

# Николай КАРАГИН: ИСТОРИЮ ПИШЕМ САМИ



**В Тольятти еще не выцвели краски на плакатах, посвященных 45-летию АВТОВАЗа, а впереди уже новая дата – 1 декабря исполняется 45 лет со дня создания вазовского профсоюза. Признанного еще в СССР, а теперь и в новой России одним из самых результативных по защите интересов работников Волжского автозавода. И не только.**



Во-первых, с АВТОВАЗом так или иначе связана почти каждая тольяттинская семья. Во-вторых, опыт вазовского профсоюза помогает поднимать на новый уровень работу профсоюзных организаций других промышленных предприятий России. А это значит – наш профсоюз реально влияет на жизнь трудовых коллективов по всей стране.

Сегодня мы беседуем с председателем профкома ОАО «АВТОВАЗ» **Николаем Михайловичем КАРАГИНЫМ**.

## РОЖДЁННЫЕ БЫТЬ ВМЕСТЕ

– Нет случайности и совпадения в том, что 2011 год является юбилейным как для завода, так и для нашей профсоюзной организации. По этому поводу наши активисты даже придумали девиз, под которым проходят все мероприятия, посвященные этой годовщине, – «Рожденные быть вместе!» На самом деле так и было: как только правительством СССР было принято решение о создании автозавода в Тольятти и начался прием людей на работу, практически сразу же была создана и профсоюзная организация. И с 1 декабря 1966 года идет совместная работа профкома и руководства нашего завода. Профсоюз был изначально ориентирован на то, чтобы создать наиболее благоприятные условия работы, проживания, отдыха. За всю историю нашей страны впервые практически одновременно были построены завод и огромный жилой район – с детскими садами, школами. Вазовцам не пришлось жить во временках, бараках, как это бывало на всесоюзных стройках таких крупных объектов. Наш первый генеральный директор **В.Н.Поляков** и профсоюз совместными усилиями добились, чтобы руководство страны пошло на такой эксперимент. Благодаря которому люди, приехавшие в Тольятти со всех концов СССР, смогли не только работать, но и жить в самых современных по тому времени условиях.

Именно согласованностью в работе профсоюза и руководства наш АВТОВАЗ всегда выгодно отличался от других предприятий. Конечно, у нас тоже бывают сложности, споры, недопонимание. Но мы, встречая какие-то возражения по поводу наших предложений, никогда не «хлопали дверью», а спокойно и доходчиво объясняли свою позицию, не уходили от диалога. Слушали аргументы против и в ответ предлагали новые варианты. И всё, что сейчас имеют работники нашего предприятия, достигнуто за столом переговоров.

В этом году отмечалось еще одно важное событие – ровно 40 лет на АВТОВАЗе заключаются коллективные договоры. За это время все вазовцы – как работники, так и руководители – твердо усвоили, что коллективный договор является основным документом, по которому живет автозавод. Малейшее невыполнение того или иного пункта – и тут же благодаря постоянно действующей согласительной комиссии профсоюз дает сигнал тревоги. А руководитель, ответственный за этот пункт, старается сделать все, чтобы оперативно исправить ситуацию.

Важнейшим достоянием всего коллектива АВТОВАЗа является то, что по многим позициям наш колдоговор улучшает действующее трудовое законодательство. А по некоторым позициям в коллективном договоре АВТОВАЗа есть пункты, которых в законодательстве просто нет.

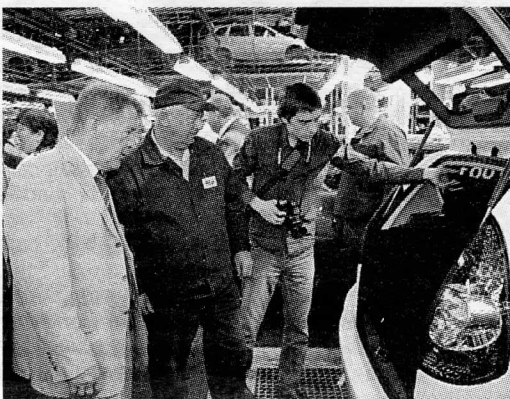
## ТУЧИ НАД АВТОВАЗОМ

**– Но в период кризиса действия некоторых пунктов колдоговора были приостановлены. Вас тогда подвергали довольно жесткой критике. Почему профсоюз пошел на это?**

– Завод находился в невероятно трудной ситуации, прогнозы были катастрофическими. И в январе 2009 года нам пришлось принять предложения администрации по приостановке некоторых пунктов колдоговора. Надо сказать, согласились далеко не со всеми предложениями. Мы очень внимательно обсуждали каждое, просчитывали их последствия для работников. Соглашались только с одной целью – не допустить массовых сокращений. Так был найден компро-

мисс, благодаря которому предприятие смогло продолжить работу, а люди получали заработную плату, чтобы прокормить свои семьи. И тем не менее даже в той ситуации мы сохранили основу колдоговора!

Напомню, что тогда речь шла о возможном сокращении 30 тысяч работников АВТОВАЗа, и это при том, что в городе уже было около 20 тысяч официально зарегистрированных безработных. Когда же стало понятно, что снижения численности персонала никак не избежать, мы обратились в правительство РФ. И 7 ноября 2009 года **В.В.Путин** подписал постановление о создании двух дочерних предприятий при АВТОВАЗе и выделении более 5 млрд. руб. на материально-техническое обеспечение и фонд оплаты труда. Благодаря чему люди, которые были не востребованы на основном производстве, продолжали работать и получать заработную плату.



**– В то время многие – и даже очень высокопоставленные чиновники – говорили о том, что проще закрыть АВТОВАЗ, чем возиться с его проблемами...**

– Проблемы-то возникли не на АВТОВАЗе, а в мировой экономике. Мы стали заложниками ситуации на авторынке, продажи упали у всех автопроизводителей. К стати говоря, все страны оказали огромную и безвозмездную помощь своим автопроизводителям. Потому что именно автопром является локомотивом всей промышленности. И хорошо, что Путин, понимая это, пошел на оказание беспрецедентной помощи АВТОВАЗу и Тольятти, имеющему признаки моногорода. К тому же наш автозавод является не просто градообразующим, а системообразующим предприятием. Если бы АВТОВАЗ остановился, то по всей России без заработка осталось бы более 2 миллионов людей, занятых изготовлением комплектующих, материалов для АВТОВАЗа. Если посчитать членов их семей, то без средств к существованию осталось бы 5–6 миллионов человек! Для многих малых городов России наши поставщики тоже являются градообразующими. Помощь АВТОВАЗу спасла не только Тольятти, а десятки городов по всей стране.

**– Какие предложения профсоюза были услышаны властью в тот сложный период?**

– Когда в 2009 году руководство приняло решение о работе с неполной загрузкой, вазовцы получали 2/3 от средней заработной платы – за простой не по вине работника. Но с первого сентября завод начал работать в одну смену, и люди должны были получать только за фактически отработанное время, заработная плата уменьшалась практически вдвое. Профсоюз сразу же, при обсуждении этого приказа, подготовил обращения в мэрию и к губернатору с предложением организовать общественные работы. И надо отдать должное – очень быстро были подготовлены необходимые распоряжения, выделены средства, и с 1 сентября общественные работы были организованы – как на территории завода, так и в городе. Многие вазовцы воспользовались этой возможностью, заработали себе неплохую прибавку в семейный бюджет. А в городе, да и на заводе навели порядок, стало гораздо чище и опрятнее.

Трудно переоценить и программу утилизации старых автомобилей, благодаря которой удалось

переломить ситуацию на авторынке России. Впервые предложение о такой программе было высказано мною на совещании в Москве, в котором участвовал **В.В.Путин**. Я рассказал об успешном опыте других стран и предложил Владимиру Владимировичу – давайте и в России разработаем такую программу. И он дал такое распоряжение, которое помогло не только нам, но и всем другим автопроизводителям, работающим в России.

Перечислять все, что было сделано в тот период, вряд ли стоит... Главное, что преодолеть кризис удалось. И с минимальными осложнениями для работников автозавода. У нас профсоюзная защита сработала. А 26 октября на заседании согласительной комиссии ОАО «АВТОВАЗ» согласовано решение о повышении с 1 октября этого года на 7,5% тарифных ставок и окладов работников завода и дочерних обществ, ставших самостоятельными бизнес-единицами в 2011 году. Мы и до этого решения уделяли серьезное внимание вопросам оплаты труда работникам, с начала 2011 года были увеличены суммы на премирование победителей трудового соревнования, возобновлены выплаты премий тем, кто награждается почетными грамотами и благодарностями в связи с корпоративными и государственными праздниками. Произведены единовременные выплаты всем сотрудникам завода в феврале и июле, выплачены компенсации в период превышения температурного режима на рабочих местах. Но профсоюз настаивал именно на повышении заработной платы – и сейчас нам удалось такое решение принять.

## ДИТЯ КРИЗИСА ПО ИМЕНИ «ГРАНТА»

**– Как вы относитесь к мнению, что самая ожидаемая премьера АВТОВАЗа родилась именно благодаря кризису?**

– Кризис – это испытание на прочность. Тогда появляется жесткая необходимость анализа, поиска способов исправить допущенные ошибки. И наш завод максимально эффективно использовал этот сложный период, чтобы стать другим.

Кризис вновь подтвердил очевидное – мы должны делать реальные автомобили для реальных россиян, живущих на заработную плату. Все знают, что в программе утилизации наибольшим спросом пользовалась «классика». Но она давно морально устарела. И для ее замены в короткие сроки была разработана «ЛАДА Гранта» – недорогой современный автомобиль, не уступающий по потребительским свойствам многим иномаркам.

За время кризиса мы научились работать экономичнее, больше внимания уделяем сокращению потерь. Была разработана Программа развития АВТОВАЗа до 2020 года, которая прошла обсуждение на всех уровнях, включая правительство РФ. Теперь ее надо реализовать.

Кризис в чем-то помог и городу – когда на одном из совещаний обсуждалась ситуация с моногородами, я обратился к **В.В.Путину** по программе создания особой экономической зоны в Тольятти, которая могла бы снизить зависимость города от АВТОВАЗа. Идея ОЭЗ родилась еще до кризиса, но проходила бесконечные процедуры рассмотрения в министерствах. Я попросил ускорить ее реализацию. И сейчас уже выполняются работы по запуску двух проектов – ОЭЗ (20–25 тыс. рабочих мест) и IT-парка (2–3 тыс. рабочих мест).

Сейчас очень важно, чтобы вся начатая работа по этим и другим проектам была завершена. А это во многом зависит от политической стабильности в нашей стране. К стати, от этого же зависит и дальнейшее развитие АВТОВАЗа. А коллектив нашего автозавода всеми своими делами доказал – мы умеем работать! Я уверен, что этот год мы завершим с положительными результатами, что даст профсоюзу возможность продолжить переговоры и о премировании работников завода по итогам года, и по другим вопросам колдоговора.

Подготовил Евгений КАРПОВ