



# ВЕСТИ КАМАЗА

16+

## Комплаенс всё видит

2



## Логистика: время движения

3

## Танец работе не помеха

4

О ГЛАВНОМ

# Кризис у ворот?

Руководитель пресс-службы ОАО «КАМАЗ» Олег АФАНАСЬЕВ

Первый после корпоративного отпуска мониторинг российских и зарубежных СМИ заставил меня серьёзно волноваться. Пресса где-то намекала, а где-то и прямо говорила о том, что кризис в мировом автопроме докатился и до нас.

К уже привычным заголовкам: «Пежо» закроет центр исследований и разработок под Парижем в рамках программы по сокращению расходов», «Квартальная прибыль Kia Motors Corp. упала на 35%», «Детройт, столица американского автопрома, объявил о банкротстве» добавились и новые: «Продажи АвтоВАЗа снизились на 11%», «Завод «Форд» под Санкт-Петербургом переходит с трёхсменного на двухсменный график работы в связи со снижением спроса». Другие производители также констатируют факт стагнации или падения российского рынка автомобилей.

Запрос, направленный пресс-службой маркетологам, не добавил оптимизма. По данным департамента маркетинга «КАМАЗа», российский рынок грузовиков полной массой 14-40 тонн, то есть наш сегмент, за семь месяцев 2013 года снизился почти на треть! Среди причин такого падения — общая стагнация экономики России, вступление нашей страны в ВТО и негативное влияние этого фактора на отрасли-потребители нашей продукции.

Большинству наших работников понятно, каким образом такое падение сказывается на каждом из нас. Снижение спроса приводит к уменьшению заказа и как следствие — к сокращению рабочей недели, что влияет на размер заработной платы. Эту закономерность мы в полной мере испытали в первом полугодии.

Неужели и вторая часть года не сулит нам ничего хорошего? Сэтим вопросом мои коллеги обратились в блок продаж и блок маркетинга и рекламы компании.

**Рынок лихорадит**  
Первый вопрос заместителю генерального директора по продажам и сервису Евгению Пронину касался итогов июля, когда большая часть камазовцев, кроме продавцов, находилась в отпуске.

— Евгений Павлович, каковы результаты продаж июля?

— В июле «КАМАЗ» по продажам отработал неплохо, текущий план по внутреннему рынку выполнен. Мы отгрузили 3095 автомобилей на внутренний рынок, из них 2165 единиц — в дилерскую сеть, 517 — заводам спецтехники и порядка 410 автомобилей — нашим крупным корпоративным заказчикам, в том числе Министерству обороны РФ. Чуть хуже были оперативные результаты по экспорту, однако по итогам семи месяцев здесь мы идём с опережением бизнес-плана, выполнение на уровне 119%.

— А как выглядят наши показатели на фоне ситуации на рынке и общей ситуации в экономике?

— В этом году падение рынка в сегменте тяжёлых грузовиков составило 33%. Это сказалось и на нас. Мы отстаём от показателей прошлого года на 11%. И всё же долю рынка с 34% в прошлом году мы нарастили до 47%.

Эти достижения — результат трёх основных факторов: достаточно эффективной административной работы, развития дилерской сети и тех усилий, которые несколько последних лет «КАМАЗ» предпринимает в области развития продукта и повышения его качества. Всё это привело к повышению конкурентоспособности наших автомобилей на рынке и к увеличению нашей рыночной доли. Ну а шаги, которые были предприняты руководством компании в рамках Объединения автопроизводителей России, помогли во взаимодействии с госорганами обеспечить соблюдение правил ввоза на территорию нашей страны техники из-за рубежа.

— А что сегодня можно сказать о перспективах на ближайшие месяцы?

— К сожалению, ситуация на рынке лучше не становится. Инвестиционная активность остаётся достаточно низкой. Об этом говорят макроэкономические пока-

и в июле, выполнить текущую задачу.

**Примите меры!**  
Директор по маркетингу и рекламе Ашот Арутюнян в разговоре с корреспондентом «ВК» не только подвёл итоги прошедшего периода, но и дал прогноз на ближайшие месяцы, основанный на исследованиях маркетологов.

— Ашот Арутюнович, ваш департамент делал в своё время прогноз по продажам на июль. Скажите, оправдались ли ожидания?

— Июль оказался достаточно успешным месяцем. Хотя надо отметить, что с начала года было некоторое отставание от графика продаж, виной чему достаточно тяжёлая ситуация на рынке. Вообще, этот год в чём-то повторяет события 2011-го. Рынок не столь активен, как в 2012-м, но и не такой вялый, как в 2010-м.

— Чего нам ждать от наступившего августа и приближающегося сентября?

— Я очень надеюсь, что в

**Погода на рынке улучшится, если руководством страны будут приняты серьёзные меры по стимулированию экономики в целом.**

затели, в частности, рост ВВП за последний период. Это, безусловно, тоже на нас сказывается. Ведь наш продукт востребован, в основном, в промышленности, и если нет инвестиций, то нет и высокой потребности в наших автомобилях. Вместе с тем портфель заказов на настоящий момент мы оцениваем достаточно оптимистично. Есть, конечно, определённые «незаполненности» относительно бизнес-плана, но мы прилагаем все усилия, чтобы в августе, как

августе и сентябре мы продолжим выполнять бизнес-план. По моим оценкам, вторая половина года будет более успешной, чем первая, причём не только для «КАМАЗа», но и для рынка в целом. Одна из причин в том, что в первой половине 2013-го достаточно тяжело выполнялись федеральные целевые программы, некоторые из них лишь на 10-15%. Совершенно очевидно, что государство и госкорпорации предпримут более активные действия по



Центр автомобилестроения Детройт не выдержал экономических проблем. А Челны с ними справятся?

использованию бюджетных денег, которые предназначены для инвестиций. А это, в свою очередь, поможет и «КАМАЗу», и всему рынку коммерческого транспорта продавать больше.

■ ■ ■

Суммируя итоги и прогнозы наших руководителей в области продаж и маркетинга, можно сделать вывод, что российский рынок тяжёлых грузовиков серьёзно штормит, и до конца года штормовое предупреждение никто снимать не собирается. Погода на рынке улучшится, если руководством страны будут приняты серьёзные меры по стимулированию экономики в целом.

С другой стороны, «КАМАЗ», закалённый опытом прошлого кризиса, в этом шторме чувствует себя значительно увереннее других игроков рынка. При общем падении рынка на 30% наши продажи снизились только на 11%. То есть причин для паники нет, но и почитать на лаврах тоже нельзя.

Традиционно в условиях кризиса потребитель предъявляет повышенные требования к качеству продукта, и в этом направлении фронт работы у нас очень большой. Кроме того, рынок с нетерпением ждёт камазовскую новинку — магистральный тягач 5490 с новой кабиной, который разработан с участием наших партнёров из «Даймлера». В сентябре начнётся опытное производство

автомобиля, а впоследствии новая кабина будет устанавливаться и на другие модели. На укрепление позиций «КАМАЗа» на рынке направлены действия руководства компании в области модернизации производства, внедрения производственной системы и управления персоналом.

Понятно, что за всеми этими громкими словами каждый сотрудник компании хочет видеть личные перспективы. Для кого-то они заключаются в карьерном росте, для кого-то — в материальном благополучии. Важно понимать, что все эти вещи взаимосвязаны, и цепочка до потребителя как главного оценщика нашей работы начинается со слесаря МСР, рядового специалиста, бригадира, начальника цеха или отдела, то есть с каждого из нас. А если потребитель доволен, то есть заказ, есть работа, есть зарплата.

PS. 21 августа состоится заседание комиссии, на которой будет рассматриваться график работы в сентябре. Напомним, согласно приказу, в сентябре у нас запланировано два дня простоя. Как сообщил «Вестям КАМАЗа» генеральный директор Сергей Когогин, благодаря активной работе продавцов удалось привлечь контракт на 200 автомобилей и один день простоя будет отменён.

**В подготовке материала принимали участие Людмила Трейтман и Павел Мухно**

НОВОСТИ

## Практика на «КАМАЗе»

На «КАМАЗе» стартовала практика студентов ведущих технических вузов России, в числе которых МГТУ им. Н.Э. Баумана, а также вузы Санкт-Петербурга и Томска.



Из знаменитой «Бауманки» на Камский автозавод прибывает около 70 человек, более 10 студентов — из Санкт-Петербурга, трое — из Томска. «КАМАЗ» как лидер российского автопрома представляет студентам лучшим из вариантов для закрепления полученных знаний на производственной практике. Большая часть практикантов трудоустраивается в НТЦ и Технологический центр «КАМАЗа».

Практиканты побывали на экскурсиях в цехе испытаний и на выставке автомобилей в НТЦ. Среди запланированных мероприятий — посещение главного сборочного конвейера и конвейера сборки кабин автомобильного завода, встреча с командой «КАМАЗ-мастер», экскурсии на завод двигателей и СП «КАММИНЗ КАМА».

Студенты делятся впечатлениями от города и «КАМАЗа» в соцсетях и на форумах. Идя в ногу со временем, Корпоративный университет объявил о конкурсах по освещению мероприятий. Среди них — ставшие в последнее время популярными фотобаттлы.

## На орбите с «Сатурном»

Вчера ОАО «КАМАЗ» распахнул свои двери для делегации работников ОАО «Сатурн» — Газовые турбины». Представители компании из Рыбинска, производящей энергетическое оборудование, приехали, чтобы сравнить свой опыт с достижениями лидера в области лин-технологий и определить возможности для улучшений.

На этом предприятии Бережливое производство внедряется уже пятый год, и, по словам заместителя управляющего директора по качеству и совершенствованию процессов Сергея Панькова, произошедшие за это время перемены радуют как руководство, так и коллектив, включившийся в работу по внедрению улучшений.

Программа визита насыщенная. Гости оценят сначала опыт внедрения лин в офисе на примере работы бухгалтерии и департамента защиты ресурсов, а затем отправятся на автомобильный завод. Итоги встреч работники «Сатурна» обсудят на семинаре «Развитие ПСК» вместе с лин-тренерами «КАМАЗа».



Андрей Зырянов: «Методы ПСК на литейном заводе используются не полностью»

# Откровенный разговор о проблемах литейного



Юрий Клочков: «Задача литейного — до конца года войти в нормативы»

Анна КОНДРАТОВА  
Фото: Владимир ШУШАКОВ

Первый заместитель генерального директора — исполнительный директор «КАМАЗа» Юрий Клочков посетил литейный завод с плановой проверкой исполнения корпоративного проекта «Синхронизация потоков изготовления грузового автомобиля».

О том, что общение с сотрудниками завода, ответственными за реализацию проекта, получилось действительно откровенным, говорили сами участники встречи.

Уже год на литейном заводе — новый руководитель, Эдуард Панфилов. Перед ним и его командой стоит задача вывести подразделение из сложной ситуации, внедрить методы Производственной системы «КАМАЗ» и повысить качество выпускаемой продукции. Тем не менее, отчёты руководителей подпроектов каждый раз констатируют: работа идёт, но результаты пока недостаточные, завод не может сдать необходимое количество продукции из-за невыполнения плана по заливке. Спе-

циалисты видят ряд причин проблемы: организационные простои, аварийные простои оборудования и низкое качество продукции. Тот факт, что проверка прошла после корпоративного отпуска, тоже сыграл роль. За последние две недели на литейном произошло пять аварий.

Из докладов сотрудников завода: основные проблемы — изношенность техники, нехватка финансирования ремонтных работ и недостаток квалифицированного профессионала. Но, как подчеркнул Юрий Клочков, проблема не в оборудовании, а в людях — руководители не выполняют ими же принятые планы. Также он отметил, что до сих пор нет возможности

приступать к новому уровню реализации проекта, потому что приходится решать вопросы, которые должны были уже быть закрыты.

По оценке консультантов по развитию ПСК, методы Производственной системы «КАМАЗа» на литейном заводе используются не полностью.

— Решить эту проблему мешает отсутствие командной работы среди руководителей литейного завода, — отметил консультант по развитию ПСК Андрей Зырянов.

— Я недоволен ходом улучшений на литейном заводе, — резюмировал Юрий Клочков. — У нас динамика по всем показателям положительная: по сокращению простоев линий, по произво-

дительности. Но мы отстаём от планов, наша задача — до конца года войти в нормативы. Для этого руководителям завода нужно проявить все свои лидерские качества, и это они обязаны сделать как в соответствии с должностными обязанностями, так и в интересах дела.

В ответ руководители литейного завода пообещали, что постараются в ближайшее время создать эффективную работу команды.

— Самое сложное — сломать стереотипы, которые складывались здесь десятилетиями, изменить мышление работников, — отметил главный инженер подразделения Владимир Курганов. — Необходимо направить весь коллектив на выполнение поставленной задачи, нацелить лидеров на активную работу — их собственный пример лучше всяких убеждений, иначе требовать этого с подчиненных будет бесполезно.



## НОВОСТИ

## «Курильские острова»

Федеральный закон о запрете курения вступил в силу более двух месяцев назад. Соблюдая права курильщиков, важно учесть и интересы некурящих — и на «КАМАЗе» работают над этим.

Как свидетельствуют специальные знаки, запрещено курить на производстве с повышенным риском возгорания. Естественно, проинструктированным работникам и в голову такое не придёт. Не менее важно оградить от табачного дыма тех, кому он доставляет дискомфорт. Для этого существуют регламентированные перерывы и оборудованные места для курения. У здания генеральной дирекции специально отведённое место расположено на свежем воздухе, а на литейном заводе, например, существуют изолированные помещения, оборудованные вытяжной вентиляцией (так, специальную комнату в производстве литейной оснастки создавали сами работники, а на прежних местах курения теперь обустроены склады под оснастку и вспомогательные технологические материалы). Там, где утверждённых мест для курения пока нет, разрабатываются соответствующие проекты помещений.

При этом важно понимать — цель не в том, чтобы потакать курильщикам. Для борьбы с распространённой зависимостью проводятся профилактические мероприятия. Заводчане активно включаются в тематические конкурсы, регулярно проводимые в подразделениях, принимают участие в лекциях и беседах о последствиях пагубной привычки. По словам бывших курильщиков, именно исчерпывающая информация и ответы на личные вопросы дали толчок к решению отказаться от сигарет. Чем не положительный пример?

## Порядок прежде всего

Проект «Lean-офис» внедряется в офисах дочернего предприятия «КАМАЗа» ЗАО «Челныводоканал» и в материнской компании. Его цель состоит в создании условий для повышения производительности и качества работы, её безопасности.

В качестве эталонных участков для внедрения проекта в «Челныводоканале» были определены два отдела: по работе с персоналом и автоматизированным систем управления. Члены комитета по развитию Производственной системы ОАО «КАМАЗ» под руководством Игоря Медведева ознакомились с ходом внедрения проекта — руководители эталонных участков представили своё видение и наработки по внедрению «Lean-офиса». Стоит подчеркнуть, что проект «Lean-офис» является экспериментом, в результате которого ожидается ощутить выравнивание загрузки персонала, снижение затрат, повышение качества труда и устранение потерь; как результат — повышение производительности труда офисных работников, воспитание инициативности, активности, повышение заинтересованности каждого сотрудника в росте производственных показателей.

— Если люди не будут говорить, чем они заняты, какую работу выполняют, мы не добьёмся успеха, — сказал Игорь Медведев. Ведь, как отметил генеральный директор ЗАО «Челныводоканал» Уел Хусаинов, участие в пилотном проекте — тот случай, когда проекты внедряются не под давлением сверху, а по инициативе и заинтересованности самих участников.

Результаты работы пилотных участков ЗАО «Челныводоканал» по внедрению проекта «Lean-офис» были признаны положительными и рекомендованы для внедрения. Вводный курс по ознакомлению с проектом охватили всех офисных сотрудников «Челныводоканала» и уже с начала августа в отделах организации началось его поэтапное внедрение.

## АКТУАЛЬНО

## Попались!

Анна ИСКОРОСТИНСКАЯ

«Сила действия равна силе противодействия» — гласит третий закон Ньютона. Кому не писаны юридические законы, тому полезно помнить хотя бы этот — из школьного курса. О том, как идёт борьба с нарушителями, рассказывает руководитель службы внутреннего аудита и комплаенса ОАО «КАМАЗ» Андрей Комаров.

Оградить компанию от противоправных действий — именно эта задача стоит перед службой комплаенса ОАО «КАМАЗ». Теперь все без исключения работники автогиганта могут внести свой вклад в борьбу, например, с коррупцией, не афишируя при этом данные о себе.

Хорошо, если жаловаться не на что — и в большинстве случаев так оно и есть. Но не должны оставаться незамеченными такие эпизоды как признаки той же коррупции, нарушения внутренних регламентов компании, злоупотребление полномочиями или халатность. Беспристрастные специалисты службы комплаенса ведут приём, в том числе и по телефону круглосуточной горячей линии, фиксируя всю поступающую информацию о нарушениях.

— Это не формальность, а реальный инструмент поддержания порядка на столь

огромном предприятии, — говорит Андрей Комаров.

— При каких условиях личность анонима, сообщившего о нарушении, может быть раскрыта?

— Мы сконцентрированы на том, чтобы защитить людей, сообщивших нам факты. Исключено какое бы то ни было негативное воздействие на них, даже если информация не подтвердилась.

— Каких жалоб поступает больше всего?

— Около 80% звонков связано с возможной коррупционной историей и 20% — с нарушением правил внутреннего порядка, корпоративной этики, регламента в отношениях с персоналом. Из первых 80% сейчас мы проанализировали больше половины: в 20% этих случаев информация подтвердилась и предпринимаются меры, в 30% случаев информация не подтвердилась, ещё по 30% поступивших

звонков на данный момент заканчиваем расследование и можно с большой долей вероятности утверждать, что информация будет подтверждена. Определённая часть — очень серьёзные нарушения, вскрывающие не просто отдельно взятые эпизоды, а системные проблемы. Независимо от уровня занимаемой должности, с каждым нарушителем работа ведётся соответствующим образом.

Итак, перед законом все равны. Об этом помнят и на заседаниях Комитета службы потенциальный нарушитель, прежде чем совершать противоправные действия.

Один из последних примеров расследования — закупки по завышенным ценам упаковочного материала для нужд предприятий «КАМАЗа». Факты, переданные в анонимном сообщении, подтвердились: при выборе поставщика не были проведены ни тендер, ни маркетинговые исследо-

## У меня зазвонил телефон...

Вот лишь один из результатов проверки поступившего сообщения — в качестве примера и пищи для ума.

В январе на телефон службы комплаенса поступило сообщение от работника автомобильного завода о том, что начальник одного из цехов и мастер бригады собирают денежные средства с рабочих «на нужды цеха». Также звонивший сообщил, что один из рабочих трудился во время отпуска без оформления приказа о выходе на работу, а начальник цеха пообещал ему компенсацию за счёт средств, собранных с остальных рабочих.

В ходе проведённого на Ав3 служебного расследования информация о сборе денежных средств «на нужды бригады» подтвердилась.

Опрошенный слесарь МСР пояснил, что во второй половине отпуска по просьбе начальника выходил на работу без табелирования — за это ему обещалось выплатить денежное вознаграждение в размере 10 тысяч рублей (6000 рублей в виде премии и 4000 рублей — наличной суммой). Слесарь действительно получил обещанную премию и 800 рублей наличными от мастера, а оставшиеся 3200 рублей ему обещали выдать в феврале 2013 года. По результатам служебного расследования приняты следующие меры: увольнение начальника цеха и мастера, проведение проверки порядка учёта рабочего времени и тарифных надбавок на Ав3.

видят. Чем выше информационная прозрачность, тем тщательнее подумает следующий потенциальный нарушитель, прежде чем совершать противоправные действия.

Один из последних примеров расследования — закупки по завышенным ценам упаковочного материала для нужд предприятий «КАМАЗа». Факты, переданные в анонимном сообщении, подтвердились: при выборе поставщика не были проведены ни тендер, ни маркетинговые исследо-

вания. Упущенная автогигантом выгода исчисляется миллионами. Ответственный не подумал об интересах предприятия — предпочёл личное обогащение... и просчитался. По итогам проверки не обошлось без увольнения. Прочие виновные установлены и будут наказаны.

Как известно, в любом деле есть свои погрешности. Вот и в службе комплаенса успели столкнуться со случаями клеветы или недостаточной информа-

ции относительно самых разных подразделений. Это не сказывается на степени бдительности специалистов. По словам руководителя службы, количество обращений на горячую линию значительно увеличивается после опубликования сводок расследований в корпоративных СМИ. На самом же деле совсем не обязательно ждать возмутительного момента — серьёзные проблемы требуют безотлагательного решения.

## PSK

## Новый дом клуба «Бережливое производство»

Алёна БЕЛОВА

Lean-клуб Набережных Челнов и региона Закамье продолжает свою работу, но теперь на новом месте.

Вот уже три года Lean-клуб занимается популяризацией принципов и инструментов Бережливого производства. Его участники совершенствуют свои знания и создают собственные проекты, направленные на снижение потерь. Данные знания помогают повысить качество выпускаемой продукции и увеличить прибыль предприятий, изменяющих у себя на производ-

стве Lean-технологии. Основной целью клуба является повышение знаний в области Бережливого производства и обмен опытом.

Участники клуба получают знания и возможность внедрять у себя на производстве новые, усовершенствованные системы, выработанные группой экспертов в Lean-технологиях. Они могут ознакомиться с работой

более опытных участников клуба и перенять их опыт, а также обсудить и решить те или иные проблемы внедрения методов и инструментов Lean-технологий, с которыми они столкнулись. Основными задачами клуба являются идеи и реализации новых путей для продвижения и понимания принципов, методов и инструментов Бережливого производства.

Двери клуба открыты для всех желающих, занятия бесплатные. И хотя собрания проводятся сразу после окончания рабочего дня, среди участников клуба много работников производства. В течение трёх лет собрания клуба проводились каждый понедельник в читальном зале библиотеки «КАМАЗа». Лекции читали специалисты заводов, консультанты первого заместителя генерального директора ОАО «КАМАЗ», Lean-туру из московского Кайдзен-института, а также

эксперты из Португалии и Японии.

К сожалению, работа клуба была приостановлена в связи с закрытием библиотеки «КАМАЗа». 19 августа Lean-клуб «Бережливое производство» вновь откроет свои двери для всех желающих. Теперь уже по адресу: улица III. Усманова, дом 122, в здании Академии менеджмента, которая любезно предоставила свой конференц-зал для проведения собраний.

Первое собрание открывает консультант по развитию PSK ОАО «КАМАЗ» Филипп Семёнычев с докладом «Практика разработки КРП для взаимосвязанных процессов и их владельцев. Практическое построение дерева КРП».

## ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИРЕКТОРИЯ

## Отпуск в ремонт

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА.  
Фото: Николай БРИК

Пока персонал в корпоративном отпуске набирался сил и поправлял здоровье, курс интенсивного лечения проходил и технический парк компании. Список пациентов вместе с результатами предварительного проведённого обследования определили план развития компании.

— В тренде повышение качества, производительности и экономия ресурсов, — озвучил повестку дня директор инженерного центра — главный механик ОАО «КАМАЗ» Сергей Смолин, к которому корреспондент «ВК» пришёл узнать о технологических и энергетических ресурсах, восстановленных специалистами ремонтных служб.

Если говорить о списке особо важных работ, то в его первых строках подготовка линии сборки кабины с элементами «Даймлер» на автомобильном заводе для магистрального тягача нового модельного ряда КАМАЗ-5490. Мы должны были к подготовленным площадям (на участке залиты новые полы) подвести все необходимые для подключения нового

оборудования инженерные сети. Задача была выполнена: у нового конвейера есть освещение, база для введения в действие всех необходимых систем, подготовлены подъездные пути для поставки комплектующих. Осталось оснастить его новым оборудованием — и каркас кабины можно подавать на сборку! Для повышения качества выпускаемой продукции на этом предприятии также было отремонтировано более 600 единиц технологического оборудования.

Большая работа по подготовке площадей под новую кабину была проделана и на прессово-рамном заводе. В цех сборки-сварки кабин, где планируется изготавливать и новые, и старые модели, также подведены



приготовления формовочной смеси на АФЛ.

Корпоративный отпуск позволил проделать большую работу по реализации проекта «Камминз». Для локализации производства комплектующих для двигателей были закуплены новые печи, ремонтникам удалось переделать и запустить всю транспортную систему, связывающую их с производством продукции.

Большая работа была проведена и на других предприятиях. На кузнечном давно тревожило состояние пресса КСП-1200, на котором штампуются коленчатый вал. Станину агрегата, по которой пошли трещины, подлечили с помощью подрядчиков. Ремонт двух прессов 6300 и прокатного стана СТ500 также позволит улучшить качество продукции.

Модернизация линии коленвала на заводе двигателей преследует те же цели. А вот на термогальваническом производстве мы не только повысили качества лития на трёх линиях производства чугунного лития была проведена замена охладителей, а также заменены корпуса бегунов, необходимых для

— Июль всегда был месяцем активной подготовки к зиме...

— Этот год не стал исключением. На заводах начались работы по ремонту кровли, утеплению корпусов, энергетике вели замену трубопроводов, ремонтировали кондиционеры, вентиляторы. Большое внимание в этом году уделяется устранению утечек сжатого воздуха и технологической воды. Благодаря активной работе ремонтного персонала «КАМАЗэнергоремонта» установлены приборы учёта на все крупные развязки системы энергообеспечения.

Во время корпоративного отпуска на ремонте технологического оборудования было запланировано отработать 44728 человеко-дней, а фактически объём трудовых ресурсов был сокращён до 43815 человеко-дней. Аналогичная картина сложилась на ремонте энергетического оборудования — вместо 20362 человеко-дней было отработано 17148.

По ремонту энергетического оборудования было произведено более 700 работ.



Пока камазовцы находились в отпуске, на заводах шли ремонтные работы

июля. В этом году в свою команду мы включили и наладчиков, работающих на производстве. Перед запуском они вместе с ремонтниками проводили все подготовительные работы, проверяли программное обеспечение станков с ЧПУ, что позволило значительно сократить время запуска оборудования. Мне также хочется поблагодарить все заводские службы ремонта оборудования, многим из них приходилось работать в выходные дни.

— Не за горами ноябрьские праздники и новогодние каникулы. Что из нара-

ботанного опыта возьмёт на вооружение?

— Работа по подготовке осеннего ремонта уже началась — мы планируем доукомплектовать приборами учёта все объекты «КАМАЗа». В этот период также должна быть завершена подготовка к зиме. Что же касается непосредственно ремонтных работ, в план будут включены в первую очередь объекты, требующие оперативного вмешательства. Стоит отметить, что во время корпоративного отпуска нам удалось отработать без травм и аварий. Это говорит о хорошей организации труда мастерами.



100 ДНЕЙ

# Логистика: время движения

Исполнилось сто дней с того момента, как Логистический центр ОАО «КАМАЗ» возглавил новый руководитель — Сергей Гуков. Чем стал для «выдвиженца с движков» адаптационный период, какие проблемы он считает актуальными, какие пути их решения видит? В беседе с корреспондентом «ВК» Сергей Анатольевич рассказывает о «своём открытии логистики».

— Наверное, проблемы логистики с территории завода выглядят иначе?

— Это правда, и новое назначение стало для меня погружением совершенно в другую сферу — очень интересную, динамичную. На заводе видна только часть «айсберга» логистических процессов, так сказать, внутренняя логистика. Внешняя сторона — организация межзаводских поставок, планирования по всей технологической цепочке, транспортная логистика, железнодорожное направление, технологическое сопровождение, развитие логистики и многое другое — открывается уже с иных позиций. Как и понимание очень плотной связи со всеми функциональными службами «КАМАЗа», с которыми мы тесно соприкасаемся, решая имеющиеся проблемы в логистике, предлагая новые идеи. Я просто увидел, что логистика «добралась» до всех служб и заводов «КАМАЗа». И нам есть куда двигаться вперёд всем вместе.

— Что было самым сложным для вас в начале?

— Объять весь огромный поток информации, который идёт через ЛЦ, структурировать его для себя, определиться с приоритетами.

— Были задачи, которые требовали неотложного решения?

— Как первоочередные, выделил активизацию работы по логистике в рамках проекта «Синхронизация потока изготовления грузового автомобиля», меры по обеспечению сохранности ТМЦ и учёта их движения, своевременное оперативное обеспечение всех производств «КАМАЗа», развитие системы SAP (в частности, внедрение SAP на складах металлов и материалов), ра-

боту с «Даймлер» по проекту «Новая кабина». Логистика также непосредственно задействована в развитии системы АНДОН на ГСК-1, в проектировании и изготовлении спецтары под проекты «Тайфун», «Даймлер», «Евро-4» и фирменной упаковке запчастей. Увеличение эффективности использования автотранспорта на технологических и хозяйственных перевозках — ещё одно актуальное направление. За короткий промежуток времени мы провели ряд организационных изменений: произошла передача в ЛЦ складов МСП автомобильного завода, бюро тары с ПРЗ, функций технологического сопровождения складов завода двигателей. А вот несвойственные нам функции — такие как монтажные работы, ремонт дорог и озеленение — были переданы в службу главного инженера.

— Вы работали на нескольких камазовских заводах. Какой самый большой «кайден» в плане логистики у вас в этот период появился?

— Я думаю, даже не один! В принципе, по каждому из

перечисленных приоритетов развития можно смело открывать кайдзен-проекты. Что мы, кстати, и делаем. В их успешном внедрении и реализации на практике я уверен.

— Сергей Анатольевич, лозунг «производство собирает, логистика доставляет» прост, как дважды два. Однако чаще всего именно к логистике производство традиционно предъявляет «иски», если воз-

На «КАМАЗе» должны быть выстроены сквозные логистические процессы.



никают проблемы с выполнением плановых заданий. Что, по-вашему, нужно сделать, чтобы этот лозунг превратился в закон жизни?

— Что просто на словах, довольно трудно в практическом осуществлении. Одна из причин — это разорванность имеющихся логистических функций внутри заводов, когда каждый варится в собственном соку, не видя общей картины. То есть налицо отсутствие «единого штаба». Очевидно, ЛЦ и должен им стать. В этом направлении вижу следующие пути: а) в рамках проекта «Синхронизация» реализовать названный вами принцип «логистика доставляет, производство собирает» на потоке комплектующих цеха окраски № 1 ПРЗ; б) развивать, как уже сказал выше, систему АНДОН на ГСК-1;

ваш взгляд, какое из направлений на сегодня требует укрепления позиций и почему?

— Разделение оправданно как по функциональным направлениям, так и по физи-

ческому разбросу объектов (вы же знаете, что ЛЦ сейчас территориально расположен на всех наших заводах). Думаю, что и далее будем держать курс на оптимальное выстраивание оргструктуры: она должна быть мобильной, оперативной и управляемой. На сегодня для себя вижу основным «редутом» укрепления развитие логистики. Без этого мы просто будем стоять на месте, а в наше время стояние — это уже шаг назад. На мой взгляд, на «КАМАЗе» должны быть выстроены сквозные логистические процессы. У нас есть ещё немало возможностей для разработки планировок логистических зон, в том числе — вновь создаваемых, а также потоков движения, расчёту ресурсов (тары, тележек, стеллажей, площадей и др.) под новые проекты. Способы поставки на производство (КАНБАН, JIT и др.), актуализация техпроцессов, связанных с логистикой, технологических карт, стандартных операционных карт и т.д. — всё то, что сегодня

входит в разряд проблем, содержит в себе и резерв решений.

Не могу не сказать и о таких направлениях, как планирование поставок и решение вопросов по НСИ: чем меньше ошибок здесь, тем качественней сборка автомобилей на конвейере.

— С проектом SAP в логистику пришла эпоха IT. Какие плюсы из этого извлечены уже сейчас, что появится нового в работе операторов в ближайшее время?

— Все основные процессы логистики — планирование, учёт движения материалов, оперативное обеспечение производства, списание комплектующих изделий в ходе производства — уже сегодня имеют информационное сопровождение на базе SAP. В режиме промышленной эксплуатации система работает на всех основных заво-

Всё то, что сегодня входит в разряд проблем, содержит в себе и резерв решений.

дах — автомобильном, ПРЗ, на заводе двигателей, на литейном и кузнечном, в центре закупок.

SAP выявляет все слабые места, делает прозрачными процессы, связывает воедино информационные потоки по цепи поставок. С помощью автоматизированной системы в логистике в этом году рассчитываем решить целый ряд задач. Например, разработать и внедрить отчёты в SAP (что позволит полностью отказаться от эксплуатации унаследованных задач, связанных с процессом планирования межзаводских поставок на месяц), отладить учёт движения межзаводского брака и учёт движения тары; разработать технические задания по управлению транспортом, нормированию запасов. Притом, что проект SAP продвигается достаточно трудно, в этот период идёт пересмысление существующих схем работы, и плюсов — что уже очевидно — неизмеримо больше.

Беседовала  
Ольга Ерашова



форуме не первый раз за его историю и не последний. Уже разработаны предложения, которые будут учтены при подготовке к поездке в следующем году. Как отмечают участники, присутствующие делегации и спикеры отзы-

ют о «КАМАЗе» с уважением и часто приводят в пример на сессиях — и это дополнительный стимул к развитию. Форум — это уникальная площадка для молодых специалистов, жаждущих обмена опытом между российскими и иностранными предприятиями машиностроительной отрасли; событие внушительных масштабов. Мероприятия всех направлений — образовательного, делового и спортивного — проводились в интересной форме. Сказанное устами профессионалов в ходе образовательных сессий изрядно пополнило багаж знаний слушателей. Вес этого багажа — пожалуй, единственный вид тяжести, сулящий повышение лёгкости в дальнейшей работе.

А ДЕЛО ВОТ В ЧЁМ

## Кому погашают кредиты?

«В этом году мы с супругой наконец-то решили жилищный вопрос, приобрели в кредит квартиру. Я слышал, что на «КАМАЗе» генеральным директором и председателем профсоюзного комитета компании под- писано положение, согласно которому молодым перспективным специалистам компенсируются проценты по жилищным кредитам. А молодым рабочим оказывается такая помощь? Мне 28 лет, работаю на прессово-рамном заводе наладчиком».

Редакция газеты «Вести КАМАЗа» переадресовала вопрос читателя начальнику бюро реализации социальных программ службы трудовых отношений ОАО «КАМАЗ» Ильсуру Синга- туллину.

— Квота на компенса-цию по жилищным креди-там в соответствии с По- ложением, утверждённым приказом-постановлением № 6 от 15 января 2013 года, распределяется в соотно- шении 50/50 между РСиС (руководителями, специ- алистами и служащими) и рабочими предприятий «КАМАЗа», — пояснил И.Н. Сингатуллин. — На компен- сацию по квоте «Рабочие» могут претендовать:

■ победители конкурса профессионального масте- рства, занявшие 1-3 места;

■ руководители молодёж- ных проектов с суммарным экономическим эффектом более 500 тыс. рублей по итогам 12 месяцев;

■ руководители кайдзен- проектов с суммарным эконо- мическим эффектом более 1 млн рублей по итогам 12 месяцев;

■ участники групп (ком- анд) непрерывного улучше- ния (KVP, 8D) с достигнутым суммарным экономическим эффектом от 300 тыс. рублей по итогам 12 месяцев;

■ авторы рационали- заторского предложения с ожидаемой суммой эконо- мии более 100 тыс. рублей.

Другие условия, которые необходимо соблюсти для по- лучения компенсации — воз- раст до 29 лет включительно и непрерывный трудовой стаж на «КАМАЗе» не менее одного года. Компенсация не предоставляется работни- кам, имеющим действующие дисциплинарные взыскания, а также привлекавшимся к административной и уго- ловной ответственности за хищение акционерной соб- ственности.

Размер компенсации равен сумме процентов вы- плаченного ежемесячного

платежа по жилищному кре- диту, но не более 4000 рублей в месяц. Предоставляется она в течение срока жилищ- ного кредита, но не более пяти лет, при соблюдении получателем условия от- работать в подразделениях ОАО «КАМАЗ» период вре- мени, соразмерный периоду получения компенсации.

С начала этого года вос- пользовались правом на по- лучение ежемесячной ком- пенсации 16 специалистов и рабочих.

Перечень необходимых документов и порядок вы- платы как для рабочих, так и для РСиС можно уточнить по телефону 45-24-76 у На- тальи Николаевны Хо- даковой.

Редакция газеты «Вести КАМАЗа» переадресует вопросы своих читателей руководителям города, ОАО «КАМАЗ», других предприятий, профсоюзным лидерам и другим ответственным лицам. О своих проблемах можно рассказать корреспондентам «ВК» с понедельника по среду с 8 до 11 часов по телефонам: 6-88-99, 6-85-59, 45-23-30 и по адресу: belonozhkina@kamaz.org

УЧЕЬЕ – СВЕТ

## Фабрика для начальника

Едва успели руководители погрузиться после отпуска в пучину производственных вопросов, их отправили на новый фронт — осваивать сборку турбокомпрессора. Направление на открытие в конце июня Фабрику процессов получили заместители директоров заводов по управлению персоналом и начальники цехов.



Организация сборки турбокомпрессора. Попытка № 1

— Результат работы при одинаковом старто- вом капитале и поставленной цели у каждой группы свой, — считает тренер Артём Груз- дов, — и он исчисляется не столько временем такта, сколько выводами их участников.

Каждая группа строит процесс сборки по-своему, у него действительно много ва- риантов, но главное — это выводы, которые делает группа.

Работа над решением задач демонстриру- ет как степень вовлечённости, так и уровень

владения инструментами Лин. При этом суть потока не зависит от места работы участников тренинга, именно поэтому на «Даймлере» направление на Фабрику про- цессов получали и производственники, и офисные работники. «КАМАЗ» решил перенимать опыт своего стратегического партнёра, так что в скором времени на этот сборочный конвейер получат приглашение сначала руководители отделов, а потом и их работники.

ХРОНИКА ПОТЕРЬ

## Нельзя кузнецу не ожечься...

На прошедшей неделе в ОАО «КАМАЗ» произошло два несчастных случая, причем оба на кузнечном заводе.

Кузнец-штамповщик 13 августа при работе на индукционном нагревателе решил по- править ломом застрявшие в нём заготовки. Одна из них упала ему на руку. Пострадав- ший получил открытый перелом ногтевой фаланги.

Во время работы 15 августа на обрезном прессе автоматической линии балки и перед- ней оси от него отлетел кусок облоя (заусенец на отливке) весом около 800 граммов и уда- рил наладчика в грудь. У работника резаная рана грудной клетки.



## МЫ – МОЛОДЫЕ

## В ритме танца

Анна ИСКОРОСТИНСКАЯ

Сегодняшний «КАМАЗ» не удивить ни современным оборудованием, ни эталонными участками производства. Остаётся задуматься лишь над «эталонными специалистами» — каковы они?



Роберт Салахутдинов: «Мне нравится совмещать профессиональную, научную и творческую деятельность — на «КАМАЗе» востребован весь потенциал»

Роберт Салахутдинов — инженер-конструктор I категории НТЦ ОАО «КАМАЗ» подразделения главного конструктора по испытаниям: личная карточка внутренней электронной почты сообщает стандартную информацию. То ли дело реальный масштаб личности — весьма внушительный для 25-летнего возраста. Активная жизненная позиция, вдумчивое отношение к работе, стремление перенимать опыт старших коллег — образцовых мастеров своего дела... Обладатель кубка «Лучший камазовец-2013» хорош не только на сцене.

— Публику на Дне молодёжи ввечерил твой танец с шашками в хореографической композиции «Казачья сюита». Если вернуться на несколько лет назад, предпочёл бы связать свою жизнь со сценой?

— Выбор технической профессии — результат осознанной симпатии к работе инженера. Ещё в седьмом классе была возможность поступить в хореографическое училище; но с профилем определился уже тогда, а творчество для меня — это хобби, и ему посвящается отдельное время. В состав ансамбля народного танца «Сайяр» при К(П)ФУ вхожу уже шестой год. Отрывок из «Казачьей сюиты» на Дне молодёжи исполняли как раз частью коллектива. Коллеги по сцене, кстати, были впечатлены дружной атмосферой камазовского праздника.

— Как оказался на «КАМАЗе» и каковы воспоминания о первых профессиональных шагах?

— В НТЦ «КАМАЗа» попал ещё на четвёртом курсе института по целевой программе на основе трёхстороннего договора. Прошёл производственную практику, потом преддипломную. На защите дипломных работ комиссия состояла не только из преподавателей, но и из специалистов НТЦ. До сих пор помню, насколько важно для меня было попасть в ряды инженеров НТЦ, это придавало сил в стремлении получить красный диплом. Уровень сложности запомнился как высокий, но, тем не менее, целевая подготовка, на мой взгляд, даёт огромные плюсы — как минимум не приходится ломать голову по вопросу трудоустройства. В процессе адаптации не обошлось без помощи старших

коллег, за что им очень благодарен.

— Попасть в самодеятельность старлся изначально?

— Первые полтора года не был задействован в организации культурно-массовых мероприятий. Но однажды получил сообщение из отдела кадров: в моём резюме найдена информация о занятости в ансамбле народного танца, приглашают побеседовать. Так набралось около 30 человек. Выступление на «Автограде» и стало началом сценической деятельности в нерабочее время. Занимаясь постановкой танца для нашей команды КВН, влился в её состав. После довелось вести корпоративные мероприятия в стенах НТЦ в качестве конферансье.

— Как это сказывается на степени взаимопонимания в рабочих вопросах?

— В Совете молодых специалистов функционируют четыре направления: «Научно-техническое творчество

Танец — это стиль и ритм жизни



и профессиональный рост», «Культурно-массовая работа», «Информационное обеспечение», «Спортивная работа». Не так давно научный сектор получил статус Совета молодых учёных. Работая в любом секторе, взаимодействуешь со всеми участниками Совета — а они такие же инженеры, тех-

нологи, представители других профессий. Решая рабочие вопросы, уже не приходится тратить силы на становление профессионального взаимопонимания — мы уже, что называется, говорим на одном языке.

— Насколько известно, ты аспирант казанского вуза. Когда успеваешь учиться, когда отдыхаешь?

— Работа только способствует моей научной деятельности: под рукой нужно оборудование и производственная база в целом, старшие коллеги всегда дадут совет. Действуют программы, поддерживающие аспирантов, — не проблема принять участие в той или иной научной конференции, опубликовать научную работу; к занятости на производстве хорошо относятся в аспирантуре. Ну а лучший отдых — смена деятельности: удобно тренироваться вечером в спортивном зале НТЦ. Ощущение постоянной занятости — это не тяготящее состояние, даже наоборот!

— В корпоративном отпуске удалось отдохнуть? Где сделана ваша фотография с Диной Гариповой?

— Фото с финалисткой проекта «Голос» снято в Казани на праздновании Татьянинного дня К(П)ФУ — оказались на одной сцене, захотелось запечатлеть этот момент. Ну, а корпоративный отпуск ознаменовался двумя кубками международного уровня — ансамбль «Сайяр» стал лауреатом первой степени в номинации «Хореографическое творчество. Народный танец. Ансамбли во взрослой возрастной группе, а также получил гран-при Международного фестиваля-конкурса детского и юношеского творчества «Солнечные ритмы Болгарии» в рамках проекта «Салют талантов» в городе Китене. Перед поездкой в Болгарию успели выступить в Деревне Универсиады. «Казачью сюиту» в полном варианте исполнили и в Деревне Универсиады, и на конкурсе в Болгарии. С ней же поедем на суперфинал в Санкт-Петербург. Но в рабочее время, конечно, голова занята исключительно работой — после отпуска важно как можно скорее включиться в производственный процесс.



Пример успешных людей всегда заразителен!

## НАША С ТОБОЙ БИОГРАФИЯ

## Мой адрес — «КАМАЗ»

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Владимир ШУШАКОВ

Свердловск, Усть-Катав, станция Саянская, Вятские Поляны... В 1969 году, когда вышло в свет Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 674 «О месте строительства комплекса заводов по производству дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъёмности», они жили в разных уголках огромной страны и представить не могли, что через пару лет встретятся в небольшом городке Набережные Челны.

Первостроители «КАМАЗа» пришли в музей в тот самый день, 14 августа, чтобы отметить эту памятную дату. Восстановить ход истории им помогла хранильница экспозиции Надежда Петрова, ознакомившая с хроникой решений, принятых правительством, и рассказавшая историю памятной фотографии, сделанной 17 июля на пшеничном поле. Картинка с руководителями, аплодирующими увековеченному в камне решению «Здесь будет построен Камский автомобильный батыйр», сыграла не последнюю роль в выборе площадки предприятия, а позже стала одним из брендов нашего города.

— За решениями КПСС и правительства о строительстве комплекса заводов по производству дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъёмности внимательно следил мой муж, — признаётся Марина Бажева. — Для нас 70-е — это время больших строек, оставаться в стороне от великих свершений было невозможно. Меня он поставил перед фактом в феврале 1971-го, когда уже получил вызов

и стал собираться в дорогу. — Я работал на Уральском турбомоторном заводе начальником цеха коленвалов, предприятие наше было построено во время Великой Отечественной войны, а мне хотелось поработать на современном производстве, — вспоминает Герман Бажев. — На «КАМАЗе» меня приняли начальником цеха и направили в Набережные Чел-

ны старшим оперативным руководителем дизельного производства. Через полгода я уже работал во Франции в составе закупочной комиссии. Потом на камазовской площадке занимался монтажом и пуско-наладкой оборудования. Все мои мечты сбылись. На «КАМАЗе» был создан самый крупный в Европе цех коленчатых валов, укомплектованный самыми



Эти люди находят в Книге Почёта знакомые и родные лица



Истории, рассказанные в стенах музея, — это летопись, без которой не понять механизма развития компании, запущенного первопроходцами

производительными автоматическими линиями.

Историю своей семьи вспоминала, листая Книгу Почёта «КАМАЗа» за 1976–1977 год, Лидия Черепанова. На одной из страниц она нашла фотографию своего мужа Василия Алексеевича. В 1977 году он, бригадир агрегатного завода, был награждён орденом «Знак Почёта».

— Поездка в Набережные Челны стала нашим свадебным путешествием. 1 июля 1972 года мы зарегистрировали свой брак в Вятских Полянах, а 3-го уже гуляли по растущему городу, — листает страницы своей биографии Лидия Викторовна. — Что нам больше всего понравилось, так это обилие строительных площадок.

В Набережных Челнах ждали будущих новосёлов. Уже через год мы трудились на агрегатном, муж в цехе картеров, а я в цехе шестерён.

— А я о строительстве «КАМАЗа» услышала по радио, но в 1969 году даже не мечтала о великой стройке, — улыбается своим воспоминаниям Валентина Иванцова. — И всё же в апреле 1971-го решилась и вместе с подругой отправилась за мечтой. Сначала получила направление в московскую дирекцию, трудилась в отделе кадров, а когда был построен РИЗ — работала там начальником конструкторского бюро.

Пришёл поблагодарить первопроходцев за вклад в становление компании начальник бюро реализации

социальных программ ОАО «КАМАЗ» Ильсур Сингалтуллин. У него, молодого специалиста, приехавшего в Набережные Челны в 1977 году, перед глазами была уже другая картинка. С конвейера автомобилей сходят КАМАЗы, в городе, как грибы после дождя, растут жилые микрорайоны.

— На вашу долю выпали самые сложные испытания, вы не пасовали перед трудностями и выбором в принятии решений. Вы были нашими наставниками и учителями, — отметил он.

Вечера встреч будут продолжаться. А ещё музей ждёт подарков. Каждая вещь из обихода ветеранов может открыть новую страницу становления «КАМАЗа» накануне его 45-летия.

## «ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ-2013»

На пути КАМАЗа преград быть не может



## Победить технически

Пятый по счёту выпуск ралли «Шёлковый путь» прошёл в июле этого года, стартовав на Красной площади в Москве. Гонка за четыре года проведения стала узнаваемым общемировым спортивным брендом, и среди мировых раллийных команд победил «КАМАЗ-мастер». Впервые за последние годы первым к финишу пришёл не боевой грузовик, а сопровождающая техничка команды.

Итоговый результат можно назвать сенсационным — Дмитрий Сотников только в этом году сменил ветерана Ильгизара Мардеева за рулём машины поддержки. Технические проблемы у его коллег по команде стали весьма благодатной почвой для размышления, а значит — вкладом в ещё предстоящие победы.

Из-за возгорания проводки мотора на первом этапе грузовик Андрея Каргинова встал на 40 минут. К чести пилота, потерянное время он сумел отыграть, однако в третий день ралли всё же был вынужден окончательно сойти с дистанции: стал шуметь двигатель, а при остановке заклинило мотор — очевидно, поршень и шатун сломались. Исправить проблему было невозможно не только на трассе, но и на бивуаке. По мнению Каргинова, у столь серьёзной поломки всё же есть положительная сторона — в том, что случившееся произошло не на «Дакаре».

Экипаж действующего обладателя «Золотого бедуина» Эдуарда Николаева шансы на победу в рейде потерял раньше — на втором этапе. Причина аналогична — вышел из строя мотор. Новый оснащённый электроникой двигатель дал сбой в первый день из-за перегрева в жару. На втором этапе произошла более серьёзная поломка,



Чем труднее даётся победа, тем выше она ценится

на устранение которой пришлось потратить несколько часов. В итоге экипаж Николаева выбыл из борьбы за «золото», и от лидеров их отделили более счас.

Не улыбулась удача и Айрату Мардееву, уверенно шедшему к победе в отсутствие главных конкурентов. Проблемы с топливным насосом на предпоследнем этапе, а также первая в карьере пропущенная контрольная точка (о чём узнали только на финише) — всё это обернулось потерей сразу четырёх часов и четвёртой строчки в финишном протоколе.

В итоге на высшую ступень пьедестала поднялся Дмитрий Сотников — его автомобиль избежал значительных технических проблем и на минуту опередил другого пилота «КАМАЗ-мастера» Антона Шибалова. В случившемся сложно поверить — в этом состоянии некоторое время после финиша предался из-за перегрева в жару. На втором этапе произошла более серьёзная поломка, а довелось лидировать!

## СОСТЯЗАНИЯ

## И спортивно, и корпоративно

Существует множество способов сплотить коллективы организации и укрепить корпоративный дух, и один из самых удачных — спорт.

На соревнованиях «Ростехнологии» — мировых корпоративные игры, назначенные на 16-18 августа в Санкт-Петербурге, от «КАМАЗа» направлено восемь участников — лучших спортсменов в лёгкой атлетике, стрельбе, шахматах, теннисе, гиревом спорте, дзюдо.

В организации мероприятия задействованы ГК «Ростехнологии» (генеральный директор Сергей Чemezov является председателем оргкомитета соревнований) совместно с ЗАО «Спортивная дирекция корпоративных игр», ЗАО «Национальный

клуб корпоративного спорта», фонд «Спорт» и ОАО «Олимпийский комплекс «Лужники». В рамках Игр пройдут соревнования по следующим дисциплинам: мини-футбол, баскетбол, волейбол, теннис, шахматы, шашки, лёгкая атлетика, перетягивание каната, дартс, боулинг, домино, нарды, настольный теннис, бадминтон, бильярд (русский), бильярд (пул), пейнтбол, стрельба, дзюдо, гиря.

Как принято говорить в таких случаях — главное не победа, а участие. Борьба за призовые места в соревнованиях скажется на сотрудничестве в различных областях, но в то же время спортивный дух камазовских спортсменов даёт наилучшие прогнозы.

## Поздравление

Поздравляем с Днём физкультурника заслуженного работника физической культуры и спорта Российской Федерации Фярита Муртазаева!

Уважаемый Фярит Камилевич! Вы внесли неоценимый вклад в приобщение к физической культуре и спорту работников «КАМАЗа», научили бороться за победу и радоваться успехам своих учеников. Желаем вам крепкого здоровья, прекрасного настроения и воплощения в жизнь всех намеченных планов. Пусть вас всегда окружают родные, надёжные друзья и единомышленники.

Коллеги