

ВЕСТИ КАМАЗА



16+

Настоящее и будущее «КАМАЗа»: ответы на вопросы акционеров

2



Мобильность плюс сплочённость: секрет успеха бригады мастеров

3

Цветы и производство: ещё как совместимы!

4

С МЕСТА СОБЫТИЯ

Работаем над собой

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ. Фото: Владимир ШУШАКОВ

Присутствие акционеров, обладающих 88,49% голосующих акций, обеспечило кворум Годового общего собрания ОАО «КАМАЗ». Оно состоялось 27 июня 2014 года в ДК «КАМАЗа» под председательством главы ГК «Ростех», председателя Совета директоров ОАО «КАМАЗ» Сергея Чemezова. Его приезд, как и Президента Татарстана Рустама Минниханова, председателя Внешэкономбанка Владимира Дмитриева, управляющего директора ЗАО «Сбербанк КИБ» Рубена Варданяна, руководителя отдела по сотрудничеству с ОАО «КАМАЗ» компании Daimler AG Ахима Пухерта и других важных персон, придал событию значительности и актуальности.

Хотя повестка дня состояла из 20 вопросов, собственники управлялись с принятием решений менее чем за полтора часа. Процедура голосования длиннот не предусматривает. Но наряду с утверждением итоговых отчётов и документов собрание всегда даёт ответ на вопрос: насколько устойчивой для воплощения новых планов можно считать платформу, созданную автогигантом за прошедший год?

Оценивая результаты работы в целом как положительные, «совсем непростыми» назвал генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин условия, сложившиеся на рынке тяжёлых грузовиков в 2013 году: ослабление инвестиционной активности произошло и в мире, и в России. Однако если российский рынок «обвалился» на 28%, то снижение продаж «КАМАЗа» по сравнению с 2012 годом составило лишь 4%. Более того, на падающем рынке наша доля увеличилась

с 33 до 45%. И всё это время «КАМАЗ» постоянно «работал над собой»: повышая эффективность бизнеса, снижая управленческие расходы (к уровню-2012 — 6%), инвестируя в развитие (более 4,7 млрд рублей). Новый магистральный тягач, новое семейство кабин, двигатель уровня «Евро-5» — эти и другие приоритеты определены Стратегией-2020.

Чистая прибыль за год составила 2 055 825 473 рубля, что даже немного больше запланированного. 5% из этой суммы направляется на формирование резервного фонда, 10% — на выплату дивидендов (второй год подряд, на этот раз на одну обыкновенную акцию — 29 копеек); 1 млрд 200 млн рублей пойдёт на инвестпрограмму-2014, полмиллиарда с небольшим — на погашение убытков прошлого лет.

Но, как сказал гендиректор, оглядываться на прошедшие проблемы некогда, надо идти

вперёд. Задачи 2014 года «вырастают» из итогов-2013. Принятое «волевое решение» о том, что контроль над «КАМАЗом» как над стратегически важным отечественным предприятием не может перейти к иностранному резиденту, определяет вектор сотрудничества с «Даймлером» в направлении технологического партнёрства. Так, только новых магистральных тягачей в этом году планируется выпустить более 1000 единиц. Совсем скоро, подчеркнул Сергей Анатольевич, выполняя новые требования государства, мы будем продавать на рынке России грузовики только нового поколения. Это невозможно без новых технологий, ради чего запускается крупнейший проект по реинжинирингу автопроизводства. Его цель — создание компактной, гибкой, энергоэффективной компании, выпускающей широкий модельный ряд конкурентоспособной техники в объёме 80



тысяч автомобилей в год. При этом, заметил Когогин, реализация проекта произойдёт в условиях действующего производства.

Напряжённым назвал прошедший год и Президент РТ Рустам Минниханов. В своём выступлении он обозначил несколько стратегических направлений, но «все дороги» в части реализации практических планов ведут на «КАМАЗ», будь то создание ресурсных центров профессионального образования в приоритетных отраслях экономики (пять в этом году, один из них — при сотрудничестве с КАМАЗом) или развитие инженеринговых услуг. Отметив растущий интерес к технике, работающей на альтернативном топливе, глава Татарстана пообещал: «В ближайшей перспективе большая часть транспорта в республике — в общественном секторе, сельском хозяйстве, жилищной отрасли — будет переведена на газовое топливо». Кроме «КАМАЗа», надежды республики связываются также с 10-летней программой по строительству 60 газозаправочных, 150 дочерних АГНКС и завода в Тюлячах по выпуску сжиженного природного газа мощностью 56 тысяч тонн в год.

Продолжение темы — на стр. 2.

НОВОСТИ

Лучший экспортёр

Минпромторг России признал ОАО «КАМАЗ» лучшим экспортёром автомобилестроительной отрасли 2013 года.

Министерство промышленности и торговли Российской Федерации по итогам конкурса на звание «Лучший российский экспортёр 2013 года» определило лидеров в 23 отраслях промышленности. Победителей выбирали специалисты департамента внешнеэкономических отношений Минпромторга на основании представленных претендентами документов и методики расчёта, основанной на показателях консолидированных экспортных отчётов организаций. «КАМАЗ» уверенно, уже в 14-й раз, стал первым в отрасли «Автомобильная промышленность (моторные транспортные средства для перевозки грузов и моторные транспортные средства специального назначения)».

Награждение победителей состоится 10 июля в Екатеринбурге в ходе международной промышленной выставки «Иннопром-2014».

С визитом

На «КАМАЗе» с визитом побывала делегация давнего партнёра — ведущего американского производителя дизельных двигателей компании Cummins Inc.

Представители Cummins ранее неоднократно бывали на автогиганте. В этот раз они провели ряд переговоров с топ-менеджерами компании, встретились с генеральным директором «КАМАЗа» Сергеем Когогиным, обсудив вопросы дальнейшего перспективного сотрудничества.

В 2006 году ОАО «КАМАЗ» и концерн Cummins Inc., мировой лидер в области разработки и производства дизельных двигателей и дизель-генераторных установок, подписали учредительные документы о создании совместного предприятия ЗАО «КАММИНЗ КАМА» по производству двигателей стандарта «Евро-3», «Евро-4» и «Евро-5» мощностью 140-300 л.с. для российского рынка. «КАМАЗ» стал обладателем новых технологий и занял новую нишу на российском рынке двигателей, а американцы получили доступ к самой большой фирменной дилерской и сервисной сети на территории РФ и СНГ.

13-й — счастливый

Победителем регионального этапа Всероссийского конкурса «100 лучших товаров России» стал транспортный полуприцеп «НЕФАЗ-93341-08» на пневмоподвеске. Он предназначен для перевозки различных грузов по общей сети дорог. Диплом лауреата республиканского конкурса «Лучшие товары Башкортостана» был торжественно вручён директору по качеству А. Гафитову в Министерстве промышленности и инновационной политики РБ. Дочернее предприятие «КАМАЗа» участвовало в конкурсе в 13-й раз. Удача ещё ни разу не изменяла нефазовцам.



Президент РТ Рустам Минниханов: «Все дороги» в части реализации практических планов ведут на «КАМАЗ»



Сергей Когогин: «Совсем скоро мы будем продавать на рынке России грузовики только нового поколения»

АКТУАЛЬНО

Прогноз благоприятный

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Профсоюзных лидеров ОАО «КАМАЗ» встревожило известие о снижении продаж грузовых автомобилей. Директор департамента маркетинга Сергей Колесников уверен: объём рынка по сравнению с прошлым годом практически не изменился, и «КАМАЗ» свою долю на нём ещё отыграет.

— Как сейчас чувствуют себя главные действующие лица? По итогам пяти месяцев доля «КАМАЗа» — 41%, столько же у иномарок, у «МАЗа» — 10%, «УРАЛа» — 7%, «КрАЗа» — 1%, — пояснил Сергей Николаевич.

За последние два года производство иномарок в России стабилизировалось, что говорит о том, что эти машины обрели свою нишу на нашем рынке. У китайской техники своя история. На государственном уровне удалось остановить незаконный импорт автомобилей ниже класса «Евро-4». Сначала китайцы просачивались с под-

дельными сертификатами через российскую границу, потом через казахстанскую. С января объём их продаж стабилизировался на уровне 150 автомобилей, но в марте был зафиксирован новый подъём — 534 машины. Теперь необходимо проверить, действительно ли соответствуют эти грузовики уровню «Евро-4».

«Большая семёрка» промышленно развитых стран поставляет к нам в основном магистральные седельные тягачи. Осенью прошлого года «КАМАЗ» сказал своё слово, выпустив на рынок новый продукт —

КАМАЗ-5490. Мы надеемся, что эта конкурентоспособная машина позволит нам отвоювать в этом сегменте около 12%.

По сравнению с аналогичным периодом прошлого года, доля «КАМАЗа» незначительно уменьшилась. Мы потеряли в технологических седельных тягачах, бортовых полноприводных и неполноприводных машинах, самосвалах, шасси, спецтехнике. Связано это в том числе и с адаптацией нашего автомобиля класса «Евро-4».

Для увеличения продаж своих автомобилей ОАО

«КАМАЗ» разработал и реализует программу мероприятий. Компания делает ставку на разработку современных шасси с улучшенными характеристиками под потребность заводов спецтехники, совершенствование ценовой политики, активизацию работы с корпоративными клиентами. Особое внимание будет уделяться активной стимулирующей работе с дилерами — будет организовано дополнительное обучение продавцов, приняты меры, направленные на расширение состава дилерской сети, проведён анализ ключевых проблем в области сервиса и подготовлена программа мероприятий по их решению.

Судя по прогнозам, с июля продажи будут расти, а декабрь обязательно порадует нас хорошим спросом. Всего в этом году «КАМАЗ» рассчитывает продать более 37 тысяч автомашин.

ПРОЕКТЫ

Перемещение цеха

На прессово-рамном заводе освобождаются солидные площади для размещения новой линии очистки и промасливания металлопроката. Новый проект позволит значительно снизить затраты, в том числе и временные, на подготовку металла и повысить качество продукции.

Сейчас на предприятии ведётся перемещение оборудования цеха штамповки деталей рам, цеха мелких серий и цеха сборки и окраски автобусного шасси. Именно на их месте и будет размещена почти полукилометровая линия.

— Самый сложный пункт в тактическом плане реализации этого проекта — перемещение высокоточного дорогостоящего оборудования цеха мелких серий. На новое место должны переехать «Фичепы», затем гибочный пресс «Гаспарини» — установка с уникальными техническими возможностями, — подчеркнул начальник производства малых серий и оригинальных деталей Владимир Ломаев.

В разработке нового расположения станков использовались инструменты ПСК. Раньше «Фичепы» и «Гаспарини» были расположены на оси заготовитель-

ного цеха, а комплектующие детали, которые они обрабатывают, в частности усилительные накладки на лонжероны, поступали на участок сверловки,



Перед тем как перенести агрегаты на новое место, для них необходимо подготовить фундаменты

расположенный через 100 метров. Для организации процесса их поставки приходилось постоянно использовать краны и боковые погрузчики. После переноса оборудования на новое место будет создан технологически замкнутый цикл по производству лонжеронов рядом с цехом сборки рам, для которого они предназначены.

Решение по перемещению оборудования принималось совместно с начальником отдела анализа эффективности средств производства Вячеславом Скоробогатовым. Чтобы решить эту логистическую задачу, пришлось проанализировать все цепочки изготовления деталей и маршруты отправки комплектующих потребителю — в цех сборки-сварки кабин и в цех сборки рам.

На высвобожденных под линию очистки металла площадях перед установкой оборудования будет проведена санация. В этой зоне также будет сделан ремонт кровли, проведены окрасочные работы колонн и стен, остекление оконных и потолочных перекрытий. Монтаж и запуск новой линии запланированы на сентябрь.

Подготовила
Татьяна Белоножкина

Роботорговцы на «КАМАЗе»

В рамках программы реинжиниринга, по поручению генерального директора, на «КАМАЗе» проводятся встречи директоров заводов, заводской технической элиты с представителями ведущих мировых фирм, работающих в сфере роботизации производства. Спрезентациями уже выступили посланцы Кука (Германия), АБВ (Швейцария — Швеция). На этой неделе свой широкий модельный ряд роботов представила «жёлтая компания» Fanuc (Япония).

Как рассказал нам директор Технологического центра — главный технолог ОАО «КАМАЗ» Равиль Хисамутдинов, 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. Жидкий металл, многотонный пресс, вредные пары — именно там, где существует опасность для здоровья человека, оправдано применение робототехники.

Поскольку руководители заводов лично участвуют в проектах технологического перевооружения, задачи семинаров — как можно полнее раскрыть возможности применения роботов. И выбрать в итоге оптимальные варианты с учётом специфики каждого подразделения, входящего в камазовскую технологическую цепочку. Кстати, с продукцией ряда робототехнических фирм «КАМАЗ» уже знаком давно. Однако разработчики умных машин постоянно совершенствуют свои модели. Нынешний тренд — выпуск компактных, лёгких, multifunctional-ных, энергоэффективных и при этом достаточно простых в управлении робомашин и станков с ЧПУ, обслуживаемых операторами-роботами.

Место под присмотром

На автомобильном заводе открылась первая охраняемая стоянка для автомобилей работников предприятия. До этого заводчане ставили своих «коней» на двух не охраняемых стоянках около административно-бытового корпуса АвЗ и даже на дороге. Машины, мешающие проезду рейсовых автобусов, не раз становились причиной опасных дорожно-транспортных ситуаций.

Новая стоянка рассчитана на 135 мест, но потребность в таких услугах, как оказалось, значительно превышает предложение: желающих оставить автомобиль под присмотром почти в десять раз больше. Заветные пропуска распределялись в цехах и подразделениях пропорционально сделанной заявке.

Руководство и профком завода надеются, что после открытия новой стоянки число автомобилей на дороге и перед АВК уменьшится, а проход к рейсовым автобусам станет более безопасным.

ТВОИ ЛЮДИ, «КАМАЗ»

Однолюб

Текст и фото: Ольга АМЕРХАНОВА

Виктор Коленко мог бы стать военным, как мечтал в детстве. Или переводчиком — в юности очень любил английский. Совсем чуть-чуть его отделило от работы в милиции, куда позвали после службы в армии, и он почти согласился. Мог связать свою жизнь с поездками, так как учился в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта. Мог остаться на Украине, где родился и жил после армии, или на Севере, где вырос. Но судьба привела в Набережные Челны, на «КАМАЗ». Вот уже 41 год подряд Виктор Андреевич, которому недавно исполнилось 70 лет, трудится на литейном заводе и о своём выборе не жалеет.

«Мне Челны очень понравились, — говорит он, — хотя когда приехал, всего несколько домов стояло. Но такой подъём был, хорошее дело делали, всё быстро строилось, так интересно было и на работе, и в городе! Город вырос на моих глазах. Квартал один, второй, третий. Только за грибами ходили на один участок — и уже 25, 49-й комплексы выросли на этом месте. Большой труд в строительство города был вложен. За несколько лет такой город-красавец появился!»

Стем же чувством, что и о городе, Коленко рассказывает о предприятии. Слушаешь его самого и отзывы коллег о нём и понимаешь — это уходящая натура. Слесарь-инструментальщик цеха ремонта литейной оснастки Виктор Коленко до крайности предан своему делу, родному предприятию, трудолюбив и щедр на знания. Молодых обучит, о хитростях профессии расскажет, приёмами работы поделится. Задания начальства выполняет, без дела никогда не сидит и не ищет, где полегче и получше.

«Трудяга, не может без работы, — говорит мастер Василий Давыдов. — Другие, особенно молодёжь, отлекаются, их контролировать надо. А Виктор Андреевич сознательный. Дали работу — он её делает. Раньше и заместителем начальника цеха, и мастером был. Но там нервы, загруженность большая,



Виктор Андреевич Коленко работает на литейном заводе 41 год

с возрастом в слесари решил перейти. Годы дают о себе знать, но он не уступает молодым. Большой специалист. Я ему говорю: пока сила есть — работай».

Сам Виктор Андреевич не помнит, когда последний раз был в больнице: «Медосмотр прохожу регулярно, а по болезни не обращаюсь. Я ещё здоровый мужчина, что мне дома делать? Телевизор смотреть? Здесь я каждый день среди людей, мне интересно».

О своей профессии рабочий говорит серьёзно и уважительно. Называет работу умственной, особенно если дело касается не производства, а ремонта, где техпроцесс не расписан, всё приходится разрабатывать самому. Коленко признаётся, что иногда, прежде чем приступить к работе, нужно полсмены думать, а потом принять решение и начать выполнять операцию. Не заскучаешь, хоть дело и привычное, и желания поменять работу у Виктора Андреевича никогда не возникало.

«Были такие времена, когда вообще не платили, но я остался, — вспоминает рабочий. — Почему? Вы знаете, всё держит, и как бы худо ни было — не стану уходить. Хотя были предложения. Но я однолюб. Полюбил литейный завод и буду тут до конца. Я здесь себя нашёл, в этом коллективе, и нет желания изменять ему. Мне здесь всё нравится. Может, я не прав?»

Нет привилегий — есть обязательства

Окончание. Начало на стр. 1.

Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» ответил и на вопросы, поступившие из зала. Вот некоторые из них.

О сегодняшнем самочувствии «КАМАЗа» на рынке:

— Если брать российские автомобильные компании, то среди них остался один «КАМАЗ», и государство выразило своё мнение, отнеся нас к стратегическим предприятиям. Любое движение по акциям — там, где находится блокирующий пакет, — должно быть согласовано с комиссией по иностранным инвестициям при Правительстве Российской Федерации.

Особых сомнений нет, у нас хорошее будущее, ничего сверхъестественного с «КАМАЗом» не произойдёт, все корректировки связаны только с ситуацией на рынке. Мы научились «сжиматься» и «расширяться».

У нас чётко обрисованная стратегия. Вся внешняя среда оценивает нас очень положительно. Наш чистый долг по EBITDA в три раза ниже «опасной» черты, и могу сказать, что «Даймлер» никогда не стал бы делом с компанией, которая хромает на обе ноги. Надеюсь, в этом году бо́льший успех будут иметь наши экспортные контракты. Что касается продаж, первый квартал был совсем нехороший, по этой причине мы пошли на двухнедельный отпуск в январе. Сейчас у нас — нормальный рабочий остаток в объёме месячного выпуска, это позволяет чувствовать себя на рынке спокойно.

О порядке выплаты дивидендов:

— В связи с изменениями в законодательстве изменился порядок выплаты дивидендов. Дивиденды ОАО «КАМАЗ» по итогам работы за 2013 год будут выплачивать реестродержатель ЗАО «Регистраторское общество «Статус» и номинальные держатели — НКО ЗАО «Национальный расчётный депозитарий», ООО «Инвестиционно-финансовая компания «Каминцентр».

Выплата дивидендов путём перечисления денежных средств на их банковские счета будет осуществляться только при наличии информации о банковском счёте в анкете зарегистрированного лица.

Для своевременной выплаты дивидендов акционерам ОАО «КАМАЗ» необходимо обратиться к номинальному держателю или реестродержателю, в зависимости от того, где учитываются принадлежащие им акции, для внесения данных банковского счёта в анкету зарегистрированного лица. Привилегированных акций у нас нет, только обыкновенные именные.

О вступлении

в наследство на акции:

— Свидетельство о праве на наследство выдаётся нотариусом по месту открытия наследства на основании справки о количестве принадлежащих наследователю

ценных бумаг, полученной по запросу нотариуса от регистратора/депозитария.

После получения свидетельства наследнику акционера следует обратиться к регистратору (депозитарию), оплатив услуги, и представить документы для внесения в реестр записей о переходе прав собственности на ценные бумаги в результате наследования. Это паспорт; свидетельство ИНН; подлинник или нотариально удостоверенная копия свидетельства о праве на наследство; полностью заполненная анкета зарегистрированного лица / депонента для открытия лицевого счёта в реестре — счёта депо в депозитарии — в случае отсутствия у наследника лицевого счёта / счёта депо.

О сборочных проектах за рубежом:

— В конце прошлого года полностью перешёл под контроль «КАМАЗа» наш индийский проект (была выкуплена доля индийских партнёров). Завершается процесс испытаний двух новых моделей автомобилей, созданных в НТЦ для нашей индийской компании. Они полностью адаптированы к условиям индийского рынка и имеют локализацию порядка 80%. Думаю, это станет началом нового этапа развития нашего присутствия на рынке Индии, а в дальнейшем — после расширения модельного ряда, в ближайший год-полтора — мы планируем



Как и в 2013 году, желающих услышать о состоянии дел автогиганта собралось немало

создание ещё трёх-четырёх новых моделей, нацеленных на более широкий спектр рынков. Это СП должно позволить нам занять позиции на рынке стран Азиатско-Тихоокеанского региона и даже Восточной Африки.

Планируем дальше развивать присутствие на рынке Эфиопии, где в прошлом году на сборочном заводе компании МТЕК были собраны первые 100 КАМАЗов.

Активно выходим на рынок Индонезии, достаточно плотно, правда, прикрытый ввозными пошлинами. Как один из основных методов выхода на него рассматриваем создание сборочного производства с нашим партнёром компанией «ТЕХНИКА ИНА».

Перспективнейший рынок — Латинская Америка, работа на нём возможна исключительно при наличии там своего производства. Рассматриваем несколько вариантов, прежде всего, с на-

шим нынешним партнёром в Венесуэле — компанией JC International 2004, которая уже имеет опыт сборки автобусов на наших шасси.

О социальных программах:

— В 2013 году «КАМАЗ» в рамках исполнения Коллективного договора потратил на социальные нужды 605,7 млн рублей. В среднем на одного работника за год было выделено около 14,6 тыс. рублей. В рамках программы «Жильё» за 2013 год 491 работник улучшил жилищные условия. Сумма выделенной материальной помощи составила 27,8 млн рублей. 399 работников получили материальную помощь в связи с приобретением жилья на вторичном рынке, по долевому строительству; произведено перечисление на конкурс по ипотеке (в т.ч. с использованием кредитов банков). Продолжено финансирование жилищ-

ного строительства по Республиканской программе социальной ипотеки, благодаря которой 72 работника смогли улучшить свои жилищные условия.

Затраты на программу «Молодёжь» в 2013 году составили 2,6 млн рублей, за первое полугодие 2014 года — 0,88 млн рублей. Начата реализация пилотного проекта по компенсации процентов по жилищным кредитам молодым работникам подразделений ОАО «КАМАЗ». В рамках его реализации в 2014 году планируется оказать поддержку рабочим основного производства, мастерам, инженерам и технологам. В дальнейшем предполагается распространить действие программы на все категории работников ОАО «КАМАЗ». В 2014 году мы планируем потратить на социальные нужды 759 млн рублей. Из них 62 млн рублей — на реализацию программы «Жильё».

ВОПРОС — ОТВЕТ

Мощности будущего

Анжелика АКУЕВА

«Когда мы ехали с Рустамом Нургалиевичем Миннихановым мимо долгостроя, который впоследствии был передан под IT-парк, он спросил, что это за здание. Я сказал, что когда-то здесь планировалось разместить информационно-вычислительный центр «КАМАЗа», мощность которого была бы раз в 200 раз меньше, чем у нынешнего сотового телефона...»

О взрывном росте технологий рассказал журналистам Сергей Когогин. Руководитель ОАО «КАМАЗ» и управляющий директор ЗАО «Сбербанк КИБ» Рубен Варданян вышли к журналистам после Годового общего собрания акционеров. Журналистов интересовали, в первую очередь, перспективные планы «КАМАЗа». Первый вопрос сразу же коснулся реакции компании на ситуацию в мире.

— В 2014 году вы планируете реализовать 43 тысячи автомобилей — больше, чем в прошлом. Как планируете искать новые рынки, учитывая, что один из них — Украина, под большим вопросом?

— Украина под вопросом не только из-за изменений во власти, это просто экономический кризис, — начал Сергей Анатольевич. — За май на территории Украины было продано 20 грузовиков, из них 12 КАМАЗов. Проблема, которая возникла с нашими активами на Украине, решена: мы продали свой бизнес европейской компании, сохранив с ней партнёрские отношения. В части экспорта мы планов не меняем. Идёт активная

работа по замещению потерь на Украине, валютный курс позволяет надеяться на это. Укрепление рубля в целом повлияет на экономическую ситуацию на «КАМАЗе» в лучшую сторону, но ограничивает экспорт.

Наша интеграция в глобальный автопром уже пошла. Мы разделили технологические, инвестиционные и финансовые риски с рядом партнёров, добились появления поставщиков мирового уровня. Это позволяет нам повысить качество продукции, к тому же зарубежные поставщики зачастую предлагают её по лучшим ценам, чем российские. Поэтому Украина нас не страшит, пугает российский рынок. Мы отвоевали его большую долю, но нет инвестиционной активности, и самое опасное — мы видим, что розница падает. «КАМАЗ» за счёт дилерской сети очень хорошо держался, многие из тех, кто имеет одну, две, три машины, покупали нашу технику. А сейчас дилеры ощутили падение розницы. В экономике становится меньше денег, поэтому мы вынуждены финансировать клиентов через свою лизинговую компанию.



Ни один вопрос не застал гендиректора «КАМАЗа» врасплох

— Нуждается ли «КАМАЗ» в крупном клиенте, ведь Минобороны свои потребности исчерпали...

— Крупный клиент нужен всегда. Минобороны — ключевой для «КАМАЗа» клиент. Большие поставки в период кризиса, в 2009–2011 году, насытили Минобороны, сейчас военные техникикой обеспечены как никогда. Но потребность в автомобилях сохраняется, особенно для спецтехники. Ключевые покупатели сейчас — заводы по производству спецтехники и вооружения, они у нас берут шасси и поставляют военным ремонтные машины, радиостанции. Налажено серьёзное взаимодействие в части сервиса: мы обслуживаем несколько десятков тысяч автомобилей Минобороны в военчастях по всей территории России и за её пределами. Коэффициент технической готовности нашей техники — 0,95. Ремонтироваться и выходить из строя техника стала реже. Да, без нашего сервиса процент обновления техники был бы выше. Но увлечённые расходы на военных ни на одном жителе России не скажутся хорошо.

— На каком этапе сейчас находится проект «КАМАЗа» по созданию инжинирингового центра

в Казани с полигоном в Челнах?

— Идут переговоры по вхождению в бюджет РФ. Председатель Правительства Д.А. Медведев во время визита на «КАМАЗ» сказал, что бюджет страны не может себе позволить создание такого центра без частично-государственного партнёрства. Мы ответили, что «КАМАЗ» готов. Нам важно, что будет через 10 лет с нашей техникой, нужны инновационные разработки. Сделать это без серьёзной исследовательской базы невозможно.

Проект по разработке военной техники позволил «КАМАЗу» создать такую базу в части ходовых испытаний. Мы получили отличные стенды, где можно испытать трансмиссию и автомобиль в сборе, и значительную часть лабораторных работ с поля

перенести на закрытые территории. Используем мощности Саровского ядерного центра. Программы по виртуальному проектированию, которые мы приобрели, сегодня дают отличный результат. Достоверность нашего проектирования выросла до 98%.

Исследовательская база в области компонентов, особенно двигателей и коробок, просто необходима стране. Наш партнёр Cummins активно работает в Китае. Но сегодня разработки, которые делает Cummins, первыми оказываются сделаны в исследовательском центре на средства китайского правительства, и держателями интеллектуальной собственности становятся китайцы, а не мы. Мы должны это делать сами, а не заигрывать до бесконечности.

Персональный подход

— Какова на предприятии доля сотрудников предпенсионного возраста?

— Средний возраст работников 42 года, порядка 15% коллектива — предпенсионного возраста. К лучшему изменилось физическое состояние людей: согласитесь, 55-летнюю женщину рано причислять к пенсионерам. Они работают и до 60 лет, мы претензий не предъявляем. У нас одно правило — по достижении 65-летнего возраста ты не имеешь права занимать руководящую должность. Таков кодекс корпоративной этики.

БРИГАДА МАСТЕРОВ

Конвейер не для слабаков

Текст и фото: Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

На автомобильном заводе одной из лучших считают бригаду № 711 цеха сборки автомобилей. От мастерства и знаний водителей-испытателей во многом зависит такт работы одного из главных сборочных конвейеров «КАМАЗа».

— Ищете бригаду № 711? — участливо улыбается слесарь механосборочных работ. — Так они все по машинам. У них работы всегда много, а сегодня «аншлаг» — надо сдавать и КАМАЗы, сходящие с конвейера, и «боковые» автомобили доделывать. Может, мастер для вас минутку найдёт?

— Ребята, берите в первую очередь «прошитые» машины, — звонкий голос Рузины Насибуллиной, прорывающийся сквозь шум конвейера, вносит ясность в действия на площадке, где трудятся водители-испытатели цеха сборки автомобилей.

Мастер улыбается и приветливо машет рукой. Мне или водителям-испытателям, дружно выкатывающим с конвейера шасси для автобуса «Марко Поло»?

Минутку для корреспондента «ВК» найти непросто: в помещение то и дело заглядывают озадаченные водители.

— Работа у меня сложная, но интересная, — убеждает меня Рузина Гараевна. — Если на обычном участке руководитель работает только с определённой частью комплекующих, то у меня — целый автомобиль! У нас, конечно, бригада дружная, и если нужно заменить кого-то, проблем не будет, но ведь иногда сил переवरарить всё просто не хватает, вот и идёшь к мастеру того участка, откуда дефект пришёл, чтобы его автор исправлял. Часто к нам приходят за советом и водители-испытатели ЦКиСА, и инженеры-технологи. А всё почему? Потому что лучше наших ребят никто автомобиль не знает!

Мастер ценит свою бригаду и за мобильность, и за сплочённость. Интересно, а как встретил мужской коллектив водителей-испытателей обязательного и привлекающего руководителя?

— Для меня главное, чтобы конвейер шёл, и автомобилей «на боку» не было, а уж эмоция — дело третье, — расставляет приоритеты Рузина. — Хотя... Ребята в нашей бригаде очень внимательные, так что на отсутствие комплиментов я пожа-



Мобильность бригады водителей-испытателей № 711 во многом определяет темп работы ГСК-2 автомобильного завода

ловаться не могу. Они успевают замечать и причёску, и новое платье. Но я в долгу не остаюсь. Когда выдаётся свободная минутка, ставлю чайник, накрываю на стол, чтобы ребята хотя бы в регламентированный перерыв перекусить успели. Режим у нас односменный, но время от времени приходится задерживаться, чтобы передать в ЦКиСА все доукомплектованные

Каждую смену с конвейера цеха сборки автомобилей сходит не менее 86 машин, восемь из них — КАМАЗ-5490. Этим автомобилям водители-испытатели уделяют особое внимание.

автомобили. Откладывая работу на завтра никак нельзя.

При напряжённом графике работы желающих попасть в бригаду к водителям-испытателям больше чем достаточно, а освобождаются вакансии редко, как правило, лишь в случае ухода на пенсию или на повышение после окончания института.

— К тем, кто хочет попасть к нам, надо ещё приглядеться, — размышляет вслух бригадир Ильнур Мингазутдинов, ожидающий схода автомобиля у конвейерной черты. — Чтобы работать водителем-испытателем, надо любить технику, тогда и интерес к новинкам будет, и освоить работу не сложно. Наш объём зависит от коллег с конвейера: если каждый выполнил свою операцию на совесть, так и

готовые помочь.

— За 26 лет, что я здесь работаю, многое на заводе поменялось к лучшему, — улыбается Ильнур Гилазов, перехваченный по пути к очередному автомобилю, — а ценится, как и прежде, добросовестность и ответственность.

Концовку в разговоре должна была поставить фотография всей бригады мастеров № 711. Но при такте конвейера 300 секунд и «столпотворении» машин на финише выполнение задачи не представлялось возможным. Считав смятение с лица корреспондента, бригадир переглянулся с мастером, и через несколько минут все водители-испытатели заняли свои позиции у очередного КАМАЗа. О такой мобильности действительно можно только мечтать!

Не устраивают автозаводцев и постоянные изменения в расписании движения трамваев. Как заверил собравшихся замдиректора департамента транспортной логистики логистического центра Виктор Пылаев, сейчас решается вопрос о передаче функций по работе с ООО «Электротранспорт» в логистический центр, после чего расписание трамваев будет пересмотрено с учётом предложений заводчан. Он также пообещал в ближайшее время провести проверки маршрутов, вызывающих нарекания.

КОНКУРС ПРОФМАСТЕРСТВА

Фрезеровщики с «литейки»: кто сильнее?

На литейном заводе 27 июня прошёл заводской конкурс профессионального мастерства среди фрезеровщиков.

Участвовали восемь рабочих от 19 до 35 лет, они отвечали на теоретические вопросы и выполняли практическое задание. На базе ремонтно-механического цеха (РМЦ) производства литейной оснастки конкурсантам выделили участок со станками, где фрезеровщики в течение 50 минут должны были изготовить прижимную планку.

Первое место занял самый опытный участник — 28-летний работник РМЦ Ильдар Ахмеров. Несмотря на молодость, стаж Ильдара в профессии — девять лет, он на «литейке» с 18 лет, здесь и получил профессию. Начальник РМЦ Сергей Богдан похвалил Ахмерова, который умеет и любит работать.

Среди участников были две молоденькие девушки. В 2013-м они закончили Набережночелнинский политехнический колледж по специальности «Станочник широкого профиля», но их опыта не хватило для победы. Второе место занял Вадим Иделгариев из цеха подготовки производства, третье место досталось Ильназу Саматову из цеха изготовления оснастки. Все призёры получают премию: за третье место — 1000 рублей, за второе — 2000, за первое — 3000 рублей и повышение разряда. Победителя также ждёт участие в общекамазовском конкурсе профмастерства среди фрезеровщиков.

ПЕРВЫЙ ДИРЕКТОР

«Такое счастье выпадает редко»

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ

Продолжение. Начало в № 20.

Нам повезло: благодаря нынешним средствам коммуникации удалось связаться с первым директором ПРЗ Валерием Соколовым, отметившим в этом году 75-летие.

— Валерий Николаевич, чем стал в вашей жизни прессово-рамный завод?

— Когда в соответствующем отделе ЦК приняли решение о моём назначении на должность директора ПРЗ, мне было сказано: «Ты сможешь исполнить свою программу совершенного прессово-кузовного производства», выбрать лучшие технологии и лучшее оборудование. И предложить людям лучшие условия жизни. Кстати, прессово-рамный завод организовал самостоятельное жилищное строительство, на полтора года опередив другие заводы и предприятия «КАМАЗа» по предоставлению жилья своим работникам.

— Что из задуманного удалось осуществить, что — нет, о чём, быть может, сожалее?

— Осуществить удалось многие не только современные, но и перспективные решения: ♦ ни у кого в мире нет совершенной автоматической линии штамповки лонжеронов рам на базе гидравлических прессов усилием 6 тыс. тонн; ♦ ни у кого в мире в то время не было автоматических прессовых линий для производства крупных кузовных деталей. А у нас были установлены и освоены шесть линий штамповки таких деталей. Когда их в действии

— Что наиболее ценного вы как руководитель почерпнули для себя в камазовский период?

— Камазовский опыт с относительной свободой принятия технических решений был бесценен. А какой коллектив удалось собрать, каких организаторов

производства, руководителей вырастить! Мантурова японцы, работники фирмы «Ишикавадзима Харима», считали богом. Да и сегодня вряд ли найдется специалист такого уровня. Впервые появились возможности посмотреть мир, увидеть, как построено современное производство, выбрать лучшие технологии и лучшее оборудование. И предложить людям лучшие условия жизни.

увидел член Политбюро ЦК КПСС Андрей Павлович Кириленко, и я рассказал ему о производительности — 450 шт./час, он спросил у сопровождавших его руководителей: «А где мы металл возьмём для такой производительности?»; ♦ уникальная система стеллажного хранения с кранами-штабелёрами и с автоматическим нахождением деталей; ♦ было много других необычных и уникальных решений: рейферные прессы-автоматы «Аида», линия штамповки полуметалла, линии раскрой металла и т. п.

Подтянули и поставщиков из ГДР, Чехословакии, Польши. Это незабываемо. А вот создать роботизированную гибкую линию сварки кабин не удалось. Тогдашние великие технологи Минавтопрома и ЗИЛа не понимали идеи гибкости производства.

Сожалю и о том, что не были услышаны мои предложения о необходимости стратегической перестройки «КАМАЗа»: прибегнуть к системе специализации, построить предприятия по оснащению шасси автомобилей под требования покупателей. Уже работал заместителем генерального директора по производству, я попытался кое-что сделать (самосвалы), но большинство предложе-

ний осуществить не удалось.

— Отслеживаете ли информацию о «КАМАЗе», о ПРЗ?

— А как же, конечно. ПРЗ по-прежнему (проверяют пусть специалисты) одно из самых современных предприятий по производству штампованных и штампованных изделий. Но нужна другая организация бизнеса, ориентированного на потребителя.

— Что в год 45-летия «КАМАЗа» вы могли бы пожелать родному заводу, который начинали «с колышка», людям, которые работают на нём сейчас?

— То, о чём уже сказал: развивать производство, ориентированное на потребителя. Только оно может кормить людей и насыщать бюджеты всех уровней. Я остаюсь марксистом. Только производство обеспечивает жизнь.

— Какие перемены произошли в вашей жизни, что есть «для души»?

— По-прежнему работаю в системе «Автотора», но теперь на должности руководителя экспертизы. Видимо, пока я ещё нужен. Созданное по моей идее предприятие в Калининграде уже выпускает более 250 тыс. автомобилей в год. А для души — участвую в воспитании трёх внуков, одной внучки, а теперь ещё и правнучки.

— Спасибо вам огромное. Как говорится — много лет!

АКТУАЛЬНО

Логистический запрос

Мария МАМАЕВА

На традиционное итоговое совещание директор автомобильного завода пригласил представителей логистического центра ОАО «КАМАЗ». Слишком много вопросов накопилось у коллектива к перевозчикам компании.

Заводчане пеняли на несвоевременную подачу второго автобуса № 59, выполняющего рейс на завод к восьми утра. Другой маршрут, № 51, который должен доставлять работников АвЗ к началу первой смены к семи утра, часто проезжает мимо останков «40-й комплекс», где его ждут рабочие.

Ещё одна проблема — неудобная расстановка автобусов на заводских остановках. Так, в ночную смену машины для вывоза работников из Заинска препятствуют посадке людей в автобусы других рейсов.

Свои пожелания руководству логистического центра высказал и директор АвЗ

КАДРЫ ДЛЯ «КАМАЗА»

Научился сам — передай другому

На производстве литейной оснастки литейного завода впервые проходят практику не только студенты, но и педагоги. На стажировке находятся четыре мастера производственного обучения Набережночелнинского политехнического колледжа.

Практику положено проходить раз в несколько лет, в ПЛО мастеров из училища обучают впервые. «Важно не только теорию знать, но и практические навыки иметь, — говорит начальник цеха изготовления литейной оснастки Олег Алексеев. — Учебные станки проще, практика расширяет кругозор. Мы закрепляли мастеров за высококвалифицированными специалистами, которые сильны и в теории, и в практике. Не каждый человек умеет понятно донести информацию,

мы нашли рабочих, которые могут». Мастера подтверждают: «Наставники молодцы, хорошо объясняют. Нас учат на заводе, а потом мы в колледже».

Цель практики — приобретение опыта работы на металлорежущих станках. Полученные знания по обработке деталей на обрабатывающих центрах мастера передадут студентам, которые учатся по специальностям «Станочник (металлообработка)» и «Наладчик станков и оборудования в металлообработке».

ИГРЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛОВ

20 каверзных вопросов

Мария МАМАЕВА. Фото: Талгат ГИРФАНОВ

Знатоков с автомобильного завода пригласили на интеллектуальный турнир. Во второй игре сезона приняли участие 12 команд, представляющих различные подразделения завода.

Ребятам пришлось приложить немало усилий, чтобы дать ответы на 20 каверзных вопросов. По ходу игры автосборщики узнали, почему такси стало зеленоглазым и какую процедуру нужно пройти любому футбольному рефери. Мало кто был в курсе, как проходить процедуру взвешивания космонавты, находясь в невесомости.

Обладателем чемпионского титула стала команда технологического отдела (*на фото*), ей был вручён специальный кубок. А вот на второе призовое место претендовали сразу два кандидата. Расстановку сил определил дополнительный вопрос. Быстрее на него ответила команда из отдела организации труда и заработной платы. Она и заняла вторую строчку

МЫ – МОЛОДЫЕ

Мемы и демы

Текст и фото: Ольга АМЕРХАНОВА

Студенты включились в предложенную «КАМАЗом» игру: создай мем, мотиватор или демотиватор — и попади на профориентационный форум.

Форум будет организован по принципу кампуса и откроется через полтора месяца. Участвовать в нём смогут старшеклассники и студенты сузов и вузов. Нужно лишь выполнить пару условий: создать девятый мем, посвящённый рабочим специальностям, инженерным профессиям, и ответить на вопросы организаторов. Для предприятия, на котором будут молодые специалисты, вопросы важны: что может мотивировать молодёжь работать на машиностроительных предприятиях? Почему молодёжь не идёт

туда работать? По результатам конкурсных заданий пройдёт отбор участников лагеря.

Летний профориентационный форум — совместный проект ОАО «КАМАЗ» и Правительства РТ. Он разработан с целью популяризации инженерно-технических профессий и привлечения молодёжи на «КАМАЗ». Смена рассчитана на 200 человек. Участвовать собираются школьники Татарстана и студенты разных вузов страны: из Челнов, Казани, Москвы, Томска. В соцсети «ВКонтакте» на странице молодёжного форума



педестала. Команде цеха карданных валов досталась «бронза» турнира.

Тройке призёров были вручены почётные грамоты, а каждому участнику коман-

ды — памятные подарки. Кроме того, все участники интеллектуального турнира по традиции получили от организаторов сладкие презенты.



Идёт активная подготовка к профориентационному форуму

«PROFдвижение-2014» идёт приём заявок — выполненных конкурсных заданий.

Смена будет длиться с 18 по 23 августа. Участников ждут экскурсии на производство, встречи с командой «КАМАЗ-мастер», с успешными молодыми специалистами и, возможно,

топовыми руководителями автогиганта. Будущие техники будут участвовать в образовательных программах, деловых играх, тренингах личностного роста. Также в программу обязательно включат развлекательные, творческие и спортивные мероприятия.

Участник конкурса Екатерина Троицкая на вопрос организаторов «Что может мотивировать молодёжь работать на машиностроительных предприятиях?» отвечает так: «Достоинная и своевременная зарплата, карьерный рост, удобный график, соцпакет, престиж компании».

В пресс-службу «КАМАЗа» требуется фотограф. Обращаться по тел. 45-21-92.

ЭХО ПРАЗДНИКА

Счастливая «Подкова»

Текст и фото: Анжелика АКУЕВА

— Не подскажите, как проехать в «Лесную сказку»?
— Не поверите, сами туда дорогу ищем.

В выходные за городом всегда большой трафик: челнинцы едут отдыхать на базы отдыха, гуляют, собирают ягоды. В прошедший уикенд перелетчики заблудившихся за городом путников на машинах, велосипедах и даже пеших участились: народ искал дорогу на базу ПРЗ.

Там, на берегу Камы, проходил фестиваль бардовской песни «Подкова-2014». Грандиозное мероприятие провели в честь 45-летия ОАО «КАМАЗ», раскидав программу на три дня. Открыли фестиваль в пятницу вечером председатели камазовского профкома Гумер Нуретдинов и главный бухгалтер ОАО «КАМАЗ» Андрей Максимов.

«На «КАМАЗе» всегда любили бардовскую песню. Раньше у нас был свой фестиваль имени Олега Белоненко, — сказал Андрей Александрович, — и «Подкову-2014» можно назвать его продолжением. Название фестиваля не случайно для предприятия, символом которого является артамек. Подкова всегда приносит удачу. Я думаю, она принесет удачу и всем нам. Я когда-то и сам играл, и сыну на день рождения купил гитару. И хотел бы пожелать, чтобы этот фестиваль был не

только площадкой творческого обмена, но и стартом для молодёжи».

Наша «Груша»

«Подкова» замышлялась как большой атмосферный музыкальный фестиваль на свежем воздухе. Организаторы развернули сцену на берегу реки, заготовили дрова, выделили место для палаточного городка, обеспечили гостей буфетом, наладили доставку зрителей из города автобусами. Кроме участников фестиваля, можно было абсолютно бесплатно послушать артистов, на чьи концерты попасть бывает сложно. К сожалению, не так много зрителей собрались оценить очевидные плюсы мероприятия.

«Когда-то на концерт Екатерины Болдыревой в «Роднике» невозможно было попасть, а тут — пожалуйте, и места есть, и бесплатно, и другие замечательные барды, — сетует участник фестиваля, главный специалист завода спецавтомобилей Роман Батрасов. — Считаю, людей плохо информировали. Например, у нас в подразделении рекламы не было совсем, а люди — уверен — поехали бы». За самого Романа приехали болеть близкие.



Друзья артистов и любители бардовской музыки составили зрительское ядро. «Мы ездим почти каждый год, — говорят, кутаясь в плед, Марина и Сергей Панфиловы, — нам очень нравится». В палаточном городке разместилась компания из 14 человек: ребята приехали поддержать исполнителя Альберта Тазиева, и условиями очень довольны. Фестивальный кейтеринг обеспечивал известный городской ресторан, и, видимо, уровень заведения диктовал цены, которые были выше, чем, например, на недавнем Сабантее. Шашлык предлагали по 150 рублей за 100 граммов и плов по 200 рублей за порцию.

В конкурсе участвовало 12 человек. Не все артисты, подавшие заявку на выступление, появились на сцене. Например, Дмитрий Пензин из Елабуги просто не успел добраться до базы и прибыл уже к подведению

Лавры — бардам

Посетили фирменный фестиваль топ-менеджеры компании, а также генеральный директор ОАО «КАМАЗ»

Сергей Когогин и депутат Государственной Думы Альфия Когогина. В жюри фестиваля пригласили звезд авторской музыки: Дмитрия Бикчентаева, Валерия Бокова, Екатерину Болдыреву, Елену Фролову и других исполнителей.

В конкурсе участвовало 12 человек. Не все артисты, подавшие заявку на выступление, появились на сцене. Например, Дмитрий Пензин из Елабуги просто не успел добраться до базы и прибыл уже к подведению



Римма Бахтеева выступала под аккомпанемент Руслана Масагутова



ЗАВОДСКИЕ ЦВЕТЫ

Цеховая оранжерея

Тексты и фото: Ольга АМЕРХАНОВА

Цех корпусных деталей завода двигателей — эдакий оазис в «холодной» зоне. Рядом лишь пустующие пространства корпуса, а тут включены станки, кипит работа, радует глаз сад на окнах цеха.

Чудо-сад появился в 206-м цехе пять лет назад, когда были установлены большие пластиковые окна, пропускающие много света. Наладчик автоматических линий Ильсур Шакиров первым принес несколько горшков с цветами. Рабочие сделали подоконники, которые тут же заполнились. Каждый год растения рассаживают, обновляют, регулярно моют окна. И цветы ярко демонстрируют свою благодарность: всю зиму огоньками светятся герань, фиалки, в цветах стоит китайская роза, кактусы, бальзамин и ещё много других комнатных растений. Цветут даже кактусы, набирают силу чахнувшие



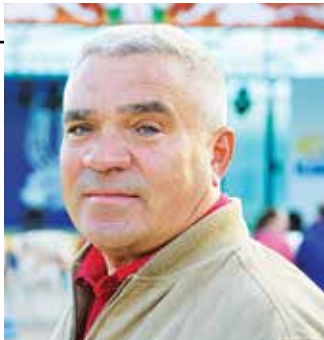
Мэтр Дмитрий Бикчентаев дал маленькому зрителю «примерить» свою гитару

итога. Но всё равно вышел на сцену и исполнил свои песни просто так, для души. «Раньше активность была больше, доходило и до 25 участников. Но в этом году мы взяли качеством, — считает композитор и музыкант Александр Василенко. — У исполнителей вырос уровень профессионализма,



Римма Бахтеева выступала под аккомпанемент Руслана Масагутова

улучшился звук, появилось много авторов-исполнителей, которые приезжают со своими работами». Но и при этом количество участников жюри призналось, что чуть не поссорились, выбирая победителя.



Гумер Нуретдинов: «Мне понравилось выступление Александра Тарасова. Его песни напоминают мне о начале строительства «КАМАЗа», годах, когда в городе было два дома и одна остановка, а мы смотрели на генплан и мечтали, что вот тут будет магазин, тут — школа, любовались своим будущим»



Роман Батрасов перед выступлением: настройка инструмента под плеск волн

Лауреатами фестиваля стали две исполнительницы: Татьяна Букрина и Римма Бахтеева. Любопытно, что напутствие Андрея Максимова о преемственности сбылось полностью: Татьяна Букрина побеждала ещё в самых первых камазовских бардовских фестивалях, а Римма Бахтеева, бывшая участница коллектива «Грай» — дебютант фестиваля и впервые участвовала в подобном мероприятии.

НАША ИСТОРИЯ

Своя строка

Текст и фото: Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Открытия «КАМАЗа», сделанные известными писателями, политическими деятелями, строителями, первопроходцами в поэзии и прозе, посвящена выставка литературы «Строка в истории» в корпоративном музее. Его директору Надежде Петровой непросто собрать всё написанное об автогиганте за 45 лет его существования.



Это всё — о «КАМАЗе»

Едва по стране разлетелась весть о начале возведения уникального комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей, над коллективом взял шефство журнал «Новый мир». Плоды литературной летописи образовали три тома издания «Набережные Челны», а один из авторов, Феодосий Видрашку, посвятил растущему городу книгу «Набережная Надежды».

Репортажи со строительных площадок регулярно печатались в «Молодом коммунисте» и «Огоньке», а позже очерки, стихи молодых рабочих украсили не только страницы литературных и публицистических изданий, они собирались в сборники «Батыр набирает высоту», «Испытание Батыра», «Стройка и люди», «Мой КАМАЗ».

P.S. Директор музея «КАМАЗа» Надежда Петрова предлагает вам, уважаемые читатели, принять участие в пополнении экспозиции. Чем больше музейная библиотека, тем шире и глубже будут знания у посетителей главного хранилища истории автогиганта на Каме.

СПОРТПЛОЩАДКА

Вот это сила!

Мария МАМАЕВА. Фото: Талгат ГИРФАНОВ

На автомобильном заводе прошли соревнования по силовому троеборью среди молодых работников.

Соревнования проходили в тренажёрном зале завода. За три дня участникам предстояло показать своё умение обращаться со штангой. В качестве соревновательных дисциплин в силовое троеборье вошли три упражнения: приседания со штангой, жим штанги лежа на горизонтальной скамье и тяга штанги. Все участники соревнований были поделены на две весовые категории: до 75 кг и свыше 75 кг. После подсчёта результатов выявляли абсолютного чемпиона соревнований.

В категории участников до 75 кг с результатом 420,7 кг победил представитель автоматного цеха

Руслан Акбашев. Второе место в этой категории занял Михаил Кузнецов из цеха карданных валов, а третьим стал Марат Шайхутдинов из конструкторского отдела. В категории свыше 75 кг не было равных Дмитрию Тимофееву из цеха ремонта транспортных систем. Его результат тоже составил 420,7 кг. Айдару Зарипову из ОТК досталось второе место, а третьим стал Юрий Скотар из отдела анализа сборочных производств. Абсолютным чемпионом турнира стал Руслан Акбашев. Всем победителям после окончания турнира были вручены подарочные сертификаты в магазин спортивных товаров.



Жми, парень!

ПОЗДРАВЛЕНИЕ

Сердечно поздравляем с 50-летием Андрея Кутицова — заместителя директора — коммерческого директора кузнечного завода!

Уважаемый Андрей Николаевич! Вы для нас — пример оптимизма, энтузиазма и необычайной трудоспособности. Пусть вам всегда и во всём сопутствует успех и удаются все начинания.

Коллектив кузнечного завода



Никакой погодой зрителей не распугаешь: публика сидела и при +15

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Зачем новатору древность?

Отмечать профессиональный праздник новыми впечатлениями — традиция, утвердившаяся у новаторов-металлургов в последние несколько лет. Вот и нынешний День изобретателя и рационализатора 50 новаторам литейного и кузнечного заводов запомнится организованной для них экскурсией на остров-град Свияжск.

С каким настроением день встретишь — с таким его и проведёшь. Повезло экскурсантам как с погодой, так и с гидом, мастером своего дела. Даже долгий путь показался коротче: экскурсовод с самого начала, что называется, «завёл» всех, проведя конкурс загадок народов Поволжья. Отгадывали наперебой, никто не остался без шуточного приза.

На подъезде к острову открылся его прекрасный вид с множеством куполов, и невольно вспомнились строки об острове Буяне из сказки А.С. Пушкина:

*«Град на острове стоит,
Кораблю пристать велит...»*

Самым интересным и познавательным



Почувствуй себя воином XVI века!

эпизодом тура стала пешеходная экскурсия с посещением храмов XVI–XIX веков, музея и живых экспозиций. Изобретатели и рационализаторы «познакомились» с Иваном Грозным в возрасте 22-летнего воина (его фигура находится за стеклом в музее города).

В комплексе с исторической реконструкцией быта и ремёсел средневекового Свияжска желающие (а их было немало) постреляли из арбалета и из лука, и оказалось, что кое-кто среди новаторов — отличные стрелки, умудрявшиеся попадать в «яблочко». Не упустили металлурги и возможность примерить «обмундирование» воинов XVI века, ощутив на себе всю тяжесть средневековых доспехов: вес одной только кольчуги — 17 кг, а ещё шлем, щит и оружие.

Вкус чего-то средневекового имел даже... праздничный обед. Может быть, потому, что все блюда были приготовлены по старинной рецептуре и на открытом огне.

Свободным временем каждый распорядился по-своему. Одни детальнее знакомились с заинтересовавшими объектами, другие приобретали книги, сувениры, монастырский хлеб, третьи не упустили шанс и чеканили монеты, четвёртые предпочли прокатиться по конному двору на лошади.

Взяв курс на знакомство с достопримечательностями близлежащих городов, изобретатели и рационализаторы с «литейки» и «кузницы» уже посетили музеи и памятные места родного города, Елабуги, Нижнекамска, Ижевска. Конечно, запомнить весь огромный поток информации невозможно, но всё же каждый делает для себя во время таких туров какие-то открытия. А что может быть для новатора интереснее?

Оксана Павлова, начальник бюро стандартизации, патентно-лицензионной и рационализаторской работы литейного завода



Такая красота у рабочих мест всем поднимает настроение



Прекрасный бальзамин для сохранения помещён в кабинет начальника