

DISKUSSIONEN FORTSÄTTER:

Vems lagledare?

I förra *Kvasten* tog vi upp frågan om lagledarna, vem de är till för, lagen eller chefen, hur de utses och så vidare.

Här kommer ett nytt inlägg i diskussionen. Vi välkomnar fler som lägger sig i debatten.

Hur lagledare utses och fungerar är viktigt för alla oss som arbetar. Jag vet inte hur det var tidigare här i TC eftersom jag tillhör dem som kom hit när Bulycke flyttade in efter semestern 2009 men jag antar att det var ungefär på samma sätt som i Bulycke: lagen hade mycket mer att säga till om när det gällde att utse lagledare. Visst hade företaget sista ordet men hade man en bra dialog mellan gruppen och chefen märkte man snabbt om en lagledare hade gruppens förtroende eller ej.

HANDPLOCKADE ELLER VALDA?

På Bulycke var det i alla fall så i början att lagledaren valdes på ett år i sänder. Idag kan man inte ens söka jobbet. Det är PL som kommer och säger till den person han eller hon vill ha. Visst finns det många bra lagledare även idag men när PL ensam utser lagledaren är det lätt att det blir "ja-sägare" som plockas upp. Jag tycker att en lagledare ska jobba för laget och då måste laget ha förtroende för honom eller henne.

OKLART UPPDRAG

Lagledarens roll har också blivit mer oklar. Vad är lagledaren egentligen till för idag? Från början var det meningen att lagledaren skulle dela sin tid 50/50 mellan sina egna uppgifter och att läsa av andra så att de kunde göra saker för laget. Det var en del av den så kallade stegutvecklingen. Idag har allt lagts över på lagledaren utan någon särskild motivering eller diskussion och de flesta andra har inga uppgifter utöver montering. Idag är det ingen idé att gå till ett "kvalitetsstöd" med ett problem, det är ändå lagledaren som ska ta tag i frågan.

Vänd! ↗

Nyanställningar och rykten

Nyligen höjdes bantakten med en bil i timmen utan att några extra balanser tillkom. I dagarna kom så information om att företaget ska anställa 250 personer i Torslanda när vi i höst går upp till 57 bilar i timmen. Vi får verkligen hoppas att det innebär 250 nya arbetskamrater och inte bara att de som redan är här byter kläder och anställningsform. (Vilket i och för sig borde ske så fort som möjligt. Det är mycket märkligt att företaget fortsätter med osäkra bemanningsanställningar när det är så tydligt att produktionen kommer att öka.)

Samtidigt går det en rad andra rykten. Ett av dem, om övertid, bekräftades i förra veckan när en övertidslördag lades ut. Men även andra uppgifter har kommit till *Kvasten* från flera håll. Som ryktet att företaget vill införa rullande avlösningar. När vi körde sådana rullande avlösningar våren 2005 var det få som gillade det. Avlösningen kunde ibland komma en liten stund efter att man börjar jobba och ibland strax före matrasten. Att sitta nästan ensam i lunchrummet med banan bullrande utanför och ett öga på klockan ger inte mycket ro och avslappning. Med det beslut om takhöjning och nyanställningar som nu definitivt kommit borde detta rykte kunna avfärdas. Eller...?

Ett annat rykte gäller införande av nattskift. Om företaget väljer att flytta en del av tillverkningen av S60 från Gent till Torslanda går detta knappast in på de två skift vi kör idag. Eller...?

Rykten om vad som planeras finns alltid men blir starka när ledningen inte informerar ordentligt om sina planer. Vi är lika vana vid att läsa om beslut i tidningarna som vi är ovana vid att företaget diskuterar olika alternativ med oss. Vi uppmanar därför företaget att snarast säga vad de planerar när det gäller avlösningar och skift. Och detsamma gäller givetvis våra fackliga företrädare. Det är inte mycket idé med att de får information om den inte sprids bland oss medlemmar.

Vad händer i Kina?

I helgen hade Göteborgs Posten ett stort reportage om några av dem som Volvo skickat till Kina för att dra igång en bilfabrik. Men vad händer egentligen på fabriksgolvet i den väldiga kinesiska industrin?

Enligt GP:s beräkningar lägger företaget över en miljard kronor bara på de 150 personer som nu ska leda uppbygget av fabriken i Chengdu, däribland flera kända namn från TC. Orsaken till att Volvo, liksom företag från hela världen, lägger produktionen i Kina är givetvis låga löner och små eller obefintliga fackliga rättigheter.

För oss som jobbar i ett kinesiskt företag är det extra viktigt att hålla oss informerade om vad som händer i Kina. Inte minst för att förbereda oss på att företaget kommer att spela ut vår fabrik mot den som är på väg att byggas i Chengdu. *Kvasten* kommer därför att fortsätta söka och sprida information om utvecklingen på fabriker i Kina.

Den kinesiska "fackföreningen" ACFTU inte är mycket till

fack utan till större delen en statskontrollerad organisation där ordföranden på en fabrik är tillsatt uppifrån och i praktiken är en del av företagsledningen. Men det finns undantag. Cathy Walker var tidigare ansvarig för skyddsfrågor på det kanadensiska bilarbetarfacket, CAW. *Kvasten* kan här publicera en översättning av hennes rapport från ett besök i Shandongprovinsen i förra veckan:

“Ordföranden på GM:s fabrik var utvald av företaget. För flera år sedan flyttade de honom från Shanghai för att göra detta jobb och han är en del av företagsledningen. Hans perspektiv är företagets, till exempel har han inte gjort något för att stå emot att företaget nyligen snabbt infört bemanningsföretag på fabriken för att ersätta de fast
Vänd! ↗

Forts. "Vems lagledare?"

Det gör det ännu viktigare att laget har förtroende för sin lagledare och känner att han eller hon jobbar för laget.

BEMANNING

Mycket av detta är såklart en fråga om bemanning, alltså om ekonomi. Många lagledare ägnar en stor del av sin tid till att springa på larm och fixa fel, i praktiken sådant som de gamla "resurserna" gjorde, och det finns sällan tid att jobba med mer långsiktiga saker för laget. Det är heller inte alltid som det pappersarbete som ska göras med tavlor och annat känns meningsfullt. Många som idag inte vill bli lagledare idag skulle säkert däremot gärna ta på sig de uppgifter som resurspersonerna hade.

MER MAKT ÅT LAGEN

Det vitigaste är ändå hur lagledarna utses. Vi behöver komma tillbaka till ett läge där laget har mycket mer att säga till om och cheferna mindre. Det skulle gynna alla, även lagledarna som då skulle få ett kvitto på att de hade stöd från gruppen.

Thomas Hansson, kontaktombud 1:6

Folksamfel

De senaste veckorna har Folksam skickat ut brev med erbjudande om att komplettera en försäkring. Enligt information som gått ut från Verkstadsklubben är helt onödigt för oss som jobbar på Volvo och är med i Metall. I den försäkring vi har genom medlemskapet ingår redan det Folksam nu erbjuder för ytterligare 19 kronor i månaden.

Vad är det med AMF??!

AMF är ett pensionsföretag som ägs av Svenskt Näringsliv och LO gemensam. Runt 850 000 LO-medlemmar har pensionssparande i AMF.

Men det är också ett företag som verkar ha sällsynt dålig koll på sin ledning. För två år sedan avslöjades det att företagets styrelse, där bl.a. LO-ordföranden sitter, hade givit sin VD en pension på 62 miljoner.

För några veckor sedan avgick AMF:s ordförande när en åklagare började utreda varför han skickat 24 av sina miljoner fram och tillbaka till Peru. Uppenbarligen med enda syfte att slippa betala skatt.

Forts. "Vad händer i Kina?"

anställda. Bemanningsanställda utgör nu nästan en tredjedel av arbetarna.

Trots ordförandens påståenden om att allt var bra i fabriken, fick vi uppgifter av en annan representant om att det hade förekommit skadegörelse mot det löpande bandet flera dagar innan vårt besök. "Självklart måste arbetarna vara missnöjda", sa han

Men de två sydkoreanska ägda fabriker vi besökte (som tillhörde företaget Doosan) var fascinerande och en fullständig kontrast till facket vid GM. Anläggningen var klar 1996 och 1998 hade företaget skickat 600 kinesiska arbetare till Sydkorea för utbildning.

Men naturligtvis lärde sig de kinesiska arbetarna mycket mer än de färdigheter de behövde för fabriksjobbet. De hade kontakt med sydkoreanska arbetare och lärde sig hur deras fackföreningar fungerade. De kom tillbaka och organiserade riktiga fackföreningar inom det officiella facket, ACTFU. Demokratiska val har hållits till fabriken fackliga ledning sedan dess. När arbetarna är missnöjda med de fackliga ledarna så sparkar de ut dem. I det senaste valet ersattes sju av nio i ledningen med nya representanter. En grupp personer ställde upp på en gemensam lista med krav på att facket skulle representera arbetarna bättre. Vi träffade dem alla och de är en mycket intressant grupp människor.

Vid Doosan organiserade facket riktiga avtalsförhandling från början och sedan 2003 har arbetarna flera gånger röstat ner avtalsförslag från företaget och skickat de fackliga representanterna tillbaka till

förhandlingsbordet.

Trots att fackordföranden vid GM-fabriken sa att lönerna där var väldigt bra, 30 000 RMB, [ungefär detsamma i svenska kronor, LH] sa de fackliga distriktsansvariga att arbetarna på den koreanska fabriken tjänade dubbelt så bra. Uppenbarligen resultatet av effektiva avtalsförhandlingar.

Det finns flera viktiga lärdomar av detta:

Den första är att kontakt med arbetare och fackföreningar i andra länder är mycket viktigt för utvecklingen av fackföreningar i Kina och att kontakter med slagkraftiga fack på andra håll är till stor hjälp.

För det andra att det är fullt möjligt för fackföreningar i utlandsägda företag i Kina att vara vad vi skulle kalla verkliga fackföreningar.

För det tredje att fack inom den kinesiska fackföreningsfederationen, ACFTU, kan fungera väldigt olika.

För det fjärde vill facken i Shandong verkligen ha kontakt med fackföreningar på andra håll."

Så långt Cathy Walker.

Att det på sina håll är på väg att växa fram riktiga fack i Kina är inget unikt för Shandong. Sedan fjolårets våg av strejker i bilindustrin (se *Kvasten* nr 38) har det inträffat åtskilliga fler strejker i de industritäta kustområdena.

Chengdu, där Volvo nu bygger sin fabrik, ligger långt från detta område och är bland annat hemstad åt Foxconnns jättefabrik som hamnade på löpsedlarna sedan många desperata arbetare tagit sitt eget liv. Men även i Chengdu har strejker ägt rum bland elektronikarbetare, lärare och bussförare på senare år, trots att det är förbjudet.

Det är därför en oerhört viktigt att våra fackföreningar skapar direktkontakter med arbetarna i och kring den nya Volvofabriken där. Inte minst för vår egen skull. Det lär inte dröja länge efter det att fabriken öppnat förrän våra chefer börjar jämföra våra löner med de kinesiska arbetarnas. Det bästa försvaret för våra löner och jobb är då att på alla sätt stötta arbetarna i Kina och deras strävan efter anständiga löner och arbetsvillkor och möjlighet att organisera sig i riktiga fackföreningar.

Lars Henriksson