

ВЕСТИ КАМАЗА

16+



Золотые идеи — у лучших инженеров

2

Владимир Ветлужских: качество — превыше всего!

3

Огневой забег: соревнование быстрых и метких

4

ПРОЕКТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

За далью — даль

Ольга ЕРАШОВА. Фото: Владимир ШУШАКОВ

Оставаться на рынке и развиваться — в этой лаконичной фразе сконцентрирована, в принципе, вся стратегическая цель нашей компании. Какие итоги в основе новых планов, какие направления выделены в качестве приоритетных, куда «КАМАЗ» инвестирует беспрецедентные средства — наша беседа с заместителем генерального директора ОАО «КАМАЗ» — директором по развитию Иреком Гумеровым.

— Ирек Флорович! Вступление России в ВТО было той «призмой года», сквозь которую стали рассматриваться перспективы всей нашей экономики. В плане развития для «КАМАЗа» это событие значимое?

— ВТО больше определяет правила работы на рынке. С точки зрения разработок мы видим только обострение конкуренции: ясно, что это вызов, и мы к нему готовились. Что касается международных контактов, то «КАМАЗ» и до того был достаточно интегрирован в мировой автопром как по работе с инжиниринговыми компаниями, так и с промышленными лидерами, о чём говорит, в частности, работа наших СП, сотрудничество с мировыми брендами по другим компонентам.

— Наступивший 2013-й год в России — официальный год «Евро-4». Как вы оцениваете работу, проведённую по технологической подготовке производства?

— Считаю, что в этом проекте «КАМАЗ» в очередной раз показал себя сильной и сплочённой командой. Изначально были определены основные модели, которые планируется выпускать — подготовка производства по ним завершена. На автомобильном заводе проведена сборка 246 автомобилей и шасси КАМАЗ класса «Евро-4». По этим результатам приняты конструкторские решения, откорректирована конструкторская документация. Только на проектирование оснастки было выдано две тысячи заданий. Очень эффективно работали все заводы — хотя на долю автомобильного выпало, конечно же, больше других. Подготовились неплохо. Но есть вопрос второго этапа: расширяется применение автомобиля «Евро-4». Для нашего потребителя это означает изменение опционного состава. Появляются заказы ТФК,

расширяется модельный ряд, идёт освоение таких моделей, это непрерывный процесс.

— Что конкретно для «КАМАЗа» означает переход на «Евро-4»: будут ли теперь выпускаться автомобили только этого класса?

— Да, для потребностей внутреннего рынка «КАМАЗ» выпускает автомобили «Евро-4». Но мы имеем экспортные заказы на изготовление грузовиков и других экологических классов, по согласованной программе выпускаются автомобили для Министерства обороны РФ.

— Как новые экостандарты соотносятся с заказом потребителя — ведь прошли те времена, когда «КАМАЗ» мог выступать на рынке, так сказать, с инициативной продукцией?

— Как достаточно хорошие оцениваются маркетологами потребительские свойства нашего «Евро-4». Но клиент достаточно чувствителен к тому, что по цене эти автомобили несколько дороже. Да, это тоже вызов для ком-

Бурные инновационные программы «КАМАЗа» требуют привлечения высококвалифицированных специалистов.

паний: чтобы быть прибыльной, необходимо реализовывать ряд программ по снижению затрат, по эффективным продажам. В сложный период вхождения на рынок прибыльность несколько снижается, но потом, думаю, это всё восполнится.

— С появлением КАМАЗа-5490, который сейчас проходит испытания, наконец, удалось решить наш «долгострой» — проблему магистрального тягача?

— Да, хотя «КАМАЗ» известен своим широким модельным рядом, эта ниша долгое время пустовала. Теперь в классе грузовых автомобилей пробел восполнен. Новый современный магистральный тягач можно назвать плодом кооперации и интеграции с мировым автопромом: он соответствует требованиям рынка, имеет улучшенные потребительские свойства. С одной стороны, в нём использован традиционно принятый ряд современных компонентов, с другой — при создании этого автомобиля и при освоении производства мы эффективно сотрудничали с нашим акционером — фирмой «Даймлер».

— «За далью — даль», — писал Твардовский. В переводе на «камазовский язык» это означает: за «Евро-4» — «Евро-5». И далее... Курс на собственные разработки не корректируется?

— Дизельный двигатель «Евро-5» — понятная инженерная задача, в лабораторных условиях уже решённая. Разработки продолжают — они определены нашей стратегией: двигатели малого литража (с рабочим объёмом 6-7 литров) и меньшей мощности (до 300 л.с.) производит СП «КАММИНЗ КАМА». Мотор более мощный и с большим объёмом мы делаем на нашей платформе. Наш двигатель поколения «Евро-5» развивается конструктивно, на этом блоке будет применяться моноблок, топливная аппаратура более высокой энергии впрыска, современные турбокомпрессоры и ряд других компонентов.

— Многие годы камнем преткновения было топливо для автомобилей более высокого экологического класса. В мо-

дернизированной Программе развития российского автопрома на этот счёт что-то предусмотрено?

— Динамика есть, и мощностей в России, в принципе, уже хватает. Другой вопрос, что при существующих стандартах ещё остаётся возможность использования топлива более низкого уровня. Мы выступаем за то, чтобы вообще не было производства низкосортного топлива — только в этом случае сможем до конца реализовать свои программы. Сегодня о ситуации можно сказать, что, скорее, стакан наполовину полон, чем наполовину пуст. На основных трассах, где есть «Лукойл», ТНК, уже имеется нормальное топливо, но есть проблемы в регионах. А ведь даже разовое использование некачественного топлива может привести к гибели двигателя, систем нейтрализации. К сожалению, сегодня техническое регулирование, администрирование в этой области не назовёшь очень строгим: контроль на заправках пока остаётся слабым звеном. Это законодательская проблема.

— Почему не так громко, как, наверное, могли бы, мы заявляем о своём газовом двигателе?

— Достаточно много «КАМАЗ» уделит внимания этой программе, мы готовы производить — и производим — такую технику. Но для широкого применения необходимы, как минимум, две компоненты: инфраструктура газозаправочных станций и целевая поддержка государства. Хотя по текущим затратам — в эксплуатации и по цене метана — газовый КАМАЗ для потребителя выгоден, на старте такой автомобиль несколько дороже: это инвестиционный продукт. Мы будем готовить свои предложения по этой теме.

Окончание на стр. 2

ТОП-МНЕНИЕ

Что будет после «Евро-6»?

Справка «ВК»

Всемирный экономический форум — швейцарская неправительственная организация, наиболее известная проведением ежегодных встреч в Давосе. На встречи приглашаются ведущие руководители бизнеса, политические лидеры, видные мыслители и журналисты. Предметом обсуждения являются наиболее острые мировые проблемы, включая здравоохранение и охрану окружающей среды.

Своими впечатлениями от Давоса-2013 с нами поделился один из участников российской делегации, генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин.



— В очередной раз Давос показал, что центр мировой промышленности перемещается в Азию. В развивающихся странах к 2050 году экономический рост произойдет колоссальный — с 26 млрд до 124 млрд долларов (по паритету покупательной способности). В то время как страны «большой семёрки» G7 — Великобритания, Германия, Италия, Канада, США, Франция и Япония — прим. ред.) покажут рост с 31 до 70 млрд долларов.

России отводится место среди стран, экономика которых будет расти большими темпами. Сегодня инвестиционные возможности России огромны, но нам не хватает их грамотного использования.

О чём говорили на Давосе? Во главу угла ставился производительность труда. Всё промышленное производство становится результатом простой арифметики, где отложенные производственные процессы складываются с инновационным продуктом. Но инновации долго не живут. И сейчас все разрабатывают совершенные процессы, направленные на рост производительности труда.

Да, нам по-прежнему не хватает технологий. Но даже когда они у нас есть, как мы их используем? Этот вопрос будет стоять перед Россией в ближайшие 10 лет. Те методы, которые мы применяем по оптимизации затрат, в мире все уже давно внедряли.

Ещё одной темой обсуждения стало будущее автомобилестроения. Что будет после «Евро-6»? Дальнейшее сокращение выбросов приведёт к сверхсложной конструкции автомобиля. Ведь если говорить о том, что транспорт должен приносить меньше вреда окружающей среде, то необходимо подумать и о топливной экономичности. Давайте поднимем КПД автомобиля, скажем, в 1,5 раза. Это позволит снизить абсолютный уровень выбросов. Но тогда инновации нужны во всём автомобиле... Гибриды, электромобили? Нельзя сказать, что КПД электростанций и электросетей настолько хорош, что они не приносят вреда окружающей среде. Электромобили тоже не панацея от всех бед, но на территории крупных городов — это решение вопроса.

Мне запомнилась одна сессия, где обсуждалось развитие стран БРИКС (BRICS (англ.) — группа из пяти быстроразвивающихся стран, куда входят Бразилия, Россия, Индия, Китай и ЮАР — прим. ред.). Было видно, что представители большинства стран чётко знают свои цели. Это то, чего не хватает России. Понимания целей. Мы занимаемся самобичеванием, а ведь наша экономика тоже растёт, и растёт неплохо. Мы говорим, что сектору промышленности не хватает инвестиций. Но современные технологии и не требуют мощных инвестиций. Ещё раз повторюсь — для нас, учитывая существующие в мире тенденции, очень важно повысить производительность труда.

В заключение хочу сказать, что рецептов, как должен развиваться мир, и в этот раз на Давосе не прозвучало. Но в целом на нынешней встрече стало чуть больше оптимизма, чем наблюдалось ранее.

С МЕСТА СОБЫТИЙ

Рустам Минниханов: «Успех «КАМАЗа» — успех страны»



Руководителю команды Владимиру Чагину присвоено звание «Заслуженный работник транспорта Республики Татарстан»

Гузель ГАТИНА. Фото: Владимир ШУШАКОВ

Триумфаторы «Дакара» в Казанском Кремле. Дюжину отважных покорителей южноамериканских песков и их руководителя Владимира Чагина с грандиозной победой поздравил Президент Республики Татарстан Рустам Минниханов.

34-е марафонское ралли «Дакар» завершилось полной победой наших экипажей. КАМАЗы под управлением Эдуарда Николаева, Айрата Мардеева и Андрея Каргинова заняли три первых места пьедестала почёта. Этот результат имеет огромное значение не только для татарстанцев, но и для всей России, отметил президент на торжественной церемонии чествования призеров гонки.

— 22 раза наша команда участвовала в «Дакаре» и 11 раз побеждала. Каждая победа — это огромный труд людей, которые сидят в каби-

не, находятся рядом с машиной, разрабатывают автомобиль и строят их, — сказал Рустам Минниханов. — Успех «КАМАЗа» — это успех нашей страны. Это огромный плюс для перспектив нашего автомобильного завода.

А ведь в победу команды верили не все. Завершение спортивной карьеры Чагина, смена поколений и не лучший результат на «Дакаре-2012» — всё это давало конкурентам большие надежды. «Заявления ведущих команд были такие, что время КАМАЗа прошло и нам нужно ещё несколько лет, чтобы вернуть

свои позиции», — отметил Владимир Чагин. Однако залог успеха, как считают сами гонщики, не в металле или фортуна, а в людях.

— Стратегия и тактика нашей команды такова, что мы не бросаем своих в беде, даже если кто-то из нас будет лидировать, — говорит победитель «Дакара-2013» Эдуард Николаев.

Несмотря на все трудности, с которыми пришлось встретиться в Южной Америке, пилотам команды «КАМАЗ-мастер» удалось совершить

Окончание на стр. 2



НОВОСТИ

Равнение на заказ

В связи со снижением производственного заказа и в целях рациональной организации производства и использования рабочего времени приказом постановлением № 8-ко на «КАМАЗе» объявлен простой 1, 8 и 28 февраля.

Трудиться в привычном режиме будет персонал, занятый реализацией и отгрузкой товарной продукции, работники цехов механосборочного производства автомобильного завода, цехов основного производства прессового завода и завода двигателей, изготавливающих номенклатуру, необходимую для комплектования автомобилей. На работу также выйдут литейщики, кузнецы основного производства и персонал обслуживающих их подразделений вспомогательного производства, инструментальщики РИЗа, занятые изготовлением запасных частей, инструмента и продукции диверсификации. Специалисты центральной бухгалтерии в это время будут составлять бухгалтерскую и налоговую отчетность.

Простой в соответствии с Трудовым кодексом РФ будет оплачен в размере двух третей средней заработной платы.

Дизель с качеством

Подведены итоги соревнования за звание «Коллектив высокого качества труда».

Лучших результатов в первой группе соревнующихся в IV квартале 2012 года добился коллектив завода двигателей, на втором месте — автомобильный завод, на третьем — прессово-рамный. Во второй группе соревнующихся первое место присуждено коллективу ремонтно-инструментального завода.

Все призёры будут награждены Свидетельством ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества и материальным поощрением. Победителю также будет вручен переходящий кубок.

ПРОЕКТЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

За далью — даль

Окончание. Начало на стр. 1

— Ирек Флорович, расшифруйте, пожалуйста, цифру «5 миллиардов рублей», которые «КАМАЗ» в этом году направляет на развитие. Куда пойдут инвестиции: в разработки, в технологии, в открытие новых СП, или на закупку и адаптацию уже готовых и предлагаемых агрегатов?

— Основное финансирование направляется на «КАМАЗ», фокусируясь на статье НИОКР и освоении того нового модельного ряда, о котором я уже говорил. Порядка трёх миллиардов рублей из названной вами суммы планируется вложить в проектирование и создание производств по выпуску нового модельного ряда. Остальные средства корреспондируются с рядом других проектов.

— Какие производства «КАМАЗа» ожидают техническое перевооружение?

— Модернизация касается всех заводов, поскольку в освоении нового модельного ряда задействованы и литейщики, и кузнецы, и завод двигателей, и РИЗ. Но самыми яркими, заметными будут изменения на прессово-рамном — сварка кабин, окраска каркаса кабин, и на автомобильном — освоение сборки кабин, сборки автомобилей. Понятно, что к этим ключевым направлениям прилагается освоение очень многих деталей.

— На ПРЗ появится роботизированный сварочный комплекс?

— На первом этапе — нет, начинаем с обычной ручной линии и с небольших объёмов. Созданием производства будем заниматься в этом году. В перспективе, при адекватных

объёмах, рассчитываем на роботизированный комплекс. Проектирование нового производства — также в планах нынешнего года.

— Одна линия главного конвейера автомобильного завода высвобождается под сборку нового модельного ряда. Это будут автомобили бренда КАМАЗ?

— Да, конечно. В конце этого года появятся опытные партии, с начала следующего — серийное производство. Первым, как я уже сказал, будет магистральный тягач, но к 2016 году мы будем иметь всю линейку нового модельного ряда, от среднетоннажных грузовиков до автомобилей повышенной грузоподъёмности.

— Под проект «Евро-4» (5) на «КАМАЗе» появилось немало современного оборудо-

вания. Как вписались эти новинки в наш технологический процесс? Насколько эффективно задействованы?

— Конечно, есть период пусконаладки и освоения, расширения функционала, на что уходит несколько месяцев. Но наши заводы достаточно энергично работают

Потребительские свойства КАМАЗа экостандарта «Евро-4» оцениваются маркетологами как достаточно хорошие.



На «КАМАЗе» создаются и осваиваются современные модели для потребителей

по загрузке, чтобы дорогое оборудование не простаивало.

— Ещё недавно проблема квалифицированного персонала в блоке развития считалась едва ли не основной. Какова ситуация сегодня?

— Большая работа была проведена со службой персонала «КАМАЗа»: специально для нас вузы готовили студентов-целевиков, благодаря этому за последнее время коллективы НТЦ и ТЦ значительно омолодились, и сейчас, когда в проектировании внедряется много новых технологий, это «подкрепление» превращается в нашу реальную силу. Потенциал хороший. Вместе с тем, проблема дефицитных конструкторских специальностей до конца не решена: на новых автомобилях очень важное направление — электроника, управляющие программы для автомобилей, новые функционалы. По технологиям ситуация острее: мы нуждаемся в знатоках специальных технологий — по термообработке, механообработке, обработке металлов давлением. Наши бурные инновационные программы требуют высококвалифицированных специалистов. Усиливаем связи с ключевыми вузами: целевая работа ведётся с КФУ, налаживаем прямые контакты с МВТУ — в этом году прибывают практиканты. Также открыли Инновационный Центр в Сколково, есть филиал и очень сильная группа в Санкт-Петербурге. Это хороший инструмент для привлечения к нам специалистов.

— Ирек Флорович, человеку свойственно верить в «светлое будущее». Чем бы вы вдохновили камазовцев?

— Я думаю, для «КАМАЗа» и камазовцев очень важно то, что мы знаем, что нужно делать. И делаем это. Создаются и осваиваются современные модели для наших потребителей. Мы верим в успех «КАМАЗа» и достаточно уверенно смотрим в будущее.



С внедрением универсального блока нагрузка на прессах тяжёлого участка распределяется равномерно

— Именно благодаря их доработкам и советам на сегодняшний день изменяется сама оснастка — совершаются шаги к повышению её стойкости. Думаю, второй цикл внедрения универсального блока уже не за горами, — делится Сергей Кленько.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ТВОРЧЕСТВО

Универсальное решение

Олеся ЛЁВКИНА. Фото: Ильдар ХУСНУТДИНОВ

Ещё два года назад в связи с ростом спроса на оригинальные автомобили и автомобили тяжёлого ряда работники КПК-1 кузнечного завода столкнулись с проблемой — увеличилась нагрузка на линии тяжёлых прессов 6300, где штампуется номенклатура поковок для этих грузовиков. Четыре из пяти линий оказались перегружены, а на пятой производилось всего четыре позиции.

Так появилась необходимость в равномерном распределении нагрузки по всем пяти прессам и в повышении качества поковок на второй линии 6300, где, кроме неравномерной загрузки, наблюдалось существенное превышение брака.

Для решения этой непростой задачи была создана команда во главе с заместителем ди-

ректора кузнечного завода по производству Виктором Кошкиным, начальником КПК-1 Сергеем Кленько и главным технологом Виктором Мартюгиным. Результатом слаженной работы всех задействованных служб стало внедрение в производство универсального блока 4012/03.

Что же представляет собой этот самый блок?

— Раньше мы использовали в производстве два круглых блока, имеющих определённый ход толкателя, — поясняет Сергей Кленько. — Один из них был предназначен для поковок с длинным хвостовиком, другой — для поковок круглых в плане типа шестерён. Новый же блок сделан таким образом, чтобы толкатель прессы подходил под все виды поковок. Сейчас здесь производится порядка 60 деталей — шестерни, валы, поворотные кулаки, противовесы и другие детали, испытывающие высокие нагрузки при эксплуатации автомобилей КАМАЗ.

Оценить работу производства до и после внедрения нового блока мы попросили главного специалиста отдела контроля и анализа

технологических процессов кузнечного завода Шамиля Гаязова:

— Раньше каждая линия 6300 была привязана к определённым поковкам в зависимости от их конфигурации, использовалось три вида ковокочных блоков. С появлением универсальных блоков 4012/03 мы не только упростили процесс планирования и сократили сроки производства, но и облегчили проектирование и изготовление штамповой оснастки для новых поковок, которые используются на всех линиях тяжёлых прессов.

Однако на замену обычного блока в прессе на универсальный команда КПК-1 не оставилась. Цель по разгрузке лимитирующего оборудования и снижению внутреннего брака достигнута, но специалисты поставили перед собой новую задачу — изменение штамповой оснастки, что позволит повысить её стойкость.

Большой вклад в запуск универсального блока внесли и наладчики тяжёлого участка, которые дорабатывали штамповую оснастку вручную непосредственно на ковокочных линиях и подсказывали, как именно следует изменить чертежи штамповой оснастки.

Смотрите телепрограмму

ВЕСТИ КАМАЗА



В пятницу в 19.45 и в субботу в 12.45 на канале «Рен-ТВ Наб. Челны»

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



ЗНАЙ НАШИХ!

Профессионалам — почёт и слава

Ольга ЕРАШОВА

Решением жюри XIII Всероссийского конкурса «Инженер года-2012» по результатам I тура звание «Профессиональный инженер России» присвоено начальнику КБ тормозных механизмов и моторных систем Научно-технического центра ОАО «КАМАЗ» Ильшату Латыпову. Лауреатом конкурса по версии «Инженерное искусство молодых» стал ведущий инженер-конструктор НТЦ Анатолий Яковлев.

Полный список лауреатов ежегодного конкурса ещё не появился в интернете, однако 30 января за подписью вице-президента Российского союза научных и инженерных общественных организаций Владимира Ситцева на имя руководителя блока, заместителя генерального директора ОАО «КАМАЗ» — директора по развитию Ирека Гумерова были отправлены факсимильные письма с долгожданными добрыми вестями.

По версии «Инженерное искусство молодых» дипломами победителей I тура конкурса «Инженер года-2012» награждены начальник бюро подразделения главного конструктора по станкостроению ТЦ Айрат Фасхутдинов, ведущий инженер-конструктор НТЦ Айдар Юнусов, ведущий инженер-конструктор НТЦ Михаил Талдыкин, инженер-конструктор 1 категории НТЦ Егор Гусев.

Торжественные церемонии вручения сертификатов, знаков, памятных медалей и дипломов назначены на 19 и 20 февраля в Москве в зале Инженерной славы РосНИО.

Более подробное знакомство с лауреатами — в ближайших номерах «БК».



Истат: Анатолий Яковлев, Михаил Талдыкин и Айдар Юнусов входят также в состав авторского коллектива, ставшего лауреатом 12-й Национальной премии «Золотая идея». В конце прошлого года III премия вручена авторскому коллективу ОАО «КАМАЗ» из семи человек за создание автомобильной платформы нового поколения средней и большой грузоподъёмности семейства тактических защищённых автомобилей многоцелевого назначения. Учредитель «Золотой идеи» — Федеральная служба по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС). Награда призвана стимулировать разработки и производство новейших конкурентоспособных отечественных образцов вооружения и военной техники.

С МЕСТА СОБЫТИЙ

Рустам Минниханов: «Успех «КАМАЗа» — успех страны»

Окончание. Начало на стр. 1

практически невозможное — завоевать весь призовой пьедестал. А третье место Андрея Каргинова — сродни золоту. Незадолго до старта гонщик сломал ногу, а на самом финише у его машины лопнуло колесо.

— Мы знали, что, проехав три с лишним тысячи километров, невозможно не проткнуть ни одного колеса. И понимали, что остановка ради замены колеса займёт у нас минимум десять минут, значит, третье место автоматически уйдёт нашему конкуренту Де Рою, в чужую команду. Осознавая всё это, мы как никогда сосредоточились, собрались и решили, что всё-таки поедём, не меняя колеса, пусть даже на диске доедем. И доехали, ведь КАМАЗ — это хороший автомобиль! — уверен бронзовый призёр ралли Андрей Каргинов.

Со словами благодарности в адрес руководства Татарстана и с поздравлениями команде обратился генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин:

— Вы показали себя настоящей командой. Все вместе вы

работали на общий результат, забывая о самих себе. Каждый из вас сделал своё дело. Огромное вам спасибо! Вы сдали экзамен!

Кульминацией торжественной церемонии стало вручение государственных наград спортсменам. Медали и благодарности от президента получили члены всех четырёх экипажей, выступивших на «Дакаре».

Опытнейший пилот Ильгизар Мардеев, чей экипаж на гонках традиционно исполняет роль быстрой технички, удостоен ордена «За заслуги перед Республикой Татар-



Медали и благодарности от президента получили члены всех четырёх экипажей, выступивших на «Дакаре»



В завершение встречи спортсмены подарили Рустаму Минниханову статуетку «Золотого бедуина» и фотографию команды, сделанную спустя несколько минут после победного финиша на южноамериканском ралли

стан». Президент РТ особо поблагодарил Мардеева за его вклад в успехи команды, отметив, что хотя сам гонщик, как правило, остаётся «за кадром», без его помощи другие экипажи не смогли бы добиться успеха.

Медали «За доблестный труд» получили члены гоночных экипажей «КАМАЗ-мастера», а семикратному чемпиону «Дакара» Владимиру Чагину, ныне занимающему пост руководителя команды, было присвоено звание «Заслуженный работник транспорта Республики Татарстан».

ЧЕЛОВЕК ДЕЛА

Движимый качеством



В гонке за качеством Владимир Ветлужских на передовой

После окончания школы Владимир сознательно отказался от учительской стези, по которой шла вся семья Ветлужских. Отец был завучем сельской школы в деревне Мысы, что в Кировской области, мама — преподавателем начальных классов. В пединституте учились старший брат, туда же поступила сестра.

— Я с детства понял, насколько тяжёл учительский хлеб — все вечера подряд родители проводили за учебниками и проверкой ученических тетрадей, — грустно улыбается воспоминаниям Владимир Васильевич, — потому я и решил попробовать себя в другой ипостаси, поступил в Ижевский механический институт.

В августе 1976 года, когда молодой инженер-механик прибыл на «КАМАЗ», на площадке шло освоение мощностей первой очереди. Специалисты отдела главного технолога и поставщики занимались отладкой оборудования. Аварии и сверхурочные на переработке технической документации были рядовыми эпизодами гонки за качеством.

Владимир Васильевич и сейчас помнит свою первую проверку на компетентность — необходимо было

найти причину выхода из строя инструмента при изготовлении кареток синхронизаторов. Фрезы ломались через каждые пять деталей. Молодому технологу пригодились знания, полученные в институте: оказалось, заданный режим резания не соответствовал применяемой модели инструмента. По рекомендации Владимира Ветлужских иностранные специалисты изменили схему вращения деталей, привели в соответствие режимы работы, и инструмент стал служить гораздо дольше.

Перспективного специалиста стали привлекать к приёмам оборудования на предприятиях Советского Союза, где был размещён заказ для введения второй очереди автогиганта. В таких командировках необходимо было проявить не только знания, но и принципиальность, настойчивость. Принимаемый продукт должен был полностью соответствовать обозначенным характеристикам.

Приглашение на должность начальника участка цеха синхронизаторов и корпусных деталей КПП Владимир Васильевич принял как возможность попробовать себя в роли руководителя.

Восполнить нехватку опыта (обычно начальники участка стартуют с должности мастера, имея практику решения управленческих задач) помогли коллеги.

Ещё одним важным направлением борьбы за лидерство на рынке автопрома было замещение импортных деталей отечественными. Первая дис-

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Владимир ШУШАКОВ

«Твоя судьба, «КАМАЗ», слилась с моей судьбой» — буквы заголовка спецвыпуска стенной газеты, посвящённой юбилею заместителя директора по техническому контролю завода двигателей Владимира Ветлужских, разлетелись на шесть листов ватмана. На них фотохроника 37 лет камазовской эпопеи — освоение новой продукции, первомайские демонстрации, демонтаж оборудования на сторевшем заводе, планёрки на заводе запасных частей. Праздничному выпуску можно было дать и другое название — «Догнать и перегнать», ведь все эти годы знания инженера-механика и навыки руководителя были направлены на техническое усовершенствование продукции завода двигателей.

тивности работы камазовского мотора. Будучи заместителем главного инженера, Владимир Васильевич участвовал в передаче производства из НТЦ на завод двигателей, формировал команду профессионалов, наладившую серийный выпуск агрегатов.

В 1996 году Владимир Ветлужских был назначен дирек-

льевич. — Новый продукт был разработан с конструкторами НТЦ в очень сжатые сроки, производство освоено при минимальных капиталовложениях. Мощности были рассчитаны на 1250 коробок в месяц, сейчас производится до 1600.

Сегодня успех в гонке за качеством стал определяющим условием развития предприятия. И вновь Владимир Ветлужских на передовой.

— Самый важный результат последних пяти лет работы — изменение отношения дизелистов к качеству выпускаемой продукции. Мы поняли, что именно эта категория определяет результат работы, — считает заместитель директора завода двигателей по техническому контролю. — Последние три года нам удаётся выполнять цели по повышению качества, поставленные перед коллективом. Но делать это становится всё труднее. Включаем все резервы — активно сотрудничаем с конструкторами, технологами, работаем с поставщиками, многие вопросы позволяють решать методы PSK. Без постоянного совершенствования успеха не добиться.

Тонка продолжается...

Накануне 60-летия Владимир Васильевич Ветлужских за многолетний добросовестный труд и в связи с юбилейной датой был награждён Почётной грамотой Министерства промышленности и торговли РФ.

танция Владимира Ветлужских — освоение поршневых колец взамен японских. В начале 80-х он работал сначала заместителем начальника, а потом начальником цеха поршневых колец. Для получения результата необходима была слаженная работа с конструкторами, технологами, литейщиками.

Следующая задача — освоение выпуска турбокомпрессоров для двигателя, необходимых для повышения эффек-

тором производства запасных частей. Для выполнения основной программы на предприятии использовали оборудование, предназначенное для выпуска запчастей, и отмытые, отремонтированные станки, вывезенные с завода двигателей после пожара.

— В авральном порядке велась разработка проекта по 154-й коробке переменных передач, необходимой для более мощного двигателя, — вспоминает Владимир Васи-



Дитер Цетше: «Исторический грузовик «Даймлер» в музее — отличное напоминание нескольких ключевых аспектов Лин-менеджмента: инновационные решения, которые просты, функциональны и сконцентрированы на одном — на нуждах наших заказчиков. Это послужило ключом к успеху нашего подразделения грузовых автомобилей более века назад, это продолжает оставаться ключом к будущему успеху компании Daimler».

ных зон напрямую зависит сборка грузовика — основной процесс, который выступает в этом случае в качестве заказчика. На мой взгляд, эта чёткая иерархия «Заказчик — Исполнитель»

казатель, иллюстрирующий, как тот или иной фактор, над которым работают в данном подразделении, сказывается на состоянии основного процесса (взять хотя бы сокращение потерь). Кстати, именно с этой точки зрения у нас на «КАМАЗе» ещё в 2011 году департамент экономической безопасности оптимизировал своих собственные процессы.

Крайне интересным был проект по логистике. Мне представляется, что избранный командой подход — движение очень мелкими шагами и подробная стандартизация каждого из них — помог глубоко проникнуть в суть

Опыт Daimler крайне важен для «КАМАЗа» в русле воплощения проекта «Синхронизация потока изготовления грузового автомобиля».

рование, логистика, закупки, контроллинг, управление персоналом и продажи. От эффективной работы каждой из названных вспомогатель-

структурирует отношения внутри предприятия, объясняя «кто для кого». Главным в этом случае (что отражают и стенды SFM) становится по-

НАШ ДЕПУТАТ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЕ



Дослужиться до ветерана
«Я — работающий пенсионер, на автомобильном заводе «КАМАЗ» с 1974 года, неоднократно поощрялся за труд разными грамотами и благодарностями. Какие награды нужны, чтобы присвоили звание «Ветеран труда»?»

Борис Р.»
— Желая вам здоровья, оставайтесь в строю. На ваш вопрос отвечают нормы закона «О ветеранах» от 12.01.1995 г. № 5-ФЗ. Согласно статье 7 данного закона, ветеранами труда являются:

- лица, начавшие трудовую деятельность в несовершеннолетнем возрасте в период Великой Отечественной войны и имеющие трудовой стаж не менее 40 лет для мужчин и 35 лет для женщин;
- лица, награждённые орденами или медалями либо удостоенные почётных званий СССР или РФ, либо награждённые ведомственными знаками отличия в труде и имеющие трудовой стаж, необходимый для назначения пенсии по старости или за выслугу лет.

С позиций позитива

В начале нового года принято подводить итоги минувших 12 месяцев. Для нашего депутата в Госдуме РФ Альфии Когойиной 2012-й был первым депутатским годом. В прошлом номере нашей газеты мы затронули часть вопросов, с которыми обращались к депутату камазовцы, челнинцы, а сегодня продолжаем публикацию.

Инициатива не наказуема!

«Уважаемая Альфия Гумаровна! Я — пенсионер, имею автомобиль, раз в два года (по закону) прохожу платное медицинское освидетельствование на право вождения. Между тем, те, кто ещё не стал пенсионером, такое освидетельствование проходят через пять лет. Обращаюсь к вам как к депутату Госдумы с предложением, нельзя ли: а) либо уравнивать права пенсионеров с работающими гражданами и назначать нам переосвидетельствование раз в пять лет; б) либо сделать для пенсионеров процедуру медосвидетельствования бесплатной?»

Сергей К.»
— Благодарю вас за выступление с законодательной инициативой! Со стороны избирателей это случается нечасто. На мой взгляд, ваши рассуждения не лишены логики, а ваши предложения небезынтересны. Я обязательно передам их в Комитет по социальной политике Госдумы РФ.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИРЕКТОРИЯ

Генеральная уборка

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Владимир ШУШАКОВ

В этом году руководство компании предложило камазовцам, работающим в условиях четырёхдневной недели, пятницы посвятить уборке. Подвести первые итоги корреспондент «БК» попросил координатора хозяйственных работ, главного инженера ОАО «КАМАЗ» Александра Жданова.

— Александр Владимирович, исходя из каких целей определялся фронт работ?

— Главная цель — поддержка низкооплачиваемых работников компании, именно эта категория больше других нуждается в дополнительных средствах после перехода на четырёхдневную рабочую неделю. Мы решили взять на вооружение уже апробированную во время кризиса схему организации общественных работ. В 2009–2010 годах их финансировало государство, сейчас оплачивает руководство компании.

В перечень хозяйственных работ были включены мелкий ремонт, чистка и окраска оборудования, чистка и ремонт полов, окраска сетки ограждения подвешенного толкающего конвейера. Поскольку выполнение этих видов работ не требует высокой квалификации, их оплата соответствует уровню заработной платы камазовцев 1-го разряда. По прогнозам, которые базировались на заявках заводских служб, в январе по пятницам камазовцы должны были отработать 25 тысяч человеко-дней.

— Кто оценивал качество и каковы итоги января?

— Комиссия, в состав которой были включены руководители инженерного центра — строители, механики, энергетики, а также

представители департамента экономики и службы трудовых отношений.

Всего в январе было освоено 19464 человеко-дня. Активные всего взялись за уборку автосборщики — они отработали 6679 человеко-дней, на заводе двигателями — 5851, на литейном — 2725, прессовом — 2190, кузнечном — 984, РИЗе — 630, в логистическом центре — 405. За это время было отмыто 7487 и покрашено 2438 единиц оборудования, отремонтировано и приведено в порядок более 200 тысяч квадратных метров полов.

— Что изменится в феврале?

В перечень хозяйственных работ будут включены работы с конструкторско-технологической документацией. Принять в них участие и пополнить свой семейный бюджет могут все камазовцы, обращаться надо к своим непосредственным руководителям.

— Ещё одна актуальная для КАМАЗа тема — модернизация оборудования...

— Серьёзное усовершенствование станков и автоматических линий в течение одного дня сделать невозможно. Этими работами наша служба занималась во время январских каникул, следующие этапы модернизации планируются на майские праздники, а затем во время корпоративного отпуска.



Наиболее активно к хозяйственно-полезным работам подключились автосборщики

ПРИГЛАШЕНИЕ К ПРАЗДНИКУ

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА.
Фото: Владимир ШУШАКОВ

В полночь с 9 на 10 февраля наступает тот самый Год змеи по восточному календарю, приход которого многие уже успешно отметили. Под залпы салютов попадает ещё один праздник — День дипломатического работника.

«Змеиная» дипломатия

Вполне по-новому, с рассылки поздравлений послам, консулам, торговым представителям из 35 стран, встретят его сотрудники аппарата ЗАО «ВТК «КАМАЗ», в состав которого включена группа протокола.

— Эта дипломатическая традиция, думаю, понравится Змее, которую принято считать символом мудрости, — уверена руководитель аппарата ЗАО «ВТК «КАМАЗ» Фания Борова. — Ведь поздравление с Новым годом предполагает самые добрые пожелания — здоровья, счастья, мира.

В современном мире немаловажное условие проведения успешных коммерческих переговоров — уважение к культурным традициям партнёра. Группа протокола, главная задача которой — обеспечение максимально комфортных условий для иностранных делегаций, часто предвосхищает ожидания гостей. А старания камазовских дипломатов сторицей окупают суммы контрактов, заключённых с представителями фирм разных стран мира.



Специалисты группы протокола Гульназ Набиева, Лейла Хамитова, Лилия Хадиева и руководитель аппарата ЗАО «ВТК «КАМАЗ» Фания Борова знают, как принять любую делегацию

ШКОЛА ДИПЛОМАТА

Корреспондент «ВК» попросил руководителя группы протокола Лилию Хадиеву провести мастер-класс для сотрудников редакции, чья работа тоже связана с ведением переговоров. В ответ мы получили ряд афоризмов, рекомендации которых, уверена, пригодятся многим сотрудникам компании.

◆ Ничто не обходится нам так дешево и не ценится так дорого, как вежливость.
Мигель де Сервантес, испанский писатель
◆ Терпение должно быть одним из первых принципов в искусстве переговоров.

Шарль Морис Талейран, французский политический деятель и дипломат
◆ Умение обращаться с людьми — это товар, который можно купить точно так же, как мы покупаем сахар или кофе, и я заплачу за такое умение больше, чем за что-либо другое на свете.

Джон Дэвисон Рокфеллер, американский предприниматель

◆ Требуя невозможного, мы получаем наилучшее из возможного.

Джованни Никколини, итальянский поэт и драматург
◆ Лично я люблю клубнику со сливками, но рыба почему-то предпочитает червяков. Вот почему, когда я иду на рыбалку, я думаю не о том, что люблю я, а о том, что любит рыба.

Дейл Карнеги, американский педагог и писатель
◆ Затягивай переговоры до бесконечности, если уверен, что есть хоть малейший шанс выторговать необходимое.
◆ Когда мы говорим сами, мы делимся, но когда мы слушаем, проявляем заботу.

СПОРТПЛОЩАДКА

Огневой забег

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Утро первой февральской субботы для любителей зимних видов спорта началось с занятий по стрельбе. Огневой рубеж в парке «Прибрежный» был установлен по инициативе профсоюзного комитета ОАО «КАМАЗ», организовавшего соревнования по биатлону.



Бьём на поражение!

Шансом пристреляться не воспользовался только ленивый. Мужчины выполняли разминочное упражнение сосредоточенно, спорю. Девушки внимательно слушали наставления заместителя председателя профкома ОАО «КАМАЗ» Виталия Корсакова: «Торопиться при прицеливании не надо, на ку-

рок давить тихонечко», охали и сомневались — бежать или не бежать?

Все решается в последние секунды перед стартом. Пока спортсменки со стажем разминаются и делятся своими профессиональными секретами, на дистанцию выходят те, кто боится «перегореть».

Пули, выпущенные из винтовок, на первом огневом рубеже всё больше летят в «молоко», и лыжницы одна за другой наматывают штрафные круги под крики активно болеющих профсоюзных лидеров НТЦ, департамента качества, «КАМАЗ-Энерго», «Электротранспорта», «КАМАЗжилбыта».

— Бегать наши лыжники умеют, а вот тренировок по стрельбе у нас не было, — размышляет вслух председатель комитета по физической культуре профкома пресово-рамного завода Николай Никитин, вместе с которым на биатлон прибыла самая многочисленная команда из 11 человек. — Программу соревнований надо расширять — чем больше видов, тем интереснее состязания, да и участников будет больше.

Лучшие результаты в личном первенстве показали как раз биатлонистки ПРЗ: Оксана Тюрикова, Анна Бойкова и Екатерина Вихарева заняли первую, вторую и третью ступеньки пьедестала.

У мужчин самым быстрым был Василий Осипов, преодолевший дистанцию и восемь штрафных кругов благодаря хорошей подготовке за 14 минут 37 секунд, на полторы минуты быстрее своих ближайших преследователей. На втором месте Ринат Ибатуллин с автомобильного завода, на третьем — Николай Курягин из НТЦ. Они показали хороший результат на огневом рубеже.

У мужчин самым быстрым был Василий Осипов, преодолевший дистанцию и восемь штрафных кругов благодаря хорошей подготовке за 14 минут 37 секунд, на полторы минуты быстрее своих ближайших преследователей. На втором месте Ринат Ибатуллин с автомобильного завода, на третьем — Николай Курягин из НТЦ. Они показали хороший результат на огневом рубеже.

ВАША ПЕНСИЯ

Нужно успеть!

До окончания вступления в программу государственного софинансирования пенсии остаётся менее года. Чтобы рассчитывать на софинансирование со стороны государства, необходимо вступить в программу и сделать первый взнос до 1 октября 2013 года.



Человек, участвующий в программе государственного софинансирования пенсии, имеет массу преимуществ

На сегодня участниками программы стали 9,5 миллиона россиян, и государство уже внесло на их счета более 12 миллиардов рублей. Надо сказать, что те, кто вступили в программу в самом её начале, а сейчас выходят на пенсию, уже смогли убедиться, что программа реально работает. С июля прошлого года начались выплаты средств пенсионных накоплений и новые пенсионеры смогли получить удвоенные суммы денег. Тем же, кто ещё размышляет, стоит ли вступать, надо помнить, что времени для принятия решения осталось совсем немного.

Напомним, суть программы в том, что, внося ежегодно на свой пенсионный счёт от 2000 до 12000 рублей, такую же сумму вы получаете от государства, то есть ваш взнос удваивается. И к накопительной части пенсии, таким образом, ежегодно добавляется до 24000 рублей. Учитывая, что программа рассчитана на десять лет, вы сможете накопить до 240000 рублей дополнительно к тому, что вам будет положено по результатам работы и согласно трудовому стажу. Кроме того, все внесённые средства могут инвестироваться и приносить доход.

Человек, участвующий в программе государственного софинансирования пенсии и уплачивающий личные взносы, имеет массу преимуществ.

Во-первых, работающий гражданин имеет право на возврат 13-процентного подоходного налога на сумму уплаченных взносов.

Во-вторых, будущий пенсионер получит от государства столько же средств на свой пенсионный счёт, сколько уплатил сам. То есть фактически получает стопроцентный прирост вложенных средств в течение десяти лет действия программы.

В-третьих, имеет доход от управления пенсионными деньгами.

В-четвёртых, при достижении пенсионного возраста имеет право выбора порядка выплаты пенсионных накоплений:

– пожизненной выплаты пенсионных накоплений (ежемесячная сумма накопительной части пенсии равна отношению общей суммы

пенсионных накоплений к ожидаемому периоду выплаты (в настоящее время 216 — количество месяцев для расчёта пожизненной пенсии);

– срочной выплаты, но не менее чем на 10 лет (ежемесячная сумма срочной выплаты равна отношению общей суммы дополнительных взносов и сумм государственного софинансирования к периоду выплаты в 120 месяцев — минимальное количество времени для расчёта срочной пенсии).

Если сумма накопительной части трудовой пенсии составит пять и менее процентов от общего размера пенсии, то все пенсионные накопления будут выплачены единовременно. Выплата пенсионных накоплений производится с июля 2012 года.

В-пятых, оставшиеся суммы срочной выплаты пенсионных накоплений в случае смерти пенсионера будут переданы правопреемникам.

И, наконец, средства, накопленные в рамках программы государственного софинансирования пенсии, выплачиваются правопреемникам в случае смерти участника программы софинансирования до момента назначения ему пенсии. Правопреемники смогут получить суммы, перечисленные самим участником и работодателем, суммы софинансирования со стороны государства, а также доход, полученный от инвестирования пенсионных накоплений.

Вступить в государственную программу софинансирования пенсии можно, обратившись к специалисту в вашей организации или в Набережночелнинский филиал НПФ «Первый промышленный альянс» по адресу: РТ, г. Набережные Челны, б-р Академика Рубаненко, д. 6 (1/07), 4 под., 3,5 эт. Тел.: 39-59-37, 37-45-95.

ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ

Мои года — моё богатство

Лейсан ГАРАЕВА

Первая в этом году встреча в литературной гостиной автомобильного завода была посвящена творчеству поэта Роберта Рождественского. В этом году ему бы исполнилось 81 год.

На поэтические вечера с его участием в начале 70-х приходили сотни людей, ведь тогда, в смутное время, поэты открыто говорили о том, что тревожило души современников.

Вместе с ведущими Ландыш Бареевой и Александром Пигалёвым автобсборщики пролистали страницы биографии, прочитали стихи известного поэта, вспомнили песни, написанные на его стихи. Организаторы встречи — заведующая библиотеки автомобильного завода Зульфия Романова и музыкальный руководитель Ринат Сабирзянов — стихотворными строками напомнили слушателям: «Всё начинается с любви!»

На этот раз не было равных в искусстве декламации Надежде Перепеловой из группы учёта и контроля организационно-распорядительной документации завода. С удачным дебютом поздравили коллеги Марата Хабирова из отдела экономики.

Вокальный ансамбль «Я-кын», Любовь Кутлугильдина, Мария Беляева и Виктор Максютин исполнили песни на стихи Роберта Рождественского, которые стали любимыми у представителей



Надежда Перепелова с большим чувством декламировала стихи Рождественского



Участники и организаторы литературного вечера

сразу нескольких поколений: «Город детства», «Сладкая ягода», «Эхо любви», «Позови меня».

«Вся жизнь впереди, надейся и жди!» — это пожелание известного поэта завершило литературно-музыкальную композицию и настроило автобсборщиков на позитивный лад.

Объявление

Автомобильный завод объявляет тендер на оказание услуг по очистке оснастки окрасочных линий от наслоев эмали ЭП1236. Контактный телефон 8 (8552) 37-11-19.

НЕ ЧУЖАЯ БЕДА

Ещё остаётся надежда...

Вот уже несколько дней город в смятении: 2 февраля по дороге из школы домой исчезла восьмилетняя школьница Василиса Галицина. Люди гонят от себя мрачные мысли и предчувствия. В поисках задействованы огромные силы полиции, МЧС, военных. В поисковики записалась и целая армия добровольных помощников. Среди них есть и камазовцы. Вот что рассказал нам Дмитрий Россиев — мастер пресово-рамного завода, заместитель председателя Совета мастеров ОАО «КАМАЗ»:

— Я сейчас в ученическом отпуске, сдавал сессию. Узнал о случившемся и был глубоко взволнован: у меня у самого шестилетний ребёнок... Первая мысль — может быть, я чем-то могу помочь? Через знакомых вышел на волонтеров, говорю, присоединяйся! Взял фонарик — и в Тукаевский район. В деревне Октябрь-Буляк облазили буквально

все сугробы, все закоулки. Вечером во вторник стало известно, что в Челнах задержали подозреваемого в похищении ребёнка. Говорят, из Узбекистана, 30 лет. На его обуви — грязь. Откуда ей взяться снежной зимой? Мы обследовали скотные дворы, рвы. Кто-то сказал, что в Хузеево, в деревне по соседству, у задержанного могут быть

родственники. Прочесали и это селение, обращая внимание на заброшенные постройки. В одном из таких мест живут выходцы из Средней Азии. Один вышел нам навстречу, а посуда разложена — на семерых... Об этом факте сообщили в полицию.

Искали девочку — надеюсь, что она жива, что, злоумышленник её куда-то

спрятал, может быть, где-нибудь в погребе, в сарае или на ферме... Где только ни побывали. Домой вернулся в час ночи.

Знакомиться было некогда, но среди добровольцев очень много молодёжи,

Когда верстался номер

Увы. Вчера вечером в элктронных СМИ появилась информация: расчленённое тело девочки найдено в Заинском районе. Задержанный дал признательные показания. Скорбим вместе с родными.



Записала Ольга Ерашова