

ВЕСТИ КАМАЗА



Слово — директору: Александр Рыбаков

2

Сколько стоит лобби?

Коррупционеров вывели на чистую воду

3

40 — много или мало?

«ВК» отметили юбилей

4

О ГЛАВНОМ

10 тысяч поводов для гордости

Анжелика АКУЕВА. Фото: Владимир ШУШАКОВ

Посреди цеха автобусных шасси и надстроек красуется шасси. Именно красуется: на нём синяя растяжка, воздушные шары и жёлтая цифра «10000», которая объясняет праздничные декорации. На автомобильном заводе «КАМАЗа» собрали десяти тысячное автобусное шасси.

Виктор Поляков, заместитель директора по персоналу, перед митингом в честь торжественного события вдохновляет журналистов:

— 10 тысяч шасси! Для нашего небольшого коллектива это огромная цифра! Посмотрите, как у нас в цехе все разумно, аккуратно и ло-

Нефтекамск. Дней через пять оно превратится в отличный надёжный автобус пригородного сообщения, — уверенно предсказывает он будущее своей продукции.

Круглую цифру ковали больше десяти лет. Первое шасси автобуса НЕФАЗ-5299 произвели в 2000 году, в том же

из лучших в стране. Ежегодно они получают награды на известных международных выставках и конкурсах: в 2011 году пассажирский автобус НЕФАЗ-5299-30-31 с газовым двигателем был признан лауреатом Всероссийского конкурса «100 лучших товаров России».

Поздравить небольшой, чуть более сотни человек, коллектив пришёл Сергей Снарский, заместитель директора по производству: «У вас очень сплочённый, самоотверженный коллектив,

вручили почётные грамоты и цветы семерым сотрудникам.

Одним из награждённых был Рамиль Гайфутдинов, слесарь механосборочных работ 5-го разряда. Работник приложил руку к каждому из 10 тысяч шасси и как специалист высочайшего уровня сопровождал автобусы НЕФАЗ на Универсиаду в качестве техподдержки. Рамиль занимается сборкой с самого основания проекта, знает в шасси любую деталь — от двигателя до передней оси, даже может собрать некоторые элементы



Через несколько дней это шасси станет полноценным автобусом

Справка

Выпуск автобусных шасси освоили на «КАМАЗе» в 1999 году. Тогда на площадях ОАО «КАМАЗинструментспецмаш» в производстве сборки автобусных шасси, которым в то время руководил Завдат Хусаинов, ныне руководитель цеха комплектации и сдачи автомобилей, изготовили первые 126 единиц. А с февраля 2001 года началось их специализированное производство уже на автомобильном заводе. В 2013 году уже выпущено более 800 единиц автобусных шасси. Шасси перевозят в город Нефтекамск (Башкортостан), где на дочернем предприятии «КАМАЗа» — ОАО «НЕФАЗ» — собираются одноимённые автобусы. Завод серийно выпускает обширный модельный ряд автобусов: городские, пригородные, междугородные (в том числе в северном исполнении), с газовым двигателем, автобус повышенной комфортабельности туристического класса, низкопольные и полунизкопольные. Кроме того, в декабре 2012 года на мощностях завода начато конвейерное производство автобусов малого класса Bravis от совместного предприятия ОАО «КАМАЗ» и бразильского автопроизводителя Marcopolo S.A.



Рабочие вышли на митинг со стихами

гично устроено. Всё, что вы видите вокруг, — дело рук Игоря Ивановича Стрельника. — Значит, Стрельник у нас здесь первый человек?

— Первый человек у нас — рабочий, — строго поправляет журналиста обстоятельный Стрельник, начальник производства сборки. — Через два часа мы отгрузим это шасси в

году из ворот Нефтекамского автозавода выехал первый автобус на базе камазовского шасси. Новые модели автобусов быстро завоевали популярность у автоперевозчиков России. Так, уже на следующий год было выпущено в 2,3 раза больше автобусов, чем запланировали. Сейчас автобусы НЕФАЗ являются одними



Рамиль Гайфутдинов знает шасси настолько хорошо, что может собрать некоторые элементы вслепую

который может работать на отлично, может собирать и шасси, и автомобили любого направления». Руководители

вслепую: «Я горжусь тем, что мы делаем. А когда вижу в городе наши красивые автобусы, горжусь вдвойне».

ПЕРСПЕКТИВЫ

Роботов учим сами

В цехе окраски кабин 8 октября произошло историческое событие: в камерах финишного покрытия № 1 и № 2 в автоматическом режиме, роботами была покрашена кабина Ахог.



Суть в том, что программы были созданы, а роботы — «обучены» работниками отдела промышленной электроники Вадимом Гарифьяновым, Рустамом Мадыаровым и Айратом Фаттаховым при непосредственном участии начальника ОПЭ Алмаса Гильманова. Сама группа перед этим специально была направлена на две недели в Германию для обучения по программированию роботов.

— На фирме «Дюрр» до последнего не верили, что это будет возможно без участия их «куратора», — рассказывает Алмас Гильманов. — В Германии программисты обучаются в течение не-

скольких лет, прежде чем допускаются к работе. Наши партнёры находились в твёрдой уверенности, что эту очень сложную и ответственную работу может осуществить только специально подготовленный немецкий программист. О качестве покрытия говорить пока рано (даже у специалистов «Дюрр» на это требуется не один месяц и полтора десятка кабин одной модели для пробных работ). В программы роботов будут внесены корректировки с учётом предложений по траекториям движения от представителей ЦОК и технологов ТОО.

Реинжиниринг по-французски

На прошедшей неделе на «КАМАЗе» рассматривались варианты реинжиниринга автопроизводства с делегацией французской фирмы «ФИВ».

Перспективы сотрудничества с этой компанией обсуждались ещё в июне этого года, когда председатель правления группы «ФИВ» Фредерик Саншез на встрече с генеральным директором ОАО «КАМАЗ» Сергеем Когогиным предложил свой опыт модернизации производства.

Группа «ФИВ» (Fives) — международный промышленный концерн, специализирующийся на проектировании и поставке готового технологического оборудования, производственных линий и цехов для крупнейших мировых компаний.

Вместе с делегацией французских специалистов камазовцы рассматривали

варианты реинжиниринга конкретных направлений — мехобработка, каркас кабин, логистика. После обсуждения проекта делегация ознакомилась с производством на прессово-рамном, автомобильном заводах и заводе двигателей.

— Мы сейчас работаем над созданием совершенно нового производства по созданию автомобилей, которое должно начать работу в первом квартале 2016 года, — пояснил руководитель проекта реинжиниринга производства Ханс Петер Мозер. — Оно будет включать в себя такие процессы как штамповка, сварка, сборка рамы, шасси и окончательная сборка автомобилей. Это будет первый этап программы реинжиниринга, который продлится до 2020 года.

В результате «КАМАЗ» должен получить завод с конкурентоспособными процессами. Главная задача — создать не только экономичное, но и качественное производство.

НОВОСТИ

Отпуск или простой?

Правительство РФ на одном из своих последних заседаний признало, что экономика страны находится в кризисе: ВВП не растёт, объёмы инвестиций снижаются, бюджет в ближайшие годы станет дефицитным. Ярким подтверждением кризисных явлений служит ситуация на рынке грузовиков. По данным экспертов, рынок большегрузов в январе-сентябре этого года снизился на 30%!

Несмотря на то, что «КАМАЗ» в этой ситуации смог удержать продажи на приемлемом уровне и потерял только 10%, традиционно плохие перспективы реализации техники в зимний период, особенно в январе, заставляют принимать непопулярные антикризисные решения.

— Имеющийся производственный заказ позволяет организовать работу в январе только на шесть рабочих дней, при этом в производственном календаре в январе их 17, — говорит руководитель службы трудовых отношений Сергей Романюк.

Руководством компании рассматриваются различные варианты, один из них — введение в январе режима однодневной рабочей недели. Одновременно с этим на некоторые из этих рабочих дней может быть объявлен простой. Также рассматривается возможность организации в нерабочие дни хозяйственно-полезных работ, аналогичных проводившимся в январе-феврале 2013 года. В случае увеличения заказа на грузовые автомобили количество вынужденных выходных дней может быть уменьшено.

В качестве альтернативы простоя рассматривается возможность предоставления в январе всем работникам части корпоративного отпуска. В этом случае удастся не только не заполнять склады компании невостребованной рынком в зимний период техникой, но и сохранить на приемлемом уровне заработную плату персоналу. По такой схеме работают российские заводы компаний «Форд», «Ниссан» и ряд других предприятий.

Турнир назовёт лучших

В эти дни на «КАМАЗе» проходит очная проверка подразделений в рамках участия компании в Международном турнире по качеству среди стран Центральной и Восточной Европы. Её проводит команда экспертов-ассессоров. Их визиту предшествовала большая подготовительная работа.

Турнир проходит при поддержке Европейской организации по качеству и Европейского фонда менеджмента качества уже в девятый раз, но автогигант, два года назад удостоенный премии EFQM «Признанное совершенство» — «Пять звёзд», получил приглашение участвовать в этом конкурсе впервые.

Турнир по качеству считается эффективным средством международного бенчмаркинга, способствует вовлечению предприятий в процессы совершенствования и позволяет выявлять лучшие компании региона Центральной и Восточной Европы как образцы для подражания.

Участие в состязании даёт возможность проведения анализа деятельности по международным стандартам, который получил название «самооценка», выявления сильных и слабых сторон для дальнейшего совершенствования. Участием в подобных конкурсах «КАМАЗ» позиционирует себя как компанию, придерживающуюся принципов делового совершенства и имеющую определённые достижения.

Результаты станут известны в конце года. Этот конкурс — ещё одна ступень к самой престижной европейской награде за достижение совершенства в бизнесе: Европейской премии качества (EFQM).

Смотрите телепрограмму



ВЕСТИ КАМАЗА

В пятницу в 19.15 (повторы — в субботу в 12.45 и во вторник в 6.15) на канале «Рен-ТВ Наб. Челны»

Поднесите камеру смартфона к QR-коду — и вы сможете увидеть телепрограмму «Вести КАМАЗа» на экране своего телефона.



СЛОВО — ДИРЕКТОРУ

Позиций много — позиция одна

Ольга ЕРАШОВА

Прессово-рамный завод — самый номенклатурный среди всех подразделений «КАМАЗа». Не подумайте, будто здесь собрались так называемые «номенклатурные работники»: просто, когда переходили на SAP, насчитали в СПС закреплённые за ПРЗ 72 тысячи наименований деталей! Но... только ли о «железках» сегодня заботы и думы директора Александра Рыбакова?



— Александр Васильевич, вот уже год, как вы, длительное время совмещавший два руководящих поста, получили возможность сконцентрироваться на чисто директорских обязанностях. Какие стали приоритетными?

— Развитие завода и работа с коллективом, с персоналом. Потому что машина состоит из деталей, а детали делают люди. По итогам сентября средняя зарплата у нас — 25473 рубля (за прошлый год была 20526), динамика — за счёт роста производительности труда и организационно-технических мероприятий, не за счёт объёмов.

— Что из последних достижений ПРЗ вы записали бы в актив не только завода, но и всего «КАМАЗа»?

— В целом — работу по освоению нового автомобиля: наряду с каркасом кабины (что сейчас у всех на слуху), у нас масса других узлов и позиций.

— Как руководитель, выросший из службы качества, в чём видите главные качественные перемены?

— Качество продукции значительно улучшилось за последние годы, но заявлять, что мы удовлетворяем целиком все требования клиентов, было бы рановато. Примета времени — внедрение петель качества в цехе сварки кабин, в цехе окраски, цехе сборки рам, в цехе шасси на участке топливных баков. Основная ПК — первая, контроль рабочего, поэтому задача дойти до каждого работника, ведь именно он, непосредственный исполнитель, отвечает за свою

продукцию. До конца года рассчитываем внедрить эту систему по всему заводу.

— Прессоворамники всегда отличались тем, что подготовку производства и освоение новых направлений деятельности вели в условиях непрерывно действующего производства. Как это удаётся, поделитесь секретом.

— Наши первые помощники — гибкие технологии. Стараемся закупать высокопроизводительное оборудование, которое можно использовать при смене модельного ряда автомобилей КАМАЗ. Это позволяет быстро расширить «узкие» места, где есть ограничение мощностей, и резко снизить затраты на технологическую подготовку и сроки освоения новой продукции. В своё время закупили семь плазменно-пробивных установок «Фичет», года полтора назад — пять лазерных установок, четыре кромкогибы с ЧПУ фирмы «Трумф» (в России такого комплекса больше нет) и три новых трубогибочных автомата. Большим плюсом считаю и то, что с прошлого года стали чётко планировать поставки в системе SAP — как межзаводские, так и внутренние, между цехами. Иначе справиться с такой большой номенклатурой изделий было бы невозможно. В освоении новой продукции нам очень помогает РИЗ, оперативно поставив большое количество сварочной оснастки.

— Новое оборудование загружено полностью?

— Работает 20 смен в неделю. Уже и не хватает его: лазеры и новые трубогибы планируем закупить ещё.

— Речь о новой кабине идёт уже несколько лет. Насколько проект «Евро-4» на ПРЗ может считаться базой для проекта «5490»? Или это совершенно разные категории?

— Новая кабина — событие для всего «КАМАЗа», которого мы очень долго ждали. Проект вышел на финишную прямую. В ноябре завершаем монтаж сборочно-сварочной линии по сварке каркаса кабины Ахог, а в начале января 2014-го — модернизацию

лазеры и новые трубогибы планируем закупить ещё.

— Какие ещё участки ожидает модернизация?

— Поскольку перед ПРЗ задача закупки и освоения более 600 новых штампов, хотим провести модернизацию цеха

окрасочной линии «Дюрр» под эту кабину, что позволит изготавливать каркас кабины «Даймлер» по полному циклу. Что касается освоенной нами номенклатуры для системы выхлопа, соответствующей европейским стандартам «Евро-4», то за счёт этого возможно уменьшить долю покупных комплектующих и удешевить автомобиль. Но всё-таки «Евро-4» — это наш прежний модернизированный КАМАЗ, а машина с кабиной Ахог — удачное решение для перехода на выпуск «КАМАЗом» нового модельного ряда. За нашим заводом закреплено 330 деталей и узлов на этот автомобиль, в том числе такой сложный, как рама.

крупной штамповки, автоматизировать три-четыре линии штамповки и закупить пресс с усилием 2500 тонн. В планах создание нового участка по лазерной резке формованных деталей.

— Помните, Александр Васильевич, какой ажиотаж вызвало появившееся в соцсетях сообщение о том, что на ПРЗ выпустили розовую кабину? Какие цвета завод предлагает клиенту с учётом его креативных запросов?

— Да, было такое... (Улыбается). На сегодня у нас шесть основных цветов: белый, жёлтый, оранжевый, красный, синий и защитный (хаки). С учётом пожеланий клиентов можем предложить ещё порядка шести-семи:

зелёный, вишнёвый, светло-серо-жёлтый, песочный, оливково-зелёный и айвори (слоновая кость). У пожарных автомобилей каркас кабины окрашивается в красный гляцевый, а двери — в белый гляцевый цвета. Но считаю, этого мало: все ведущие автомобилестроительные фирмы предлагают очень широкий спектр. На днях я встречался с руководством фирмы «Дюпон», есть идея разработать проект по увеличению цветовой гаммы каркасов кабин. Думаю, руководство «КАМАЗа» нас поддержит: ведь это однозначно работает на увеличение заказов.

— Что бы вы подчеркнули в портрете современного заводчанина?

— Если провести аналогию с нашим производством, то можно сказать, что здесь «прессуется» особый характер человека — ответственного за своё дело, компетентного профессионала, любящего свою работу и преданного заводу. Официально у нас более 20 семей удостоены звания «Трудовая династия», тру-

довой стаж Валиуллиных, Уфимцевых, Ямалеевых приближается к 200 годам. Чествование династий, посвящение в молодые работники, конкурс профмастерства среди станочников, посвящённый памяти бывшего работника цеха, Героя Социалистического Труда Зуфара Минтимировича Иманова, — всё это наши местные традиции. Люди видят и чувствуют, как к ним относятся, молодёжь на этом воспитывается. Сплочённый единой целью, едиными задачами коллектив — тоже своего рода семья. Мне бы хотелось, чтобы в нашей большой семье царили лад и взаимопонимание. Это важно и для дела, и для души.

— Если провести аналогию с нашим производством, то можно сказать, что здесь «прессуется» особый характер человека — ответственного за своё дело, компетентного профессионала, любящего свою работу и преданного заводу. Официально у нас более 20 семей удостоены звания «Трудовая династия», тру-

довой стаж Валиуллиных, Уфимцевых, Ямалеевых приближается к 200 годам. Чествование династий, посвящение в молодые работники, конкурс профмастерства среди станочников, посвящённый памяти бывшего работника цеха, Героя Социалистического Труда Зуфара Минтимировича Иманова, — всё это наши местные традиции. Люди видят и чувствуют, как к ним относятся, молодёжь на этом воспитывается. Сплочённый единой целью, едиными задачами коллектив — тоже своего рода семья. Мне бы хотелось, чтобы в нашей большой семье царили лад и взаимопонимание. Это важно и для дела, и для души.

ЗНАЙ НАШИХ!

Лучший проект Кубарева

Анжелика АКУЕВА

Мастер цеха передних осей автомобильного завода Антон Кубарев стал триумфатором конкурса молодых рационализаторов.



Изобретательский дар проявился у Антона Кубарева на «КАМАЗе»

«КАМАЗе», куда парень пришёл в 2006 году, в нём проявился изобретательский дар. Рацпредложения, которых у Кубарева уже несколько, пока ограничиваются рамками работы. «Дома совершенствовать мне нечего, всё уже усовершенствовано», — смеётся Кубарев. Молодой мастер слегка лукавит. Дома его ждёт самый лучший проект: Антон Кубарев скоро станет отцом и уже придумал для дочки имя — Карина. В конце концов, рационализатор должен всё продумать заранее.

На республиканский конкурс рационализаторов от ОАО «КАМАЗ» была заявлена целая делегация молодёжи: представители завода двигателей, автомобильного и литейного заводов, а также НТЦ.

Раципредложение, которое принесло победу молодому мастеру — «Унификация кронштейна амортизатора 4308 — 2905553/554», Кубарев подал в 2011 году. Переход с двух кронштейнов на один принёс предприятию экономический эффект порядка трёх миллионов рублей. Награждение проходило в казанском «Корстоне», и

Кубарев признаётся — он до последнего не подозревал, что станет победителем. На мероприятие, приуроченное к Дню машиностроителя, он отправился как представитель молодых камазовских рационализаторов. Оказалось — победил. Получил айпад и Благодарственное письмо министра промышленности и торговли республики.

Жизнь вообще любит подбрасывать Кубареву приятные сюрпризы. Например, в школе будущий передовой рационализатор любил только физкультуру и мечтал стать водителем. Но на

ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Общий язык? Lean!

Ольга ЕРАШОВА

Представляя аудиторов фирмы «Даймлер» — ассессмент-менеджера OMCD Грегори Вуттона и директора завода «Фрейтлайнер» в Кливленде (США) Майка МакКарри, председатель КРПС ОАО «КАМАЗ» Игорь Медведев особо подчеркнул их открытость и доброжелательный настрой в процессе двухдневного ассессмента в области Lean. На вопросы «БК» гости тоже отвечали охотно.



Гости уверены: знакомство с камазовским производством позволяет понять, как и у себя можно сделать по-другому

— Насколько ваши представления о «КАМАЗе» совпали с увиденным?

Грегори Вуттон:

— Готовясь к ассессменту, мы не были уверены относительно зоны охвата, потому что не представляли масштабов «КАМАЗа». То есть, конечно, я знал, что «КАМАЗ» очень большой, но увиденное превзошло все ожидания. Поразило и то, что мы справляемся с необходимой в таком случае синхронизацией работы всех заводов, и в конце потока производится грузовик! Мне было известно о реализации на «КАМАЗе» проекта «Маяк», но понять, насколько эти практики перенесены на другие площадки, в частности, в цех сборки-сварки каркасов кабин на прессово-рамном заводе, возможно стало только здесь. Увидели ряд очень хороших процессов и немало возможностей для улучшений. На мой взгляд, ценно то, что на «КАМАЗе» есть понимание — как выявлять потери и как от них избавляться.

Майк МакКарри:

— В цехе сборки-сварки кабин очевидно хорошее начало по применению инструментов шоп-фло менеджмента и других базовых элементов системы. Но когда мы посетили автомобильный завод, стало понятно, какую замечательную работу проделали здесь по внедрению и развитию Lean.

Это даёт уверенность, что подобное возможно и на других заводах и в подразделениях «КАМАЗа». Совершенно четко прослеживается работа менеджеров в направлении проведения улучшений.

— Вы могли сравнить ситуацию на «КАМАЗе» с тем, что происходит на вашем заводе в Кливленде. Как оцениваете вовлечённость персонала в бережливые технологии?

Майк МакКарри:

— Думаю, уровень вовлечённости, особенно на АвЗ, очень высок, во многих моментах превышает достигнутый в Кливленде. Весьма вы-

сока и степень вовлечённости менеджмента в Lean. Отмечу воодушевление и руководителей, и рядовых работников. Для меня было очень полезно посетить «КАМАЗ». Вот здесь (показывает блокнот) две страницы исписано: что, познакомившись с вашим производством, я могу сделать по-другому на своём заводе.

— И что, если не секрет?

— Например, FMEA-анализ процессов. Или сессии Blue sky по логистике.

— Методики бережливого производства стандартны, но на каждом заводе всегда есть своя специфика. Что из наработок «КАМАЗа» вам представляется интересным и ценным в плане распространения опыта?

Грегори Вуттон:

— С моей точки зрения, то, как организованы сессии (у вас это называется проекты по улучшениям), как они структурированы: карта потока — цели улучшений — план работ — реализация. Понравилась также организация работы с поставщиками, которую, как нам сообщили, команда PSK совместно с департаментом закупок поставили на уровень, соответствующий мировым правилам взаимоотношений, более трёх лет назад. Побывав на конвейере сборки кабин АвЗ, я отметил

постановку работы по выявлению на воротах качества дефектам: кажется, впервые увидел отслеживание их до уровня бригады и исполнителя. Очевидно, что этот завод — наиболее высокой ступени по части развития Lean, но потенциал для улучшения на конвейерах ещё имеется. Для проведения Lean-оценки я надеюсь посетить его в конце будущей весны.

Майк МакКарри:

— Да, я тоже отметил, что отслеживание происходит до конкретного оператора. Ведь если рабочий не знает, что допустил ошибку и как её исправить, как же он будет работать дальше?

— Процедура оценки подразумевает какие-то этапы?

Грегори Вуттон:

— Нет, мы работаем с заводом, чтобы выявить потоки, которые будут подходить для ассессмента. Большинство фирм проводит эту процедуру раз в год или раз в два года. Оценка — некая фотография текущего состояния дел, в её рамках определяются следующие для завода шаги по улучшению ситуации, в том-то и заключается её ценность. Если «КАМАЗ» увидит их в том отчёте, который я подготовил (надеюсь, он не станет сюрпризом), буду рад приехать в следующий раз.

Полезные советы от Грегори Вуттона:

► Конкретно цеху ПРЗ — вместе со стандартными принципами сборки и логистики применять правила Ямазуми. Это приведёт к увеличению эффективности производства. В фокусе внимания должна находиться и логистика — в части размещения материалов и готовых комплектующих изделий.

► Очень важно научить работников — операторов, мастеров, руководителей подразделений — видеть потери в своих процессах.

► Директорам заводов, руководителям всех подразделений посоветовал бы регулярно, по графику, выходить в цеха, стоять, наблюдать и спрашивать: «Почему?..»

► Многие в работе зависят от состояния персонала: вам нужно хорошо мотивировать работников на применение правил и методов PSK — начиная с директоров и заканчивая рабочими, инвестировать в бригадиров и за счёт этого постоянно совершенствовать культуру, поведение и слаженность работы. У нас говорят: «Чтобы построить грузовик, надо построить персонал».

ФОТОФАКТ

В царстве умных и красивых машин



В цехе сборки-сварки кабин идёт подготовка участка по изготовлению каркаса кабины: происходит заливка полов, санация, ведутся строительные-монтажные работы. Прежние станки, поменявшие цвет со светло-серого на белый, выглядят как новенькие. В ноябре прессоворамники рассчитывают получить оборудование, до конца года его смонтировать и сварить первые каркасы кабин.

ДОЧЕРНИЕ НОВОСТИ

Для всех для нас — 10-тысячный НЕФАЗ

На днях сборочный цех автобусного производства Невтекамского автозавода выпустил 10-тысячный пассажирский автобус «НЕФАЗ-5299» (их изготавливают на шасси КАМАЗ и VDL).

Торжественный момент нефазовцы отметили митингом, на который пригласили первого директора АП Забира Гарипова. Мастер Вячеслав Горячев напомнил, что юбилей — всегда повод перели-

стать страницы истории, и рассказал о первых сложных, но наполненных энтузиазмом и вдохновением, годах.

Программа освоения пассажирских автобусов была принята руководством за-

водо 13 лет назад. Базовую модель создали в рекордно короткие сроки — за четыре месяца. Над ней работали конструкторы Камиль Зиянгиров, Булат Хабибуллин, Олег Порубов, Роберт Давлетшин и... молодые специалисты, вчерашние студенты, которым руководство рискнуло доверить выполнение задания

особой важности. 6 декабря 2000 года из заводских ворот выехал первый пассажирский НЕФАЗ. Кстати, и само проектирование производства по изготовлению пассажирских автобусов завод осуществил собственными силами.

Выход на проектную мощность — 1500 автобусов в год — состоялся всего за четыре года, в это же время осваивались новые модифи-

кации автобусов.

Сегодня автобусное производство ОАО «НЕФАЗ» — это 28 модификаций пассажирских автобусов городского, пригородного, междугородного и туристического классов. Здесь используются передовое оборудование ведущих европейских фирм и современные технологии в заготовительном, сварочном, окрасочном, сборочном подразделениях.

О ПРОФЕССИИ — С ЛЮБОВЬЮ

Дело Эммы Вельц

Анжелика АКУЕВА

Большие голубые глаза Эмочки Вельц постоянно распахивались ещё больше — от удивления. Она никогда не видела столько молодёжи в одном месте, такой бесконечной стройки и... такой грязи. Босоножки, пара платьев, плащик — вот и всё нехитрое девичье имущество, с которым 23-летняя Эмма отправилась в Челны. Откуда же она знала, что без резиновых сапог и валенок на всесоюзной стройке нечего делать? В её родном Ташкенте в туфельках можно было зимовать...

Это сейчас трамваи в Набережных Челнах ходят по десятку с лишним маршрутов, в новых моделях вагонов сияют световые табло и раздаётся беспроводной интернет. А в 70-х годах прошлого века каждая новая ветка была прорывом, почти полётом в космос. В октябре 1973-го пошёл первый вагон до Сидоровки, о который на удачу разбили шампанское. Через месяц открыли движение до РИЗа. Через год заработало «колыдо» на Медгородке.

В январе 1975 года первый вагон был пущен до литейного завода. Управляла им красивая девушка в форме, Эмма Вельц. Право открыть новое направление она честно завоевала в конкурсе, где нужно

было сдать экзамен на знание техники. Ветеран челнинского трамвайного движения и сейчас помнит номер вагона — 23 и уверяет, что колёса по новым рельсам стучат по-особому.

А ведь когда-то её жизнь была далека и от трамвая, и от Челнов. На родине, в Узбекистане, она трудилась крановщицей. В Челны приехала, как и многие, за мечтой о прекрасной новой жизни. И нашла её. Здесь девушка увидела объявление о наборе на курсы водителей трамвая. «Трамвай — тот же кран, только вниз», — рассудила Эмма. И записалась на учёбу.

Флирт строго запрещён!

Первую группу будущих водителей камазовского трам-

вая отправили учиться в Челябинск. Занятия в холодном уральском городе шли 4,5 месяца. А когда первые курсантки вернулись в Челны, их ждали не рельсы, а завод: трамваев в городе ещё не было, и будущие вагоновожатые мыли цеха, готовили производство к пуску. Откуда взяться трамвайным путям, если и обычных дорог не было? «Бывало, мимо промчитесь самосвал и окатит грязью. Отскочить не успеваешь, одну ногу подожмёшь, чтобы хоть она чистая осталась. И никто не ругался, не злился, понимали: другой дороги для грузовиков нет, притормаживать им некогда. Посмеёшься, постираешься — и всё хорошо», — вспоминает Эмма Вельц.

Тогда водитель трамвая был специалистом на все руки. Он должен был объявлять остановки, продавать талоны, проверять билеты у пассажиров, суметь починить небольшую поломку. Например, сменить предохранители. На обед давали 15 минут, за которые нужно было осмотреть салон, привести себя в порядок и успеть перекусить пирожком с чаем из буфета на конечной. Но это была сущая ерунда по сравнению с тем, что ты делал важное дело, и казалось, что

знаешь весь город, а весь город знает тебя.

Водителям трамвая полагалась форма — красивая, синяя. Девушки, похожие на стюардесс, привлекали внимание молодых строителей «КАМАЗа». Но флирт с пассажирами исключался. «Нам было строго запрещено разговаривать, открывать дверь в кабину, ведь любое отвлечение от дороги могло привести к аварии. Конечно, самые упорные доезжали до конечной и могли пригласить девушку на свидание».

Стать водителем трамвая хотели многие. Но из огромной толпы курсанток водителями становились единицы. Из группы в 25 человек работать оставались от одного до восьми учеников. «Все думали, что работа водителя лёгкая. Сидишь нарядная, красивая, в тёплой кабине, — рассуждает Эмма Фридриховна, — а когда узнавали, что вставать нужно в три утра, потому что вахта придёт без десяти четыре, что график сложный, энтузиазм гас». Несмотря на сложности, молодые вагоновожатые успевали всё: и на танцы, и по магазинам. Однажды встречали Новый год на улице и сразу ёлки отправились на смену.



Эмма Вельц проработала в трамвайном управлении 32 года

Пассажиры вышли в фортчку

Поломки и остановки в пути исключались. «Установка руководства была железной: хоть как, но нужно довести людей до работы, они не должны опоздать. Поэтому мы работали в любых обстоятельствах, и с двумя дверями, и даже с одной. Снежной зимой 1975 года пути завалило так, что проехать было нельзя, вагон зарылся в снег, двери не открывались. Заводчане, подсаживая друг друга, выходили в фортчки. А вагон смогли откопать гораздо позже, когда привезли лопаты», — смеётся Эмма Фридриховна.

Она до сих пор считает трамвайное управление своим родным домом. Обожает ездить на трамвае, к тому же руководство ОАО «Электротранспорт» своим ветеранам обеспечило бесплатный проезд. А день устройства на работу, 11 сентября, отмечается в семье Эммы Вельц торжественно. Праздник получается двойной: сын подгадал и женился в этот день.

Эмма Фридриховна поправляет всех коллег с круглой датой. Редакция «БК» присоединяется к этим поздравлениям.

ГОРЯЧИЙ ТЕЛЕФОН

Сколько стоит лобби?

— Алло, это «Горячая линия» службы комплаенса?

Камазовцы знают: набрав номер 37-18-37, можно сообщить о любых противозаконных или просто подозрительных фактах, касающихся служебной деятельности. Даже анонимно.

Именно такой звонок поступил некоторое время назад. Лицо, не пожелавшее представиться, поделилось своими наблюдениями на предмет того, что в центре закупки явственно ощущается «запах коррупции». Смысл заключался в том, что определённые работники ЦЗ за денежное вознаграждение лоббируют интересы фирм, осуществляющих поставку комплектующих и вспомогательных материалов по завышенным ценам. И не прорабатывают вариантов контакта с альтернативными поставщиками.

Ни один подобный сигнал без внимания не остаётся. В

составе департамента защиты ресурсов вот уже год действует бюро оперативных проверок. Его сотрудники занимаются именно комплаенс-расследованиями в подразделениях и организациях ОАО «КАМАЗ». Кроме того в департамент защиты ресурсов поступают материалы на проверку от КСК — Координационного совета ОАО «КАМАЗ» по комплаенсу под непосредственным управлением генерального директора.

Вот и эта информация сразу же была передана в руки сотрудников ДЗР, которые незамедлительно приступили к расследованию. В ходе

проверки были установлены работники центра, которыми не только нарушались условия договорных отношений и исполнение нормативных документов, но и фальсифицировались результаты тендерной комиссии.

Естественно, проверяющие заинтересовались и

фирмами, которым «подыгрывали» закупщики, и захотели познакомиться с ними поближе.

Результаты «знакомства», как говорится, превзошли ожидания! Одна из фирм, поставляющая медные комплектующие изделия и позиционирующая себя как их производитель, вообще не имела производственных площадей и сертификации качества. Другая поставляла упаковочный материал без проведения конкурсных торгов и маркетинговых

исследований, не имея даже сертификатов соответствия.

Небезынтересно, что сотрудничество с названными партнёрами длилось с 2008 года. Нехитрый арифметический подсчёт показал: все эти события привели к нанесению экономического ущерба «КАМАЗу» в 2,9 млн рублей — в виде упущенной выгоды. И это только за 2011 год.

Сейчас к виновным лицам приняты все необходимые меры дисциплинарного взыскания.

Статистика департамента защиты ресурсов за первую половину года такова:

всего по «Горячей линии» службы комплаенса в блок заместителя генерального директора по безопасности поступило 24 сообщения о нарушениях, из них по 17 проведены проверки, шесть находятся в работе. По шести случаям сигналы подтвердились. В результате 11 руководителей освобождены от занимаемой должности или наказаны, четверо уволено. По 11 звонкам информация подтверждения не нашла. Помимо этого, семь проверок проведено сотрудниками департамента защиты ресурсов по решению КСК, ещё один «особый случай» — в стадии расследования.

«Молчунов» разговорят?

Каждый этап пенсионной реформы сопровождается шумихой в СМИ: то пенсионный возраст собираются увеличить, то пенсионеры жалуются на туманность формулы начисления выплат. Из нового: внесены изменения в законопроект о накопительной части пенсии. Что это значит?

В 2014 году произойдут изменения в формировании накопительной части трудовой пенсии граждан 1967 года рождения и моложе. На сегодняшний день тариф взноса на накопительную часть трудовой пенсии, который перечисляет работодатель на лицевые счета застрахованных в системе Пенсионного

фонда РФ лиц, составляет 6%.

До 31 декабря текущего года у россиян есть право определиться: то ли оставить всё как есть, а именно 6% направлять на накопительную часть, то ли «разбить» этот тариф: 2% — на накопительную часть, а 4% — на страховую. И о своём решении необходимо до конца 2013 года сообщить

в Управление Пенсионного фонда. В противном случае «молчунам» с 2014 года на формирование накопительной части трудовой пенсии будет направляться 2% тарифа страховых взносов, а на формирование страховой — 4%.

«КАМАЗ» уже на протяжении 10 лет сотрудничает с НПФ «Первый промышленный альянс». Преимущество негосударственного фонда в том, что перечисленные в него сбережения инвестируются, а значит, со временем пенсия

Владимир Саботарь, управляющий филиалом НПФ «Первый промышленный альянс» в г. Набережные Челны: «Со следующего года накопительная часть пенсий тех работников, которые не переведут свои сбережения в негосударственный пенсионный фонд, будет уменьшена до двух процентов».

ОБЪЯВЛЕНИЕ

24 октября 2013 года ОАО «КАМАЗ» организует специализированную ярмарку вакансий. Она пройдёт в ДК «КАМАЗа» (пр-т Мира, д. 87/22) с 10 до 12 часов.



Октябрь 1973-го. Первый челнинский трамвай

НАШ ПРАЗДНИК

Мастера, на полигон!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Талгат ГИРФАНОВ

Вы военно-полевой сбор на фоне листопада видели? Всё было по полной программе — парад, испытания, присяга, и всё для них, мастеров автомобильного завода! А начался праздник в рабочий полдень с сюрприза — младших командиров производства призвали в центр производственного обучения на тренинги «Управление конфликтом» и «Методика постановки задач».

Руководство предприятия пишу для ума мастерам подбрасывает регулярно. Именно здесь стартовала и была обкатана камазовская программа «Карта развития производственного мастера». На этот раз не было ни лекций, ни домашних заданий, ни экзаменов.

Поначалу к тренингу мастера отнеслись настороженно. Не то чтобы конфликтов в их жизни не было — их хватает, и не только на производстве, но здесь они узнали, что и этим процессом можно управлять.

— Раньше конфликты решала, опираясь на опыт. А теперь мы знаем, как поставить диагноз, заставить ситуацию работать на пользу дела, — размышляет вслух о первых результатах обучения мастер пучков проводов и мягкой обивки Альмира Низаметдинова.

Вторая тема тренинга была не менее актуальна — «Методика постановки задач». Мастера под руководством специалиста по лин-технологиям Георгия Гайворонского делали хронометраж своего рабочего дня, учились расставлять при-



Собрать КАМАЗ на скорость — одно из заданий для новобранцев

оритеты и правильно формулировать задачи.

Не успели герои праздника удивиться объёму усвоенного материала, как оказались на базе отдыха «Иволга», где младший командный состав встретили маршем «Прощание славянки». Сразу же после построения по родам войск — были представлены военно-воздушные и военно-морские силы, а также медицинские войска — начался парад, который приветствовали заместитель командующего армией автомобильного по личному составу Виктор Поляков, заместитель командующего армией по политической подготовке Владимир Юсипей и начальник мастерского штаба Валентина Сёма.

Высокое доверие, оказанное лейтенантам трудового фронта высшим командным составом АвЗ, мастера подтверждали хорошим состоянием общефизической и боевой подготовки. Во время испытаний они подбивали импровизированный вражеский танк, поражали цель дротиком, проходили полосу препятствий и преодолевали облако газовой атаки.

Привал на военно-полевом сборе совместили с награж-

дением особо отличившихся на производстве командиров. Почётные грамоты, памятные подарки и цветы были вручены девяти мастерам.

Праздничное настроение тут же было подкреплено выступлением армейской концертной бригады. А затем подошло время приёма в ряды младшего командного состава нового пополнения. Новобранцы клялись план выполнять, от технического прогресса не отставать, руководство уважать, а подчинённых не обижать. Но программа испытаний на этом не закончилась — команды собирали на скорость КАМАЗ, участвовали в творческом конкурсе и маршброске, ходили в самоволку.

Итоги соревнований подводились за праздничным столом. Лучший результат показала команда медицинских войск савтомобильного производства, второе и третье места занял младший командный состав агрегатного производства, зачисленный на время сборов в военно-воздушные и военно-морские силы. Теперь мастера АвЗ готовы к любому сценарию профессионального праздника. Он по традиции проводится в начале декабря.



Лучший результат показала команда медицинских войск с автомобильного производства

БЫЛ ПРАЗДНИК

«Вестям КАМАЗа» — 40!

Анжелика АКУЕВА. Фото: Владимир ШУШАКОВ

Круглую дату отметила газета «Вести КАМАЗа». Издание впервые увидело свет 29 сентября 1973 года, выпуск был приурочен к Дню машиностроителя.

Отметить событие решили торжественным ужином. На праздник, посвящённый дню рождения корпоративной газеты, пришли генеральный директор предприятия Сергей Когогин, председатель профкома ОАО «КАМАЗ» Гумер Нуретдинов, руководитель пресс-службы автогиганта Олег Афанасьев, руководитель пресс-службы мэрии Фаниля Илаева, первый редактор камазовской газеты

Валерий Аракчеев, коллеги из других СМИ и мэтры журналистики, которые в разное время работали в издании.

Сергей Когогин признался, что впервые посещает юбилей столь малочисленного коллектива, тем самым подчеркнув значимость прессы для автогиганта: «Юбилей подразделений «КАМАЗа» проводят ежегодно, однако я никогда до этого не приходил на юбилей коллектива, где трудит-

ся чуть более двух десятков человек. Но я очень хотел лично поздравить вас, потому что я считаю, что газета для всех много значит». Также Сергей Анатольевич отметил, что газета в обновлённом виде стала интереснее и лично он читает если не все, то девять номеров газеты из десяти.

Мероприятие прошло в самой непринужденной обстановке. Работники камазовского телевидения сняли шуточный видеоро-



Коллектив и друзья газеты

лик о коллективе, а легендарный редактор Валерий Аракчеев признался, что первый выпуск газеты, ко-

торая тогда носила имя «Рабочий КАМАЗа», был, мягко говоря, неважным — все хотели сказать много

и хорошо, а в результате вышло нехорошо. Он рассказал про треугольник, в котором протекала жизнь камазовского журналиста: редакция тогда находилась на ГЭСе, жили сотрудники в Новом городе, а большую часть времени проводили на заводах.

Руководители поздравили коллектив с торжественной датой и вручили награды лучшим сотрудникам. Также «Вести КАМАЗа» чествовали коллеги из городских СМИ и телеканалов, а Фаниля Илаева, которая когда-то начинала работу на «КАМАЗе», передала газете благодарственное письмо мэра города.



Вокруг первого редактора «ВК» Аракчеева (второй слева) до сих пор собираются люди думающие



«Наша газета для камазовцев — надёжный источник информации», — считает Сергей Когогин



Для прессы и на отдыхе всегда находится работа — снимать, записывать, анализировать...

ЛИТЕРАТУРНАЯ ГОСТИНАЯ

Что не выразить прозой

Текст и фото: Дания МАЖИТОВА

Гражданственные и лиричные, откровенно хорошие и немножечко неуклюжие — в читальном зале профсоюзной библиотеки прессового завода звучали стихи. Здесь, в рамках фестиваля «Автоград-2013», проходила очередная встреча творчески одарённых людей, от поэзии, казалось бы, далёких — ведь все они заняты таким сугубо прозаическим делом, как производство машин...

Читальный зал встречал участников «Литературной гостиной» яркими и тёплыми осенними красками: «в багрец и золото» одетые листья, букеты хризантем. Об этом позаботились заведующая библиотекой Наркиз Гизатуллина и библиотекарь Дилара Титаренко. Они же постарались, чтобы в мероприятии приняло участие как можно больше заводчан, пробующих себя в поэтическом жанре.

Заводчане читали стихи, вспоминали тех, кто когда-то работал на ПРЗ, а потом стал профессиональным литератором, таких оказалось немало. К их числу относится и гость поэтической встречи Вахит Имамов. Ответственный секретарь Набережночелнинского отделения Союза писателей РТ, главный редактор журнала «Майдан» рассказал собравшимся, как в пору его работы на ПРЗ в 1986–1991 годах начиналось его литературное творчество. Сейчас он автор многих романов и повестей как на исторические, так и современные темы.

И вновь звучат стихи. Вот ведущий инженер-технолог коммерческого отдела Нелли Плужник читает стихотворение, написанное к 40-летию ПРЗ:

«...Ну что за возраст — сорок лет?
С годами стал ты просто краше!
Расцвет и сила, мощь и стать,
Ты — мой завод, ты — гордость наша!»

Не только пишет стихи, но и кладёт их на музыку, и сама исполняет наладчик КИПИА



Раиса Грига свои стихи кладёт на музыку

цеха ремонта и обслуживания транспортных систем и автоматизированных складов Раиса Грига. Женщиной посвящает своё «Бабье лето» начальник бюро производственно-диспетчерского отдела Андрей Маскин. Любимому сыну с гордостью и надеждой на его будущее обращает своё слово распределитель работ ремонтно-механического цеха Альфия Мухаметчина. Нежной печалью об ушедшей навеки любимой дышат строки ведущего инженера-конструктора производственно-технологического отдела Германа Осипова:

«...Расцвёл безвременник, прячась в траве —
Твой самый любимый осенний цветок...
Цветенья его всегда трепетно ждала
И любовалась его красотой!
Почти два года, как тебя не стало...
Он цветёт у могилки, рядом с тобой...»

Обессмертить свою любимую мечтает начальник смены цеха ремонта и обслуживания технологического оборудования Павел Подгорбунский:

«...Пусть годы несутся
звенящим ручьём
И юность в забвение канет,
Ты искрою спрячешься
в сердце моём —
Там старость тебя
не достанет!..»

Звучат стихи заводчан в исполнении авторов, ведущих мероприятия Надежды Казанцевой и Ирины Павловой, а также других чтецов: Олеси Шлеменковой, Зайтуны Нургазино, Гульназ Хабибуллиной, Руслана Валеева, Ярослава Василенко. Звучат стихи...



Андрей Маскин: «Я руки в небо — к солнцу протяну...»

ЗНАМЕНАТЕЛЬНАЯ ДАТА

Ветеранам — 25!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Свой юбилей Совет ветеранов ОАО «КАМАЗ» отметит встречей единомышленников. Боевая гвардия «КАМАЗа» (сейчас в её составе более 23 тысяч человек) не привыкла пенять на обстоятельства, всегда готова оказать помощь и поделиться опытом. Пройденный за четверть века путь корреспондент «ВК» вспоминал вместе с председателем Совета Розой Исмагиловой.

— Роза Ахмедзяновна, неужели у нашей организации столь юный возраст?

— Страна начала оглядываться на тех, кто победил, постарел и нуждается в опеке, только в конце 80-х. Первые ветеранские организации появились в крупных городах, овевянных боевой славой. Для «КАМАЗа» 1988 год — это период становления. Уже сданы первая и вторая очереди, автомобили регулярно сходят с конвейера, и, хотя коллектив считался очень молодым, первопроходцам становится необходима своя общественная организация.

Постановлением администрации, партийного и профсоюзного комитета в 1988 году был создан Совет ветеранов войны и тружеников тыла. Его первым председателем стал Василий Сычёв, а заместителем — участник партизанского движения Серафим Афонин, ответственным секретарём и в дальнейшем председателем — Валентина Цыплакова. В актив Совета вошли знакомые для «КАМАЗа» личности — Борис Rogozin, Николай Старков, Гафар Хабибрахманов. Перед ними

стояла сложнейшая задача — собрать актив, сформировать базу данных и разработать свою программу действий.

— Как изменились задачи Совета за четверть века?

— В 1988 году было важно собрать людей, объединить, показать, что с их выходом на заслуженный отдых жизнь не заканчивается. Нужно передать опыт молодым, активизировать работу в городских общественных организациях пенсионеров. Сейчас в приоритете другая задача — формирование и поддержка имиджа «КАМАЗа» как социально ответственного коммерческого предприятия.

У пенсионеров тоже есть своя возрастная градация. Как правило, те, кто вышел на заслуженный отдых дватри года назад, ни о какой общественной нагрузке не думают. А вот те, кто ушли с «КАМАЗа» восемь-десять лет назад, и сейчас полны сил и энергии, нередко ищут возможность для их приложения. Для таких ветеранов и работают клубы «Общение плюс», «Найти себя». В них пенсионеры обретают новые увлечения и общаются.



А какие выставки даров природы устраивают наши огородники!

Мы активно сотрудничаем с музеем «КАМАЗа». Особенно плодотворны встречи поколений. Рассказ участников строительства всегда ярче и интереснее любого урока.

— Какая помощь сегодня наиболее востребована?

— Нам в своё время удалось организовать восемь заездов в реабилитационный центр «Доверие», где пенсионеры могли отдохнуть и подлечиться, но, к сожалению, его закрыли. В городской пансионат для ветеранов труда путёвки выделяются только бюджетникам, и нам очень нужна помощь в организации целевых заездов для пенсионеров «КАМАЗа», востребованы путёвки в клинику-санаторий «Набережные Челны».

Мы регулярно организуем встречи со специалистами управлений города, получаем консультации юриста, разъясняем содержание программы «Забота».

— Скоро ваш дружный коллектив будет принимать подарки. Какие пожелания хочется услышать в этот юбилей?

— Чтобы наши ветераны жили долго! На долю этих людей выпало множество испытаний, они заслужили уважение и право на отдых. Чтобы «КАМАЗ» процветал, а нынешние руководители не забывали о людях, построивших его. Время летит очень быстро, незаметно приходит пора, когда человек начинает нуждаться в заботе и внимании, и очень хорошо, если в этот момент рядом оказываются люди, которые готовы тебя поддержать.



Своим теплом ветераны спешат обогреть воспитанников Дома ребёнка — вяжут шапочки, жилетки, носочки, шьют обновки для ребят

«АВТОГРАД»

В осенний бал закружат годы

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Конкурсную программу фестиваля народного творчества «Автоград» артисты автомобильного завода решили посвятить своим ветеранам — людям, сохранившим верность призванию машиностроителя.



Анатолий Остапенко и Лариса Криваксина показали комизм будней пожилых людей

Первопроходцев в прошедшие выходные встречали у входа в ДК «КАМАЗа» девушки в национальных костюмах, для них духовой оркестр кадетской школы № 82 выводил любимые марши, джазовые композиции, вальсы. Сцена была украшена в тон осеннего пейзажа, но если на улице беспрестанно лил неотомимый дождь, то здесь погода была празднично-солнечной.

Заводчане благодарили своих наставников за мужество, заботу о подрастающем поколении рабочих и специалистов, за любовь и преданность. Здоровья, счастья, благополучия желали ветеранам и заместитель директора по персоналу Виктор Поляков, и председатель профсоюзного комитета Владимир Юсипев.

В свою очередь артисты художественной самодеятельности постарались наполнить своей любовью и признательностью ветеранам все подготовленные к празднику номера. В результате получилась встреча, с одной стороны, с давно знакомыми и любимыми произведениями, с другой — исполнял их обновлённый творческий коллектив.

Песня «Светят заводские корпусы» на музыку «Надежды» Александры Пахмутовой, открывшая концертную програм-

му, как раз из их числа. Проникновенное выступление ансамбля «Лейсан» с песней о невысказанных чувствах тут же нашло в душах ветеранов. А о том, как в любые времена люди находят друг друга, спели Настя Малова и Андрей Крылов.

О комичных ситуациях, возникающих в аэропорту, банке, бутике с пожилыми людьми, привыкшими жить по своим правилам, напомнили Анатолий Остапенко и Лариса Криваксина. Миниатюры в их исполнении очень украсили концертную программу.

От выступления к выступлению аплодисменты в зале становились всё дружнее и громче. Собственно каждый выход самодеятельных артистов, будь то вокальное исполнение или хореографический этюд, представляло собой полноценный номер. Жюри фестиваля восхищённо ахало, делая пометки в своём протоколе, а заводчане одаривали своих любимых исполнителей цветами.

К финалу сформировался хор, который вместе с артистами пел «Мы желаем счастья вам!». Качеством и содержанием получившегося произведения были довольны и артисты, и ветераны. Расставаться после такого тёплого приёма не хотелось ни тем, ни другим...



Ильнар Якупов завёл зал песней «Шатлыктай байлыкта»

В СЕТИ

«КАМАЗ» в Твиттере

Анжелика АКУЕВА

В городе проходит конкурс «Я и Челны в Твиттере».



Юлия Халилова считает это место одним из самых узнаваемых в городе. «Мы ехали с мужем за покупками, я вспомнила о конкурсе и сделала несколько кадров»

стила в Сети фотографии автомобильного завода. Конкурентов у неё пока нет.

Итоги конкурса проводятся ежегодно, автор лучшей фотографии становится победителем конкурса «Фото дня». Отправить снимок на конкурс можно до 20 октября.

ВЕСТИ КАМАЗА

Рукописи, присланные в редакцию, не рецензируются и не возвращаются. Мнения авторов газетных публикаций могут не совпадать с мнением редакции. За достоверность предоставляемой информации и содержание объявлений несут ответственность авторы материалов и рекламодатели.

Газета зарегистрирована в Управлении федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Республике Татарстан (Татарстан). Рег. ПИ №16-00528 от 10.03.2011 г. Выходит с 1973 года, до 1993 года под названием «Рабочий КАМАЗ». Периодичность выпуска — один номер в неделю.

Главный редактор: Ирина НИЗАМИЕВА e-mail: Nizamieva@kamaz.org
Зам. главного редактора: Елена ШЕЯНОВА e-mail: SheyanovaEN@kamaz.org
Компьютерная верстка: Наталья ОСИПОВА

Уредитель и издатель: открытое акционерное общество «КАМАЗ». Адрес: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2.
Редация «ВК»: 45-23-30, 6-85-59, 6-88-08, 6-88-84, 6-88-99.
Пресс-служба «КАМАЗа»: 45-21-95. Факс: 45-29-36.
Распространяется бесплатно.

Газета отпечатана офсетным способом с готового оригинал-макета редакции «ВК» в типографии ИП Камалова В.Т.
Время подписания в печать — 20 часов. Подписано в печать — в 20 часов. Тираж 20 400 экз.

При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗа» обязательна.
Официальный сайт ОАО «КАМАЗ» http://www.kamaz.ru