

Русские не умеют собирать иномарки

С неожиданной проблемой столкнулись иностранные автопроизводители, начавшие сборку машин в России: речь идет о разнице менталитетов. Стайки петербургских рабочих в течение последнего времени мигрируют с автозавода на завод, будучи недовольны оплатой и условиями труда. В частности, на заводе Toyota их не устраивает производственная система Toyota, построенная на философии "кайдзен", известная своей эффективностью, жесткостью и рациональностью. Русские говорят, что не хотят быть "роботами". Дилеры считают, что автопроизводителям придется прислушаться к недовольным, иначе это скажется на качестве собираемых автомобилей.

Как сообщают источники на заводе Toyota, сотрудников питерского офиса не устраивает корпоративная культура компании. Им не нравится, например, что после рабочего дня, который официально заканчивается в 17:00, плохим тоном считается пойти домой. Приветствуется, чтобы сотрудник остался на работе часов до 20:00, поработал на благо компании. Обычный корпоративный ритм, в котором живет неугомонная Москва, медлительному и романтическому Питеру оказался чужд. Рабочие конвейера также выражают недовольство: сборка автомобилей у нас традиционно считалась делом простым, механическим, безыдейным, поэтому строгие планирование и отчетность для конвейера видятся россиянам абсолютно необязательными.

Источники в кадровой службе питерского автозавода GM сообщают, что к ним регулярно приходят недовольные люди с завода Toyota, которых, впрочем, американцы к себе брать не спешат. По мнению кадровиков, речь идет о людях специфического склада, "бунтарях", которых постоянно не устраивают условия труда. Между тем условия труда на всех питерских автопредприятиях сегодня примерно одинаковы, отмечают эксперты. Зарплата на конвейере составляет около 20 тыс. рублей, на площадке GM в самом городе, где собирают Opel, платят чуть больше, но там, в отличие от Toyota, вместо конвейера стационарные подъемники, поэтому и работать тяжелее.

Nissan, чей завод также вот-вот начнет работу под Санкт-Петербургом, уже сейчас анонсирует зарплаты на 2-3 тыс. выше по рынку, но сборочная линия там еще не работает, поэтому что получится в итоге, не знает пока никто. Тем не менее, говорят источники в GM, некоторые "недовольные" в очередной раз отправились к японцам, на этот раз к другим, искать лучшей жизни.

Японцы, которые выпускают автомобили Toyota под Питером вот уже полгода, с самого начала вели себя достаточно жестко. В основе производственной системы Toyota лежит философия бережливого производства "кайдзен", изобретенная японцами и внедренная во многих странах. "Кайдзен" содержит ряд фундаментальных ценностей, суть которых

сводится к снижению затрат при повышении качества. Среди основных принципов: самодисциплина, порядок и экономия, что в свою очередь выражается в жестких нормах и расписаниях, постоянном планировании и анализе деятельности, устранении потерь времени (перекуры, разговоры по телефону, кофе, домино и пр. перерывы, считающиеся само собой разумеющимся на любом российском автозаводе) и др. То есть от русских рабочих требуется по максимуму сократить все, что может помешать качественной сборке автомобилей, что в свою очередь влечёт за собой жалобы на то, что из русских делают "роботов".

Руководители питерских автопредприятий считают, что беспокоиться не о чем, и снижать требования к сотрудникам категорически отказываются. "В прошлом у завода Toyota в Шушарах были периоды, когда текучка кадров на время становилась проблемой, и связано это было в первую очередь с чрезвычайно сложными условиями на рынке труда в Санкт-Петербурге", – прокомментировал генеральный директор ООО "Тойота Мотор Мануфэкчуринг Россия" Мицуаки Сугимори. В настоящее время, по словам г-на Сугимори, текучка кадров на заводе Toyota составляет менее 2%. В мае уволились порядка десяти сотрудников, но для предприятия таких размеров это нормальный и даже низкий показатель, считает г-н Сугимори.

"Во всем мире "кайдзен" признается высокоэффективной системой, которая поощряет личную инициативу и участие сотрудников в процессе улучшения качества продукции и эффективности рабочих процессов, – комментирует М. Сугимори. – Все больше компаний во всем мире следуют принципам "кайдзен", включая российские компании. Это само по себе показывает, что "кайдзен" не зависит от менталитета или национальных особенностей, но основан на общих для всех ценностях и стремлении к улучшению. Мы совершенно уверены в том, что у наших российских сотрудников есть интерес к обучению принципам "кайдзен" и большие способности. Каких-либо особенностей менталитета, которые бы препятствовали стремлению каждого человека к лучшему, мы не видим ни в одной из стран, в которых работаем".

Возможно, что для того чтобы японская пропаганда возымела воздействие на русских фермеров, набранных по Ленинградской области, понадобится какое-то время. Российские дилеры, впрочем, считают иначе и уверены, что действовать нужно сейчас – более ощутимыми средствами, то есть деньгами. Свидетельство того, как коллективные брожения и недовольства могут влиять на работу автопредприятия, мы видели осенью, когда бастовали рабочие Ford: вследствие почти трехмесячной забастовки предприятие понесло колоссальные убытки. О том, что автозаводы обречены на забастовки, кадровики предупреждали еще в прошлом году. "В Питере открывается слишком много площадок, поэтому остается либо переманивать людей, либо нанимать кого попало, – комментирует директор по исследованиям КА "Автокадр" Константин Прохорцев. – Единственное, чем можно удержать таких людей, это бонусы, премиальные".

“Наших людей можно сделать лояльными, только если предоставить им максимальные преференции по оплате, – считает президент автохолдинга “Фаворит Моторс” Владимир Попов, одно время работавший в Японии. – Нужно помнить, что качество Toyota полностью основано на системе “кайдзен”. Если им удастся интегрировать японскую философию в умы российского пролетариата – хорошо. Если нет – тогда только американская система. А именно: доллар. Там ведь все просто: голосуешь за президента – получаешь сигару. Все”.

www.autonews.ru