



ВЕСТИ КАМАЗА



16+



Интервью с директором: Николай Светличный

2

Бригада мастеров: сюда отбор особый

3

Станут ли Челны банкротом: взгляд со стороны

4

МЫ – МОЛОДЫЕ

«КАМАЗ»? Это по нашей части!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Владимир ШУШАКОВ

На страничке «Я на «КАМАЗе» группы «ВКонтакте» — фотографии удивлённых, радостных и слегка настороженных лиц. Судя по портретной галерее, практиканты из МГТУ им. Н.Э. Баумана и вузов Санкт-Петербурга открыли для себя новую «планету». За неделю освоить её сложно. А вот зацепиться мыслью за край особенно удивившего процесса, чтобы потом при случае вернуться и понять, как это работает, можно.

«Новый КАМАЗ — ты просто космос», — написал на фотографии грузовиков готовящегося к выпуску модельного ряда студент «Баумки» Алексей Кондратенко.

У его одноклассников после встречи, на которой были подведены итоги ознакомительной практики, эмоции тоже бьют через край.

— Никогда не думали, что будет возможность подойти и детально рассмотреть кузов и начинку гоночных грузовиков «КАМАЗ-мастер», — делится своей радостью Григорий Деулин, — а ведь этот легендарный автомобиль тоже рождается в цехах заводов компании.

— Удивили военные машины. Приятно, что при проектировании этого сверхнового уровня техники разработчики наконец-то подумали об условиях размещения экипажа, — размышляет вслух Игорь Петров.

— Мы здесь увидели, как на самом деле происходит процесс сборки. Порадовало

то, что и производство, и сам автомобиль подтягиваются к европейскому уровню, — делает свой вывод Аноп Антонян. — Наша группа учится на факультете «Специальное машиностроение», так что «КАМАЗ» — это по нашей части. Специалисты Корпоративного университета, руководство заводов встретили нас очень тепло, так что если на следующий год вновь направят сюда, приеду с удовольствием.

Решение о начале партнёрства с ведущими вузами было принято руководством «КАМАЗа» несколько лет назад. В том числе новые возможности интеграции науки и производства открыло постановление № 218 «О мерах господдержки развития кооперации российских высших учебных заведений и организаций, реализующих комплексные проекты по созданию высокотехнологичного производства», утверждённое Правительством РФ 9 апреля 2010

года. Этим нормативным документом предусмотрена возможность выделения субсидий производственным предприятиям для финансирования комплексных проектов организации высокотехнологичного производства, выполняемых совместно с высшими учебными заведениями.

На сегодняшний день в список вузов-партнёров «КАМАЗа» входят Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана, Санкт-Петербургский государственный политехнический университет, Балтийский государственный технический университет «ВОЕНМЕХ» и многие другие столичные вузы. Сотрудничество осуществляется в рамках науки и работы со студентами.

— О конкурсном отборе для целевого приёма от «КАМАЗа» среди выпускников школ я узнала случайно, на курсах подготовки к ЕГЭ, — вспоминает Любовь

Ефремова, студентка Санкт-Петербургского политехнического университета, поступившая в 2011 году в вуз по целевому приёму от «КАМАЗа». — Я всегда считала себя гуманитарием, хотела глубже изучать языки, но когда пришла пора выбирать профессию, решила стать инженером — эти специалисты сейчас особенно востребованы.

В этом году после окончания второго курса Любовь вновь приехала на ознакомительную практику на «КАМАЗ»:

— Меня направили в конструкторско-технический отдел НТЦ. Я впервые участвовала в составлении маршрутных карт по обработке заготовок, изучала программу Team-center. Для меня это интереснее экскурсий, на которых знакомимся только с «внешней» стороной процесса сборки.

В следующем году Люба будет проходить в НТЦ уже производственную практику.



В этом году на ознакомительную практику на «КАМАЗ» приехали 40 студентов из Москвы, Санкт-Петербурга, закончивших первый и второй курсы. Девять из них целевики — они после окончания вуза будут трудиться в подразделениях и организациях «КАМАЗа». В подразделениях НТЦ процессы проектирования, порядка проведения испытаний и сертификации осваивает 41 студент-старшекурсник из Москвы, Санкт-Петербурга и Томска, они трудоустроены на период практики на должности инженеров-конструкторов и инженеров-технологов.

За это время вместе с представлениями о профессии постепенно будут формироваться и необходимые навыки.

Но если перед ней уже не стоит вопрос выбора будущего места работы, то студенты старших курсов со свободным распределением о своей профессиональной прописке задумываются всё чаще.

— Жаль, что в Москве нет такого крупного предприятия как «КАМАЗ», — вздыхает студент 5-го курса МГТУ им. Н.Э. Баумана Иван Рябкин. — Здесь есть где применить полученные знания. Во время производственной практики я

участвовал в испытаниях многих узлов и деталей, осваивал программное обеспечение, с которым работают инженеры-конструкторы (у нас в университете такого нет), работал в составе сертификационной комиссии и понял: у «КАМАЗа» хорошие перспективы.

Интерес — первый шаг к серьёзному освоению профессии и выбору будущего места работы. Важно закрепить успех. На предприятиях крупнейшей корпорации по выпуску большегрузов России должны работать лучшие выпускники ведущих вузов страны.

АКТУАЛЬНО

Если разобраться детально

Ольга ЕРАШОВА

Все на «КАМАЗе» знают: каждый новый календарный год в компании начинается с приказа номер один — по качеству. Этот документ словно задаёт тон: ведь качество продукции для потребителя в условиях конкуренции становится решающим аргументом. Не случайно генеральный директор Сергей Когогин подчеркивает, что держит вопросы качества под своим личным контролем. Поэтому едва стартовал новый — после корпоративного отпуска — рабочий год, как «тема номер один» потребовала, как теперь принято говорить, актуализации. И достаточно жёсткой.

Уже на первом совещании (они проходят еженедельно — *Ред.*), которое посвятил качеству первый заместитель генерального директора — исполнительный директор Юрий Ключков, участникам показало, что отпуск остался где-то далеко-далеко.

Сотни, тысячи деталей, сборочных единиц необходимы, чтобы получились КАМАЗ. Именно поэтому «командарм производства» принял единственно верное решение: с вопросами качества нужно разобраться детально. Поскольку у комиссии, состоявшей из специалистов департамента

качества, НТЦ, ТЦ, автомобильного и прессового заводов, результаты приёмки деталей для сборки ряда стратегических моделей уже в первую рабочую неделю вызвали, мягко говоря, недоумение. Да и как иначе, если из предъявленных, к примеру, ПРЗ 44 позиций (кронштейны, скобы, пластины, поддоны и т. д. со штампом ОТК!) принято — ноль?! И как в очередной раз не признать, что «дьявол скрывается в деталях»?

Среди несоответствий КД — нарушение геометрических параметров по карте замеров, прерывистый сва-

рочный шов, механические повреждения лакокрасочного покрытия, даже упаковка не обеспечивает сохранности детали в таре... Оценки качества изготовления деталей, поставленных центром закупок, автомобильным заводом, заводом двигателей и другими, увы, схожи.

Напомним: с внедрением проекта «Маяк» на автомобильном заводе «КАМАЗ» получил в пользование новые управленческие технологии: так называемые петли качества служат для того, чтобы не выпускать некачественный продукт за пределы «периметра». В этом году проект

«Внедрение 8 петель качества» принят в масштабах всего «КАМАЗа» — чтобы обеспечить качество на всех этапах жизненного цикла продукции.

Об эталонных участках, на которых методика 1-й — 4-й ПК внедрена и действует, мы уже рассказывали. Динамика и результаты впечатляют. Ключков не раз подчёркивал: петли качества — это системный способ производить качественный автомобиль. Но получил ли он распространение, как предполагалось,

Петли качества — это системный способ производить качественный автомобиль.

в основных производствах заводов? И где тот «системный сбой» в мелочах, за которым начинаются большие неприятности?

Результаты аудита, проведённого на заводах департамента качества, позволили не только констатировать



Юрий Ключков: «Наши грузовики должны начать работать сразу с момента покупки»

факты, но и вскрыть причины ошибок.

Петля качества № 1 — тот участок, где непосредственно создаётся продукт: здесь

НЕ: не принимать в работу дефектный продукт, не создавать брак самим и не передавать недоделку далее.

— Во время аудита наши специалисты обнаружили, что нарушения начинаются уже на ПК-1, — сообщил директор департамента качества Александр Абраменко. — В нескольких цехах автомобильного завода штампы в картах сборки проставляются... ещё до начала самой сборки. Нет личного клейма, которое подтверждает соблюдение «трёх НЕ».



Окончание на стр. 2

ТОП-МНЕНИЕ

Экологичное будущее «КАМАЗа»

Генеральный директор «КАМАЗа» Сергей Когогин дал интервью телеканалу «Россия 24» (видео смотрите на сайте YouTube.com и в камазовской группе «ВКонтакте»), в котором была затронута актуальная тема — защита окружающей среды российским автопромом. В словах Сергея Анатольевича звучала гордость за проделанную компанией работу в этом направлении.



— Внедрение экологических норм, с моей точки зрения, — одна из главных задач. Мы, как автопроизводитель, взяли на себя эту ответственность, инвестируя и разрабатывая экологически чистый автомобиль. Ежегодно, уже порядка 10 лет, «КАМАЗ» инвестирует 3 млрд рублей в создание газомоторных грузовиков. Мы сегодня, пожалуй, единственные, кто имеет серийно производимую продукцию. Доля газомоторной техники в общем выпуске пока незначительна, но каждый год объём её продаж растёт, а в последние три года фактически удвоился. Вот и наши намерения в этом году — выпустить около 1000 таких автомобилей. При комплексном подходе в решении вопроса масштабного внедрения газобаллонных КАМАЗов потребителю предлагается проводить обслуживание таких машин на имеющихся сервисных центрах «КАМАЗа». Их у компании более 150, а капитальные вложения потребуются минимальные.

Грузовики и автобусы на газомоторном топливе — это экологически очень важно. Да и законодательная база нашей страны предусматривает поэтапное введение новых экологических норм. А ещё важно отметить, что и «Газпром» сегодня стал понимать необходимость развития строительства и ввода в эксплуатацию газомоторной инфраструктуры, в том числе и заправочных станций. Кроме того, для «Газпрома» и других крупных компаний, связанных с газом, становится приоритетом использование у себя газомоторной техники. То есть сегодня значимость расширения использования газомоторного топлива в России разделяют и население, и правительство, и, конечно, потребители и поставщики газа. Это огромный плюс и для экономики, и для экологической ситуации в крупных городах.

Р.С. На этой неделе прошло совещание с участием руководства ООО «Газпром газомоторное топливо», представителями руководства Минэнерго и Минсельхоза РФ, органов власти ряда субъектов РФ по вопросам взаимодействия «Газпрома» и субъектов РФ в области расширения региональных рынков газомоторного топлива. Совещание провёл генеральный директор ООО «Газпром газомоторное топливо» Виктор Зубков. По итогам совещания представителям субъектов РФ было рекомендовано подготовить соответствующие региональные программы развития рынка газомоторного топлива. При этом работа местных властей по переводу автомобилей на газ должна быть синхронизирована со строительством и вводом в эксплуатацию «Газпромом» газомоторной инфраструктуры.

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

Модельное превосходство

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Талгат ГИРФАНОВ

В сентябре с главного конвейера автомобильного завода должны сойти первые магистральные тягачи нового модельного ряда. Финишный этап подготовки к запуску серийного производства КАМАЗ-5490 совпал с назначением нового директора автомобильного завода. Николай Светличный уверен: чтобы продукция «КАМАЗа» была конкурентоспособной, новые машины нужно собирать лучше, чем это делают конкуренты, ведь надежды и ожидания руководства компании, связанные с рождением первенца, трудно переоценить.

— Коллектив предприятия живёт в режиме проекта не первый год. На площадке автомобильного были реализованы такие крупные проекты как сборка автомобиля с рестайлинговой кабиной, с пневмоподвеской, «Евро-3», «Евро-4». Чем запомнится для вас реализация нового проекта?

— Масштабностью задач. Переход на выпуск «Евро-4» — это изменение определённых систем управления автомобилем. КАМАЗ-5490 — это совершенно новая машина с узлами и деталями, которых не было на ранее выпускаемых моделях грузовиков. Говоря о новизне, подразумевается и совершенно другой подход к работе. В первую очередь, речь идёт о подготовке персонала — его необходимо было обучить, аттестовать. Не менее важно и соответствие технического оснащения каждого рабочего

места, этому и сейчас уделяется особое внимание.

— Не секрет, что в санации площадки АвЗ были вложены немалые средства. Преобразились главные артерии предприятия ГСК-1, ГСК-2, цех сборки кабин, агрегатное производство...

— Вы правы, модернизировано много производственных участков. Назову лишь несколько адресов. Конвейер — итоговое функциональное подразделение, по сути — это визитная карточка предприятия. Агрегатное производство — поставщик комплектующих, от качества которых зависит собираемость и здоровье всех систем жизнеобеспечения автомобиля. На участке сборки редукторов на более производительные и технологически оснащённые были заменены все три конвейера. В корпусе колёс произведена



модернизация линии сборки колёс под бескамерные шины. До этого их собирали вручную, сейчас процесс идёт в автоматическом режиме. Производительность выросла в несколько раз. Аналогичного результата мы добились на сборке раздаточной коробки — после оптимизации производства такт сборки был уменьшен в два раза, сейчас сборка этого узла ведётся в одну смену.

В соответствии с программой «Синхронизации...», которая сейчас реализуется на «КАМАЗе», с 1 июня перешёл на двухсменный режим работы цех комплектации и сдачи автомобилей. Вообще, основным показателем работы АвЗ я считаю рост производительности труда — за пять месяцев этого года он составил 10,7%. И работа по минимизации затрат продолжается. К концу года

мы рассчитываем увеличить этот показатель до 20%.

— Затрагивая тему эффективности труда персонала, нельзя не обратить внимание и на такую статистику: на 1 июня этого года на АвЗ работало 7990 человек, а ещё год назад на

по оптимизации 30% РСиС, вспомогательные службы удалось сократить за счёт естественной убыли персонала, и работа продолжается. Вместе с руководителями подразделений рассматриваем задачи, функционал каждого коллектива. Изменения коснулись и структуры управления, преобразования затронули техническую службу, сформирована новая команда на агрегатном производстве. Реорганизация необходима для оптимизации и повышения эффективности управляемости производства.

— Говорят, эту задачу вы решаете в том числе путём направления на «производственную практику» руководителей, специалистов и служащих?

— Наша главная задача — производство автомобилей,

А как экономисту искать резервы, если он не участвовал в процессе производства? Анализируя ситуацию, приняли решение, что каждый специалист завода должен на один месяц сменить своё привычное рабочее место на труд в производстве. Я думаю, этот опыт пойдёт на пользу коллегам. Это ведь не моя идея, а опыт лучших мировых компаний.

— Качество и темп сборки — это главный показатель как работы коллектива АвЗ, так и уровня скоординированности действий всех предприятий компании...

— За последние месяцы значительно улучшились поставки с литейного завода. Это результат работы, которая велась на этом предприятии в течение года. Вовремя поступают заготовки с кузнечного завода. Значительно улучшилось качество комплектующих, поставляемых с прессово-рамного.

— Каким будет следующий проект АвЗ?

— Даже после успешной реализации проекта по выпуску нового модельного ряда работ по улучшению процесса выпуска хватит на ближайшую пятилетку. Необходимо минимизировать затраты, уменьшать запасы, постоянно повышать эффективность производства. Компания должна работать прибыльно, а заводчане трудиться честно, добросовестно и получать достойную заработную плату.

ТЕХНОЛОГИИ



КАМАЗ-5490 — это существенный технологический прорыв автогиганта

КАМАЗ-5490: новая точка отсчёта

В сентябре начнётся серийный выпуск нового магистрального тягача КАМАЗ-5490. По мнению всех причастных к этому событию, оно станет той точкой отсчёта, с которой наступит новая эра производства коммерческого автотранспорта в Набережных Челнах.

То, что компания «КАМАЗ» в ближайшие годы должна кардинально поменять существующий модельный ряд, было известно давно. Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин недавно заявил, что бесконечно продолжать модернизацию автомобилей, сконструированных ещё в 70-80-е годы, до современных требований не имеет смысла. Потребителю нужен грузовик, созданный на современных технологиях, потенциал которых позволит развивать новое семейство автомобилей на многие годы вперёд.

Для персонала компании это означает одно — с конвейера автозавода начнут сходиться грузовики, которые по своим техническим характеристикам ни в чём не уступают европейским аналогам.

Отличительная черта нового магистрального тягача — кабина, за основу которой взята кабина автомобиля Mercedes-Benz из семейства Ахог. Современный дизайн и обтекаемые формы позволили значительно улучшить не только аэродинамические характеристики камазовского грузовика, но и его потребительские свойства. Высота новой кабины — почти два метра! Человек в ней может легко перемещаться в полный рост. За водительским и пассажирским креслами разместились два спальных места. Сиденья оснащены пневмосистемой. Кроме этого, в комплектацию вошло много электронных систем, чего никогда не было в магистральных тягачах прошлого семейства. В частности, автомобиль получил кондиционер, круиз-контроль, электронные стеклоподъёмники и регулируемую рулевую колонку. Высокая крыша дала возможность на

панели над ветровым стеклом разместить несколько вместительных полок. Эти новшества должны значительно повысить уровень комфорта в салоне нового КАМАЗа.

Сердце у тягача пока немешко: в качестве силового агрегата использован рядный шестицилиндровый двигатель Mercedes-Benz OM457LA мощностью 428 л.с., отвечающий требованиям норм экологического стандарта «Евро-5». В дальнейшем он может быть заменён на силовую агрегат камазовского производства. В трансмиссии автомобиля использована 16-ступенчатая коробка передач ZF 16S 2221. Дисковые тормоза, электронные системы EBS, ESP и ECAS сделали тягач безопасным транспортным средством передвижения.

Седельный тягач КАМАЗ-5490 — это существенный технологический прорыв компании «КАМАЗ» в производстве автомобилей для коммерческих перевозок. Как отметил Сергей Когогин в недавнем интервью влиятельному российскому изданию «РБК daily»: «До последнего времени мы в сегменте магистральных тягачей были представлены слабо. Автомобиль 5490 — одно из направлений по укреплению наших позиций на рынке. Этот продукт является одной из мер, которая будет способствовать удержанию позиций «КАМАЗа» в условиях наступающего кризиса».

Нельзя не согласиться с гендиректором компании: благодаря своим потребительским свойствам новый камазовский магистральник способен достойно представлять российский автопром как внутри страны, так и за рубежом.

ФОТОФАКТ



▲ Одним из узких мест на АвЗ был участок сборки главной передачи КАМАЗ-6520. Процесс сборки осуществлялся на стендах, запуск же конвейера позволил увеличить производительность труда. В прошлом году также была заменена устаревшая линия, предназначенная для сборки главных передач к серийным большегрузам. Оборудование для неё было изготовлено на ремонтно-инструментальном заводе.

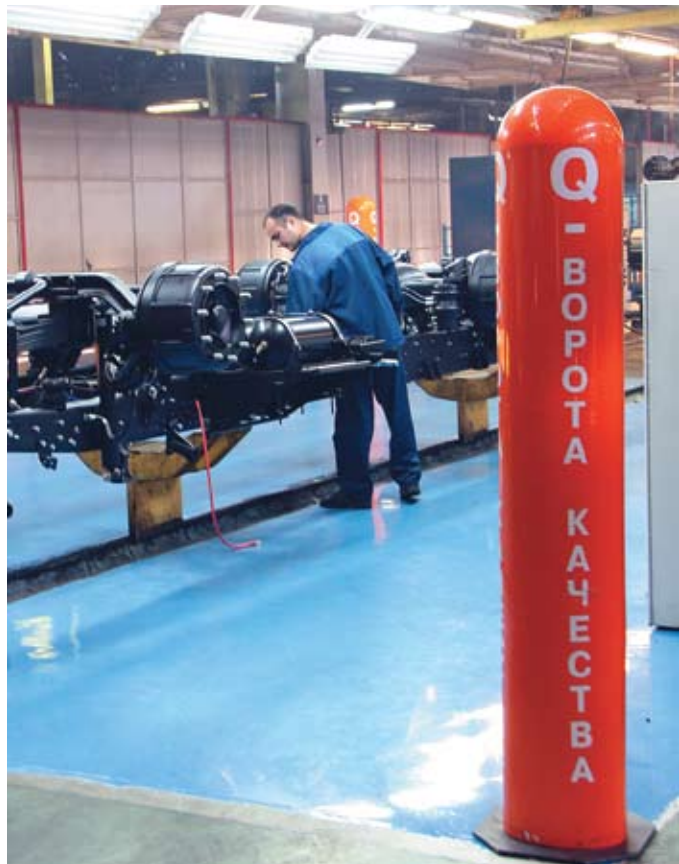


► Ещё одно приобретение — шесть обрабатывающих центров фирмы Hyundai. Это оборудование позволит решить задачу производства картеров с межколёсной блокировкой. Дело в том, что за последние годы число потребителей таких моделей грузовиков выросло, и старые обрабатывающие центры с трудом справлялись с нагрузкой. Производительность новых агрегатов в два раза выше.

◀ В июле в цехе картеров была запущена новая мойка. Агрегат, необходимый для качественной промывки деталей картера моста КАМАЗ-6520, был поставлен на АвЗ в рамках программы «Евро-4».



АКТУАЛЬНО



Здесь, на воротах качества, отслеживать брак просто обязаны

Если разобратся детально

Окончание.
Начало на стр. 1

Сотставанием от графика, как и на заводе двигателей, идёт разработка СОК и обеспечение картми рабочих мест. На ПРЗ контролёры на воротах качества связываются с мастерами со своих личных сотовых телефонов. Те же беды — на кузнице. Странно то, что даже обученный (согласно отчётам) персонал на вопрос о целях внедрения петель качества в производстве пожимает плечами. А ежедневная повторяемость несоответствий говорит о том, что взаимосвязь ПК №№ 1 — 3 либо очень слаба, либо вообще отсутствует. Совсем непонятно, когда выявленные несоответствия обнаруживаются при повторных аудитах.

Причины? Абраменко видит их в низкой ответ-

ственности рабочих за качество выполнения операций, формальном проведении обучения — кое-где умудряются делать это в обеденный перерыв!

Советания по качеству — что называется, на злобу дня. Но Юрий Ключков неожиданно делает «краткий экскурс» в историю. Времена, когда за качество (точнее, за не-качество!) можно было лишиться совсем не кресла, не столь далеки. Эффективность подобных методов в сегодняшней стилистике выглядит анахронизмом. Новые управленческие технологии декларируют принцип «не наказывать». И даже поощряют выявление брака. Но — до известного предела. На воротах качества, ПК № 2, ещё есть возможность «отловить» дефект, не доводя дело до детектива. Даже на ПК

№ 4, где оценка производится «глазами потребителя», ещё есть шанс «не пущать» брак. Однако там, где заканчивается зона петель качества и начинается «открытый космос», действуют другие измерения. Ясно одно: если на 1-й и 2-й петлях качества бракованным комплектующим был дан зелёный свет, красный сигнал загорится непременно. Самое неприятное, если тогда, когда новый автомобиль заступит на службу: это означает рекламацию, издержки и разочарование потребителя. Для компании — «потерю лица». И вот этого руководство допустить не может.

У каждого произведения есть свой автор. Имена браковщиков ввиду достижений современному производству в наследство коллективной (бригадной) ответственности нередко остаются в тени. Од-

нако новая система, призванная обеспечить прозрачность на всех этапах изготовления продукта, подобную «скромности» исключает.

По результатам аудита на всех этапах приказами и распоряжениями директоров в отношении непосредственных виновников до-

контролёр ОТК. Кстати, что касается лиц, уволенных с «КАМАЗа» по причине неисполнения должностных обязанностей, связанных с качеством продукции, то их фамилии будут фигурировать в особой базе данных. Чтобы исключить и впоследствии их приём на работу в подраз-

Чтобы обеспечить качество на всех этапах жизненного цикла продукции, в 2013 году проект «Внедрение 8 петель качества» принят в масштабах всего «КАМАЗа».

пущенного брака принят ряд кадровых решений и меры к исправлению ситуации.

В частности, на ПРЗ уволен мастер цеха штампов, на автомобильном заводе —

деления компании — ранее в таком «чёрном списке» значились несуну и правонарушители.

Сообразно своим долям ответственности, получили

«благодарности» начальники цехов, отделов, смен, производств. Сами руководители заводов и подразделений отныне тоже вооружены «дорожными картами». Среди новелл — задание разработать стандарты по петлям качества, которые будут включены в должностные инструкции работников.

— Как автозавод, мы выпускаем продукцию, которая сразу должна идти в бой — то есть начинать работать! Представьте, что за рулём некачественного автомобиля окажется ваш сын!

Юрий Петрович обратился с этими словами к управленцам. Но, наверное, их должен услышать сегодня каждый, кто работает на «КАМАЗе» и отвечает за качество нашего общего продукта. Не имеет права не услышать.

МАСТЕРСТВО

Элитная бригада

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА
Фото: Владимир ШУШАКОВ

В цехе термической обработки завода двигателей чисто и почти безлюдно. — Ты до элитной бригады «Айхелина» ещё не дорос, — вплетается в равномерный шум агрегатов говорок начальника термического цеха Сергея Касаткина. — Сам знаешь, какие у них показатели — два квартала подряд первое место занимают в заводском соревновании по качеству. Отбор в этот коллектив особый, — переключается с работающего неподалёку паренька на пояснения корреспондентам «ВК» руководитель. — Здесь и грамотность нужна, и дисциплина, и физическая подготовка.

О термическом агрегате «Айхелин» и обслуживающем его коллективе Сергей Николаевич рассказывает охотно. Ещё бы — два года назад эту австрийскую печку под аплодисменты заводчан запускала солидная делегация — министр промышленности и торговли РТ Равиль Зарипов, генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, директор завода двигателей Юрий Герасимов и мэр Набережных Челнов Василь Шайхразиев.

На агрегат возлагались большие надежды — повысится качество продукции, сократятся затраты на производство, увеличится производительность труда. Именно на этой печке должны были обрабатываться детали для коробки передач «ЦФ КАМА». Заготовки проходят длительный цикл обработки, а на финиш приходит деталь с заданными параметрами — цементированной поверхностью и мягкой сердцевиной. И хотя все процессы в этом

агрегате автоматизированы и возможность ошибки практически исключена, поручить его эксплуатацию можно было только настоящим профессионалам.

— Обслуживающий персонал должен вести непрерывный контроль за работой термического агрегата, — поясняет начальник термического цеха. — Оборудование у нас работает круглосуточно: в случае остановки технология будет нарушена,

Печи «Айхелин» имеются в производстве всех ведущих автомобилестроительных концернов мира, но максимальный эффект от умного агрегата можно получить лишь при правильной эксплуатации.

а значит, качество деталей не будет соответствовать требованиям конструкторской документации. Не надо забывать и о том, что этот агрегат, как и другие в на-

шем цехе, является опасным производственным объектом — это газопотребляющее оборудование, работающее при высоких температурах. В случае форс-мажора минимизировать последствия позволит только мгновенная и точная реакция.

Дорогостоящее оборудование передали в руки 141-й бригады. Самый молодой и продвинутый коллектив собрали тремя годами раньше для обслуживания друго-

Касимовым, — вспоминает бригадир Александр Бирюков. — Ребята все толковые, а я к тому времени был знаком и с другим оборудованием цеха, так что проблем с обслуживанием не было.

Бригадиру «повезло» — в год, когда он пришёл получить профессию электрика в технический лицей (сейчас технический колледж им. В.Д. Поташова), случился пожар на заводе двигателей, группу обучающихся выпустили по ускоренной программе. Сашу Бирюкова направили на работу в уцелевшую термичку. Здесь ему пришлось осваивать ньюансы ремесла, связанного с эксплуатацией термического оборудования.

— Большое впечатление произвёл на меня «Айхелин», закупленный для завода ещё в 80-е. Эта «водородная бомба» имела очень продвинутое для того времени компьютерное обеспечение. Несмотря на дефекты в конструкции, этот агрегат удалось перепрограммировать

и использовать для отпуска коленвалов — это специальная выдержка деталей при температуре 600 градусов перед азотированием.

Новое поколение австрийских агрегатов, хоть и ушло вперёд, трудностей в освоении не вызвало, ведь бригадир 141-й бригады, наладчик А.Ж. Бирюков познакомился с ним ещё в процессе монтажа.

Сейчас термический цех завода двигателей производит обработку всех нуждающихся в ней камазовских деталей. Вместе с номенклатурой растёт сложность производимых операций, при этом численность персонала в соответствии с планом оптимизации уменьшается. В «Айхелин» сейчас загружаются не только детали для «ЦФ КАМА», но и другие узлы.

Но руководство уверено: 141-я бригада, «сценментированная» профессионализмом, не подведёт, все закалённые комплектующие «КАМАЗа» будут готовы к прописанным техпроцессом нагрузкам.

КАДРЫ ДЛЯ «КАМАЗА»

Есть молодое пополнение!

Руслан АСАНОВ. Фото: Анна НОВИКОВА

Привлечение молодых специалистов на «КАМАЗ» было и остаётся приоритетным направлением кадровой политики. Выпускники средних и высших учебных заведений ежегодно начинают свою профессиональную деятельность в подразделениях автогиганта. Не стал исключением и этот год — в числе других подразделений молодые специалисты сделали свой выбор в пользу литейного и кузнечного заводов.

Наиболее удачным в плане привлечения молодёжи 2013 год оказался для литейного завода. Сразу же после получения дипломов об окончании вуза сюда устроилось работать 12 молодых специалистов. Многие из ребят начали осваивать полученную профессию в технологическом отделе производства чугунного литья. Немаловажно, что для некоторых из них знакомство с литейным заводом состоялось ещё до защиты дипломного проекта. Так, например, получилось у 21-летней выпускницы филиала Казанского (Приволжского) федерального университета **Айгуль Минхайровой:**



— В этом году я окончила университет по специальности «Машины и технология литейного производства». Ещё в студенчестве мне представилась возможность начать работать на заводе в ТО ПЧЛ. Признаюсь, что сначала у меня был страх, что полученных знаний не хватит при поиске решений производственных задач. Но всё решилось само собой: здесь хороший, отзывчивый, молодой коллектив, а также развитая и работает система наставничества. Благодаря своему наставнику Наталье Хованцевой я приобрела практические знания в технологии изготовления отливок.

По словам главного технолога литейного завода и председателя государственной аттестационной комиссии филиала К(П)ФУ Наиля Гимадеева, ежегодно на литейный завод в среднем приходит около 10 молодых специалистов-технологов:

— За последние годы на наш завод устроилось около 100 молодых специалистов-технологов. В большинстве своём это толковые и грамотные ребята. Многие из них уже выросли в профессиональном плане до квалификационного уровня ведущих технологов.

Есть пополнение у технологов и кузнечного завода. Андрей Серебряков и Ольга

Мартемьянова начали свою трудовую биографию в технологическом отделе обработки металла давлением в должности инженеров-технологов.

Андрей Серебряков:



— Закончив КАИ-КНИТУ, я сразу же устроился работать на кузнечный завод. В отделе занимаюсь составлением технологических процессов. В основном, учусь и вникаю в суть дела. Сложностей пока не было, коллектив здесь очень хороший и дружелюбный.

Ольга Мартемьянова:



— В этом году я окончила К(П)ФУ по специальности «Обработка металлов давлением». Устроилась работать в соответствующий технологический отдел на кузнечном заводе. Хотя работаю здесь недавно, но уже в полном объёме занимаюсь разработкой новых технологических процессов. Пока сложностей не возникало, у нас открытый коллектив, всегда готовый помочь в решении любого вопроса. В будущем планирую связать свою профессиональную жизнь именно с этим заводом.

СУД ДА ДЕЛО

Товар неотделим от упаковки

И это в очередной раз успешно было доказано юристами «КАМАЗа»: компания отстояла свою точку зрения в Высшем Арбитражном Суде РФ по вопросу защиты своих товарных знаков, размещаемых на ввозимых на территорию Российской Федерации контрафактных запасных частях и на их упаковках.

Как известно, с декабря 2007 года товарные знаки ОАО «КАМАЗ» внесены в таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности. Это стало одной из мер по защите прав на данный вид собственности, а значит, получена возможность отслеживать и пресекать незаконный ввоз на территорию России контрафактных товаров уже при их декларировании, то есть фактически позволило закрыть границу для контрафактных запасных частей.

И вот конкретный пример: ОАО «КАМАЗ», как правообладатель товарных знаков КАМАЗ и КАМАЗ, было уведомлено и поставлено в известность со стороны Саратовской таможни РФ о ввозе на территорию России ЗАО «КАМРТИ» прокладок (сальников) в полимерных упаковках, маркированных обозначением КАМАЗ и КАМАЗ, обладающих признаками контрафактности. На что со стороны «КАМАЗа» было сделано заявление о привлечении ЗАО «КАМРТИ» к административной ответственности, т.к. было нарушено исключительное

право компании как правообладателя товарных знаков. Затем таможенным органом в отношении ЗАО «КАМРТИ» было возбуждено дело по ст. 14.10 КоАП РФ, а в арбитражный суд направлено заявление о привлечении ЗАО к административной ответственности по данной статье.

Юристы ОАО «КАМАЗ» активно принимали участие в судах первой и апелляционных инстанций, отстаивая свою точку зрения, что не только упаковка, маркированная товарными знаками КАМАЗ, но и сами запасные части, упакованные в неё, содержащие товарных знаков, являются контрафактными и подлежат конфискации.

Однако суды признали контрафактом только саму упаковку. Из гражданского оборота были изъяты только полимерные упаковки, на которых содержались обозначения в виде КАМАЗ и КАМАЗ. Товар — прокладки (сальники), на котором не содержались обозначения КАМАЗ и КАМАЗ, был возвращён ЗАО «КАМРТИ».



Допуск контрафактной продукции к потребителю предотвращён юристами ОАО «КАМАЗ»

ОАО «КАМАЗ», не согласившись с решением и постановлением судов первой и апелляционной инстанций, подало в Высший Арбитражный Суд РФ заявление о пересмотре судебных актов нижестоящих судов в порядке надзора, указав, что полимерные упаковки не могут быть отделены от товара, так как представляют собой единый товарный объект. В обоснование данного подхода компания подробно пояснила свою правовую позицию, ссылаясь на нормы права и ГОСТы, определяющие неотделимость товара от упаковки, поскольку упаковка является надлежащим способом для сохранения и защиты товара. Определением от 28 февраля 2013 года коллегией в составе трёх су-

дей Высшего Арбитражного Суда РФ надзорная жалоба была передана в Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ. Также коллегия судей ВАС РФ указала в определении, что товары — прокладки (сальники), упакованные в полимерные упаковки, образуют единый товарный объект.

В Постановлении Президиум ВАС РФ от 21 мая 2013 года по делу №16698/12, опубликованном 07.08.2013 года, указал, что поскольку суды первой и апелляционной инстанции пришли к выводу о том, что товар в упаковке имеет признаки контрафактности, то у судов первой и апелляционной инстанций не было оснований для конфискации только упаковок и возврата товара правонарушителю, конфискации подлежали и упаковка, и содержащиеся в ней товары.

Данное Постановление положительно сыграет свою роль в дальнейшей работе по пресечению незаконного использования товарных знаков не только ОАО «КАМАЗ», но и других правообладателей.

В ближайшее время ОАО «КАМАЗ» намерено предъявить иск к ЗАО «КАМРТИ» о взыскании компенсации за нарушение исключительных прав на товарные знаки.

Подход ВАС РФ к создавшейся ситуации соответствует указаниям Президента РФ в области защиты интеллектуальной собственности, который выступает гарантом исполнения Конституции РФ. Интеллектуальная собственность охраняется законом. Согласно ст. 71 Конституции РФ, к исключительному ведению Российской Федерации отнесено правовое регулирование интеллектуальной собственности. Товарные знаки являются видом интеллектуальной собственности, и, следовательно, их правовое регулирование относится к исключительному ведению Российской Федерации.

Руслан АСАНОВ

Совсем немного осталось до начала нового учебного года. В образовательных учреждениях уже сформированы списки будущих учеников и студентов. Намetil свои планы на предстоящий год и учебно-производственный цех литейного завода.

Так, с 4 сентября здесь начнётся обучение для группы слесарей-инструментальщиков. Получить данную специаль-

ность в этом году изъявили желание 14 ребят. Грызть гранит науки они будут в течение 10 месяцев. Также в сентябре на производственную практику здесь ждут студентов Камского государственного автомеханического техникума. В течение четырёх месяцев ребята будут осваивать токарные и фрезеровочные станки. Как и в прошлом году, учащиеся поделят на две группы, в каждой из которых будет около 28 человек.

Кроме этого, на производственной площадке УПЦ

в этом году состоится обучение и практика для студентов Набережночелнинского филиала КАИ в рамках машиностроительного образовательного кластера. Начиная с февраля, в течение четырёх месяцев 25 студентов будут оттачивать своё профессиональное мастерство.

Напомним, что в 2012–2013 учебном году обучение и производственную практику в УПЦ литейного завода прошло около 160 студентов, из них 23 выпускника приняли решение начать свою трудовую биографию на литейном заводе.

ХРОНИКА ПОТЕРЬ

Задело по касательной

На прошедшей неделе в ОАО «КАМАЗ» произошло два несчастных случая на производстве.

17 августа на территории автомобильного завода комплектовщик изделий и инструмента цеха отгрузки покупных комплектовщиков Логистического центра готовила материалы для отпуска на СКД. Когда она доставала из тары, расположенной на втором ярусе стеллажа, связку металлорукавов, порезала руку о заусенец края детали.

Лёгким испугом отделался наладчик литейного завода производства чугунного литья. 19 августа, стоя на отметке 8,4 м, муж-

чина при помощи грузозахватных приспособлений подтягивал тару со стержнями и при помощи кран-балки поднимал её на отметку 22,0 м. При очередном подъёме тара задела тележку для перевозки стержней, также стоявшую на отметке 22,0 м. Тележка упала вниз и задела наладчика. У пострадавшего ушибленно-рваная рана пальца руки, ссадина, гематома плеча.

За три недели работы в августе в ОАО «КАМАЗ» зарегистрировано четыре несчастных случая, с начала года — 34.

Следующий номер газеты «Вести КАМАЗа» выйдет в четверг, 29 августа

О ХЛЕБЕ НАСУЩНОМ

Кому добавки?

Анна ИСКОРОСТИНСКАЯ, Руслан АСАНОВ. Фото: Анна НОВИКОВА

Повышение суммы ежедневной адресной денежной компенсации на питание работникам подразделений ОАО «КАМАЗ» обрадовало одних и заставило насторожиться других: «В чём подвох?» На данный момент подвоха не обнаружено.



Желающих питаться в столовой в последнее время стало больше

До недавнего времени ежедневная компенсация на питание была востребована примерно среди 61% работников компании, являясь частью социальной программы «Оздоровление персонала». По данным служб мониторинга ООО «Содекс Европазия» и ОАО «КАМАЗ», в настоящее время посещаемость столовых возросла, и это при том, что почти одновременно произошло повышение цен на продукцию собственного производства ООО «Содекс Европазия». Однако, как показывает практика, удорожание позиции меню на 5,1% не отбило у камазовцев желания обедать в заводских столовых, ведь блюда здесь готовятся с учётом всех норм диетологии, да и 40 рублей дотации — это уже не 25.

Напомним, что повышение суммы ежедневной адресной денежной компенсации на питание произведено за счёт приостановки действия отдельных обязательств Коллективного договора и частично перераспределения сумм со статей затрат. Соответствующий документ выложен на корпоративном информационном сервере «Комета» 26 июня и собрал уже порядка 1500 просмотров. Найти его можно, следуя по пути «Общие разделы» — «Персонал» — «Коллективный договор ОАО «КАМАЗ» и отчёты по его исполнению» — «КД ОАО «КАМАЗ» на 2013–2014 гг. При благоприятном финансовом состоянии ОАО «КАМАЗ» индексация денежной компенсации на питание будет предусматриваться ежегодно при разработке бизнес-

планов. В дальнейших же планах компании — организация бесплатного питания персонала подразделений и организаций ОАО «КАМАЗ». Также для популяризации услуги питания ОАО «КАМАЗ» совместно с ООО «Содекс Европазия» разрабатывает проект реинжиниринга системы общественного питания, который включает в себя строительство центральной кухни и ремонт существующих столовых.

Если учесть, что на работе человек проводит пять дней из каждых семи, отпадает необходимость объяснять, почему адресная денежная компенсация на питание является частью социальной программы «Оздоровление персонала». В конце концов, не носить с собой домашние обеды действительно удобно.

ГОВОРЯТ КАМАЗОВЦЫ

Дилера Шайхутдинова, оператор ЭВМ литейного завода:

— Обедая в столовой практически каждый день. С учётом повышения уровня дотации изменения цен не ощущается. Хотелось бы, конечно, чтобы изменения коснулись и ассортимента блюд, и их качества.

Ренат Равилов, ведущий инженер по электроснабжению завода двигателей:

— Повышение дотации для нас стало хорошей новостью, поэтому и обедать в столовой стало больше желающих. Теперь мы можем себе позволить более дорогие блюда. Лишь бы только цены на продукцию не росли.

Любовь Ядыкова, нормировщик кузнечного завода:

— Новость о повышении компенсации приятно порадовала всех. Цены, конечно, подросли, но незначительно. Сейчас цены растут везде, и это вполне нормальное и закономерное явление.

Ольга Арысланова, слесарь механосборочных работ цеха сборки кабин автомобильного завода:

— Я всегда хожу в столовую в конце обеденного перерыва, в это время очередей практически нет, а выбор блюд большой. Сейчас, после увеличения компенсации и индексации цен, я внимательно анализирую свои расходы, надо вычислить вариант меню, который позволит получить полноценный обед при оптимальных затратах.

Алина Цветкова, инженер по подготовке кадров завода двигателей:

— С увеличением дотации на питание незначительно увеличилась стоимость блюд. Качество и размер порций остались теми же. Было бы здорово, если бы вместе с этим ещё и меню разнообразили.

Сергей Кочура, инженер 1-й категории кузнечного завода:

— С повышением дотации вместо 100 граммов сметаны теперь можно взять все 200. Думаю, для сотрудников завода это хорошо, теперь они могут более полноценно питаться.

СПОРТПЛОЩАДКА

Мировой результат

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Команда ОАО «КАМАЗ» собрала на соревнованиях «Ростех — мировые корпоративные игры» хороший урожай наград — восемь делегированных спортсменов завоевали две золотые и четыре бронзовые медали.

В этом году Государственная корпорация пригласила к участию в состязаниях не только работников дочерних предприятий, но и сотрудников стратегических партнёров. На площадках Санкт-Петербурга в 20 видах спорта состязались более 1300 человек из 80 предприятий и организаций. На легкоатлетическом стадионе, в зале для единоборств, за шахматной доской встре-

тились любители, имеющие хорошую спортивную подготовку в самых разных возрастных и весовых категориях. Так, право на шахматную корону оспаривали гротесмейстеры, а в соревнованиях по гиревому спорту участвовали заслуженные мастера спорта и даже четырёхкратный чемпион мира Джонни Бендизе!

Камазовцев, отличающихся высокой самодисципли-

ной и настроен на победу, именитые соперники не испугали. В результате первое место в беге на 1500 метров занял инженер-конструктор НТЦ Фарит Мусаллямов, другой камазский бегун, Денис Семёнов, завоевал «бронзу» на дистанции 100 метров.

Ещё одно «золото» привёз дзюдоист Игорь Чичканов. На третью ступеньку пьедестала почёта корпоративных игр поднялись: прессоворамщик Сергей Монахов — стрельба, гиревик с автомобильного завода Марат Шайхутдинов и шахматист с литейного завода Сергей Максимов.

— Я занимаюсь спортом больше 20 лет, но моя «спе-

циализация» — бег на длинные, в том числе марафонские дистанции, — заявил Фарит Мусаллямов. — Я неоднократно становился призёром республиканских соревнований. На этот раз возможности подготовиться к дистанции 1500 метров не было, использовал имеющийся багаж и смог опередить девять соперников.

— Путёвку на игры получили сотрудники компании, показавшие лучшие результаты на стартах нашей, камазовской, Спартакиады, — пояснил заведующий орготделом и по работе с молодёжью профкома ОАО «КАМАЗ» Рафис Харисов. — Они постоянно следят за своей спортивной



Гиревик Марат Шайхутдинов с АвЗ

формой, многие участвуют в городских и республиканских соревнованиях. Высоких результатов им помогли добиться дисциплина, уровень мастерства и желание победить.

ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ

Грозит ли Челнам банкротство?

«С исполнением бюджета Набережных Челнов возникли проблемы, возможностей оформления кредитов практически нет, а муниципальным предприятиям Горсвет, Горзеленхоз и Предприятия автомобильных дорог (ПАД) может грозить банкротство. Об этом заявил на «деловом понедельнике» мэр автограда Василь Шайхразиев», — с таким громким подзаголовком вышла статья в электронной газете «Бизнес-онлайн». Внештатный корреспондент «Вестей КАМАЗа» Фёдор Кукушкин взялся изучить открытые источники — городские СМИ и проанализировать события, происходящие в Челнах и имеющие причастность к работникам автогиганта.

«В Челнах работники безразличны к своей «серой» зарплате». Почти никто из молодых и даже людей среднего возраста в городских организациях малого калибра не задумывается о том, что и он когда-то станет пенсионером и может остаться ни с чем из-за своей сегодняшней «зарплаты в конвертах». И это ради уклонения работодателей от налогов в городскую казну! На «КАМАЗе» подобное невозможно по определению. Даже после завершения трудовой жизни градообразующее предприятие в течение пяти лет сопровождает своего ветерана по жизни, если тот в своё время откладывал из своей зарплаты весьма скромные средства в пенсионный фонд. Однако не секрет, что чем дальше в «лес» городского бизнеса, тем больше «дров» во взаимоотношениях «работодатель — работник». Это серьёзная и «долгоиграющая» социальная проблема нашего общества. Для её решения нельзя жалеть ни сил, ни средств (но не денег!).

«В Челнах начнут распродавать и осваивать пустующие земли». Дело тонкое и многотрудное. Возможно, это станет существенным подспорьем для латания дыр в городском бюджете. Но не более того. В то же время — и это отметил на последнем «понедельнике» мэр города — частные организации возводят в городе свои объекты, сплошь застраивая отведённую им площадь — без учёта того, что рядом должны быть ещё и благоустроенная территория, подъездные пути, городские коммуникации и прочее. А уж потом эти организации просят для этого «землицы ещё», которую уже неоткуда бывает взять. «Штрафовать за нарушение правил благоустройства станут чаще» — гласит другая новость на ту же тему. Но будет ли этого достаточно для решения всей проблемы в условиях пока ещё неутраченной коррупции?

«В «Правила перевозки пассажиров» хотят внести изменения». Они уже рассмотрены рабочей группой горсовета. Пояснения по этому поводу дал депутат Роман Мугерман, выдвигенец «КАМАЗа»: «Создаётся единая диспетчерская служба в рамках Ассоциации перевозчиков, которая будет контролировать качество оказываемых транспортных услуг. Она будет собирать информацию о различных нарушениях для принятия соответствующих мер и решений. Наша задача — не допустить увеличения затрат на пассажирские перевозки и улучшить качество услуг».

В комментариях горожан к этой новости можно заметить предложения «продолжать развитие экологически чистого вида транспорта, развешивать трамвайную сеть». Однако ООО «Электротранспорт» всё ещё



Трамвай — вид муниципального транспорта

продолжает оставаться в собственности «КАМАЗа». Вопреки всем законам существующей модели экономики, которые рекомендуют субъектам хозяйствования решительно избавляться от несвойственных им функций. Объективно нужно передать трамвай городу, поскольку перевозка работников на заводы и обратно занимает только одну пятую часть его общего пробега. При том, что «КАМАЗ» ежегодно тратит на его содержание десятки миллионов рублей в год.

Трамвай — вид муниципального транспорта! Однако сможет ли город приостановить, например, дорогостоящую реализацию проекта обустройства 10-километровых набережных в Комсомольском районе — красивого, рассчитанного на многие годы, но с нулевой отдачей в ближайшей перспективе? И добиться перенаправления средств на более важный проект — дальнейшее целенаправленное развитие электротранспорта? Вопрос из вопросов, находящийся, видимо, своё решение в рамках треугольника «республика — город — «КАМАЗ». Нужна политическая воля и масштабность экономического мышления.

■ ■ ■

Даже из столь ограниченной выборки новостей видно, как многочисленны, многогранны и непросты для решения проблемы нашего города. То, что «где-то ещё хуже нашего», никого не утешает. Один из краеугольных камней экономической политики администрации города видится в настоящее время (по крайней мере, по итогам августовских «понедельников») примерно так: «Планов у нас громадьё, всё надо сделать — немедленно и разом». А возможно ли это вообще в условиях перманентного мирового экономического кризиса?

Примечательно, что даже при глобальных потрясениях наиболее стабильной остаётся экономика в тех странах, где умеют работать и... экономить. Например, в Германии — стране, называющей себя «высокоразвитым обществом производства и потребления». Работать с полной выкладкой и при этом экономить на всём, без оглядки на наличие или даже обилие ресурсов и возможностей — это в крови у немцев. Многие из них добровольно возлагают на себя и какую-то общественную нагрузку, выполняемую в меру сил и способностей бесплатно. Потому они и живут несравненно лучше нас. «КАМАЗ» многому научился за годы стратегического сотрудничества с «Даймлером».

К сожалению, город всё ещё продолжает жить по законам затратной экономики. Кто хватается «за всё сразу», тот рискует ничего не сделать в итоге. Чтобы наши планы надолго не задержались на уровне деклараций, придётся сначала сесть за круглый или квадратный экономический стол и определить приоритеты: что важнее всего — сегодня и сейчас — и принесть достаточно скорую отдачу в том или ином виде, а что пока ещё не выгодно, не под силу нам и может быть отложено до наступления лучших времён.

ЗАБОТА

Нужный подарок

Автогигант активно участвует в акции «Помоги собраться в школу». Более пяти с половиной тысяч первоклашек получат в этом году рюкзаки от «КАМАЗа».

Старт акции «Помоги собраться в школу» был дан ещё в 2007 году по инициативе первого Президента Татарстана Минтимера Шаймиева. В этом году челнинских первоклашек ждут новые портфели, шпильки по индивидуальному заказу компании.

А началась работа по их созданию с дизайнерских набросков. Как говорят специалисты, важно было всё: от идеи, сочетания цветов, расположения элементов до едва заметных деталей. Вито-



Розовый — для девочек, синий — для мальчиков, а жёлтый — для всех

ге из 20 завершённых эскизов был выбран один, с весёлым рисунком. Его автор — камазовский дизайнер Евгения Чивилихина. По её задумке, медвежонок делает облик рюкзака детским, сказочным, а появление на нём образа грузовика команды «КАМАЗ-мастер» вносит патристическую нотку. Конечно же, неизменным в дизайнерском

контексте остался логотип «КАМАЗа», а также сохранены форма и расцветка рюкзаков (розовый — для девочек, синий — для мальчиков и нейтральный — жёлтый). Согласно социологическим исследованиям, именно этим цветам отдают предпочтение ребята. И ещё из достоинств школьной принадлежности — рюкзаки имеют уплот-

нённую спинку и мягкие плечевые лямки.

До 31 августа все первоклассники Набережных Челнов получат этот яркий, очень нужный и удобный подарок от «КАМАЗа». Рюкзаки будут вручаться в каждой школе города в рамках специальной подготовленной к этому случаю праздничной программы.

АНОНС

Приглашаем во Дворец!

В сентябре на «КАМАЗе» стартует фестиваль народного творчества «Автоград». Профсоюзный комитет ОАО «КАМАЗ» (именно он является организатором марафона творческих встреч) предлагает подразделениям принять участие в программе, состоящей из двух этапов.

В сентябре-ноябре в рамках социального проекта «Всей семьёй во Дворец» подразделения и организации представят свои тематические программы на сцене ДК «КАМАЗа». Они могут быть организованы в разном формате — чествование трудовых и семейных династий, конкурсы «Моя родословная», концерты «Папа,

мама, я — поющая семья!», творческие вечера, капустники. В фойе, малом и танцевальном залах, кафе (в дни проведения мероприятий они будут предоставляться подразделениям и организациям бесплатно) можно будет провести



Почему ходим по Дворцу? Здесь весело и вкусно!

спортивные игры, викторины, конкурс «За здоровьем всей семьёй», выставки прикладного творчества «Семейное хобби», конкурсы фотографий и рисунков «Когда моя семья со мной», «Отдыхаем всей семьёй». Молодых рабочих и специалистов пригласят на танцевально-развлекательные программы, детей порадуют демонстрацией новых художественных и мультипликационных фильмов.

Конкурс концертных программ художественной самодеятельности состоится в октябре — декабре. Тематику и место встречи организаторы предлагают определить творческим коллективам подразделений и организаций «КАМАЗа». Приветствуется открытие новых талантов, новый фор-

мат организации праздников. Уровень участников конкурса оценивает профессиональное жюри, рекомендации которого позволят повысить исполнительское мастерство артистов. Подведение итогов фестиваля народного творчества «Автоград-2012» выльется в гала-концерт, где будут награждены лучшие творческие коллективы «КАМАЗа».

Объявление

Налоговая инспекция сообщает, что срок уплаты транспортного, земельного и налога на имущество физических лиц за 2012 год — не позднее 1 ноября 2013 года.

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 Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Рег. ПИ №16-00625 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
Зам. главного редактора: Елена ШЕЯНОВА
e-mail: SheyanovaEN@kamaz.org
Компьютерная верстка: Елена ФОРТУНА

Уредитель и издатель: открытое акционерное общество «КАМАЗ». Адрес: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2. Редакция «ВК»: 45-23-30, 6-88-59, 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>