



ВЕСТИ КАМАЗА

САМОЕ
ВОЛНИТЕЛЬНОЕ —
НОЧЬ В МОРОЗ

3

ХОШЬ — КИТАЙСКИЙ,
ХОШЬ — НОРВЕЖСКИЙ:
СЕКРЕТЫ ПОЛИГЛОТА

6

«ДАКАР-2020»:
ГДЕ Б НИ ПРОВОДИЛИ,
МЫ СНОВА ПОБЕДИЛИ.
17-Й «БЕДУИН» РОДОМ
ИЗ АРАВИЙСКОЙ ПУСТЫНИ

5

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ — КАЧЕСТВО



СНАЧАЛА ПРИКАЗ, ТЕПЕРЬ ПОДРОБНОСТИ.
ЧТО КАЧЕСТВЕННО МЕНЯЕТСЯ В ЭТОМ ГОДУ,
РАССКАЖЕМ УЖЕ СЕЙЧАС

4

ВИДНО, КТО ПРИШЁЛ,
ВИДНО, КОГДА УШЁЛ:



Вход на «КАМАЗ»
становится электронным

2

ОБОЙТИСЬ БЕЗ ДЕМОНТАЖА



кузнецам помогло
оригинальное решение

3

По вопросам размещения рекламы

ЗВОНИТЕ: +7 (8552) 37-30-60
ПИШИТЕ: ORLOVAEA@KAMAZ.RU

ЕАС ТС № RU-D-RU.АЛ32.В.02236 ОГРН 1091850006548

Реклама ООО «ТЭМ-Инвест»



GELIOMASTER
СВЕТИЛЬНИКИ
ЗДРАВООГОВО СМЫСЛА

8 (855) 254 37 96
8 (855) 254 45 75

GELIOMASTER
www.geliomaster.com

Самые популярные материалы недели:



VESTIKAMAZA.RU
Новостной портал

- И так бывает: челнинка недовольна слишком ярким освещением улицы Усманова
- Блог сотрудника ZF КАМА Алмаза Хасанова: миллион причин ходить на работу пешком
- «Знай наших!» и другие киноистории Челнов. Какие фильмы снимали в нашем городе?

ЗИМНИЙ ОТПУСК НЕ ХУЖЕ ЛЕТНЕГО:



загар, экскурсии и горы

8

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 37-31-99

НОВОСТИ

С нами сильней республика

Президент Татарстана Рустам Минниханов 29 января в Казанском кремле встретился с генеральным директором ПАО «КАМАЗ» Сергеем Когогиным.

В ходе рабочей встречи руководитель «КАМАЗа» доложил главе республики об итогах работы компании в 2019 году и о планах на год текущий. В прошлом году «КАМАЗ» произвёл 34,7 тыс. грузовиков, доля компании на российском рынке тяжёлых грузовых автомобилей составила 44,2%.

Рустам Минниханов отметил вклад «КАМАЗа» и его руководства в укрепление социально-экономического потенциала республики и вручил Сергею Когогину госнаграду Республики Татарстан — медаль «100 лет образования ТАССР».

КОРОТКО

15 января в Москве Президент Татарстана Рустам Минниханов вручил орден «За заслуги перед Республикой Татарстан» и медаль «100 лет образования ТАССР» первому генеральному директору «КАМАЗа» Льву Борисовичу Васильеву. На награждении присутствовали генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, на протяжении многих лет поддерживающий тёплые дружеские отношения со своим легендарным предшественником, и депутат Госдумы РФ Альфия Когогина.

НАЗНАЧЕНИЯ

В новый год — с новыми портфелями

В первые дни Нового года в руководстве «КАМАЗа» произошли кадровые изменения.



С 21 января в должность заместителя генерального директора по продажам и сервису ПАО «КАМАЗ» вступил Рустам Шамсутдинов. Три первых недели года Рустам Данисович провёл в статусе преемника, а до этого с 2012 года работал заместителем гендиректора по закупкам.

Он родился в 1969 году в Зеленодольске, окончил КАИ в 1992 году (квалификация — инженер-механик), на «КАМАЗе» работает с 2006 года, имеет звание «Заслуженный машиностроитель РТ», награждён несколькими медалями. Отец двоих детей.

Эстафету руководства блоком продаж и сервиса Р.Д. Шамсутдинов принял у 45-летнего Сергея Афанасьева, своего земляка и однокашника (окончил КГТУ в 1997 году как экономист-менеджер), который занимал пост заместителя генерального директора с 2015 года. Сейчас Сергей Александрович перешёл на должность советника генерального директора ПАО «КАМАЗ».

На период вакантной должности ЗГД по закупкам исполнение обязанностей возложено на директора центра производственных закупок Равиля Ибрагимова без освобождения его от основной работы.



Назначение на новую (не только для себя, но и для «КАМАЗа») должность получил 42-летний Алексей Барданов, с 2015 года работавший заместителем директора литейного завода по качеству. С 9 января 2020 года Алексей Викторович стал директором департамента техниче-

ского контроля в блоке первого заместителя генерального директора — исполнительного директора ПАО «КАМАЗ». Челнинец, в 2001 году после окончания КамПИ по специальности «Машины и технология литейного производства» трудовую деятельность начал в Альметьевске сменным мастером ОАО «Алнас». На литейный завод «КАМАЗа» пришёл в декабре 2007 года начальником бюро спецпроцессов ТО ПЧЛ. Г-н Барданов женат, в семье трое детей.

ПОДРОБНОСТИ

Будет умным турникет

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

На «КАМАЗе» выдают новые электронные пропуска. Вскоре попасть на своё рабочее место работники компании смогут лишь при предъявлении документа нового формата.

Проходные, действующие на заводах последние два месяца, постепенно изменят всю систему контроля управления доступом (далее СКУД) в подразделения. Руководитель службы информационной безопасности Булат Мифтахов рассказал, какие перемены в связи с этим ждут камазовцев.

— Булат Мунирович, цифровизация на «КАМАЗе» добралась до пропускной системы. Насколько эффективен новый формат работы?

— На самом деле мы имеем опыт использования СКУД более 10 лет — в зданиях генеральной дирекции и НТЦ. Цифровизация процесса доступа на территорию компании позволит значительно оптимизировать затраты, в первую очередь временные. Сведения о том, что человек пришёл на работу, будут поступать в кадровую службу сразу после фиксации электронного пропуска на турникете. Сдача пропусков в табельную уже не понадобится.

Значительно ускорится и процесс выдачи пропусков при устройстве на работу. Новичкам уже не надо будет писать заявку на получение пропуска и несколько дней ждать оформления. Их данные передаются в СКУД автоматически после того, как информация занесена кадровой службой в систему SAP. Фотографировать сотрудников при оформлении также будут на территории завода, во фронт-офисах ЦОБ. Сегодня такой порядок действует на автомобильном, литейном, кузнечном, прес-

сово-рамном заводах и заводе двигателей. Через час-два после завершения оформления в отделе кадров новоиспечённый камазовец уже сможет получить пропуск.



Пешеходные проходные уже оснащены электронными турникетами. Дальше дело за транспортными

Слабое место бумажных пропусков в том, что их легко подделать, чем и пользовались злоумышленники. Новый документ лучше защищён, к тому же позволит оперативно закрывать доступ на объект, например, при утере пропуска. Вместе с электронной системой фиксации все проходные оснащаются металлодетекторами, так что хищений наверняка станет меньше.

— При такой системе организации контроля человек уже не нужен?

— От услуг сотрудников ФГУП «Охрана» Росгвардии мы не отказываемся. Их главная задача — обеспечение, предотвращение и выявление

нарушений внутриобъектового режима на территории «КАМАЗа».

— Что делать при потере электронного пропуска?

— Принцип восстановления остаётся прежним: необходимо сообщить об утере в бюро пропусков, написать объяснительную. Старый пропуск будет заблокирован, и выдан новый.

— Как в перспективе будет меняться пропускная система на «КАМАЗе»?

— На первом этапе проекта планировалось оснастить электронными турникетами



Булат Мифтахов: «Цифровизация доступа на территорию «КАМАЗа» позволит значительно уменьшить затраты»

только пешеходные проходные (всего их 25). На втором этапе будут произведены и на транспортных КПП, они начнут функционировать с середины 2021 года. Пилотный проект был успешно реализован с блоком закупок на транспортном КПП-5.

Пропускной режим подразумевает заявки на оформление пропусков различного типа. Ежедневно, кроме сотрудников «КАМАЗа», доступ в подразделения компании получают подрядчики, работники сторонних организаций, гости. Поэтому бумажные заявки в скором времени полностью заменит электронная система заказа пропусков для всех категорий посетителей. Эту задачу планируем решить в текущем году.

Постепенно на всех проходных будет введена система видеонаблюдения. Запись событий позволит усовершенствовать процедуру контроля, избежать недоразумений в случаях спорных ситуаций.

Со временем будут внедрены интеллектуальные системы обработки информации. Такие меры необходимы как для усиления охраны собственности компании, так и для защиты персонала.

ЗАБОТА

Чтоб семье облегчить жизнь

Президент Татарстана Рустам Минниханов принял решение о введении новых мер соцподдержки для многодетных и малообеспеченных семей.

С 2020 года ежемесячная выплата на первенца в татарстанских семьях будет выплачиваться до трёх лет ребёнка, а не полтора года, как это было раньше. Семьи с пятью детьми и более будут получать ежемесячное пособие, чтобы их доход довести до прожиточного минимума. Семьи с тремя детьми будут освобождены от платы за детский сад. Малообеспеченным семьям, воспитывающим детей до трёх лет, будут выдаваться электронные сертификаты на лекарственные средства. А новорождённым из семей, где среднедушевой доход не превышает величину прожиточного минимума, теперь полагаются подарочные комплекты с детскими принадлежностями.



Шаг к здоровью

На день открытых дверей 19 февраля приглашает камазовцев «Реацентр Челны», учреждённый благотворительным фондом «Дети ДЦП».

Родители и дети получают возможность познакомиться с возможностями реабилитации в экзоскелете «Экзоатлет», получить консультацию детского мануального терапевта, невролога, психолога, логопеда-дефектолога и других специалистов. «Реацентр Челны» был открыт в феврале 2010 года и имеет опыт успешного восстановления утраченных функций организма.

Записаться на приём можно по телефону 44-65-65, а дополнительную информацию узнать на сайте www.reacenter.ru.

Телефоны для справок:

47-46-53, 47-46-54 — отделение № 1 РЦМП.

71-49-39, 71-47-02 — отделение № 2 РЦМП.

Подробности — на портале www.vestikamaza.ru

ВПЕРВЫЕ

Квартира в дороге

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ. Фото: Александр АВДЕЙЧИК

«Коллеги, что осталось недосказанного?» — обратился главный конструктор «КАМАЗа» Евгений Макаров к водителям-испытателям ООО «ИнтерТранс КАМАЗ». В два этапа руководство НТЦ «КАМАЗа» провело встречи с представителями компаний, участвующих в проекте «Подконтрольная эксплуатация автомобилей КАМАЗ-54901».

После общения с конструкторами водитель Сергей Лялин поделился своими впечатлениями и с читателями «Вестей КАМАЗа»:

— Новый КАМАЗ-54901 с номером 872 я получил в июне 2019 года. В целом, автомобиль мне нравится. Если сравнивать с моделями десятилетней давности, прогресс налицо. Разница даже по сравнению с прежним КАМАЗом, 5490: больше и шире кабина, ровный пол, больше комфортности. Чувствуется, конструкторы старались усовершенствовать рабочее место водителя, сиденье, спальник, понимая, что машина — это же наша квартира в дороге! Огромные отличия — электроника, бортовой компьютер, в «девятостике» всё по-другому, есть только чисто информационное табло.

— Освоение БИС, бортовой информационной системы, было трудным, или вы — «компьютерная личность»?

— Скажем так: дружим на вы. Но освоение для меня особого труда не составило.

— Какие маршруты, какие температуры за эти полгода вам запомнились?

— Машину мы испытываем в условиях реальной эксплуатации, в перевозках тех или иных грузов, поэтому бывают затяжные маршруты. Красноярск, Краснодар, из ближнего зарубежья — Казахстан, Узбекистан. Зима нынче тёплая, ниже минус 20 ещё температура не встречалась. Машина новая, переночевав ночь, немного волнуешься, как заведётся. Но пока проблем не было: если мне надо в рейс, кнопку нажал, подогрев пошёл, в «девятостике» всё по-другому, есть только чисто информационное табло.

— А свои замечания конструкторам вы высказываете?

— Мы постоянно на связи. Понятно, что многое ещё в процессе доработки. Поначалу были проблемы с коробкой — вот она как раз «не слушалась», но конструкторы не оставляют без внимания такие вещи, и ситуация уже меняется. Надеюсь, и замечания по двигателю тоже будут учтены. Испытания в эксплуатации — такое дело, что здесь нет мелочей, это понимают и создатели машины, и мы, водители. Например, когда машина пойдёт в серию, хотелось бы, чтобы в комплектации обязательно присутствовал холодильник. Для дальнобойщика это очень важный предмет — в ино-марках он есть. Ладно,

Как и в финале «первой серии», в которой своими впечатлениями делились водители ООО «ТЕМПО-Логистик», эксплуатанты нового флагмана из «ИнтерТранс КАМАЗ» получили благодарственные письма от НТЦ, а лидеры были поощрены особо. Определить лучших помогла электроника: приборы показали, что Расил Хафизов продемонстрировал самое экономичное энергопотребление за полгода, а Анатолий Тимофеев — минимальный расход топлива в рейсе.



Водитель Сергей Лялин особо отмечает послушность «девятостика»

зимой продукты куда-то в ящик можно спрятать, не испортятся. А летом, когда плюс 30?

Хотел бы ещё добавить, что работать с конструкторами не только необходимо, но и... приятно. Интересно. Новая же абсолютно машина, и есть даже некоторое чувство гордости, причастности к этому проекту, личного участия в серьёзном и важном деле.

НОВОСТИ

А тягач им всех милее

«КАМАЗ-ЛИЗИНГ» проанализировал итоги продаж в прошлом году и составил рейтинг самых популярных моделей.

Первое место в топе занимает седельный тягач КАМАЗ-5490. Именно этот автомобиль, в том числе в газодизельной комплектации, с полуприцепами НЕФАЗ, чаще всего оформляли в лизинг клиенты компании. Первая модель нового поколения грузовиков стандарта «Евро-5» соответствует всем современным международным требованиям экономичности, надёжности, экологичности, комфорта водителя и внешнего облика.

Следующими по популярности автомобилями, приобретаемыми в лизинг, стали трёхосные самосвалы тяжёлого класса КАМАЗ-6520 и самосвалы сельскохозяйственного назначения 45143. Особенностью грузовиков КАМАЗ-6520 можно назвать хорошие тягово-динамические показатели при невысоком уровне потребления топлива. А КАМАЗ-45143 отличает боковая разгрузка, благодаря чему он стал одним из самых популярных грузовиков для сельского хозяйства.

Решение для бизнеса

Лизинговая компания «КАМАЗ» продолжает реализовывать продукт, специально разработанный для официальных дилеров автогиганта — «Лизинг оборудования для сервисных центров».

Программа позволяет обновить ремонтно-техническую базу максимально выгодно и мягко с точки зрения расходования бюджета компании, без единовременных крупных инвестиционных затрат. По условиям предложения, срок лизинга может достигать пяти лет, минимальный авансовый платёж составляет 20%, предварительное рассмотрение заявки — один час, а окончательное решение клиент получает в течение трёх рабочих дней. Оплачивать можно как по убывающему, так и по равномерному графику платежей. Предусмотрена возможность досрочного погашения — через год с момента получения технического оснащения.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИРЕКТОРИЯ

Не сходя с места

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото Ильдар ХУСНУТДИНОВ

На кузнечном заводе в ходе ремонта технологического оборудования была проведена уникальная операция — пресс KSP-1200 линии штамповки коленчатого вала удалось восстановить без демонтажа.

Необходимость в капитальном ремонте назревала давно. Загрузка у автоматической линии большая, на ней штампуют поковки для двигателей КАМАЗов, а также для Ярославского моторного завода — в рамках программы диверсификации. После каждой вынужденной остановки ремонтникам приходилось оперативно восстанавливать изношенную часть вала ковочного пресса. А остановки случались практически каждый месяц по причине износа посадочных мест.

Во время корпоративного отпуска на КЗ решили провести основательный ремонт изношенной части вала. По традиционному сценарию пятиметровую конструкцию нужно было демонтировать, приводить в порядок и ставить на место. Операция заняла бы длительное время, что повлекло

бы большие простои. Но на кузнечном приняли другое решение: не нарушать обязательств перед своими заказчиками, не допуская простоев и не приостанавливая выпуск продукции.

Механики «КАМАЗа» решили пригласить к сотрудничеству НПК «Инструментальный завод» из Ижевска, специализирующийся на обработке, изготовлении и восстановлении крупногабаритных узлов. Специалисты КЗ предложили им сделать ремонт прямо на месте, на прессе, не разбирая полностью всю конструкцию. С 3 января ижевчане приступили к восстановлению изношенной части пресса KSP-1200. В течение двух недель отпуска вал был восстановлен до необходимых геометрических размеров. К окончанию ремонта узел главного маховика был собран, пресс запущен.

Запуск линии по выпуску коленчатых валов прошёл успешно. С 23 января

производство поковок на линии полностью восстановлено.



После ремонта линия штамповки коленвала работает как новая

Сделать лучше

Ремонтные работы в подразделениях начались уже 3 января. В первую очередь нужно было привести в порядок и запустить оборудование заготовительного производства.

— За 14 рабочих дней заводским службам удалось отремонтировать 889 единиц технологического оборудования, работы на 27 из них относятся к особо важным, и 266 — объекты энергетического оборудования, в том числе 20 особо важных, — пояснил директор инженерного центра — главный механик «КАМАЗа» Айрат Галеев. — В частности, на заводе двигателей заменили расточные пиноли на автоматической линии Ingersoll, на ПРЗ отремонтировали лифтвер на раскроечных комплексах TRUMPF, на литейном обновили виброрешётки на линии СПО-1.

Энергетики проводили наладку вакуумных выключателей, замену водоохлаждаемых кабелей и жёстких тоководов на печи «Отто-Юнкер» на литейном, меняли насос горячего водоснабжения на ПРЗ, задвижку в машзале КПК-3 на кузнечном.

Список оборудования, которое восстанавливали механики, составляли заместители начальников цехов по технической части. По их заявкам организуются и воскресные ремонты. Вскоре начнётся подготовка перечня станков и агрегатов для работ во время майских праздников.

СМОТРИТЕ ТЕЛЕПРОГРАММУ



ВЕСТИ
КАМАЗА

24
ЧАСА В ДЕНЬ

На «Челны-ТВ»
(Татарстан-24) —
в понедельник и четверг
в 18.00



ИЗ ПЕРВЫХ РУК

Ритм задаёт качество

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ. Фото: Виталий ЗУДИН



Антон Сарайкин: «В сознание каждого камазовца должно войти понимание — делать брак преступно»

Директор по качеству ПАО «КАМАЗ» — директор департамента качества Антон Сарайкин «расшифровывает» ключевые позиции первого документа года.

— Антон Викторович, если расценивать итоги минувшего года как стартовую позицию для новых задач, насколько удалось достичь главного — чтобы качество для камазовцев действительно стало приоритетом номер один?

— Определённый сдвиг и положительная динамика в этом плане ощущаются как среди рабочих, так и на уровне руководства. Это подтверждает, что, внедряя новые подходы и целый комплекс мер по повышению качества выпускаемой продукции (контролёры по качеству, мини-бригады, внешние KPI, тренинги по «3 НЕ», усиление мотивации за качество и многое другое), мы на правильном пути. Есть объективные показатели, которые измеряются в цифрах. Например, по сравнению с 2018 годом, количество рекламационных дефектов на 100 автомобилей по результатам трёх месяцев эксплуатации снизилось на 3,8%. В рамках улучшения качества производства автомобилей

Первый в новом году документ, который генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин подписал в первый же официальный рабочий день, «О совершенствовании деятельности в 2020 году», и де-факто, и де-юре — приказ № 1. Именно ежегодный приказ по качеству задаёт вектор и тональность жизни всей компании и её работников. И ритм — напряжённый. Энергетика созидания определяет программу «Качество-2020», цели в формате SQDCM на год.

коэффициент дефектности (АРА) снизился на 4,5%, уровень потерь от брака — на 8,4%. Возросла на 24% удовлетворённость потребителей работой дилерского центра в момент приобретения автомобиля, а удовлетворённость потребителей сервисным центром — на 3,6%.

Но сказать, что всё замечательно, и ситуация полностью нас удовлетворяет, значило бы покрывать душой. В этом году, когда компания переходит к выпуску автомобилей поколения К5, посыл «Качество — приоритет № 1» с повестки дня не снимается, а только углубляется.

— В чём это будет выражаться?

— В первую очередь — в ужесточении контроля качества, как в отношении собственной, так и покупной продукции. Следуя курсу недопущения отклонений от требований «КАМАЗа», центр закупок по ряду комплектующих был вынужден отказаться от некоторых поставщиков. Это оправданно, отступать нельзя.

— В интервью «ВК» полугодовой давности вы заметили: если станет понятно, что принимаемых мер по повышению качества недостаточно, будет централизация ОТК. Час настал?

— Сейчас идёт передача штатов в центральную службу качества. Хотя мировая практика — это ОТК на заводах, мы сознательно идём на такой шаг, держа в уме две главные задачи. Первая — развитие службы ОТК. Основные ресурсы развития, обучения на производстве выделяются, понятное дело, основному производству. Внимание ОТК в этом плане, скажем так, не самое пристальное.

Это мы намерены изменить. С переходом ОТК под эгиду департамента качества рассчитываем, что эти структуры получат большую, по сравнению с действующей, самостоятельность, и работа их станет более результативной. Это вторая задача. Они смогут больше, если хотите, дистанцироваться от пресловутого давления объёмов, противостоять главенству «штук» над качеством. Не до конца ещё выстроена у нас и культура «3 НЕ» относительно дефектной продукции. Более жёсткую политику расстановки барьеров в этом направлении как раз должны проводить отделы технического контроля.

— Знакомясь с программой «Качество-2020», её разделами и предложениями (кстати, хорошо, что всё это выложено на «Комете» и доступно любому пользователю портала), обратила внимание, что в этом году появятся у нас инженеры по качеству — на производстве и у центра закупок. По сути, речь идёт о новом институте, новой профессии?

— Введение этих штатных единиц мы связываем с новыми подходами к контролю качества и со вторым этапом развития службы ОТК. Идея заключается в том, чтобы на заводах на этих должностях закрепить инженеров высокой квалификации с полномочиями, равнозначными полномочиям начальников цехов. Они не будут распыляться по разным производственным нуждам, а возьмут на себя все вопросы и конкретные проблемы, касающиеся качества — в плане состояния обо-



Грамотная доставка — тоже звено в цепочке качества. Правильно упакованная продукция дойдёт до потребителя без сколов и трещин

Цели в области охраны труда, качества, промышленной безопасности, экологии ориентируют на:

- снижение коэффициента частоты несчастных случаев на производстве на 2% от среднего за последние пять лет;
- недопущение аварий на опасных производственных объектах;
- снижение количества рекламационных дефектов на 100 автомобилей по результатам трёх месяцев эксплуатации на 10%, повышение уровня удовлетворённости работой дилерского центра в момент приобретения автомобиля до 95%, повышение уровня удовлетворённости потребителя сервисным центром до 92%;
- достижение коэффициента АРА к концу года не менее 14,5 балла;
- снижение простоев ГСК-1, 2 АвЗ на 50%;
- снижение аварийных простоев лимитирующего технологического оборудования на 7%.

Компания планирует перешагнуть рубеж в 3 млрд рублей по выпуску продукции диверсификации.

Общий эффект от улучшений должен составить более 1,2 млрд рублей.

рудования, персонала, мониторинга корректирующих мероприятий. Аналогичные задачи перед инженерами по качеству у поставщиков, предполагается, что они возьмут на себя и аудит процессов, чтобы решать проблемы качества вместе с партнёрами «КАМАЗа» по бизнесу.

— Кроме сборки магистральных тягачей 54901, в Программе «Качество-2020» обозначена и подготовка производства под выпуск автомобилей 6595 — тяжёлого семейства нового модельного ряда. Говорят, мы меняем технологии — технологии меняют нас. В отношении качества это тоже справедливо?

— Безусловно, подход совершенно отличный от К3 и К4, идеологически иной. Обеспечение технологичности сборки автомобилей К5 — по сути, вопрос качества. Стопроцентно будут они проходить инженерное сопровождение, впервые будет организован аудит и сопровождение процесса на конвейерах сборки кабин, двигателей, естественно, на самом ГСК с обязательным контролем качества в финале. Позиции в чек-листах максимально приближены к этапу АРА (контроль «глазами потребителя» — О.Ж.), а сами автомобили, проходящие через эту «независимую экспертизу», отправятся ещё и на дополнительную обкатку. Но должен заметить, что все эти меры будут ни в коей мере не в ущерб работе по качеству в отношении традиционного нашего продукта и К4. Качество для «КАМАЗа» — вопрос престижа.

— В плане совершенствования SMK в компании значительное место уделено инструменту, капитальному и модернизации оборудования. Эти вопросы звучали практически на всех тренингах и от мастеров, и от руководителей. То есть всё услышано?

— Комплекс оборудования и инструмента — ещё один, очень важный барьер на пути дефектной продукции, одна из гарантий качества, ограждения от последующих ошибок. Мы столкнулись с тем, что проблема повторяющихся дефектов своими корнями часто уходит в инструмент. С внедрением методов SPC, элементов системы MES, на новом «умном» оборудовании, с прогрессивным инструментом, обеспечивающим требуемый момент затяжек, добиваемся давней желанной цели — того самого встроенного (уже физически, технически!) качества, когда сама система не даёт хода браку, а выявлять дефекты становится возможно в режиме реального времени.

— Что ещё меняют в жизни службы качества цифровые технологии?

— Очень важным направлением в деятельности нашей службы станет наведение порядка в сфере «отлова» дефектов, внедрение системы регистрации и структурирования дефектов в QMS-системе: это наш инвестиционный проект, защищённый в минувшем году. Также наша служба, что называется, кровно заинтересована во внедрении единой информационной системы по управлению качеством.

— Антон Викторович, мне представляется, что, приходя на работу, любому нормальному человеку хочется делать своё дело хорошо. Что ещё нужно добавить к этому желанию?

— Как говорит наш генеральный директор, компания сегодня просто не вправе выпускать некачественную продукцию. Делать брак — преступно. Это должно войти в сознание каждого камазовца и всех наших партнёров, от поставщиков комплектующих до дилеров и сервисников.



«Умный» гайковёрт для установки колёс на ГСК-2 будет сам рапортовать о выполненной операции

«ДАКАР-2020»

В зной, сквозь дюны и камни

Переезд ралли-марафона «Дакар» из Южной Америки на Ближний Восток сделал его самой настоящей загадкой для большинства спортсменов. Знакомы с местными трассами и ландшафтами были единицы. Но, несмотря на все трудности и досадную неудачу, постигшую победителя прошлогодней гонки Эдуарда Николаева, команда «КАМАЗ-мастер» подтвердила чемпионский титул и на этот раз.

Этап 1

В первом же этапе гонки лидировал экипаж Антона Шибалова. Первая победа стала отличным подарком для руководителя команды «КАМАЗ-мастер» Владимира Чагина, отметившего в день старта марафона — 5 января — свой 50-й день рождения.

Этап 2

Дополнительной головной боли экипажам добавило нововведение организаторов: дорожные книги начали выдавать лишь за 15 минут до старта. Таким образом хотели уравнивать возможности любителей и профессионалов и сделать гонку непредсказуемой для болельщиков.

Этап 3

Маршрут отклонился от побережья Красного моря в горные районы. Беспощадные дорожные условия начали выбивать участников одного за другим, досталось и «КАМАЗ-мастеру». На спецучастке экипаж Дмитрия Сотникова в густой пыли пересекал песчаный бруствер дороги, в котором оказался большой камень. Он повредил балку переднего моста и картер раздаточной коробки. Ремонт отнял несколько часов.

Этап 4

Караван ралли направился вглубь Аравийского полуострова, преодолевая отрезки с множеством острых камней. Антон Шибалов оценил эту часть гонки как «настоящий триал». У машины Эдуарда Николаева ока-



На пьедестале — в 17-й раз

зались проколотыми два колеса. Уже к середине дистанции стало понятно: высокий темп, взятый Каргиновым, поддерживает только Антон Шибалов. Остальные участники, в том числе основной соперник Сергей Вязович на МАЗе, начали отставать.

Этап 5

После успешного для команды «КАМАЗ-мастер» четвертого этапа экипажи Шибалова, Каргинова и Сотникова ушли на старт с разницей в две минуты друг от друга. Такая стартовка помогает сохранять высокий темп и придерживаться командной стратегии — подстраховывать друг друга в случае непредвиденных ситуаций. Машина же Николаева, стартовавшая на 10 минут позже, встала из-за проблем с двигателем. Ремонт отнял почти 14 часов. Оставшиеся 200 км по дюнам экипаж преодолел в темноте, финишировав около семи утра.

Этап 6

На 33-м км спецучастка двигатель в машине Эдуарда Николаева окончательно вышел из строя. Грузовик стартовал на пяти работающих цилиндрах, так как времени на ремонт утром уже не было. Из нижней части двигателя, из поддона, вылетела наружу часть кривошипно-шатунного механизма. Машина встала без движения на песчаном плато. Так печально завершился «Дакар-2020» для победителя последних трёх лет.

Этап 7

Хорошей новостью для команды стало возвращение в гонку экипажа Эдуарда Николаева. Правда, в отдельном от общего зачета рейтинге Dakar Experience. Организаторы соревнования одобрили соответствующую заявку россиян, а механики успели подготовить грузовик № 500 к выезду на трассу. По регламенту «Дакара», выбывший из-за технических проблем

участник однократно может воспользоваться так называемым джокером, то есть продолжить своё выступление вне общего зачёта.

Этап 8

По мере приближения ралли-марафона к финалу увеличивались и разрывы в генеральной классификации. Белорус Вязович упрочился на третьем месте, уступая российскому экипажу более 46 минут. По признанию самого гонщика, на прямых участках его грузовику не хватало мощности, чтобы утнаться за КАМАЗами.

Этап 9

После «отдыха» на песчаных и дюнных этапах гонщикам вновь предстояло преодолевать опасные лабиринты, усеянные острыми камнями. Быстрее всех в грузовом зачёте проехал Андрей Каргинов, установивший личный рекорд — пятую подряд победу на этапах



«Золото» «Дакара» стало вторым для пилота Андрея Каргинова, уже выигрывавшего ралли-марафон в 2014 году. А вот как он прокомментировал новую победу: «За две недели мы преодолели непростые тысячи километров сложнейшими внедорожными маршрутами. Для нас было важно подтвердить первенство «КАМАЗ-мастера» в грузовом зачёте «Дакара» и показать преимущество российской техники в новом для ралли-марафона регионе. Рад, что наша команда вновь стала первой и порадовала болельщиков»

«Дакара-2020». Предыдущее достижение было зафиксировано в 2014 году, когда Каргинов выиграл друг за другом четыре этапа.

«женерале». Все российские экипажи прошли маршрут плотной группой в прямой видимости друг друга.

Этап 10

Марафонская часть «Дакара», состоящая из двух этапов, пролегла через пустыню Руб-эль-Хали. Это особое испытание, когда рассчитывать приходится не только на мастерство и надёжность техники, но и на благосклонность Фортуны. Однако в боевой настрой гонщиков внесла коррективы погода. Ещё с вечера окрестности накрыло песчаной бурей. Дирекция ралли приняла решение прервать этап на 345 км. Результаты были зафиксированы на отметке 223 км.

Этап 11

80 километров дюн — так начался этот тяжёлый день. Количество тех, кто столкнулся с трудностями при штурме природных препятствий, исчислялось десятками во всех зачётах. Так, более двух часов потерял в песках и дюнах чешский пилот Алеш Лопрайс, что стоило ему четвёртой позиции в грузовом

Этап 12

Уже перед финишем спортсмены столкнулись с очередным сюрпризом от организаторов гонки: спецучасток был сокращён с 374 км до 167-ми в связи со строительными работами на нефтяном объекте вблизи спортивной трассы. Такой ход практически не оставлял шансов на последний рывок, чтобы попытаться улучшить позицию в общем зачёте. Но и пример Лопрайса накануне наглядно продемонстрировал, как в одно мгновение можно лишиться высокой позиции. Поэтому задачей экипажей «КАМАЗ-мастер» был спокойный финиш на результат, с чем они благополучно справились.

В общем зачёте грузовиков победил экипаж Андрея Каргинова, а экипаж Антона Шибалова стал серебряным призёром. На третьем месте белорус Сергей Вязович (МАЗ), Дмитрий Сотников — на четвёртом.

За ними Россия, Челны и «КАМАЗ»

«КАМАЗ-мастер» 20 января с триумфом вернулся на родину. В 17-й раз команда одержала победу на ралли «Дакар». Как и годом ранее, камазовцы заняли две верхние ступени пьедестала почёта: «золото» — у экипажа Андрея Каргинова, «серебро» — у Антона Шибалова.

Утром аэропорт Бегишево заполнили встречающие: родные и близкие спортсменов, журналисты, болельщики. Поздравить лидеров гонки также прибыли гендиректор «КАМАЗа» Сергей Когогин, депутат Госдумы РФ Альфия Когогина, председатель профкома «КАМАЗа» Александр Васильев, мэр города Наиль Магдеев.

Сергей Когогин отметил традиционность таких встреч, на которые практически всегда наши гонщики прибывают в статусе победителей: «За моей спиной стоят люди, которые умеют невероятными усилиями добиваться результата и радовать успехами. А за вашей спиной, ребята, стоит весь «КАМАЗ», который болеет за вас, поддерживает вас. У нас есть заводская команда, а по факту — сборная нашей страны. Я вас благодарю за это и за эмоции на протяжении 17 дней».

Руководитель команды «КАМАЗ-мастер» Владимир Чагин подчеркнул, что в этом году цена победы особенно высока: «Стояла



Сергей Когогин: «Спасибо, за победу, ребята!»

задача не потерять первые позиции на подиуме. 2020-й — год 100-летия нашей республики, 75-летия Великой Победы. У нас был только один путь — алга! Каждый пилот, механик и штурман держал это в голове. Мы безумно счастливы, что смогли сломать сопротивление соперников. Они тоже хотели быть первыми, но стали мы — уже в 17-й раз».

Подарок к 100-летию Татарстана

29 января в Казанском кремле Президент Татарстана Рустам Минниханов встретился с командой «КАМАЗ-мастер». Он отметил, что покорение Саудовской Аравии стало очередным триумфом «КАМАЗа», назвав эту блестящую победу прекрасным подарком к 100-летию ТАССР.

За большой вклад в победу в ралли и заслуги в развитии отечественного машиностроения Президент РТ вручил ордена «Дуслык» победителю ралли «Дакар-2020» Андрею Каргинову и штурману Андрею Мокееву. Антону Шибалову присвоено почётное звание «Заслуженный работник транспорта РТ». Капитану команды Владимиру Чагину вручена медаль «100 лет образования ТАССР». Медаль «За доблестный труд» получил слесарь по ремонту автомобилей Игорь Леонов. Почётного звания «Заслуженный машиностроитель РТ» удостоен ведущий инженер отдела обеспечения производства Дмитрий Никитин. Ещё девять работников НП «КАМАЗ-Автоспорт» отмечены Благодарностью Президента РТ.



ТВОИ ЛЮДИ, «КАМАЗ»

Николай Курочкин, переводчик, или Секреты полиглота

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ

В «магическом» 2020 году, в первый день этой недели, отметил свою магическую дату — 88 лет — совершенно удивительный человек. Когда мы с Николаем Сергеевичем Курочкиным стали суммировать, сколько же языков он за свою жизнь изучил, потеряли счёт. Дело в том, что овладевал ветеран управления (ныне — департамент) внешних связей иноязычиями по мере надобности.

«Учиться, мама»

Военное отрочество нижегородского мальчишки с хождением в школу за пять километров от родного села и тяжёлым каждодневным крестьянским трудом мало располагали к учёбе вообще. «Что, Коля, делать будем?» — после окончания сыном семилетки спросила мать, одна поднимавшая троих ребятишек. «Учиться, мама. В Горький поеду». К этому времени он уже успел полюбить язык Гёте и Маркса, получить за него оценку «ausgezeichnet» (отлично). И по другим предметам преуспевал (только с сочинением не всё здорово было), так что после собеседования сразу был принят в «сильный» восьмой класс, а по окончании десятилетки отправился на штурм вуза Северной столицы.

— В институте иностранных языков, раздумывая, на какое из пяти отделений переводческого факультета поступать, про себя решил так: немецкий я, считай, уже знаю. Английским самостоятельно занимался с друзьями. Представление о французском имею — «Войну и мир» прочёл. По-испански каждый скажет «но пасаран». А вот что это за язык — шведский? И подал документы туда. Едва успел: за два дня пять экзаменов сдать пришлось.

Как же он мне понравился, этот шведский! Преподавала нам его носительница язы-

ка — Анна Иоганновна, в своё время вышедшая замуж в Швеции за русского инженера и переехавшая в нашу страну. Благодаря ей воспринял я отличный простой метод: карточки. Пишешь на одной стороне русское слово, на другой — иноземное. Едешь в трамвае — повторяешь.

Где шведский, там и норвежский, и датский (образование в СССР было фундаментальное), латынь, плюс, конечно же, немецкий, английский. А поскольку Николай Сергеевич всю жизнь и сам себе учитель, из интереса занимался и финским, и итальянским. Распределение в качестве военного переводчика получил в штаб Балтийского флота.

Перевести «КАМАЗ»

Почти 10 лет прослужил переводчик Николай Курочкин на Балтике. А в 73-м, когда оказался с семьёй перед выбором «что дальше?» (после правительственных реформ в армии), знакомый в Москве предложил: «Хочешь на «КАМАЗ»? Там новый завод строится».

— В анкете указал все языки, которыми владею. Начальниками моими стали Яков Семёнович Песин и Фоат Савич Раимов, которые сперва погоняли меня, как водится, по английскому, по немецкому...

Так начался в жизни переводчика новый период —

камазовский.

Делегации и оборудование поступали на всесоюзную стройку со всех концов света, толмачей не хватало. Помимо своей переводческой работы с генералитетом фирм Николай Сергеевич был назначен куратором строительства объектов для иностранцев, а ещё «в условиях, приближенных к боевым» готовил молодых коллег — вчерашних выпускников вузов. Только на литейке на нём «висели» шесть объектов: КСКЧ, КСЛ, КЦЛ, два бэкхауза, ФОП. Когда монтировали вентиляционные установки на КСКЧ, со шведами (фирма «Флект») работал, потом на РИЗе. С американцами — на линии «Свидел Дресслер» каждый день с обхода начинался. А когда японское оборудование пошло на ПРЗ, стал японским языком интересоваться, три месяца работал с посланцами Страны восходящего солнца.

Как дети

— Иностранцы как дети были, — вспоминает ветеран. — Немало капризные. Ну, про то, что они в Советский Союз везли мотки туалетной бумаги, всезнают, сейчас как анекдот воспринимается. Американцы, пожалуй, самые хлопотные были. Прозвище мне дали «Mushroom king». Мы ведь не только во время работы общались: вывозили их в лес, на рыбалку, на отдых, на экскурсии в Казань, и фильмы им приходилось переводить в кинотеатрах без подготовки.

Скандинавы очень чувствительны. На одном из приёмов руководитель шведской делегации говорит: «Хочу сделать заявление! За каждым столом переводчик есть, а за нашим — нет. Что, вы думаете, Швеция — такая маленькая страна, что можно этим фактом пренебрегать?» В нужном месте я в этот момент оказался: «Вот вам переводчик!» Инцидент был исчерпан.

Экстернатура

О многоязычности Николая Сергеевича камазовское руководство знало, и то и дело подбрасывало ему шансы овладеть новыми компетенциями. Вопросы

типа «Слушай, а как у тебя с испанским? (финским, венгерским, румынским и т.д.)» превращались для него в своего рода экстернат. Однажды, например, первому секретарю горкома Раису Киямовичу Беляеву понадобилось с чешского срочно статью в журнале перевести. «Справился», — скромно говорит сейчас Курочкин об этом и аналогичных заданиях.

— Как-то привезли из Финляндии техдокументацию — 80 печатных листов. Обсуждают, что делать, меня призвали. Прикинул — месяца за три смогу. Финский язык (я его около года штудировал) сложен грамматикой: одних падежей там полтора десятка, в составных числительных склоняется каждое слово. Ой, говорят, это долго! Ну, говорю, раз такие сроки не устраивают, в Москву, во Всесоюзный центр перевода обращайтесь. Иронии моей они не почувствовали, сделали запрос в столицу. Снова вызывают: «Приходится к вам обратиться: в Центре нас на очередь поставили — через полтора года! А производство не ждёт».

Логично предположить, что такие за эксклюзивные знания у Николая Сергеевича и зарплата была соответствующая.

— Платили нам только как за знание одного языка до 1988 года, — опровергает версию собеседник. — Потом, за владение другим, кроме основного, сделали 10%-ю надбавку. Более двух — 20% к окладу (140 рублей). Это уже был потолок. Премии могли дать «за выполнение особо важного задания».

Случались и курьёзы, виной которым нередко была русская фонетика.

— Сидим на концерте, ведущая объявляет: «Танец с м<и> чами». Помня про знаменитый «Танец саблями» из балета Хачатуряна «Гаянэ», перевожу английской группе как «Танец с мечами» (swords), а выходят на сцену... девочки, а руках у них мячики!

Пройдём на кухню

Преподавание — ещё одна сторона трудовой деятельности Николая Сергеевича. Многие годы, уже и выйдя в 1995 году на пенсию,



Множество иностранных делегаций прибывали на «КАМАЗ». В 1982-м Курочкин работал с японской фирмой «Отихара»



«Мы строим КАМАЗ» — это не только о строителях, но и о переводчиках

преподавал он английский язык персоналу «КАМАЗа» в РИПТиБе, включая так называемую директорскую программу — для руководства компании.

— Занятия строил так, чтобы уже после первого урока мои студенты могли объясниться.

До 1989 года Курочкин на «КАМАЗе» был практически невыездным, и лишь когда «власть переменилась», попал в Египет, в Канаду, в Америку, в Ботсвану, где камазовские специалисты обучали местных водителей сервису камазовских грузовиков.

— Несколько месяцев целенаправленного сидения дома на кухне (семья привыкла) — и новый язык у меня в активе, — рассказывает Николай Сергеевич. — Покупаю учебник, словари, грамматические справочники, изучаю основные правила, а потом учу слова, по своей любимой системе карточек, — вот и все секреты.

— У вас, наверное, очень хороший музыкальный слух? Способности к языкам именно так объясняют.

— Вот слуха у меня как раз нет, и я не отношу себя к людям, у которых особенные способности, полиглотом себя не считаю. Я практик: делал то, что было нужно «КАМАЗу». Усидчивость. И интерес должен быть, желание. Память у меня переводческая — её можно и нужно развивать, не случайно лю-

блю стихи. (Тут же, по сезону, собеседник декламирует фрагмент из Некрасова — «Мороз, Красный нос»). Есть методика Китайгородской, эмоционально-смысловой концентрированный метод Шехтера, с которым познакомился уже в 1991 году на курсах в Подмоскovie. Человек приспособливает к себе то, что ему близко. В моём случае произошло счастливое совпадение профессии и хобби.

— А татарский изучали?

— А как же. За татарина меня спокойно принимали.

— Есть у вас среди всех языков любимый?

— Нравился всегда тот, которым в данный момент занимался. Шведский, например, для меня как второй родной, очень музыкальный. В английском сложно произношение, в венгерском — больше двух десятков падежей, японские иероглифы попроще китайских будут.

— Английский язык становится господствующим...

— Отрицательно отношусь к тому, что он поглощает другие языки. И русский тоже.

— Как вам удавалось не смешивать все языки в своей голове?

— Отвечу словами одного полиглота: ничего сложного. Когда нужен один язык, я нажимаю одну кнопку, когда другой — выключаю, и нажимаю следующую!



Николай Курочкин (справа) вместе с коллегой Валерием Мельниковым готовятся к политзанятиям — они ещё и лекторы-международники

ПРИЯТНОГО АППЕТИТА!

Больше, чем столовая

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Новая столовая блока закупок, торжественно открытая 23 января, стала 24-й по счёту на «КАМАЗе». Из общего ряда корпоративных объектов общепита её выделяет стильный дизайн — по оценке присутствовавших на открытии руководителей, это, скорее, кафе. Подобная столовая до этих пор была только одна — в гендирекции.

Интерьер разработан службой главного дизайнера «КАМАЗа». В нём учтено распределение потоков посетителей, применены приёмы зонирования с помощью цвета и мебели. Дизайн основан на типовом решении, которое будет использовано и для других столовых автогиганта.

Столовая полного цикла со всеми этапами производства размещается на 350 кв. метрах. Кухня оснащена современным оборудованием, в том числе пароконвектоматами, электрическими котлами. Готовят еду и обслуживают посетителей 10 сотрудников «Содексо».

пищи рассчитан на 100 посадочных мест. Ремонтные работы длились около трёх месяцев. «Строители трудились буквально днём и ночью. Все шумные работы проводились в ночное время, чтобы не мешать работе блока закупок», — рассказал региональный менеджер «Содексо ЕвроАзия» Руслан Хакимов.

«Столовая построена полностью на средства компании «Содексо». В ремонтные работы вложено 10 млн рублей, а в оборудование и мебель — порядка 6 млн», — отметил он в ходе открытия.

«Новый объект питания не назо-

вёшь столовой, он ближе к кафе, — отметил заместитель гендиректора по управлению персоналом и оргразвитию Александр Ушенин. — Об этом свидетельствуют обустройство разных зон и интересный дизайн». Он также подчеркнул, что столовая в АБК-308/1 стала уже десятым по счёту объектом в полномасштабной программе по капитальному ремонту заводских столовых.

Идейный вдохновитель и инициатор проекта — замгендиректора по продажам и сервису Рустам Шамсутдинов, до недавних пор возглавлявший БЗ, сообщил: для



Александр Ушенин, Рустам Шамсутдинов и зампреда профкома «КАМАЗа» Ильнар Мухаметшин перерезают красную ленточку

того, чтобы сделать закупки цивилизованными, был разработан поэтапный план. «Все сотрудники собраны в одном месте, у вас появились хорошие офисы, прекрасные условия труда. Не хватало только столовой. Теперь и эта задача выполнена. Желаю вам успехов в работе и приятного аппетита».

Напомним, что сотрудники БЗ переехали в новое здание в марте 2019 года, и им приходилось обедать в столовых, расположенных в соседних зданиях: завода двигателей, КИП «Мастер» и Техколледжа.



В первый же день работы удалось порадовать посетителей богатым ассортиментом



Ежедневно в столовой проходит бракераж — органолептическая оценка качества блюд. Члены комиссии оценивают их внешний вид и вкусовые свойства. В день открытия по всем параметрам была выставлена «пятёрка»



За меню отвечает шеф-повар Антон Ермолин. По его словам, эстетическая составляющая важна не только в интерьере, но и в подаче блюд: клиент выбирает глазами. Поэтому на витрине всегда салаты разных цветов: красные, оранжевые, белые



А вот и первый чек

СЛОВО ПРОЩАНИЯ

ГРЯДКИН

Владимир Николаевич

29.01.1949 — 21.01.2020

21 января 2020 года ушёл из жизни Владимир Николаевич Грядкин — бывший начальник кокильного цеха ПЦЛ литейного завода, первопроходец, почётный работник «КАМАЗа».

Он пришёл на литейный в феврале 1972-го подручным сталевара. Разгар стройки, приёма персонала, поставок оборудования. В 1974-м бригада под руководством Грядкина вела наладочные работы линии фирмы «Вотан» для выпуска первой отливки на площадях РИЗа. С монтажом тогда справились всего за неделю. И этот факт впоследствии стал предметом гордости для самой бригады и внимания со стороны руководства. 1975 год вписан в биографию Грядкина участием в первой плавке в экспериментальном цехе цветного литья. В 1976-м Владимир Николаевич был участником сборки первого автомобиля.

Яркий старт наложил отпечаток на весь дальнейший путь Грядкина: он участвовал во множестве проектов, рационализаторстве, внимательно отслеживал новинки в области литейных технологий. Параллельно с опытом росла и карьера — от подручного сталевара через все ступени к начальнику кокильного цеха. Он был настоящим литейщиком, влюблённым в профессию, — опытный, мудрый, открытый... За многолетний добросовестный труд В.Н. Грядкин награждён орденом Трудового Красного Знамени, занесён в Книгу почёта «КАМАЗа», удостоен множества почётных грамот и благодарностей.

С литейным заводом Владимир Николаевич расстался в 2010 году, выйдя на заслуженный отдых. Но мысли его всегда оставались с родным производством. Глубоко скорбим об утрате и выражаем искренние соболезнования семье Владимира Николаевича Грядкина.

Администрация, профком и коллектив литейного завода



ПРИЗНАНИЕ

Народную премию — в хорошие руки

Накануне нового года в гендирекции «КАМАЗа» состоялась традиционная для этого времени встреча руководителя пресс-службы ПАО «КАМАЗ» Олега Афанасьева с представителями городских и корпоративных пресс-служб и отделов по связям с общественностью. Обсуждались итоги 2019 года и стратегия развития коммуникаций на 2020 год.

Участие в ежегодном мероприятии принял заместитель генерального директора ПАО «КАМАЗ» по управлению персоналом и организационному развитию Александр Ушенин. Из рук коммерческого директора ТНТ (ТК «Эфир — Набережные Челны») Олеси Белоус Александр Михайлович принял плакету — знак признания и признательности горожан: напомним, минувшей осенью, в год своего 50-летия, «КАМАЗ» стал победителем акции «Народная премия-2019» в номи-

нации «Промышленное производство года». Она проводилась ТК «Эфир» и сайтом «Наши Челны».

— Акция «Народная

премия» изначально задумывалась, чтобы понять, кому, каким предприятиям и организациям в городе люди



Победа «КАМАЗа» в номинации «Промышленное производство года» — знак народного признания

отдают предпочтение, — заметила гостья. — У неё только позитивный посыл, и мы надеемся, что она станет ежегодной.

Принимая награду, Александр Ушенин поблагодарил всех за участие в голосовании: «КАМАЗ» набрал 34% голосов и обошёл своих конкурентов.

— Когдана «КАМАЗе» хорошо, в городе это всегда чувствуется, потому что создаются условия для работы многих предприятий, — сказал он в ответном слове. — Это важная оценка, и это не только «подарок к юбилею». Мы создаём новый продукт, нам непросто работает в условиях глубокого реинжиниринга, но многое сделано, чтобы держать ключевые показатели. Опрос и этот диплом подтвердили: мы всё делаем правильно, чтобы наш город и наша компания процветали.

КАМАЗОВЦЫ ШУТЯТ

А Дед Мороз всё равно всемогущий!

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Литейщики проводили 2019 год грандиозным двухчасовым концертом, изюминкой которого стали выступления юмористов. «ВК» собрали для своих читателей самые яркие шутки.

Котлета против кузнечика
В эфире специальный выпуск телешоу «Адская кухня». Участники — представители европейской, азиатской и славянской кулинарных школ — отвечают на вопросы ведущего.
— Какие известные люди посещали ваш ресторан?
— У нас обедает и ужинает актёр Ален Делон, что мо-

жет подтвердить телеканал TF1, — хвастается шеф-повар французского ресторана.
— К нам приходит Джеки Чан, его BBC показывает, — вторит ему суши-мастер азиатского кафе.
— У нас аншлаг каждый день! Двери столовки штурмом берут, как Зимний в 1917-м. Да не дай бог такое по телеку показать, — восклицает Галя из заводской столовой.



Пришло время демонстрировать приготовленные блюда. Европейское — крем-суп с трюфелями и сыром дор блю с плесенью. Азиатское — жареный кузнечик в кисло-сладком соусе. Славянскую кухню представила «пюреха с котлетой», и — безоговорочная победа. «Ведь как ни крути, но пюреха с котлетой даже в праздник приятнее жареного кузнечика», — пояснил свой выбор ведущий.

Если Снегурочка — Клавдия Степановна...
Каждому Деду Морозу, прежде чем прийти в профессию, необходимо пройти специальный курс на секретной базе. Тренер задаёт вопрос, отвечают курсанты:
— Кто главный враг Деда Мороза?
— Неработающий домофон!
— Застравший лифт!
— Нет, — отнёс все догадки новобранцев бывалый Дед Мороз. — Главный враг — это отец ребёнка. Как только вы осуществили поздравление, он приглашает вас на кухню. Это захват! Поверьте, если от сомалийских пиратов хоть кто-то мог уйти, то от русского мужика, предлагающего выпить, ещё не удавалось сбежать никому.

Следующий вопрос тренера курсантам:
— Как будете выбиратьсь из плена?
— Я скажу, что не пью!
— А он: я тоже! Но по-

чуть-чуть за Новый год, — возражает опытный Дед Мороз.
— А я скажу, что у меня язва.
— А он: понимаю! У сотрудника на работе тоже язву нашли. А он выпивал по праздникам по чуть-чуть, и всё рассосалось!
— А я скажу, что тороплюсь к другим детям.
— А в ответ: вот сейчас выпьем по рюмашке и сразу с праздничным настроением придёте. Есть ещё варианты? Всё, вы провалились, задание не выполнено.
— Что же делать? — встревожились новобранцы.
— На этот случай предусмотрена должность Снегурочки. Как только вы все вместе проходите на кухню, внимание объекта переключается на неё. Шутки-прибаутки, алкоголь. Вы незаметно ретируетесь и направляетесь к матери ребёнка с фразой: «Мадам, там ваш муж к Снегурочке неровно дышит». Всё, по-бе-да!

В Кремле проходит совещание по модернизации Деда Мороза.
— Вместо устаревших названий нам нужны современные интерактивные термины, — ставит задачу руководитель.
— Айсмен и Айсгёрл? И пусть их родиной будет не Великий Устюг, а Сколково, — предлагают участники совещания.
— Отлично! Я же говорил: Сколково стране когда-нибудь ещё пригодится. Теперь рассмотрим функционал модернизи-

рованного специалиста.
— Пускай он не только детей поздравляет, но и переписывает всех находящихся в квартире — для экономии на переписи населения. И когда ходит по квартирам после 22.00, пусть весь алкоголь изымает.
— Коллеги, я же сказал: новые функции. На этом наше совещание пока прервём. На следующей неделе предлагаю реформировать других персонажей русского фольклора: Бабу Ягу, Кошечку Бессмертного и Деда Пихто. Страна требует перемен!



Дед Мороз делится опытом с западным коллегой Санта Клаусом.
— Это в сказке Снегурочка — девица-красавица. А в реальной жизни — Клавдия Степановна. Она ещё Сталина поздравляла! И поосторожней там с сексуальными домогательствами на рабочем месте.
— Ну, ну, ни в коем случае! Вы меня плохо знаете!
— Зато я хорошо знаю Клавдию Степановну. Потому и предупреждаю.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

От тропиков до Урала

Татьяна ИВАНОВА

Для первого после корпоративного отпуска номера мы провели традиционный опрос. Кто-то из камазовцев открывал для себя новые города и страны, а кто-то увидел с другой стороны любимые летние курорты. Но у всех путешественников отдых удался на славу.

Индия



Водитель-испытатель АвЗ Евгений Яныков с супругой Наилёй из многообразия пляжей Южного Гоа выбрали Беталбатим — побережье обрамлено сосновыми рощами и считается

одним из самых живописных. «Было жарко — выше 30 градусов, спасали прохладные воды Индийского океана», — рассказывает Евгений. Но Яныковым не сиделось на месте: они извезли побережье и «протестировали» ещё несколько пляжей, из которых особенно понравился Агонда с белым песком и лазурной водой. Впечатлила и захватывающая поездка через джунгли к величественному водопаду Духдхагар.

Екатеринбург



Супруги Трисантович, Гюзель и Антон, работающие в цехе 113 завода двигателей, посетили столицу Урала. «Мы с детьми и братом мужа ездили к родственникам на Новый год, — отвечает Гюзель. — Нас удивило новогоднее оформление городской ёлки — таких шикарных ледяных фигур ещё не видели. Побывали в музее Высоцкого, съездили в термы на горячих источниках. Непередаваемые ощущения, когда плаваешь в горячей воде, а над головой идёт снег».



Китай
«Остров Хайнань встретил 35-градусной жарой, от которой мы спасались в ласковом прозрачном море», — делится слесарь МСР АвЗ Татьяна Трофимова. — Что поражает с первого взгляда в Санье — огромное количество зелени и всевозможных цветов, разливающих повсюду своё благоухание. Новогоднее убранство улиц с национальным колоритом тоже радовало глаз: декоративные деревья, вазы с цветами у входов в здания, развешанные красные бумажные фонарики».

Сочи



«Отпуск мы с мужем решили провести в Сочи, — откликнулась на вопрос «ВК» кон-

тролёр станочных и слесарных работ отдела надёжности завода двигателей Милеяша Ислямова. — Экскурсии к знаковым достопримечательностям: в знаменитый дендрарий, Олимпийский парк, посещение горнолыжного курорта «Роза Хутор» — что ещё нужно, чтобы получить заряд энергии перед рабочими буднями?»

Турция



«В январе воздух в Кемере прогревается до комфортных 17-22 градусов — идеальная погода для экскурсий, — говорит ведущий инженер-технолог отдела сопровождения SAP ПРЗ Татьяна Назарова. — Например, можно взобраться на фуникулере на гору Тюнектепе, чтобы насладиться открывающимся с высоты видом на Анталию и море, а потом согреться чашечкой ароматного турецкого кофе в кафе на вершине горы, любуясь заснеженными вершинами. А ещё прокатиться на велосипеде к каньону Гейнюк с удивительными скалами и быстрый рекой или к руинам античного города Фаселис».