



**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 десятитысячное 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 нарядный 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

Выпуск автобусных шасси освоили на «КАМАЗе» в 1999 году. Тогда на площадях ОАО «КАМАЗинструментспецмаш» в производстве сборки автобусных шасси, которым в то время руководил Завод 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 перевезли 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 начало конвейерное производство автобусов малого класса Bravis от совместного предприятия ОАО «КАМАЗ» и бразильского автопроизводителя Marcopolo S.A.



Рабочие вышли на митинг со стихами



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

гично устроено. Всё, что вы видите вокруг, — дело рук Игоря Ивановича Стрельчика.

— Значит, Стрельчик у нас

здесь первый человек?

— Первый человек у нас — рабочий, — строго направляет журналиста обстоятельный Стрельчик, 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 автопревозчиков России. Так, уже на следующий год было выпущено в 2,3 раза больше автобусов, чем запланировали. Сейчас автобусы НЕФАЗ являются одними

который может работать на отлично, может собирать и шасси, и автомобили любого направления». Руководители всплеску: «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 Axor.

Суть в том, что программы были созданы, а роботы — «обучены» работниками отдела промышленной электроники Вадимом Гарифьяновым, Рустамом Мадьяровым 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-



## 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 Саншэ 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 — меходработка, 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 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 производствами. 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.

Руководство компании рассматривает 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 нерабочих дней 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 простой 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, которые получил название «самооценка», выявления сильных и слабых сторон для дальнейшего совершенствования. Участие 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 «железах» сегодня заботы и думы директора Александра Рыбакова?

— Александр Васильевич, вотуже год, каквы, длительное время совмещавший два руководящих поста, получили возможность сконцентрироваться на чисто директорских обязанностях. Какие стали приоритетны- ми?

— 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 до- стижений 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, вы- росший из службы качества, в чём видите главные качественные перемены?

— Качество продукции значительно улучшилось за последние годы, но заливать, 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.

— Прессоварами 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. Стартаемся закупать высокопроизводительное оборудование, которое можно использовать при смене модельного ряда автомобилей КАМАЗ. Это позволяет быстро расширить «узкие» места, где есть ограничения мощностей, и резко снизить затраты на технологическую подготовку и сроки освоения новой продукции. В своё время закупили семь плазменно-пробивных установок «Фичеп», где полтора назад — пять лазерных установок, четыре кромкогиба с ЧПУ фирмы «Трумпф» (в России такого комплекса больше нет) и три новых труборгибочных автомата. Большшим 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 поставляя большое количество сварочной оснастки.

— Новое оборудование загружено полностью?

— Работает 20 смен в неделю. Уже и не хватает его:



— Насколько я понимаю, ПРЗ не отказывается от намерения выпускать и собственную, камазовскую кабину? Эти проекты реализуются параллельно?

— Они на разной стадии готовности. Проект по новой кабине КАМАЗ сейчас на стадии формирования бюджета, активно, по плану, идёт работа над конструкторской документацией, над вопросами размещения оснастки. Старт, я думаю, будет в 2016 году.

— Есть ли перед коллекти- вом проблемы, которые при подключении необходимых ресурсов можно превратить в задачи?

— Есть: нехватка квалифицированных сварщиков. Потребность отпадёт в случае перехода от ручной сварки к использованию роботизиро- ванных комплексов, закупку которых планируем в следу- ющем году. Предполагаемый уровень автоматизации — 85%, 82 робота.

— Какие ещё участки ожидают модернизации?

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

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», кото- рого мы очень долго ждали.

Проект вышел на финишную прямую. В ноябре завершаем монтаж сборочно-варочной линии по сварке каркаса кабин Axog, а в начале января 2014-го — модернизацию

На ПРЗ особый характер человека — ответственного за своё дело, компетентного профессионала, любящего свою работу и преданного завода.

окрасочной линии «Дюрр» под эту кабину, что позволит изготавливать каркас кабину «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 удашевить автомобиль. Но всё-таки «Евро-4» — это наш прежний модернизирован- ный КАМАЗ, а машина с кабиной Axog — удачное решение для перехода на выпуск «КАМАЗом» нового модельного ряда. За нашим за- водом закреплено 330 деталей и узлов на этот автомобиль, и в том числе такой сложный, как рама.

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

— Помните, Александр Васильевич, какая ажитация вызвала появившееся в со- сетях 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 глянцевый, а двери — в белый глянцевый 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.

— Чтобы вы подчеркнули в портрете современного за- водчанина?

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

довой стаж Валиуллиных, Уфимцевых, Ямалевых 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. Сплошной единой целью, едиными за- дачами коллектива — тоже своего рода семья. Мне бы хотелось, чтобы в нашей большой семье царили лад и взаимопонимание. Это важно и для дела, и для души.

— Насколько ваши пред- ставления о «КАМАЗе» со- впадли с увиденным?

Грегори Вуттон:

— Готовясь к ассесменту, мы не были уверены относи- тельно зоны охвата, потому что не представляли масштабов «КАМАЗа». То есть, ко- нечно, я знал, что «КАМАЗ» очень большой, но увиденное превзошло все ожидания. Поразило и то, что мы спра- вляемся с необходимой в та- ком 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 пе- ренесены 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 возмож- ностей для улучшений. На мой взгляд, ценно то, что на «КАМАЗе» есть понима- ние — как выявлять потери и как от них избавляться.

Майк МакКарри:

— В цехе сборки-сварки ка- бин очевидно хорошее начало по применению инструмен- тов штаб-менеджмента и других базовых элементов системы. Но когда мы посе- тили автомобильный завод, стало понятно, какую заме- чательную работу проделали здесь по внедрению и разви- тию Lean.

Майк МакКарри:

— В цехе сборки-сварки ка- бин очевидно хорошее начало по применению инструмен- тов штаб-менеджмента и других базовых элементов системы. Но когда мы посе- тили автомобильный завод, стало понятно, какую заме- чательную работу проделали здесь по внедрению и разви- тию Lean.

Грегори Вуттон:

— Это даёт уверенность, что подобное возможно и на дру- гих заводах и в подразделени- ях «КАМАЗа». Совершенно четко прослеживается работа менеджеров в направлении проведения улучшений.

Майк МакКарри:

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

Майк МакКарри:

— Думаю, уровень вовле- чённости, особенно на АВЗ, очень высок, во многих моментах превышает достигну- тый в Кливленде. Весьма вы-

## ЗНАЙ НАШИХ!

## Лучший проект Кубарева

Анжелика АКУЕВА

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

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

Рацпредложение, кото- рое привнесло победу молодому мастеру — «Унификация кронштейнов амортизатора 4308 — 290553/554», 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 Татарстан.

Жизнь вообще любит под- брасывать Кубареву приятные сюрпризы. Например, в школе будущий передовик рационализатор любил только физкультуру и мечтал стать водителем. Но на



Изобретательский дар про- снулся у Антона Кубарева на «КАМАЗе»

«КАМАЗе», куда парень пришёл в 2006 году, нём про- снулся изобретательский дар. Рацпредложение, которых у Кубарева уже несколько, пока ограничиваются рамками работы. «Дома совер- шенствовала мне нечего, всё уже усовершенствовано», — сме- ётся 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.

## ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

## Общий язык? Lean!

Ольга ЕРАШОВА

Представляя аудиторам фирмы «Даймлер» — ассесмент-менеджера ОМСД Грегори Вуттона и директора завода «Фрейтлайннер» в Кливленде (США) Майка МакКарри, председатель КРПС ОАО «КАМАЗ» Игорь Медведев особо подчеркнул их открытость и доброжелательный настрой в процессе двухнедельного ассесмента в области Lean. На вопросы «ВК» гости тоже отвечали охотно.

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

постановку работы по выяв- ленным на воротах качества дефектам: кажется, впервые увидел отслеживание их до уровня бригады и исполните- ля. Очевидно, что этот за- вод — наиболее высокой сту- пени по части развития Lean, но потенциал для улучшения на конвейерах еще имеется. Для проведения Lean-оценки я надеюсь посетить его в кон- це 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 под- разумевает какие-то эта- пы?

Грегори Вуттон:

— Нет, мы работаем с заво- дом, чтобы выявить потоки, которые будут подходить для ассесмента. Большинство фирм проводят эту проце- дуру раз в год или раз в два года. Оценка — некая фотогра- фия текущего состояния дел, в её рамках определяются следующие для завода шаги по улучшению ситуации, в том-то и заключается её цен- ность. 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 материа- лов 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?»

► Многое в работе зависит 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 совер- шенствовать культуру, поведение и слаженность работы. У нас говорят: «Чтобы построить грузовик, надо настроить персонал».

## ФОТОФАКТ

## В царстве умных и красивых машин



В цехе сборки-сварки кабин идёт подготовка участка по изготовлению каркаса кабин: происходит заливка полов, санация, ведутся строительство-монтажные работы. Прежние стаки, поменяли цвет со светло-серого на белый, выглядят как новенькие. В ноябре прессоворамщики рассчитывают получить оборудование, до конца года его смонтиро- вать и сварить первые каркасы кабин.



Наладчик станков с ЧПУ 5-го разряда Марсель Сафин на участке лазерной и плазменной резки освоил всё

умное оборудование. Пытливый, инициативный, он не

только вводит задания для машин лазерной резки, но и овладевает навыками программирования. По качеству реза, по точности станки лазерного комплекса превосходят поколение прежнего, плазменного оборудования.

Раскрывая металл толщиной от 1 до 20 мм, в минимальные сроки выдают деталь любой сложности. Двух часов достаточно, чтобы с помощью лазера был пройден путь от конструкторского чертежа до детали в металле.</

О ПРОФЕССИИ – С ЛЮБОВЬЮ

# Дело Эммы Вельц

Анжелика АКУЕВА

Большие голубые глаза Эммочки 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 десантку с лишним маршрутом, в новых моделях вагонов сияют световые табло и раздаётся беспроводной интернет. А в 70-х годах прошлого века каждая новая ветка была прорывом, почти полёт 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 «кольцо» на Медгородке.

В январе 1975 года первый вагон былпущен до литеиного завода. Управляли 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 колеса 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 — тоже кран, только внизу», — рассудила Эмма. И записалась на учёбу.

**Флэйт 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 курсанты вернулись в Челны, их ждали не рельсы, а завод: трамваи в городе ещё не было, и будущие вагоновожатые мыли цеха, готовили производство к пуску. Откуда взялся трамвайным путям, если и обычных дорог не было?

«Бывало, мимо промчится самосвал и окатит грязью. Отскочить не успевешь, однажды подожмёшь, чтобы хоть она чистая осталась. И никто не ругался, не злился, понимали: другой дороги для грузовиков нет, притормаживать им некогда. Помсёшься, постригшись — 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 двери 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 курсантов 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 узнаешь, что вставать нужно к тому же руководство ОАО «Электротранспорт» своим ветеранам обеспечило бесплатный проезд. А день у устройства на работу, 11 сентября, отмечается в семье Эммы Вельц торжественно. Праздник получается двойной: сын подгадал и женился в этот день.

Эмма Фридриховна поздравляет всех коллег с круглой датой. Редакция «ВК» присоединяется к этим поздравлениям.



Эмма Вельц проработала в трамвайном управлении 32 года

КАК ЭТО РАБОТАЕТ?

## Миссия выполнима

Руслан АСАНОВ

Задиное сооружение под номером 326 существует почти с самого момента основания завода двигателей, с 1974 года. К счастью, за многолетнюю историю воспользоваться этим убежищем по прямому назначению ни разу не пришло. Несмотря на это, спецобъект всегда находится в полной боевой готовности.



Безопасность сотрудников завода двигателей в надёжных руках Кашифа Галиева, Евгения Захарова и Виталия Рябчикова (слева направо)

электроосвещения, вентиляции и насосов.

— Сейчас нас трое, — рассказывает Виталий Рябчиков, — а раньше, кроме электромонтёров и слесарей промвентиляции, в бригаде были слесари-сантехники, слесари-ремонтники и машины дизельной электростанции. В таком составе бригада работала с 1993 по 2008 год.

Это сегодня в защитном сооружении завода двигателей царит порядок и все системы жизнеобеспечения работают исправно. Но после пожара в 1993 году всё здесь было с точностью до наоборот.

— Когда я приступил к работе, здесь был полный хаос, — вспоминает Кашиф Галиев. — Много хлама, железа и прочего мусора, почти везде вода. Здесь даже крысы шныряли. Порядок

пришлось наводить долго, восстанавливали всё по крупицам. В то время как раз и были задействованы все силы нашей бригады.

Добавим, что на восстановление защитного сооружения у бригады ушло около 10 лет. Сделано было многое — полностью восстановили систему вентиляции, трубопроводы, гермоклапаны, гермоставки, освещение и дизельный генератор. Практиковались и субботники.

Сегодня же в убежище не напоминает о пережитом периоде восстановления важного объекта. Чтобы проверить работоспособность всех его систем, достаточно раз в неделю провести контрольную проверку. И малочисленность команды никак не отражается на качестве труда каждого рабочего этой бригады.



Октябрь 1973-го. Первый челябинский трамвай

НАШ ПРАЗДНИК

## Мастера, на полигон!

Татьяна БЕЛОНОЖИНА. 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 пиши 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 вспомогательных мастеров из первых результах 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 обьюму усвоенно-

го 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 лично-му составу Виктор Поляков, заместитель командующего армией по политической подготовке Владимир Юсипов и начальник мастерского штаба Валентина Сёма.

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

Привал на военно-полевом соревновании показали 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 выполнения, то 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 марши-брюске, ходили в самоволку.

Итоги соревнований подводились за праздничным столом. Лучший результат показала команда медицинских войск автомобильного производства, второе и третье места заняли младший командный состав агрегатного производства, зачисленный на время соревнований из медицинских войск. Теперь мастера АвЗ готовы к любому сценарию профессионального праздника. Он по традиции проводится в начале декабря.

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 закупок 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 поступают материалы на проверку КСК — Координационного совета ОАО «КАМАЗ» по комплаенсу под непосредственным управлением генерального директора.

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

исследований, не имея даже сертификатов соответствия.

Небезынтересно, что со трудничество 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 упущеной выгоды. И это только за 2011 год.

Сейчас к виновным лицам принятые 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 подтверждены. В результате 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.



увеличивается, а также может наследоваться.

ВАША ПЕНСИЯ

## «Молчунов» разговарят?

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

помощникам. Но, спускаясь с автомобиля, женщина неудачно спрыгнула с подножки и подвернула ногу. Предварительный диагноз — закрытый перелом левой голени.

Владимир Саборть, 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.

ХРОНИКА ПОТЕРЬ

## Недосмотрела

На прошедшей неделе в ОАО «КАМАЗ» произошёл один несчастный случай. Ведущий инженер технического бюро зданий и сооружений 11 октября поехала на КАМАЗ в производство стального литья, где должна была оценить состояние территории бытовых

помещений. Но, спускаясь с автомобиля, женщина неудачно спрыгнула с подножки и подвернула ногу. Предварительный диагноз — закрытый перелом левой голени.

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



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

Валерий Аракчеев, коллеги из других СМИ и мэтры журналистики, которые в разное время работали в издании. Сергей Когогин признался, что впервые посетил юбилей стола малочисленного коллектива, тем самым подчеркнув значимость прессы для автогиганта: «Юбилеи подразделений «КАМАЗа» проводят ежегодно, однако я никогда до этого не приходил на юбилей коллектива, где трудят-

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 непринуждённой 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 КАМАЗ», был, мягко говоря, неважным — все хотели сказать много



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



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 прессовомного завода звучали стихи. Здесь, в рамках фестиваля «Автоград-2013», проходила очередная встреча творческих 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 позабыли заведующая библиотекой Наркис Гизатуллина и библиотекарь Диляра 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 Плужникова читает стихотворение, написанное к 40-летию ПРЗ:

«...Ну что за возраст — сорок лет?

С годами стал ты просто краин!

Расцвет и сила, мощь и старт,

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



Андрей Максин: «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 Ахмездяновна, неужели в 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, овеянных 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, первоходцам становится необходима своя общественная организация.

Постановлением администрации, партийного и профсоюзного комитета в 1988 году был создан Совет ветеранов войны и труда.

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 Рогозин,

Николай Старков, Гафар Хабибрахманов. Передними

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 отпуск 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 отпуск два-три года назад, ни о какой общественной нагрузке не думают.

А вот те, кто ушёл с «КАМАЗа» восемь-девять 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 управления 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 Останенко и Лариса Криваскина показали комизм будней пожилых людей

Первопроходцев в прошлые 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 украсена в тон осеннего пейзажа, но если на улице беспрестанно лил неутомимый дождь, то здесь погода была празднично-солнечной.

Руководители поздравили коллектива 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.

Руководители поздравили коллектива 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.

Первопроходцев в прошлые 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 украсена в тон осеннего пейзажа, но если на улице беспрестанно лил неутомимый дождь, то здесь погода была празднично-солнечной.

Руководители поздравили коллектива 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.

Первопроходцев в прошлые 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 украсена в тон осеннего пейзажа, но если на улице беспрестанно лил неутомимый дождь, то здесь погода была празднично-солнечной.

Руководители поздравили коллектива 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.

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 управления 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.

Члены коллектива отправляют на конкурс фотографии новой набережной, площади Азатлык, осенних проспектов и скульптур Хановна, считая их самыми популярными в городе. Одна из участниц с ником @JuliHalilova разместила в Сети фотографию автомобильного завода.

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



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 фотографию автомобильного завода. Конкурентов у неё пока нет.

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