автофрамоса возьмет на себя труд и разъяснит наконец: что такое премия «за присутствие», как она начисляется и какие основания есть для депремирования сотрудника, не нарушающего трудовую дисциплину?

#### Отпускные - постфактум, расчет - когда придется

Всем известно, что оплата отпуска или отпускные выплачиваются не позднее, чем за три дня до начала отпуска. Так сказано в ст.136 ТК РФ, и в ответ на соответствующее письмо профсоюза, руководство Автофрамоса заявляет, что на заводе дела обстоят именно так. Вот только рабочие этого не видят. Зато они видят, что в июле отпускные были выданы лишь за день до отпуска, а тем, кто берет неделю отпуска, и вовсе отпускных не дают. Вернее дают, но лишь в конце месяца вместе с зарплатой, а это уже не отпускные, а прибавка к зарплате получается. Прибавка - оно, конечно, приятно, а во время отпуска на что рабочему жить?

С расчетными на заводе вообще мрак. В ст.140 ТК РФ четко сказано, что платить их должны В ДЕНЬ УВОЛЬНЕНИЯ. Руководство Автофрамоса отвечает профсоюзу, что соблюдает это правило, но, в связи с банковскими операциями по безналичному перечислению, могут возникать задержки максимум до трех рабочих дней. На практике же многие уволившиеся с завода работники ждут расчет и неделю, и даже дольше.

Казалось бы, мелочи. Для представителей высшего менеджмента - разумеется, мелочи. Но вот когда ты живешь от зарплаты до зарплаты впритык, задержка денег даже на три дня может быть очень проблемной. С зарплаты на Автофрамосе накоплений не делаешь - 20-25 тыс. руб. для семьи по современным ценам в Москве хватает лишь на прокорм, и то скудно. А ведь у многих есть дети, и кушать они хотят каждый день.

А для компании эти деньги - и правда, мелочь. Во все не трудно выплачивать деньги в срок. Бюджет Автофрамоса этого даже не заметит. И как не стыдно отвечать профсоюзу неправду, врать в письменной форме людям, которые сами работают на заводе и своими глазами видят, какова ситуация! Такое поведение руководства просто лишний раз демонстрирует нам наплевательское отношение «господ», их пренебрежение к рабочим. Понимают ли «господа», что играют с огнем, или же напрочь забыли, что все их прибыли созданы и ежедневно создаются руками тех самых рабочих, на кого они плюют? Ой, не плюй в колодец...

# Охрана труда на Автофрамосе

## По мотивам визита профинспектора

Не секрет, что европейские компании, в том числе и RENAULT, любят пораспинаться перед клиентами о своей социальной ответственности, заботе о трудовом коллективе и т.п. Увы, в жизни все далеко не так красочно, как на страницах их рекламных сайтов.

В конце июля московский Автофрамос посетил технический инспектор МПРА Владимир Васильев. Прибыл он по приглашению первичной профсоюзной организации МПРА на Автофрамосе. Вообще-то, профсоюз и ранее ставил перед директором по человеческим ресурсам С.В. Беляйкиным вопрос об охране труда на заводе, вот и потребовалась инспекция для продолжения диалога... К чести дирекции, она тогда не стала нарушать закон, и Васильев был допущен на территорию Автофрамоса. Осмотр был весьма поверхностный - все бегом, все в спешке -но и так выявилось немало нарушений. В цехе окраски температура воздуха была выше 27 °С (максимально допустимая на рабочем месте температура в соответствии с ТК РФ). Этот факт может подтвердить и инженер охраны труда Людмила Ершова, сопровождавшая Васильева. Далее, на посту заправки автомашин машины заправлялись прямо из канистры, из-за чего в воздухе скапливалось повышенное содержание паров бензина. Васильев, ради шутки, предложил попробовать закурить в этом помещении, чем привел в ужас присутствовавшее на месте заводское начальство! Скорость погрузчиков в цехах превышала предельно допустимую (5 км/ч). Если честно, то эти погрузчики гоняют на всех 10 км/ч, в том числе и во время технологических и обеденного перерывов, рискуя сшибить кого-нибудь из рабочих. А на участках SE-2, SE-4 Владимир Васильев обнаружил загрязнение спецодежды воском вплоть до проникновения воска сквозь спецодежду на кожу. Рабочие участков жалуются, что от этого воска у них появляются аллергия, сыпь, в местах попадания прекращают расти волосы. Так и до хронической экземы недалеко. Но это еще не все: на участке контроля и ретуши Р-2 рабочие подвергаются вредному воздействию мастики, а в цехе сборки на участке контроля автомобилей в воздухе обнаружена сильная концентрация углекислого газа - в связи с... отсутствием системы вентиляции!!!! Вот вам и евростандарты!

Разумеется, по итогам своего визита на завод Васильев вынес руководству Автофрамоса ряд предложений, а именно: до технического решения проблемы понижения температуры заключить с профкомом МПРА соглашение о реализации требований СанПиНа 2.2.4.548-96; ввести в эксплуатацию на посту заправки автомашин автозаправочную колонну; отрегулировать ограничения скорости погрузчиков через электросхему погрузчика до 5 км/ч; для предотвращения проникновения воска через спецодежду ввести накладки из кожи или равнозначного материала с обязательной их химчисткой по мере загрязнения; на участке контроля ретуши ввести маски, полностью закрывающие лицо, ввести дополнительные перерывы, доплату и дополнительные дни отпуска С.В. Беляйкину. И, наконец, для решения всех этих вопросов Васильев предложил администрации создать с профпервичкой МПРА совместную комиссию по охране труда.

Данные предложения были переданы С.В.Беляйкину еще до технологического перерыва - летнего отпуска. (К слову, заводская профпервичка тогда же - 25 июля - направила Беляйкину уведомление о проведении переговоров по поводу температурного режима. Переговоры назначались на 29 июля, а 30 июля профсоюз хотел поговорить с начальством о гарантиях профсоюзной деятельности. Но начальство отказалось вести переговоры по причине отсутствия гендиректора Автофрамоса, который, видите ли, ушел в отпуск. А, поскольку с 4 по 24 августа у рабочих Автофрамоса коллективный отпуск, ведение переговоров в ближайшее время по мнению администрации было «невыполнимо»). Тем не менее в начале сентября С.В. Беляйкин все-таки изволил отреагировать на давние предложения Владимира Васильева официальным ответом. Ответ этот противоречив - сквозит очень сильное нежелание признать свой «косяк», разбавленное обещаниями все исправить. Из исправленного: в цехе окраски запущено 5 биоохладителей воздуха «Бризайер», которые снизили температуру в цехе до 21 °С (при 28°С на улице). Из обещаний: вопрос об ограничении скорости погрузчиков через электросхему «согласовывается с представителями департамента логистики» (при этом в ответе также утверждается, что погрузчики и сейчас ездят со скоростью 5, а то и 3 км/ч). Или вот еще: «введение в эксплуатацию авто-

заправочной колонки предусматривается на фазе 2» при уверениях, что концентрация бензина в воздухе составляет лишь 13,4 мг/м<sup>3</sup> при ПДК 300мг/м<sup>3</sup>. Еще обещано, что «дирекции закупок выдано техническое задание на заказ фартуков для защиты спецодежды работников от воска», а пока «будут сокращены сроки стирки спецодежды». (Кстати, по спецодежде к администрации завода претензий и так много: выдают нерегулярно, футболки вообще раз в полгода, новеньким формам дают с задержками).

Вот и весь позитив - не слишком много, но если вдуматься, и не мало. Хотя какое-то улучшение в вопросе охраны труда. Хотя, конечно, проблем еще масса. Но и их профсоюз решит со временем. А если бы не было на Автофрамосе профсоюза - так бы все и осталось, как было. Ведь никакие евростандарты и международные соглашения и нормы права не помогут, пока работодателя не ткнут в них носом и не пригрозят хотя бы оглаской. А сделать это может только рабочая организация.

Но вернемся к ответу С.В. Беляйкина. Там есть еще банально-агрессивный пассаж про слесарей механосборочных работ - мол, надо очки защитные и респираторы носить, маски, мол, вводить нецелесообразно, а наличие химических веществ якобы вообще ниже ПДК, и дополнительный отпуск по вредности работ им, мол, не положен. А теперь самое интересное: все сделанные или обещанные профсоюзом уступки Беляйкин пытается представить, как регулярное сотрудничество по вопросам охраны труда между администрацией завода и «Советом трудового коллектива» - мол, плановая работа и ничего более. Но вот загвоздка - совместные заседания, по словам Беляйкина, администрация и СТК проводят давно и регулярно, а вот действия по улучшению охраны труда руководство завода предпринимает лишь сейчас, после того как этот вопрос активно поднял профсоюз. Факт этот, похоже, нисколько не смущает уважаемого С.В.Беляйкина. И тут же - предложение Васильева о создании совместной с профсоюзом комиссии по охране труда С.В.Беляйкин уже «рассматривает» (!), хотя, по его мнению, эта комиссия будет «дублировать уже созданную»... Как порой люди готовы изворачиваться в словах, лишь бы не признавать неприятное им, но очевидное!

## АВТОФРАМОС: ИСТОРИЯ ПРОФСОЮЗА

Профсоюз на «Автофрамосе» возник несколько раз. Сначала, почти сразу по созданию завода (точнее - покупке старых помещений АЗЛК компанией RENAULT и налаживании в них своего производственного процесса) возникла профпервичка Автосельхозмаша (АСМ, входит в ФНПР). В этом профсоюзе было много работников ИТР и начальников цехов, но он не был директорским, а пытался отстаивать интересы рабочих. К сожалению, начальники и работники ИТР плохо себе представляли, как именно должна выглядеть рабочая борьба, и пытались искренне вести с администрацией мирный конструктивный диалог. Администрация же на такой «диалог» поплеывала, а для борьбы с профсоюзом создала структуру под себя - Совет трудового коллектива (СТК), который от имени рабочих заключал с работодателем соглашения, выгодные отнюдь не рабочим. Формально на заводе вроде и есть «социальный диалог», а фактически - монолг работодателя. Члены первички АСМ от такой ситуации растерялись и стали спрашивать у своего профсоюзного ФНПРовского начальства совета и помощи, но, поскольку система ФНПР уже давно ведет себя под стать автофрамосовскому СТК, никто профсоюзникам помогать и советовать не стал. На этом АСМовский профсоюз и закончился - люди из него повышались и забыли о его существовании, поскольку он все равно ничего не делал.

Меж тем ситуация на заводе накалялась. Зарплата была маленькая - 15-17 тыс. руб., охрана труда нигде не годилась, начальство постоянно увеличивало план и норму выработки на конвейере, а рабочих не хватало, и людям приходилось выполнять операции за себя и «за того парня», за время же технологических перерывов, составлявших тогда 5 минут, рабочий не успевал даже сходить в туалет. В итоге на конвейере началась стихийная забастовка, но она проходила неорганизованно и провалилась. Зачинщиков просто уволили. Тогда двое инженеров-энтузиастов - бывших членов АСМ, видя эту ситуацию, решили действовать. Весьма кривым путем они весной 2007 года вышли на Революционную Рабочую Партию (РРП). Активисты

РРП, в свою очередь, связались с Алексеем Этмановым - председателем профкома на заводе «Форд» во Всеволожске и лидером Межрегионального Профсоюза Рабочих Автопрома (МПРА). И вот в апреле 2007 года совместными усилиями РРП и МПРА возле проходной Автофрамоса для рабочих завода была организована встреча с Алексеем Этмановым - личностью, получившей легендарную известность в мире автопрома благодаря успешным и шумным забастовкам на «Форде». На встречу пришло человек 15-20 заводчан. А через неделю они же, но уже без Этманова, собрались на учредительное собрание профсоюзной организации. Так на Автофрамосе появился профсоюз МПРА.

Председателем нового профкома стал молодой сварщик Иван Киселев. За первые же недели профсоюз вырос из 15 человек до нескольких сотен, а в период максимальной численности насчитывал более 500 человек (на всем заводе тогда работало около 2000 человек). Жаль, но на том успехи и закончились. Сначала молодой профком запутался в заявлениях: после сбора заявлений о вступлении в профсоюз начал еще раз собирать с актива заявления о перечислении членских взносов. Люди тоже запутались, не поняли зачем еще раз заявления писать. Администрация завода подсуежилась и пустила слух, что это заявления в другой профсоюз. В итоге путаница была страшная, а профсоюз потерял на этом около 200 человек. Но беды не закончились. Понаслушавшись не в меру осторожных правозащитников, профком взял на вооружение тактику «социального диалога» и теорию «малых дел» - это когда профсоюз не выдвигает серьезных требований и тем более не угрожает администрации - разумеется, и не бастует, а просто ходят члены профкома к начальству и вносят предложения по устранению мелких нарушений, как то: починить унитазы или навести чистоту в столовой. Киселев с товарищами хотели таким образом просто выиграть время, чтобы увеличить численность организации, подучиться в правовом плане, усилить профсоюз, а уж потом... Но потом не было. Люди, видя, что профсоюз ничего толком не делает, просто разоча-

ровались и стали из него выходить. Тем более со стороны администрации было и давление на членов профсоюза, были и угрозы. А даже те немногие достижения профсоюза, которые были - сортиры-то починили, - администрация сумела приписать «плановому сотрудничеству с СТК». В конце концов, численность профорганизации стала меньше 100 человек, и, вскоре Иван Киселев был уволен. Его место на посту председателя профкома занял ретушер Петр Подивиллов. Поначалу намечился рост, но вскоре он прекратился. Профсоюз ещё пытался что-то делать: поездки на обучающие семинары для актива (иногда весьма неплохие, вот только зачем учиться, если практики нет совершенно), какие-то вялые письма-жалобы в разные инстанции (это просто никогда не доводилось до конца - переписка глота). Короче, работа встала.

Но, говорят - «бог троицу любит». Пока профорганизация на Автофрамосе валялась в организационной коме, на заводе проблемы лишь приумножались, и недовольство трудового коллектива все возрастало. Появилось новое ядро протеста. Его центром стала Ольга Гушева, член профкома. В свое время принципиальная Ольга Гушева чуть не вышла из профсоюза, недовольная его пассивностью, но вовремя поняла, что за свою организацию надо бороться. Однако попытки расшевелить Подивилова потерпели фиаско, и Ольге ничего иного не оставалось, как возглавить профком самой. Это произошло 5 июля на профсоюзной конференции. (Надо отдать должное Подивиллову, он не возражал против своего переизбрания и ныне остался в профкоме).

Итак, Ольга Гушева возглавила профком и «хождения по мукам» кончились. Началась нормальная профсоюзная работа. Сейчас численность профорганизации растет. Не так лавинообразно, как весной 2007 года, а постепенно, но стабильно. Сейчас профком не «лезет в бутылку», но и серьезные требования выдвигать не боится. Например, о премиях «за посещаемость» и своевременной оплате отпускных. В планах и вопрос о зарплате, но всему свое время.

## RENAULT СОКРАЩА- ЕТ ШТАТ

Французский автоконцерн Renault объявил о своем намерении сократить 6 тыс. рабочих мест в Европе в связи с низким объемом продаж и глобальным экономическим спадом. Компания планирует сократить 4,9 тыс. рабочих мест во Франции и 1,1 тыс. - в других странах Европы. Наибольшее количество рабочих мест (в районе 1000) будет сокращено на заводе Сандовиль на западе страны, где производятся модели Renault Laguna.

Renault является одним из ведущих европейских автопроизводителей. Промышленные объекты и коммерческие учреждения группы Renault имеются, как минимум, в 118 странах, а общее число сотрудников превышает 126 тыс. человек. После приобретения в сентябре 1999 г. румынской компании-автопроизводителя Dacia, а затем - в сентябре 2000 г. - действующих активов южнокорейского предприятия Samsung Motors группа Renault оперирует тремя марками: Renault, Dacia и Samsung. Общепромышленные продажи французского автопроизводителя Renault по итогам 2007 г. выросли на 2,2% - до 2 млн 487 тыс. 453 автомобилей. Чистая прибыль французского автоконцерна Renault в I полугодии 2008 г. выросла на 36,7% - до 1,47 млрд евро по сравнению с 1,07 млрд евро, полученными за аналогичный период годом ранее. Объем продаж компании за первую половину с.г. увеличился на 2,3% и составил 20,94 млрд евро против 20,47 млрд евро годом ранее. Операционная прибыль за отчетный период составила 845 млн евро, что на 22,6% больше аналогичного показателя за первое полугодие 2007 г., составившего 689 млн евро. Тем не менее, в июле Renault сократило свой прогноз на продажи в 2009 г. на 10% - до 3 млн машин из-за замедлившегося спроса рынках Европы и Франции. Продажи легковых автомобилей на родине Renault в августе упали на 7,1%.

Россию (завод Renault — «Автофрамос» в Москве) сокращение штата не затронет, хотя оно коснется также Турции и Румынии. Российский рынок в этом году может стать самым крупным в Европе. Так что Renault подтверждает свои планы дополнительного набора 1000 человек под расширение производства своего российского завода, сказал представитель Renault. Сейчас вместе с маркетинговыми службами на Renault в России работает около 2500 человек. В следующем году производственные мощности «Автофрамоса» должны быть удвоены до 160 000 машин в год. Кроме выпускаемого там сейчас Logan, к запуску в производство готовится Renault Sandero.

Соответствующее решение Renault о сокращениях вызвало резкую критику со стороны профсоюзов. Так, CGT призвал к проведению 11 сентября однодневной забастовки. В сообщении профсоюзов говорится, что рабочие не должны страдать из-за ошибок менеджмента Renault, ведь основная причина увольнений персонала - очень плохие продажи модели Laguna, которую пестовал лично глава компании Карлос Гон.

По материалам: [rbc.ru](http://rbc.ru), [tormoz.ru](http://tormoz.ru), газеты «Ведомости» за 10.09.2008.

## К ВЫБОРАМ СТК

Товарищи рабочие Автофрамоса!

В октябре должна состояться конференция о пере выборах членов Совета Трудового Коллектива (СТК). Того самого СТК, который формально должен защищать ваши права, а фактически помогает работодателю затыкать вам рот. Того самого СТК, который от вашего имени принимает совместно с дирекцией решения, выгодные только дирекции. Подумайте, товарищи, нужен ли вам **такой** СТК?! СТК в **таком** составе?! Может, стоит избрать в Совет тех людей, которые реально защищают ваши права и не будут петь под дудку работодателя. Например тех, кого вы знаете по профсоюзной работе.

Подумайте, товарищи!

Редакция: РФ, 123060, Москва, ул. Народного ополчения, д.45 кв.21, Сергей Биц.  
Тел. (499) 194-83-33 Интернет сайт: WWW.RWP.RU