



## Кому отпуск, а кому работа: о приоритетах летнего ремонта

2

## Бригада 211 с РИЗа: ювелирных дел мастера

2



## Камазовская подкова на счастье: лучшие челнинские сувениры

4

### ПРОЕКТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

# «КАМАЗ»: второе дыхание

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ. Фото: Ольга АМЕРХАНОВА, Владимир ШУШАКОВ

Новый масштабный проект под названием «Реинжиниринг автопроизводства и создание перспективного семейства автомобилей КАМАЗ» официально стартовал 13 мая 2014 года — с выходом приказа № 116, подписанного генеральным директором компании. Сергей Когогин выступает в роли заказчика. 8 августа 2014 года утверждён Управляющий Совет проекта, идёт разработка бизнес-плана, паспорта, карты ключевых показателей. Статус проекта определён как «стратегически важный для ОАО «КАМАЗ». Его руководителем назначен Ханс Петер Мозер, до этого работавший в компании «Кнорр Бремзе». Сегодня он — наш собеседник.

#### Масштабы и задачи

— Господин Мозер, о том, что год 45-летия «КАМАЗа» — это старт кардинальных изменений, генеральный директор уже говорил в интервью нашей газете. Значит ли это, что нужно построить новый «КАМАЗ»?

— Это не «новый «КАМАЗ», а «КАМАЗ», который впишется в перспективы. Реинжиниринг является неотъемлемой частью программы стратегического развития «КАМАЗа» до 2020 года. В ней отражены основные задачи и масштабы проекта. В первую очередь силы будут сосредоточены на разработке нового продукта — нового поколения грузовых автомобилей, и параллельно с этим — на обеспечении новых, гибких, эффективных высокотехнологичных производственных процессов, чтобы производство было рентабельным. Мы пойдём по пути поэтапного, «умного» инвестирования: в частности, оборудование будет закупаться по мере роста производства.

— Слово «реинжиниринг» звучит на «КАМАЗе» не впервые: уже несколько лет идёт оптимизация площадей, развивается сотрудничество с технологическими партнёрами, мировыми лидерами по производству автокомпонентов...

— Мы будем подходить к реинжинирингу с точки зрения создания нового автомобиля, что подразумевает три основных этапа. Самое важное сейчас — получить новую кабину и новую гамму двигателей, которые будут соответствовать современным экологическим требованиям, в перспективе позволяющим выйти на уровень «Евро-6». На первом этапе все работы будут касаться кабины. Это первый модуль, рассчитанный на период до конца 2017 года. Параллельно в эти же сроки реализуется второй этап (фаза) — все работы, касающиеся новой гаммы двигателей. Третий модуль охватывает работы по мостам и крупным агрегатам — к 2020 году. Это и есть дата окончания проекта.

— Новая кабина — это Ахог, DMEG или?..

— У нас будет кабина, изготовленная по новейшим технологиям и соответствующая всем законодательным требованиям.

— А двигатель?

— Это будет двигатель КАМАЗ, созданный совместно с «Либхерр».

#### Что будет с нами?

— Реинжиниринг — это неминуемые структурные преобразования. Естественно, в таком случае возникает вопрос — что будет с заводами, производствами, персоналом?

— Пока выпускается сегодняшнее поколение автомобилей, большинство предприятий сохранится. Самая масштабная задача — произ-

модуль обучения (не только для руководителей, но и для рабочих, инженеров), и уже в этом году оно началось.

— Какие подразделения становятся ключевыми участниками проекта?

— НТЦ как разработчик нового поколения автомобилей и заводы, где будет проходить реинжиниринг. В центре внимания ПРЗ (корпус 101) и завод двигателей (корпус 301). Весь реинжиниринг «разбит» на десять модулей, каждый будет иметь свои задачи в рамках общего проекта. Сквозные функции у таких модулей, как «Логистика», «ИТ», «Качество», «Обучение». Мы будем задействовать все процессы, участвующие в создании ново-



Изменения на заводах «КАМАЗа» уже начались

вести реконструкцию существующих площадей, и только если у нас не будет иных возможностей при выполнении основных целей реинжиниринга, может понадобиться строительство или открытие нового корпуса. Внедрение новых технологий будет означать, что нам потребуется меньше людей, чем мы имеем сегодня. Но с учётом сроков реализации и этапности проекта у нас будет время на перевод людей на новые места и задействование их в новых условиях: «КАМАЗ» всегда выполняет свои социальные обязательства. В проекте есть

го автомобиля, с самого начала. Начинаем со штамповки деталей кабины, сварки её, окраски, дальше — сборка самой кабины, шасси и окончательная сборка автомобиля. Параллельно — двигатель и мосты со своими технологическими. Предстоит комбинированная работа с совместными предприятиями партнёрами по автокомпонентам.

Наш генподрядчик по реинжинирингу — французская фирма, 50–60 инженеров, которые берут на себя основное: разработку процессов, включая, в соответствии с этим, подбор поставщиков оборудования.

Создана «зеркальная оргструктура»: французские специалисты с одной стороны (они уже работают), с другой — камазовские руководители структурных проектов, или модулей. Взаимодействуя, все выступают как одна команда. Для управления этими процессами мы создали группу координации. Большинство работников проекта — камазовцы. Лично моя главная задача — найти как можно больше специалистов на «КАМАЗе», привлечь их к проекту. В конечном итоге смысл реинжиниринга в том, что именно мы, камазовцы, должны внедрять все процессы.

— Какое оборудование планируется закупать?

— Самое новое, передовое и проверенное, которое позволит внедрять самые передовые технологии, чтобы на каждом этапе повышать эффективность производства и уровень качества.

— Его не планируется задействовать при производстве нынешнего модельного ряда?

— В основном оно будет работать на новое поколение.

— Реинжиниринг инициирован собственниками «КАМАЗа». С какой целью?

— У собственников одна задача — повысить конкурентоспособность и стоимость компании, в противном случае инвестиции не имеют смысла. В основе должно быть рентабельное производство с высоким уровнем качества, и новый автомобиль, который будет полностью соответствовать требованиям заказчика.

#### К новым контурам

— И всё-таки, господин Мозер, возвращаясь к началу интервью, как бы вы в двух словах определили, каким должен стать «КАМАЗ» в результате реинжиниринга?

— Модернизированным, нацеленным в будущее, для чего нужно сделать несколько шагов в своём развитии. Реинжиниринг можно сравнить с рекомендациями, которые даёт доктор спортсмену: «Есть определённые задачи. Чтобы подготовиться к будущему, ты должен работать над собой, тренироваться таким-то образом». То есть тело остаётся тем же, но группы мышц получают дополнительную нагрузку — и обретают новые контуры. Это не только физическое состояние, но и менталитет. Так происходит, когда мы работаем над своим организмом.

— И это не при помощи лекарств?



Ханс Петер Мозер: «Я не экспат, я работник "КАМАЗа"»

— Нет, только за счёт тренинга и постоянного обучения.

— Хотя вы на «КАМАЗе» уже почти год, большинство камазовцев знакомится с вами только сейчас. Расскажите немного о себе и ваших личных амбициях в проекте.

— Я немец, менеджмент — моё базовое образование. Много лет работал в глобальной компании, где нам пришлось реализовать множество успешных проектов, как результат — достижение компанией уровня мирового лидера на международном рынке. Это стало возможным только благодаря слаженной работе преданной и целеустремленной команды. На «КНОРР-БРЕМЗЕ» я отвечал за российский регион, с камазовским руководством знаком восемь-девять лет, участвовал ещё в переговорах по созданию СП «КНОРР-БРЕМЗЕ КАМА». Может быть, это и послужило основанием для моего приглашения вступить за этот грандиозный проект, равного которому в мире автопрома ещё не было. Я не экспат, я работник «КАМАЗа» и живу в Челнах. Семья в Мюнхене. Если не считать командировок, в Германии бываю каждые 10–12 недель. Мне хотелось бы передать весь нарабатанный опыт своей команде, показать, как можно всё успешно реализовать не только с точки зрения новых процессов, но и с точки зрения руководства людьми при создании корпоративной базы мотивации, стимулирующей их развитие, движение вперед. В конечном счёте успех проекта не может быть успехом одного человека. Поэтому мы и действуем командой. Когда я говорю о команде, я имею в виду не только группу реинжиниринга, но и «КАМАЗ» в целом.



Александр Жданов: «Экономия энергоносителей не может быть организована за счёт здоровья работников»

В случаях, когда возникают вопросы к условиям труда на рабочих местах, прошу обращаться в департамент промышленной безопасности и экологии ОАО «КАМАЗ» по телефону 37-44-78. По вашей заявке будут сделаны необходимые замеры на соответствие условий труда на вашем рабочем месте действующим санитарным нормам и приняты соответствующие меры.

алистами служб главного энергетика заводов показали, что здесь есть обширное поле для работы. В тоже время экономия энергоносителей не может быть организована за счёт здоровья наших рабочих и служащих. Повторюсь, мероприятия, которые мы реализуем, предусматривают отключение освещения и климатического оборудования только в нерабочее время.

общего освещения и приточно-вытяжной вентиляции. Необходимость рачительного отношения к энергоносителям, я думаю, не требует дополнительных комментариев. Проверки специ-

Редакция «ВК» попросила прокомментировать ситуацию главного инженера ОАО «КАМАЗ» Александра Жданова.

— В ОАО «КАМАЗ» в последние годы непрерывно

ведётся работа по снижению затрат на энергоносители. Её основные направления — уменьшение утечек сжатого воздуха, отключение незагруженного оборудования, а в нерабочее время

### НОВОСТИ

## Тяжёлый труд — нет, робототехника — да

На «КАМАЗе» состоялся семинар по робототехнике с участием приглашённых специалистов из итальянской компании Comau.

Главная задача семинаров по робототехнике — раскрытие потенциала применения роботов и выбор оптимальных вариантов с учётом специфики каждого подразделения, входящего в камазовскую технологическую цепочку.

В рамках широкомасштабной программы реинжиниринга на «КАМАЗе» ранее уже проводились встречи с представителями таких известных производителей робототехники, как Kuka, ABB, Fanuc. Comau, располагая 40-летним опытом выпуска производственных систем, сегодня является признанным мировым лидером в сфере устойчивой автоматизации и сервисных решений с упором на перспективное развитие.

Жидкий металл, многотонный пресс, вредные пары — именно там, где существует опасность для здоровья человека, оправдано применение робототехники. На «КАМАЗе» определено 11 направлений, начиная с процессов литья, горячей и холодной штамповки и заканчивая операциями упаковки, где самыми перспективными работниками могут стать роботы и роботизированные системы. Этому заключению предшествовал анализ рабочих мест и операций, выполняемых человеком. Акцент был сделан, в первую очередь, на безопасность: главное внимание — тем участкам, где труд квалифицируется как тяжёлый.

## Узнать больше

В Улан-Удэ стартовали «Дни «КАМАЗа», в ходе которых потенциальные потребители смогут подробно узнать о камазовской автотехнике и её возможностях.

Программа «Дни «КАМАЗа» организована с целью укрепления позиций ОАО «КАМАЗ» на рынке и увеличения продаж продукции компании. Подобные мероприятия проводятся регулярно в различных регионах страны. Возможность познакомиться поближе с камазовской техникой уже представилась жителям Ростова-на-Дону, Краснодар, Иркутска, Братска, Грозного и других городов, теперь она появилась и у потребителей из Улан-Удэ. На выставке будут представлены модели тягачей, в том числе новый магистральник КАМАЗ-5490, а также бортовые автомобили и самосвалы на шасси КАМАЗ.

В рамках «Дней «КАМАЗа» ожидается подписание новых договоров, соглашений, контрактов на поставку автомобилей предприятиям региона и бюджетным организациям.

## Есть что показать

«КАМАЗ» принимает участие в III Международном форуме «Технологии в машиностроении-2014», который проходит в эти дни в городе Жуковском (Московская область) на территории выставочного комплекса «Россия».

В этом году автогигант представил шесть моделей автотехники. Впервые на выставке будет показан седельный тягач нового поколения КАМАЗ-5490.

Форум призван продемонстрировать первостепенное значение машиностроения в реализации национальных экономических приоритетов, обозначенных президентом и Правительством Российской Федерации. В работе форума принимает участие высшее руководство страны, главы федеральных ведомств, представители ведущих научных и промышленных предприятий и учреждений России и зарубежных стран.

## Состязание мастеров

Сегодня, в пятницу 15 августа, на литейном заводе проходит конкурс профмастерства среди мастеров. Традиционно в таких конкурсах участвуют молодые специалисты, возрастной ценз здесь — 35 лет включительно. К участию допущены 22 мастера, подавшие заявки. Конкурсантам нужно справиться с теоретическим и практическим заданиями. Кроме того, их ждёт участие в семинаре «Обратная связь».



## ТЕРРИТОРИЯ ЛИН

## Хорошо бы получить «двойку»

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ

Август на автомобильном заводе — месяц напряжённый. Практически каждую неделю сборщики принимают группы внешних аудиторов. Правда, сформированы они из представителей «КАМАЗа» — но только с других заводов и подразделений. Это литейный завод, кузнечный, ПРЗ, завод двигателей и логистический центр, входящие в блок первого заместителя генерального директора — исполнительного директора ОАО «КАМАЗ». А интересуют их работа заводчан в формате «перезагрузки», то есть ПСК+.

Аудиты проводятся по графику и затрагивают зоны, которые в апреле этого года подпали под ассессмент Производственной системы «КАМАЗ» по международным стандартам. Напомним: тогда его проводили эксперты с «Даймлера» на конвейере сборки кабин. При этом последовали также рекомендации по ГСК-1, ГСК-2.

— Все эти пожелания и предложения, отражённые в отчёте, легли в основу тактических планов реализации, ТПР, — рассказал нам консультант по развитию ПСК Александр Самарцев. — Оценить «свежим взглядом», как всё это выполняется, каково текущее состояние производства на соответствие принципам лин и задачам ПСК+, а также взять на вооружение опыт работы автоборщиков по данному направлению как раз и намерены внешние аудиторы. Группы возглавляют директора заводов. В числе внешних аудиторов — консультанты ПСК блока, руководители заводских отделов по развитию ПСК, члены Совета мастеров «КАМАЗа», технологи основного про-

изводства и представители логистики.

Особое внимание — организации рабочих мест автоборщиков с точки зрения выявления потерь в производственных процессах, выполнения 15 принципов сборки и 14 принципов логистики. В числе критериев — свобода доступа работников к стеллажам и тележкам, на которых находятся комплектующие, наличие механизации и прогрессивного инструмента, полезность движений слесарей-сборщиков и т.д. Чем меньше перемещений приходится совершать рабочему для выполнения операций — тем совершеннее организовано его рабочее место.

Оценка даётся комплексно по определённым критериям в интервале от «0» (плохо) до «2» (хорошо) баллов, затем подводится суммарный итог.

В октябре запланирован повторный внешний аудит — в таком же формате.

А на этой неделе зарубежные эксперты проводят ассессмент уже на «движках», о чём мы расскажем подробнее чуть позже.

## МАСТЕРСКАЯ

## Ризовские ювелиры

Текст и фото: Анжелика АКУЕВА

«Знаете, сколько стоит такая протяжка? — Николай Нелюбин, заместитель начальника цеха режущего инструмента по технической части, показывает длинное металлическое изделие, бережно водружённое на деревянное ложе. — 70 тысяч рублей. А бывает протяжка и за 250 тысяч. Считайте, две протяжки — как машина. Во сколько может обойтись брак, представляете? Только брак у нас делать некому. Все специалисты высочайшего уровня, одно слово — профессора».

Бригада 211 цеха режущего инструмента РИЗа делает то, что в России делают единицы — протяжки. Спрос на многолезвийный инструмент растёт, среди постоянных клиентов предприятия — Ростсельмаш, ЛеМаЗ, ЕлАЗ, Ярославский машиностроительный, Ульяновский моторный завод, «Мотовилихинские заводы» и «Туламашзавод».

Николай Нелюбин разъяснил, как РИЗ стал производителем российского эксклюзива: «Ситуация на рынке сложилась лет восемь назад. Производства протяжек в стране постепенно сворачивались, например, Ростсельмаш закрыл своё производство и стал отдавать инструментальные заказы на сторону. Были у нас конкуренты, но мы предложили лучшую цену и сроки выполнения и сумели получить крупные заказы».

Иван Кирилов, замначальника цеха по производству, согласен с коллегой: «Инструмент делают все, а протяжки — никто. Мы ездили на специализированную выставку в Москву — предложение огромное, всё есть, протяжек нет. Почему? Это сложнейший режущий инструмент, изготовить ко-

торый под силу только супер-профессионалам. Протяжка требует выполнения сразу нескольких операций, до шести-восьми одновременно. Такие специалисты только на «КАМАЗе» остались». Бригада 211 известна не только уникальной продукцией, но и сплочённостью: костяк работает здесь с самого начала, с открытия завода. «В бригаде очень устойчивый моральный климат, дисциплина, — говорит и.о. начальника цеха Хасан Нуртдинов, — у коллег всегда есть общие темы для разговора. Поверьте, это не везде бывает». Мастер Андрей Ерамасов коллективом гордится: у большинства — стаж как минимум лет по 30, у трети — личное клеймо, и по каждому виду протяжек в бригаде есть свой виртуоз.

Юрий Сергеев считается специалистом по шлицевым протяжкам. Процесс обработки ценного инструмента он не только видит, но и слышит: «Я с вами разговариваю, а сам станок слушаю: если звук не тот, значит, что-то пошло не так. Или если искра пошла другая — тоже сигнал». У бригадира Сергеева — аккуратная бородка, очки, внимательный

взгляд. Действительно, профессор. Юрий Геннадьевич рассказывает о предмете своего труда, будто читает лекции, спокойно и обстоятельно: «Протяжка — один из самых сложных инструментов, где необходимо учитывать множество параметров, порой до 100-150. И это — жёсткие размеры от сотых до тысячных долей миллиметра. Чтобы выдержать эти стандарты, потребуется ещё лет пять-семь для того, чтобы наработать опыт», — рассуждает Кирилов.

У новичка работа получается не сразу. Тот же Сергеев со своими 40 годами стажа на «КАМАЗе» делает 50-60 про-



Юрий Сергеев: «Работу не только вижу, но и слышу»



Бригаду 211 ценят за профессионализм и сплочённость

предмета, чтобы стало ясно, сможет ли он стать высококлассным специалистом. И даже если у него есть данные, потребуется ещё лет пять-семь для того, чтобы наработать опыт», — рассуждает Кирилов.

У новичка работа получается не сразу. Тот же Сергеев со своими 40 годами стажа на «КАМАЗе» делает 50-60 про-

тяжек в месяц, молодой же работник сделает раз в десять меньше. Естественно, доход новичка невелик, и он уходит искать работу попроще. Именно поэтому уникальное для страны производство держится на пенсионерах.

А внешних заказов поступает всё больше. «В прошлом году мы среднемесячно делали протяжек на 1,4

млн рублей, в этом уже на 1,8 млн», — говорит Хасан Нуртдинов. Он уверен, что спрос на продукцию предприятия будет только расти. Осталось решить, кто будет делать уникальный камазовский продукт, когда ценные кадры уйдут на заслуженный отдых. Нельзя же оставить страну без дефицитных протяжек.



Протяжка — один из самых дефицитных инструментов в стране

## ВОЗВРАЩАЯСЬ К НАПЕЧАТАННОМУ

## Как рождаются сенсации

Импортозамещение становится важнейшей производственной идеей государства, и логично, что ведущие российские промышленники начали работать на эту идею. Однако оперативная реализация государственной задачи Камским автогигантом вызывает «странную» реакцию у «экспертов» и ставит вопрос о профессионализме некоторых журналистов и ангажированности СМИ.

На днях одно из республиканских интернет-изданий ошеломило читателей прогнозами, согласно которым «КАМАЗ» должен стать жертвой политических санкций именно благодаря (парадоксально!) политике импортозамещения. «Американцы могут напомнить «КАМАЗу» о войне в Афганистане, — гласил заголовок делового СМИ. — Автогигант заключил договор с фирмой, которая уже однажды расторгла его по политическим мотивам!» Издание уверенно сообщило, что камазовцы втайне сотрудничают с американцами, а в нынешней ситуации это гибельный путь.

Поводом для столь громких заявлений стала опубликованная в июле новость о сотрудничестве «КАМАЗа» с фирмой «Инструм-Рэнд». Тогда газета «Вести КАМАЗа» сообщила, что на ремонтно-инструментальном заводе подписан договор о совместной работе с фирмой «Инструм-Рэнд»: предприятие из города Павлово делает электронную начинку для сборочного инструмента, производимого РИЗОм.

Как уточнила наша газета, конструкторы РИЗа и производственной компании «Инструм-Рэнд» сотрудничают не впервые: с помощью специалистов Министерства обороны коллеги из Нижегородской области изготовили пробный «электронный мозг» для камазовского многошпиндельного сборочного гайковёрта на операции сборки главной передачи. «Мы проанализировали выполненную работу, учли замечания: в отличие от импортных аналогов, конструкция в случае сбоев в электронной системе

сможет работать в аварийном режиме», — рассказал прессе главный конструктор РИЗа Анатолий Михайлов. — Теперь в сборочном производстве АвЗ появится десять умных гайковёртов для деся-



Анатолий Михайлов: «В конструкции многошпиндельного гайковёрта никаких американских компонентов нет, это изделие отечественного производства»

ти разных операций».

Однако позитивную новость про замену оборудования в интернет-издании превратили в политический триллер. «Один из учредителей «Инструм-Рэнд» — американская компания Ingersoll

для неё. История может повториться», — кликушествовали авторы. При этом издание ссылается на редактора журнала «Автомобильный каталог» Привалова, который известен как жёсткий критик «КАМАЗа».

ная история. Когда началась афганская война, эта фирма, поставившая на «КАМАЗ» одну из автоматических линий, под давлением госдепа прекратила все поставки запчастей и инструментов

Rand, ОАО «ГАЗ», НПО «Мехинструмент», с 2007 по 2010 год полностью принадлежала Ingersoll Rand, а с 2010-го ЗАО «Инструм-Рэнд» — стопроцентно российская компания, производящая

мации о том, что Ingersoll Rand поставила «КАМАЗу» линию обработки блока цилиндров, ведь фирма вообще не производит металлорежущее оборудование. А что фирма действительно поставила на «КАМАЗ», так это линию сборки двигателей, которая успешно работала, пока её не уничтожил пожар в 1993 году. Специалисты компаний Ingersoll Rand и «Инструм-Рэнд» по просьбе «КАМАЗа» приезжали и участвовали в обсуждении вариантов восстановления линии, но «КАМАЗом» было принято решение о нецелесообразности восстановления линии. Американцы, напротив, с удовольствием бы получили новый хороший заказ», — заключил Максим Валерьевич.

Появление статьи — пример недобросовестной конкуренции, — считают на РИЗе, — ведь ЗАО «Инструм-Рэнд» и РИЗ ОАО «КАМАЗ» являются единственными российскими предприятиями, производящими механизированный специальный сборочный инструмент. Главный конструктор РИЗа Анатолий Михайлов возмущён тем, как умело мутят воду вокруг родного предприятия: «В нашей конструкции никаких американских компонентов нет, это изделие отечественного производства. По сути, мы впервые в России создали интеллектуальный сборочный инструмент и тем самым показали наши способности. В нашем случае это яркий пример импортозамещения. Кто-то, а я патриот своей Родины, в армии выполнял свой интернациональный долг за двумя границами. Настроен весьма оптимистически: надо ограничивать закупку, мы всё сможем сами, есть ещё в России умные головы! А «сенсацию» раздуть можно из чего угодно».

сборочный инструмент и оборудование», — официально заявил «Инструм-Рэнд» и приложил к письму выписку из реестра. «Проект, о котором идёт речь в новости «Поворотный момент», — это поставка «КАМАЗу» нескольких многошпиндельных резьбозавинчивающих систем, которые совместно изготавливаются «КАМАЗом» и «Инструм-Рэндом», и никаких американских изделий в них нет. Это стопроцентно российские изделия и яркий пример ухода от импорта», — разъясняет коммерческий директор ЗАО «Инструм-Рэнд» Максим Верниковский. Он же рассказал историю взаимоотношений Ingersoll Rand с автогигантом: «У нас нет инфор-

мации о том, что Ingersoll Rand поставила «КАМАЗу» линию обработки блока цилиндров, ведь фирма вообще не производит металлорежущее оборудование. А что фирма действительно поставила на «КАМАЗ», так это линию сборки двигателей, которая успешно работала, пока её не уничтожил пожар в 1993 году. Специалисты компаний Ingersoll Rand и «Инструм-Рэнд» по просьбе «КАМАЗа» приезжали и участвовали в обсуждении вариантов восстановления линии, но «КАМАЗом» было принято решение о нецелесообразности восстановления линии. Американцы, напротив, с удовольствием бы получили новый хороший заказ», — заключил Максим Валерьевич.

Появление статьи — пример недобросовестной конкуренции, — считают на РИЗе, — ведь ЗАО «Инструм-Рэнд» и РИЗ ОАО «КАМАЗ» являются единственными российскими предприятиями, производящими механизированный специальный сборочный инструмент. Главный конструктор РИЗа Анатолий Михайлов возмущён тем, как умело мутят воду вокруг родного предприятия: «В нашей конструкции никаких американских компонентов нет, это изделие отечественного производства. По сути, мы впервые в России создали интеллектуальный сборочный инструмент и тем самым показали наши способности. В нашем случае это яркий пример импортозамещения. Кто-то, а я патриот своей Родины, в армии выполнял свой интернациональный долг за двумя границами. Настроен весьма оптимистически: надо ограничивать закупку, мы всё сможем сами, есть ещё в России умные головы! А «сенсацию» раздуть можно из чего угодно».

сборочный инструмент и оборудование», — официально заявил «Инструм-Рэнд» и приложил к письму выписку из реестра. «Проект, о котором идёт речь в новости «Поворотный момент», — это поставка «КАМАЗу» нескольких многошпиндельных резьбозавинчивающих систем, которые совместно изготавливаются «КАМАЗом» и «Инструм-Рэндом», и никаких американских изделий в них нет. Это стопроцентно российские изделия и яркий пример ухода от импорта», — разъясняет коммерческий директор ЗАО «Инструм-Рэнд» Максим Верниковский. Он же рассказал историю взаимоотношений Ingersoll Rand с автогигантом: «У нас нет инфор-

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИРЕКТОРИЯ

## Ремонт на оптимизации

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Новый трудовой год на «КАМАЗе» начался с оптимизации энергоресурсов. Первыми в жёсткий режим экономии вошли ремонтники, летняя вахта по исправлению и регулировке оборудования началась, по словам директора инженерного центра — главного механика ОАО «КАМАЗ» Сергея Смолина, с полного отключения водооборотных и энергоблоков.

— Сергей Михайлович, что можно отремонтировать в таких условиях?

— Делали всё, что запланировали — произведено 1069 работ, из них 40 особо важных. Соблюдение режима экономии контролировал первый заместитель гендиректора ОАО «КАМАЗ» — исполнительный директор Юрий Герасимов. Исключение было сделано лишь для литейного завода — там во время отпуска выполнялся заказ на продукцию диверсификации. Подключение энергоносителей началось с 20 июля на термогальваническом производстве. 27 июля электроэнергия, вода, сжатый воздух были поданы на остальные предприятия до начала технической проверки оборудования.

— Что в приоритете летних ремонтных работ?

— Повышение качества продукции и оптимизация технологических процессов. На литейном заводе был сделан ремонт в стальном производстве, на линии СПО-1 были заменены колодки на машине верха. Время корпоративного отпуска использовали и для очистки нулевой

площадки от горелой земли.

На заводе двигателей по рекомендации технологов произведён ремонт направляющих на обрабатывающих центрах Mitsubishi и линии Ingersoll, почищены системы СОЖ станков.

На автомобильном большое внимание уделили модернизации линии Кука: в соответствии с проектом там поменяли систему управления и установили сварочные роботы. Ещё одна тема — реализация очередного этапа программы увеличения температуры моющих жидкостей на моечных машинах. Новые теплообменники установили ещё на двух агрегатах, работы на трубопроводах должны быть завершены до начала отопительного сезона. В эти же сроки должен быть закончен ремонт четвёртого котла. На АвЗ этой зимой должно стать теплее.

На прессово-рамном заводе для оптимизации потока изготовления лонжеронов был произведён ремонт гибочных комплексов Gasparini. В реализации этого проекта также участвовали специалисты ООО «КАМАЗэнергоремонт» и

департамента специализированной техники и содержания автомобильных дорог.

Запуск оборудования на заводе прошёл удовлетворительно, с минимальными потерями.

— Какие выводы сделала контрольная комиссия?

— Главная задача сейчас — снижение потребления энергоносителей. Её решением сейчас должны заниматься все — от рядового ремонтника и энергетика до директора завода. Если газ и воду мы научились экономить, то с электричеством беда. Всё дело в том, что большинство камазовцев, мягко говоря, халатно относятся к расходу сжатого воздуха, а им запитаны все станки на всех предприятиях компании.

— Но «КАМАЗ» уже вложил немалые средства в инвестиционную программу по децентрализации обеспечения сжатым воздухом. Сейчас на всех предприятиях работают современные компрессорные станции Atlas Copco...

— Всё дело в том, что эти агрегаты автоматически подстраиваются под потребителя, возрастает отбор воздуха — растут и мощности, а вместе с ними нагрузки и потребление электричества. А у нас станочки, закончив смену, зачастую просто забывают отключить сжатый воздух, и Atlas Copco продолжает работать на максимуме.

Часть утечек воздуха устраняется во время воскресных ремонтов, но одно дело поменять задвижку, а другое — прохудившийся шланг. Эту операцию должен выполнять не ремонтный, а производственный персонал.



Перенесение гибочного комплекса Gasparini на новое место необходимо для оптимизации производственного процесса



## НАША ИСТОРИЯ

# Против были все

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ

Команда, которую вы видите на снимке (далеко не в полном, правда, составе), создалась в очень сложный и во многом уникальный для 45-летней истории «КАМАЗа» период. Он получил название «времена дефицита». Для решения социальных вопросов работников автогиганта и горожан приказом гендиректора ПО «КамАЗ» 11 августа 1989 года было создано Управление рабочего снабжения — УРС.

В этот понедельник, спустя ровно 25 лет, снабженцы под предводительством своего идеолога, тогда — заместителя генерального директора «КАМАЗа», а ныне — ветерана, почётного гражданина города Биктимира Мурысова (на снимке он в центре) собрались отметить дату. Поговорить, повспоминать, посмеяться. Поплакать. Потому что «иных уж нет, а те — далеко»...

Идея организовать на «КАМАЗе» УРС возникла, как это часто бывает, от безысходности. В конце 80-х перестройка вступила в свою финишную стадию, так крепко осевшую в народной памяти картиной пустых полок магазинов. На уровне Политбюро ЦК обсуждался вопрос: как одеть-накормить людей? Но до рыночной экономики и частной собственности было ещё далеко. И даже до акционирования «КАМАЗа».

— Со стороны директоров заводов, которым мы разработали проект программы УРСа, реакция была нулевой, — рассказывает Биктимир Гизатуллин, который в качестве зама генерального дирек-

тора курировал вопросы организации общественного питания и подсобных хозяйств. — Лишь директор литейного, Якобсон, отозвался в том духе, что такая авантюра нереальна. Против были все городские структуры, на пленуме горкома первый секретарь Логотов прямо заявил, что мы «не на правильном пути». Прихожу к Беху с проектом приказа, говорю: «Николай Иванович, все против». — «Давай подпишу!».

Тогда на «КАМАЗе» работало 135 тысяч человек. У нас действовало три подсобных хозяйства, горячим питанием было охвачено 105 тысяч человек, действовало 35 столовых. Но у людей — семьи. Где справедливость, если ты честно выполняешь свою работу, но не имеешь возможности приобрести в магазинах ни продукты, ни промтовары? (Позже про «табачный бунт» на кузнечном заводе и многое другое Мурысов подробно расскажет в своей книге «Набережные Челны — моя судьба» — О.Ж.).

Взяться за это дело, пойти никем не проторённым путём вызвался Гумар Габдуллин, Гизатов, оставивший ради этой «авантюры» очень хорошую должность. Через КОП,



Команда снабженцев под предводительством Биктимира Мурысова

наш комбинат общественно-го питания, начали товарообмен — на КАМАЗы, двигатели приобретали продукты питания. Слова «бартер» тогда ещё не было, заметьте, свободной торговли — тоже, были плановая экономика и госсобственность.

Практически всё, что делалось, — исключительно благодаря личным связям и контактам. Подобрались замечательные люди. Незабвенный Гизатов, Зиннат Гиниятович Гиниятов, Фарид Абдулхаевич Закиров — наш главбух, Виктор Петрович Круть, Кафия Абдулова, Хабибуллина и многие, многие деятельные, энергичные люди, которым хотелось изменить нашу общую действительность к лучшему. Думаю, благодаря тому, что они оказались в УРСе в этот момент, наш проект и удался. За один только 1990 год реализации товаров через сеть составила 40% от городского товарооборота. Но знаменитый социалистический принцип распределения по-прежнему действовал: все разнарядки оформлялись исходя из численности работающих. Вскоре на заводах уже дей-

ствовали более 90 пунктов торговли и магазинов.

В обеспечении товарами народного потребления УРС сделал ставку на такие страны, как Китай, Египет, Болгария, Сирия. Несколько раз Мурысов сам выступал в роли, совмещавшей функции полпреда и купца.

— В скором времени, — продолжает он, — к нам стали обращаться бюджетники, слава УРСа распространилась за пределы города. Обеспечивали также работников Завинского агрегатного завода, Ставропольского завода автоприцепов, других своих филиалов. Знаю, в столицах люди говорили: «Хотим, чтобы у нас было, как на «КАМАЗе!» Сколько было звонков из других городов...

— Тогда, приходя в любой дом, можно было «в лицо» узнать «наши» товары, — добавляет Кафия Абдулова Хабибуллина. — Пуховики в прихожей, ковровски, покрывала, портьеры — всё было одинаковым.

Чеки и талоны на приобретение продуктов питания, одежды, обуви через камазовские магазины заменили наличные деньги, которых

в начале 90-х в стране стало катастрофически не хватать. «В счёт зарплаты» — этой формулировки не могло появиться в научных трудах по экономике. Она, можно сказать, плод фольклора.

Став акционерным обществом, «КАМАЗ» получил большую свободу действий. УРС был преобразован в ООО «Аргатамак-КАМАЗ», с 2004 года это ЗАО. После трагической гибели Г. Гизатова в 2012 году его возглавил первый зам — Рамиль Авхаев.

— Должно пройти время, чтобы справедливо оценить этот феномен, — уверен Б. Мурысов. — Тогда было сделано главное: сумели снизить в городе градус социальной напряжённости, не допустили катастрофы. В целом — сделали жизнь камазовцев лучше. Со своей ролью снабженцев справились не на сто процентов, а кратко. Но я надеюсь, что это время навсегда осталось в прошлом, в истории. Честно сказать — не хотелось, чтобы всё это повторилось. Но в сущности, УРС и его «актив» с его деловой хваткой можно считать предшественниками бизнеса, нынешних торговых структур.

## ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

## Мяса! Да побольше...

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В ответ на одну из публикаций «БК» о столовых «Содекс» пришёл вот такой отзыв от читательницы: «В столовой № 23 очень скудный ассортимент, котлеты, тефтели и другие «мясосодержащие» очень маленькие и практически с нулевым содержанием мяса. Кроме булочек и жареных беляшей никогда ничего не бывает. Чем мы хуже других камазовских работников?»

С прессово-рамного завода от руководителя бюро отдела социального развития Ксении Таевой в качестве ответа на запрос «БК» пришёл акт проверки столовой № 23, проведённый через три дня после поступившего сигнала. Комиссия, в состав которой вошли начальник бюро быта отдела социального развития ПРЗ, менеджер «Содекс

ЕвроАзия», заведующий производством столовой № 23, председатель цехового комитета и инструктор профкома, провела контрольное взвешивание, бракераж первых и вторых блюд, проверила ассортимент.

Члены комиссии считают, что выход блюд соответствует параметрам, обозначенным в меню. Закладка

продуктов производится в соответствии с технологическими картами, а подготовка сырья — с соблюдением рекомендаций для общественного питания и санитарных правил.

Ассортимент по единому меню выдержан, есть и «Блюдо дня», приготовленное специально для посетителей столовой № 23. Из выпечки

на раздаче в день проверки были ватрушки с творогом и повидлом, пирожок печёный с картофелем, шаньга и булочка «Веснушка».

Комиссия пришла к выводу, что коллектив столовой № 23 работает удовлетворительно.

— После получения этого письма руководство «Содекса ЕвроАзии» провело дополнительную проверку в столовой № 23, в ходе которой выявилось отклонение от единого меню, — сообщил региональный менеджер Руслан Хакимов. — Оказалось, что блюда были заменены на ассортимент, пользующийся спросом у заводчан. После разъяснительной беседы с персоналом принято решение: особо популярные блюда, не вклю-



Что у нас сегодня в меню?

чённые в единое меню, представлять в меню дня. Изменится ли на самом деле к лучшему ассорти-

мент и содержание меню столовой № 23 — покажет время. Ждём откликов от вас, камазовцы.

## НЕ ПРОПУСТИТЕ!

### Выходные с палаткой

Ежегодный слёт камазовских туристов состоится в ближайшие выходные. С 15 по 17 августа молодёжные команды будут жить в палаточном городке на берегу Шильны. Туристы ждут десять конкурсов, среди которых древолазание, кросс-поход, конкурс бивуаков, шуточный домбайский бокс.

### «PROFдвижение» начинается

А 18 августа на базе оздоровительного комплекса «Саулик» состоится открытие Летнего молодёжного профориентационного форума «PROFдвижение-2014». Главная цель форума — популяризация рабочих и инженерных профессий. Уникальная платформа для реализации профессионального потенциала учащихся 9-11 классов и студентов российских вузов, а по сути — новый молодёжный формат в совместной профориентационной работе государства и бизнеса. Камазовская инициатива по организации форума поддержана Минтрудом и Минпромторгом Татарстана. Для участия в форуме было подано более 400 заявок. Конкурсные испытания прошли 200 человек из 15 городов России. В течение шести дней для них будут организованы экскурсии на «КАМАЗ», тренинги, презентации, панельные дискуссии, деловые игры, а также развлекательные и спортивные мероприятия. Помимо этого, ребята получат возможность пообщаться с руководителями «КАМАЗа» и членами команды «КАМАЗ-мастер». Завершится форум 23 августа. Репортажи с мероприятий — в ближайшем номере «Вестей КАМАЗа».



Алексей Бочков подает предложение с экономическим эффектом более 100 тысяч рублей, чтобы набрать нужное количество баллов для участия в программе



Стоянку благоустроили: провели электричество, оградили, сделали разметку



Службу несёт пёс Джек



## ТУРИСТСКИМИ ТРОПАМИ

# Сила Эльбруса

Анжелика АКУЕВА

Корреспондент «Вестей КАМАЗА» — о лучшем отдыхе в своей жизни.

Стою на высоте 4500 метров и рыдаю. Одинокая синяя курточка на склоне высочайшей вершины страны. Погода тут, на высоте, февральская, мороз и ветер, ресницы смёрзлись. Реву в голос. Моя команда — наверху, мой ребёнок ушёл на вершину без меня, а я не дошла.

\*\*\*

Мы собрались на Эльбрус внезапно: команда туристов искала добровольцев для похода на Кавказский хребет. Костяк команды — камазовцы, и они идеально вписали в корпоративный отдых двухнедельный выход в горы.

Дойти до вершины, уверяет командир команды, инженер НТЦ Артём Золотарёв, для новичка не проблема, если организм адаптируется к высокогорным условиям. Если не адаптируется — начнётся горная болезнь, похожая на самое ужасное похмелье. Валяться на пляже в отпуске можно в любом возрасте, решили мы с сыном Мишей, а пока здоровье позволяет горы, надо идти.

Сборы оказались долгими. И дорогими. Несмотря на то, что туризм считается бюджетным отдыхом, Эльбрус требует экипировки на любые случаи жизни. Нужна одежда на все сезоны: внизу южная жара, наверху — зима и непогода, посередине — грязь и дожди. Кроме того, шортсланцы, термобельё, зимние спальники, трекинговые ботинки и много лейкопластыря от кровавых мозолей нужно сначала купить, а потом втиснуть в стелитровый рюкзак. Хорошо, что палатки, «кошки», плитки, верёвки, ле-

дорубы и прочее снаряжение было у организаторов.

— Имейте в виду, я лично все рюкзаки переберу и лишнее выброшу! А то одна походница тащила на вершину томик Есенина, а у нас каждый килограмм на счету, — предупреждает Золотарёв. Командир строжит новичков только для порядка. Если что, он просто заберёт рюкзак у слабого товарища и потащит вместе со своим.

В 2003 году тогда ещё первокурсник КамПИ Тёма Золотарёв записался в секцию туризма. С ним были одноклассники, а теперь работники «КАМАЗа» Джамиль Агишев и Роман Торгайкин. Так сложился костяк туркоманды. И началась походная лихорадка: Заполярье,



На Кавказе до определённой высоты — совершенно рекламные виды

Памир, Конжак, Алтай, Эльбрус, а уж походов выходного дня не сосчитать. С того времени группа постоянно расширяется: на «КАМАЗе» всегда был популярен туризм, а Артём Юрьевич сам водит группы по дикинским местам страны.

Стресс первокурсника Артёму отлично знаком. Он до сих пор вспоминает первый свой серьёзный поход, в Заполярье. «Шёл через снег,

метель в -40 °С, у меня была истерика, я снимал видеодневник и три дня недоумевал: боже, зачем я сюда пошёл?» Артём в том походе похудел на 30 килограммов, но к концу испытания холодом и голодом стало ясно: всё это ему нравится. Их команда не знает другого отдыха уже десять лет. На море им скучно. Исторические места не хочется. А в дорогу тянет так, что Джамиль Агишев в этом году пошёл на Эльбрус с переломом руки, и мысли отменить участие в экспедиции у него не возникло. «Походы учат справляться с любой ситуацией: фильтровать воду из лужи, делать баню из пакетов, если нет полиэтилена, спать на прогретой земле, если забыл спальник. Туризм —



Даже в июле на Эльбрусе февраль

умение использовать кучу ненужных вещей взамен забытых нужных», — смеётся Артём. «А скотч — величайшее изобретение всех времён и народов», — добавляет Роман Торгайкин.

\*\*\*

План похода на Эльбрус был такой: командой в десять человек едем на «Газели» до Кабардино-Балкарии, там тратим три-четыре дня на ак-



Высота на всех действует по-разному

климатизацию — приучение организма к недостатку кислорода, потом поднимаемся на вершину. Акклиматизация на высоте 3300 метров прошла спокойно. Если не считать, что шесть-восемь часов похода в гору с рюкзаком превращают ноги в два бетонных столба: такие же твёрдые и негнущиеся. Но физические нагрузки действительно оказались вторичны. Выше началась та самая горная болезнь. На высоте 4000 было тяжело.

прямо на снегу: как только садишься отдохнуть, организм выключается. Дошла до лагеря, упала в палатку, пару раз вывернулась наизнанку. «Горняшка» многогранна: и тошнота, и понос, и страшные головные боли. Через пару часов вернулся сын: он сошёл на высоте 5050. Устал невероятно: мы накануне не назовёшь, но усталость как рукой сняло, как только мы переступили порог санатория. Климат Крыма действительно творит чудеса: выйдешь на каменистый морской берег — тут тебе и ароматерапия, и солевые ванны, и массаж для ног. А как красив субтропический парк, на территории которого расположен «Мисхор»! С какой заботой и вниманием персонал следит за цветниками и

Почти никто, кроме меня, не расстроился. Артём, например, в прошлом году уже «сбегал» на вершину. Опытные люди наверх именно бегают — подъём до 5642 метров с высоты 4200 занимает пару часов. К тому же впереди у команды куча планов. Джамиль Агишев мечтает посетить Северный полюс, Роман Торгайкин — ещё раз увидеть красоту Алтая, Артём Золотарёв копит деньги на Эверест: подъём на главную вершину мира стоит несколько десятков тысяч долларов. Да что говорить, даже школьник Михаил собрался идти ещё раз, забрать у Эльбруса свои 5642 метра: туризм крайне заразен.



На одной из работ дизайнера Ильгиза Ахметова, победителя этого года в номинации «Сувенир для широкого представления города и Республики Татарстан», собраны воедино самые узнаваемые символы Челнов

тенциал, энергию города, ещё не найден. Я говорю о таком символе, как хохлома, гжель, оренбургские платки. Но они выкристаллизовывались веками, так и у нас поиски идут. Виден индивидуальный подход мастеров, и это радует. Каждый год создаётся что-то новое, чего раньше в помине не было. Сколько за это время появилось работ, проектов! И они становятся всё более профессиональными. Появляются темы, связанные с конкретными событиями и местами города.

— Как трансформируется камазовская тема из года в год?

— Тема не развивается, принципиально новые экспонаты не появляются. Зато интересна в этом году сувенирная продукция ОАО «КАМАЗ» — современная, в ногу с эпохой. Спасибо, что предприятие её предоставило. Люди с большим интересом рассматривали сувениры. Мне понравилась идея камазовской подковы — почему бы не подарить такую гостью города?

Выставка, которую организаторы считают самой удачной за её историю, продлится до 7 сентября.



В прошлом году эти камазята были представлены в виде магнитов, нынче автор Лидия Ломакина оформила их в виде свистулек

## ВПЕЧАТЛЕНИЯ

## Открыть Крым!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Выехать к морю во время летнего 14-дневного отпуска удалось не всем. Группе камазовцев, получивших путёвки за счёт средств компании в крымский санаторий «Мисхор», повезло вдвойне — они насладились прелестями уникальной природы и открыли для себя новое туристическое направление.



Ольга Батищева в Мисхорском парке

— Я не верила в своё счастье до того самого дня, пока не получила путёвку, — улыбается своим воспоминаниям водитель погрузчика АвЗ Ольга Батищева. — На море не была никогда, поэтому готовилась к поездке основательно. Дорогу на автобусе, конечно, приятной не назовёшь, но усталость как рукой сняло, как только мы переступили порог санатория. Климат Крыма действительно творит чудеса: выйдешь на каменистый морской берег — тут тебе и ароматерапия, и солевые ванны, и массаж для ног. А как красив субтропический парк, на территории которого расположен «Мисхор»! С какой заботой и вниманием персонал следит за цветниками и

деревьями! Историю Крыма мы изучали на экскурсиях в Ялту и Алупку. Я сделала десятки фотографий и замучила своими восторгами всех коллег на работе — так хочется ещё раз побывать в этом чудесном месте. Быть может, кто-нибудь составит компанию?

— В Крыму хотелось поближе познакомиться с местными жителями, их историй, бытом, поэтому в свободное от процедур время я отправлялся в новое путешествие, — рассказывает слесарь-ремонтник ПРЗ Александр Королёв. — В дополнение к предлагаемому экскурсиям побывал в Алуште и Севастополе. Но в Крыму столько достопримечательностей, что объехать их за десять дней просто невозможно. Нужно не меньше месяца, поэтому я бы с удовольствием ещё раз отправился в такое многообещающее путешествие. Но только не на автобусе!

— Для меня поездка в Крым — это ещё и возможность хотя бы мимоходом побывать на моей родине. И хотя наш автобусный маршрут пролегал не через Ставропольский край, где прошло моё детство, а через Волгоградскую область, на душе всё равно было тепло, — вздыхает термист завода двигателей Тагир Мухаметжанов. — В санатории я решил как можно больше времени посвятить общению с природой. После лечения купался в море по три раза в сутки, загорал, гулял по парку. Какое счастье слушать шум прибоя, радоваться роскоши субтропической растительности!

За десять дней камазовцы подружились и напечатались впечатлениями, которых хватит на целый год. А летом снова в дорогу!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

## Чемпионы в ауте

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Первые сенсации футбольного турнира, организованного профкомом ОАО «КАМАЗ» в рамках Спартакиады, не заставили себя ждать.

Первый же матч отборочного тура закончился поражением прошлогоднего чемпиона. Со счётом 3:0 футболисты ПФО ФГУП «Ведомственная охрана объектов промышленности и торговли» обыграли тёмную лошадку — команду логистического центра, которая ни разу за последние годы не выходила за пределы отборочного тура.

— Счёт 3:0 — самый популярный в этот игровой день, он был на табло по окончании четырёх из пяти

матчей, — комментирует итоги первой трети отборочного круга заведующий орготделом и по работе с молодёжью профкома ОАО «КАМАЗ» Рафис Харисов. — С преимуществом в три гола одержали победу прессоворамники над литейщиками, дизелисты над ветеранами, команда НТЦ над ООО «Автозапчасть». Вничью (1:1) в этот день закончился матч между командами РИЗа и ТФК.

В воскресенье со счётом

1:7 АвЗ уступил финансовому блоку. С таким разгромным счётом в этот день команда ВТК проиграла логистам, которые за два дня создали хороший задел для выхода в следующий тур.

А вот охрана и во второй день, к сожалению, проиграла со счётом 3:5 — на этот раз в матче с литейщиками. Потихоньку набирают обороты дизелисты, они во второй день одержали победу над командой ТФК. К сожалению, не лучшую игру показали кузнечики, чемпионы 2012 года. Со счётом 3:2 их обыграла команда ветеранов.

В эти выходные на запасном поле стадиона «Гренада» состоятся новые игры отборочного тура. Об их результатах «ВК» расскажет в следующем номере.

## АНОНС

## Соревнуйтесь на здоровье!

Всех камазовцев, поддерживающих активно-спортивный образ жизни, профком ОАО «КАМАЗ» приглашает на День здоровья. Желающих помериться силой, ловкостью и умениями и их группы поддержки ждут 23 августа на базе отдыха «Лесная сказка». В программе командные первенства по футболу и волейболу, гиревому спорту, армрестлингу, борьбе куреш, эстафета, перетягивание каната и дартс. Команды могут быть сформированы из работников разных подразделений, но всем участникам соревнований обязательно нужно иметь при себе паспорт и пропуск, всё-таки этот спортивный турнир — праздник для своих.

Одновременно на этой же площадке будет проходить День молодёжи. У него своя программа, включающая не только спортивные, но и интеллектуальные и творческие соревнования. Камазовцы, известные своей активностью и мобильностью, имеют возможность получить два удовольствия в одном флаконе. Особенно красиво будут смотреться молодые люди в хорошей физической форме на площадке традиционного конкурса по боди-арту. Завершится праздник дискотеккой. А победители вместе с порцией аплодисментов получат и памятные призы!

Автобусы в «Лесную сказку» отправятся от Органного зала в 10 часов, возвращение запланировано на 16 и 18 часов. Времени хватит на всё!

## ГОВОРИТ И ПОКАЗЫВАЕТ «КАМАЗ»



Это всё моё, родное...

## ЭКСПОЗИЦИЯ

## Челнинский сувенир: «КАМАЗ» в теме

Текст и фото: Ольга АМЕРХАНОВА

Конкурсная выставка «Челнинский сувенир», отметившая в этом году 10 лет, каких только КАМАЗов не видела: в виде мозаики, плакатов, магнитов, на футболках, календарях и даже из теста. Пока идёт поиск главного городского символа, челнинский грузовик продолжает оставаться одним из самых узнаваемых образов, к которому неизменно обращаются мастера ремёсел, дизайнеры и художники.

В этом году на конкурс было подано более тысячи работ, для выставки отобрано свыше пятисот. Победители выбраны в семи номинациях: «Идея челнинского сувенира», «Сувенир для широкого представления города Набережные Челны и Республики Татарстан», «Праздничный (событийный) сувенир», «Бизнес-сувенир», «VIP-сувенир», «Детский сувенир», «Художественное произведение». Организаторы отметили, что активизировалась молодёжь. Особенно это было заметно на церемонии награждения, когда за дипломами выходили в основном молодые люди. Также среди примет последних выставок — увеличение среди участников доли отдельных художников, индивидуальных предпринимателей и уменьшение числа фирм. Возможно, это связано с тем, что малый бизнес скорей откликается на конъюнктуру рынка и потому чаще выпускает новую продукцию. С появлением единого городского образа-символа, который можно погрузить на поток, к делу охотней подключается более крупные игроки.

О тенденциях, связанных с камазовской темой в конкурсе, мы поговорили с директором картинной галереи Флорой Гайнутдиновой.



Находка юбилейного конкурса — проект школьного дворика. «Нужно искать финансирование для таких проектов. Это важно. Строим всё типовое, как скучно детям в школьных дворах! В нашей школе каждую перемену музыкальный руководитель играл на разных инструментах, мы пели и танцевали. Всем было любопытно, какое развлечение ждёт сегодня», — рассказывает Флора Гайнутдинова



Женский взгляд на автопром: камазовский артам выполнен из бисера



Гости выставки с большим интересом изучают сувенирную продукцию ОАО «КАМАЗ»

— Когда конкурс только начинался, большинство работ были связаны с «КАМАЗом» и «Тюбейкой», поэтому ставилась задача найти новые образы. Удалось сделать это за 10 лет?

— Удалось. Ставилась задача отойти от темы «Тюбейки», заявить, что Челны — это не только «КАМАЗ», и мастера это услышали. Но тот единственный сувенир, который бы отражал дух, по-



Свой дипломный проект студентка инженерно-экономического колледжа Набережночелнинского института КФУ О. Миронова посвятила панели управления автомобиля КАМАЗ