

ИСТОРИЯ В ЛИЦАХ

История крупнейшей профсоюзной организации России богата яркими событиями и знаменательными датами. И всегда во главе её стояли яркие, неординарные личности. Их выбирали люди, а получилось – их выбрало само время...

Давайте вспомним сегодня этих людей и времена, в которые им пришлось работать.

Наших людей и наше время.

С 1966 года

М.И.КЛУНИН



Михаил Иванович – первый председатель вазовской профсоюзной организации. Его время – период рождения заводского профсоюза.

1 декабря 1966 года – в этот день состоялось первое организационное собрание работников Волжского автомобильного завода. Тогда был избран первый состав завкома профсоюза в количестве 12 человек. Первоначально профорганизация состояла из 129 человек.

С 1967 года

В.М.ПРАВОСУД

Время Василия Марковича – «штурмовой» и пусковой период истории завода и профсоюза. Февраль 1971 года – принят первый коллективный договор. Декабрь 1973-го – завод сдан в промышленную эксплуатацию. Заводской профсоюз объединяет всех работников предприятия.



«Оценивая стоящие перед заводским комитетом профсоюза задачи, мы пришли к выводу, что центральная из них – обеспечить успешное выполнение плана выпуска автомобилей. Именно реализация плана является сегодня решающим фактором, определяющим важнейший показатель предприятия – прибыль, а следовательно, и величину поощрительных фондов, фондов развития производства и соцкультбыта. А это немалые деньги. Например, в 1972 году размер этих фондов превысил 36 миллионов рублей. Таким образом, успешное претворение в жизнь государственного задания создает тем самым надежный фундамент и для дальнейшего улучшения условий труда и быта автозаводцев».

Впервые в стране в рекордно короткие сроки были построены автогигант и современный Автоград без барачных временок. Именно заводом настоял на одновременном строительстве завода и жилья для автостроителей. Строилось много и быстро, и почти каждый мог рассчитывать, когда подойдет очередь на отдельную квартиру. Все новостройки закреплялись за производствами, управлениями, и они имели свою твердую долю в каждом вводимом доме.

Если в 1969 году в благоустроенных квартирах проживало 3470 человек, а в малосемейках и общежитиях – 6250, то уже через 10 лет жилой фонд составлял 3 млн. 372 тысячи кв. м полезной площади, 75390 человек были обеспечены жильем.

В составе «треугольника» профсоюз курирует сферу трудовых отношений, охрану труда, соцкультбыт, общественные начинания, направленные на строительство завода и Автограда. Заводскому комитету профсоюза пришлось решать проблему, которую «приходилось решать немногим профсоюзным организациям: взять под контроль строительство и наладивание быта целого района. Дело это было чрезвычайно сложное, но в то же время и заманчивое, так как завком мог принять активное участие в формировании облика целого городка, в котором нам предстояло жить. Завком участвовал в выборе проектов всех культурно-бытовых объектов и планировочных решений микрорайонов,

магистралей, площадей, зон отдыха и т.д. Без согласования с завкомом ни один проект даже не принимался к обсуждению. Мы участвовали не просто в оценке предложенных проектов, а именно в их выборе и корректировке. В подавляющем большинстве случаев заводскому комитету профсоюза приходилось вносить в разработки архитекторов существенные поправки, с тем, чтобы предусмотреть максимальные удобства для автостроителей и членов их семей».

С 1974 года

Л.А.СМЕКАЛИН



Время Леонида Алексеевича – «золотой век» заводской истории. В 70-е годы ВАЗ служил символом всего передового. Октябрь 1974-го – завод выходит на проектную мощность, 660 тысяч автомобилей в год. Каждые 22 секунды с главного конвейера

сходит автомобиль. ВАЗ – завод-гигант с законченным циклом производства, множеством социальных функций, включая градообразующую.

Курс руководства страны на «повышение материального благосостояния советских людей» привел к росту среднего заработка, работники приобрели сносный достаток. Под влиянием потребительской революции и требований к улучшению качества жизни наблюдается как бы встречная тенденция – стремление «быть ближе к природе», набирает обороты садово-дачная кампания.

«Несмотря на весь мой жизненный опыт, я до того, как стал председателем, тоже слабо представлял себе работу «на профсоюзе». Ну что там – путевки в садики, на турбазы и т.д. На деле же профсоюз занимается человеком от рождения и до самой смерти».

Появилась новая форма работы за повышение качества автомобиля – созданы сквозные бригады отличного качества смежных производств. В организации отработана система обучения и инструктирования профсоюзного актива. Работают факультеты профсоюзного строительства, факультет правовых знаний, факультет организации культурно-массовой работы, 9 школ профактива и школа профгруппорга. Именно в этот период расширяет границы наставничество молодежи – «Знание, мастерство, жизненный опыт наставников – молодежи!»

С 1979 года

В.Г.ГОРШКОВ

«Застой», потом «ускорение» и «перестройка» – так сегодня характеризуют период, в котором пришлось работать Виктору Герасимовичу, четвертому председателю заводского профсоюза. АВТОВАЗ оказался в эпицентре событий, которые начали происходить в стране, должен был стать пионером и первопроходцем реформирования. Этот факт говорит о способности вазовского коллектива работать с опережением, ибо многое из того, что предусматривалось экспериментом, отразилось в государственной концепции «ускорения» и «перестройки».

«Три кита» АВТОВАЗа – самостоятельность, самокупаемость, хозрасчет. Это 1985 год – самое начало перестройки, обновление страны. АВТОВАЗ уходил в самостоятельное плавание, помахов ручкой «дяде-министерству». Но теперь и рассчитывать на его помощь не приходилось, отныне все расходы на реконструкцию, развитие производства, жилищное строительство, социальные программы ВАЗ должен был брать, как в старом анекдоте, «из тумбочки». Что туда вложишь, то и возьмешь. Конечно, вопрос перехода на новые экономические условия решается не на общих рабочих



собраниях. Зато потом без активнейшего участия широких трудовых масс уже не обойтись, тут должны были сказать свое веское слово профсоюзные организации».

В 70–80-е годы профком много сил вложил в развитие здоровья и отдыха заводчан. В это время были открыты стадион «Торпедо», Дворец спорта «Волгарь», пионерский лагерь и многопрофильный круглогодичный детский санаторий «Алые паруса», профилакторий «Прилесье», пионерские лагеря «Спартак», «Звездочка», «Электроник», бассейн «Олимп», многочисленные базы отдыха.

С 1987 года

В.П.ПЕРЕСЫПКИНСКИЙ



Время Владимира Петровича – период работы завода и профсоюзной организации в условиях нового экономического эксперимента. В 80-е годы АВТОВАЗ продолжает оставаться флагманом экономики страны, а по дорогам бегают уже более десяти миллио-

нов «Жигулей», постоянно напоминая всем о Волжском автозаводе.

На это время приходится «особый расцвет трудового соперничества. Соревновались не только бригады, но и цеха, и производства. Обязательства утверждались тоже на всех уровнях. На каждом участке были оформлены экраны соцсоревнования».

Когда лидер автомобилестроения Америка достигла рекордной отметки – пять лет на освоение новой модели, – Япония ее обскакала, выдавая новинки за три с половиной-четыре года. Европейские и американские автомобилестроители забеспокоились, принялись изучать «японское чудо», и оказалось, что весь секрет в их системе соревнования, которую японцы условно называли гибким или дешевым производством с параллельным инжинирингом. А если заглянуть в суть этого самого параллельного инжиниринга, то это мало отличается от того давнего принципа, который мы применяли, совмещая интересы бригады и специалистов в общих обязательствах».

В 1988 году было принято решение о создании единого управления по социальным вопросам, «средства борьбы против дефицита», – управления рабочего снабжения (УРС). Уделялось большое внимание комплексу общественно-политических мероприятий, развитию заводского патриотизма.

С 1990 года

С.А.ЧЕБОТАРЕВ

Время Станислава Алексеевича – бурливый и громогласный период. Время акционирования, бартера и политической воляницы. К концу 80-х на заводе сложилась крайне напряженная обстановка. На закате «перестройки» Волжский автомобильный пережил волнения рабочих, которые требовали повысить зарплату, обесцененную инфляцией. Заводской коллектив стал заложником общего положения в стране, оказавшейся в состоянии системного кризиса. Профсоюзные лидеры по принципиальным соображениям выступили против радикальных методов борьбы, отрицая эффективность забастовок с остановкой конвейеров, поскольку это могло негативно отразиться на конечных результатах работы предприятия и тем самым ударить по благосостоянию работников завода.

Рубикон 5 января 1993 года разделил историю завода на два периода: первый – от момента создания государственного предприятия, второй – с принятия правительственного решения об акционировании и по настоящий день.

Самое большое достижение 90-х в том, что при всех изменениях производственной структуры ОАО «АВТОВАЗ» сохранилась единая



профсоюзная организация. Менялось время, менялись задачи, оставалось неизменным лишь то, что все эти годы профсоюзная организация совместно с администрацией делали все возможное для того, чтобы помочь своим работникам решать житейские проблемы, поддержать их в сложных ситуациях, улучшить условия труда и жизни заводчан, поддержать на высоком уровне социальные гарантии работников.

«Через коллективный договор, если к нему серьезно подойти с использованием механизма согласительных комиссий, можно очень многого добиться, подключая рабочие группы уже на стадии подготовки вопросов. Я понимаю, сегодня не удастся все решить по максимуму, но если есть проблема – ее надо поднимать. На уровне цеха – перед руководителем цеха, пусть четко определяет свою позицию. На уровне производства, если проблема является общезаводской, – тем более раскручивать, будировать (хоть и не очень люблю я это слово), подводить под каждое предложение организационную, техническую, материальную базу. Такой подход обязательно даст отдачу. Социальное партнерство – оно тоже многообразно».

Впервые в коллективный договор внесены такие социальные льготы работникам завода, как увеличение на 3 дня очередного отпуска, сохранение в течение 2-х лет среднего заработка за работниками, получившими профессиональное заболевание, а также проработавшими на главном конвейере более 9 лет и нуждающимися в переводе на другие рабочие места, выплата отпускного пособия, ряд льгот женщинам при рождении ребенка.

Вместе с тем обозначилась и центральная проблема завода – старение оборудования, его физический и моральный износ. На замену требовались куда большие средства, чем выделялись централизованно или мог заработать сам АВТОВАЗ. Реконструкция завода «на ходу» была компромиссом, который обусловил противоречивость развития производства в этот период.

В 90-е годы профсоюзная организация уделяла большое внимание вопросам международного сотрудничества, обмену опытом, обучению профсоюзного актива. В эти годы впервые было принято решение о необходимости вкладывать средства фонда социальной защиты в объекты, принадлежащие профсоюзной организации, что позволяет уберечь их от обесценивания из-за инфляции.

Несмотря на несомненные признаки дальнейшего ухудшения ситуации, у АВТОВАЗа был еще солидный запас прочности, который позволил ему быть впереди остальных как в прошлой, так и в будущей его истории.

С 1997 года

по настоящее время
Н.М.КАРАГИН

Время Николая Михайловича – период, когда старые идеалы общественной жизни отбросили. Пришли новые экономические, политические и социальные реалии – период развития рыночных отношений.



«Профсоюз АСМ сегодня заинтересован прежде всего в успехе ОАО «АВТОВАЗ», в реальном стратегическом развитии, обеспечении необходимых инвестиций, высококвалифицированном руководстве предприятия. Его способности решать сложные производственные задачи и не доводить производство до кризисных ситуаций, цивилизованно строить свои отношения с работниками и их представителями позволяют нашим членам профсоюза чувствовать себя более защищенно, уверенно на рынке труда и получать более высокую заработную плату».

Защита, занятость, зарплата – наш основной тезис. И мы всей своей деятельностью добиваемся и впредь будем добиваться его реализации».