



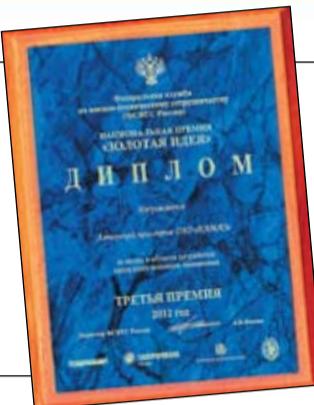
ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА ОАО «КАМАЗ»

№ 4 (3690)
7 февраля 2013 г.

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 инженерными компаниями, так и 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 конструкция документация. Только на проектировании 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 опционального 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-

пания: 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» — по-прежнему инженерная задача, в лабораторных условиях уже решённая. Разработка продолжается — она определена 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 моноголовка, топливная аппаратура более высокой энергии вприска, 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 законотворческая проблема.

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

— Достаточно много «КАМАЗ» уделил 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



**Бурные инновационные
программы «КАМАЗа»
требуют привлечения
высококвалифицированных
специалистов.**

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

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

дernizedированной 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 законотворческая проблема.

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

— Достаточно много «КАМАЗ» уделил вниманию 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.



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, Айтара 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 призёров гонки.

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

не, находятся рядом с машиной, разрабатывают автомобили и строят их, — сказал Рустам Минниханов. — Успех «КАМАЗа» — это успех нашей страны. Это огромный плюс для перспективы 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 еще не сколько лет, чтобы вернуть

свои позиции», — отметил Владимир Чагин. Однако за успех уехали, как считают сами гонщики, не в металле или фортуне, 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



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

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 45-23-30, 6-88-99

www.kamaz.ru

Равнение на заказ

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

Трудиться в привычном режиме будет персонал, занятый реализацией и отгрузкой товарной продукции, работники цехов механосборочного производства автомобилевого завода, цехов основного производства прессово-рамного завода и завода двигателей, изготавливающих номенклатуру, необходимую для комплектования автомобиля. 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 — автомобилевый завод, на третьем — прессово-рамный. Во второй группе соревнующихся первое место присуждено коллективу ремонтно-инструментального завода.

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

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-коду — и вы сможете увидеть телепрограмму «Вести КАМАЗа» на экране своего телефона.

ЗНАЙ НАШИХ!

Универсальное решение

Олеся ЛЁВКИНА. Фото: Ильдар ХУСНУДИНОВ

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: разработки, в технологии, в открытие новых СП, или на закупку адаптации 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 называемой 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 — сварки 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 автомобилевого завода высвобождается под сборку нового модельного ряда. Это будут автомобили бренда КАМАЗ?

— Да, конечно. В конце этого года появятся опытные партии, сначала следующего — серийное производство. Первым, как я уже сказал, будет магистральный тягач, но в 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 простоявало.

— 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 внедряются 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 технологам ситуация острая: 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

Универсальное решение

ректора кузнецкого завода по производству Виктором Кошкиным, начальником КПК-1 Сергеем Кленько и главным технологом Виктором Мартынским. 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 толкателем пресса 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 кузнецкого завода Шамиля Гаизова:

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

Однако на замене обычного блока в прессе на универсальный команда КПК-1 не остановилась. Цель — разгрузка лимитирующего оборудования и снижение внутреннего брака достигнута, но специалисты поставили перед собой новую задачу — изменение штамповки оснастки, что позволит повысить её стойкость.

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

— Именно благодаря их доработкам и со-ветам 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.

С МЕСТА СОБЫТИЙ

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

Окончание.

Начало на стр. 1

практически невозможное — завоевать весь призовой пьедестал. А третье место Андрей Каргинов — сродни золоту. Незадолго до старта гонщики сломали ногу, а на самом финишке 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 займет у нас минимум десять минут, значит, третью место автоматически уйдет нашему конкуренту Де Рою, в чужую команду.

Осознавая всё это, мы как

работали на общий результат, забывая о самих себе. Каждый из вас сделал своё дело. Отличное 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 техники, удостоен ордена «За заслуги перед Республикой Татарстан».

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

— Всё показали себя настоящей командой. Все вместе вы



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

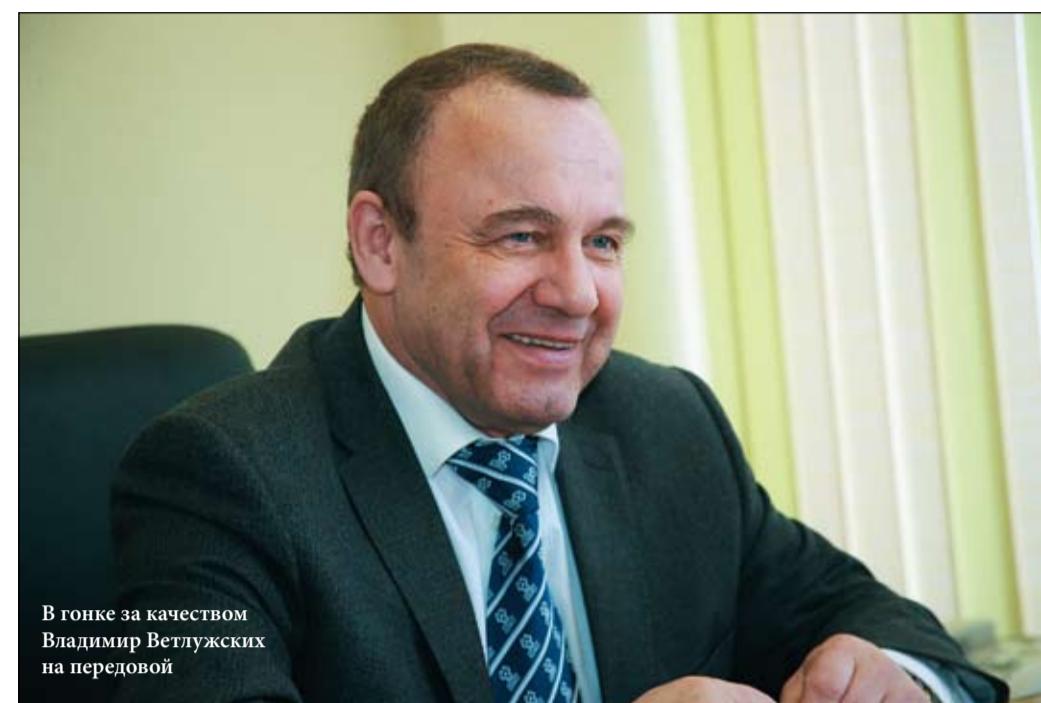


стан». Президент РТ особо поблагодарил Мардеева за его вклад в успехи команды, отметил, что хотя сам гонщик, как правило, остаётся «за кадром», без его помощи другие экипажи не смогли бы добиться успеха.

Медали «За доблестный труд» получили члены гоночных экипажей «КАМАЗ-мастер», 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 учился 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 решил попробовать себя в другой ипостаси, поступил в Ижевский механический институт.

Августа 1976 года, когда молодой инженер-механик принял на «КАМАЗ», на площадке шло освоение мощностей первой очереди. Специалисты отдела главного технолога и поставщики занимались отладкой оборудования. Аваралы 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 приёмке оборудования на предприятиях Советского Союза, где был размещён заказ для введения второй очереди автогиганта. В таких командах было 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 корпунсных деталей КПП Владимира Васильевич принял как возможность попробовать себя в роли руководителя.

тания Владимира Ветлужских — освоение поршневых колец взамен японских. В начале 80-х он работал начальником цеха поршневых колец. Для получения результата необходима была слаженная работа с конструкторами, технологами, литещиками.

Следующая задача — освоение выпуска турбокомпрессоров для двигателя, необходимых для повышения эффективности

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Владимир ШУШАКОВ

«Твоя судьба, «КАМАЗ», слилась с моей судьбою» — 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 сгоревшем 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.

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 заимствование импортных деталей на заводе двигателей, формировал команду профессионалов, наладившую серийный выпуск агрегатов.

В 1996 году Владимир Ветлужских был назначен директо-

льевич. — Новый продукт был разработан с конструкторами НТЦ в очень сжатые сроки, производство освоено при минимальных капитальныхложениях. 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 удается 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 позволяют решать методы PSK. Без постоянного совершенствования успеха не добиться.

Гонка продолжается...
— Александра Владимирович, исходя из каких целей определялся фронт работ?

С позиций позитива

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



Дослужиться до ветерана

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

Борис Р.

— Желаю 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 почетных 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.

К ведомственным знакам отличия в труде следует относить: нагрудные и почетные знаки, нагрудные значки, медали, почетные и заслуженные звания работников отрасли (ведомства) народного хозяйства, почетные грамоты. Это если награждение производилось по именам. Правительства РФ и других федеральных органов исполнительной власти, федеральных органов судебной власти, Прокуратуры РФ, Президиумов Верховного Совета бывшего СССР и РСФСР, Советов Министров бывшего СССР и РСФСР, Верховного суда бывшего СССР, Прокуратуры бывшего СССР, министерств и ведомств бывшего СССР и РСФСР. В том числе совместно с центральными комитетами профсоюзов отраслей народного хозяйства.

Порядок присвоения звания «Ветеран труда» определяется законами и иными нормативными правовыми актами субъектов РФ, в Татарстане это — закон РТ от 30.06.2011 г. № 33-ЗРТ «О порядке и условиях присвоения звания «Ветеран труда».

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, кто еще не стал пенсионером, такое освидетельствование проходит через пять лет. Обращаюсь к вам как к депутату Госдумы с предложением, нельзя ли: а) либо уравнять 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 слышится нечасто. На мой взгляд, ваши рассуждения не лишены логики, а ваши предложения небезинтересны. 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 «ВК» попросил координатора хозяйственных работ, главного инженера ОАО «КАМАЗ» Александра Жданова.

— Александра 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 подвесного толкающего конвейера. Поскольку выполнение этих видов работ не требует высокой квалификации, их оплата соответствует уровню зарплатной 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.

— 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.

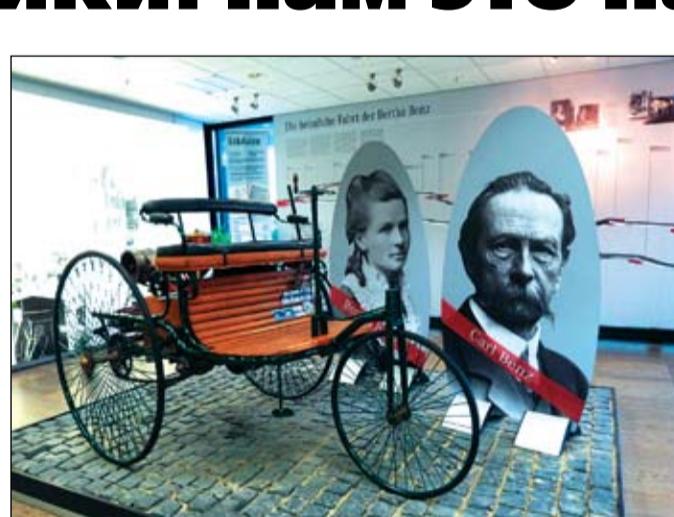
— Ещё одна актуальная для КАМАЗа тема — модернизация оборудования...

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



Наиболее активно к хозяйственно-полезным работам подключились автомобилисты

Лучшие практики: нам это надо!



Дитер Цетше: «Исторический грузовик «Даймлер» в музее — отличное напоминание нескольких ключевых аспектов Линненменеджмента: 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».

Надо сказать, что вспомогательными в компании Daimler называются все те процессы, которые обеспечивают эффективную работу основного — процесса создания ценности. В试点ную зону проектов TOS 2012 года вошли плани-

заторы, иллюстрирующий, как тот или иной фактор, над которым работают в данном подразделении, оказывается 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 свои 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

проблем. И, конечно же, столь подробный анализ не замедлил сказаться на выработке решений и предложений по усовершенствованию. На конференции мы почувствовали, насколько увлечены идеей совершенствования и развития Производственной системы топ-менеджеров Daimler — гг. Дитер Цетше — председатель Правления Daimler AG, Хубертус Троска — руководитель Mercedes-Benz Trucks в Европе и Латинской Америке, Андреас Рэншлер — генеральный директор Daimler Trucks & Buses. Команды проектов-победителей на конференции получили призы. Надо ли говорить, что, вручённые топ-менеджерами корпорации, членами Совета директоров, эти знаки отличия имеют мощный мотивирующий фактор.

Результатом нашей поездки, как и во всех подобных визитах, стало знакомство с лучшими практиками нашего стратегического партнёра. Опыт Daimler крайне важен для «КАМАЗа» сейчас, в том числе — и в русле воплощения проекта «Синхронизация потока изготавливаемых грузового автомобиля». Да и итоговая система оценки проектов, на наш взгляд, вполне применима для «КАМАЗа» — такой подход послужил бы новым мотивационным стимулом в развитии Производственной системы «КАМАЗ».

Записала Ольга Ерашова

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

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

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

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-новогоднему, с рассылки поздравлений по слам, 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 желания — 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 стоящей окапывают суммы контрактов, заключённых с представителями фирм разных стран мира.

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.
- ◆ Требуя невозможного, мы получаем наилучшее из возможного.
- ◆ Мигель де Сервантес, испанский писатель
- ◆ Терпение должно быть одним из первых принципов в искусстве переговоров.
- ◆ Джованни Никколини, итальянский поэт и драматург
- ◆ Шарль Морис Талейран, французский политический деятель и дипломат
- ◆ Лично я люблю клубнику со сливками, но рыба почему-то предпочитает червяков. Вот почему, когда я иду на рыбакку, я думаю не о том, что люблю я, а о том, что любят рыба.
- ◆ Дейл Карнеги, американский педагог и писатель
- ◆ 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.
- ◆ Затягивай переговоры до бесконечности, если уверен, что есть хоть малейший шанс выторговать необходимое.
- ◆ Джон Дэвисон Рокфеллер, американский предприниматель
- ◆ 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.



Шансом пристреляться не воспользовалась только ленивый. Мужчины выполнили разминочное упражнение сосредоточенно, споро. 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? Всё решается в последние секунды перед стартом. Пока спортсмены со стажем разминаются и делятся своими профессиональными секретами, на дистанцию выходят те, кто боится «перегореть».

Самыми меткими оказались Ирина Миронова из «Ремдизеля», Лейсан Хафизова с литеиного завода и Чулпан Зиганшина. Тем не менее, независимо от результата, финиш, судя по девичьим лицам, та самая черта, за которой каждая чувствует прилив счастья.

— Большую часть свободного времени я отдаю другому виду спорта — давно занимаюсь айкидо, — поясняет инженер по инспекционному контролю департамента качества Марина Киселёва. — Такие соревнования — шанс побывать себя на другой стезе, познакомиться с камазовскими спортсменами, подышать свежим воздухом.

— Мужчины — это же по сути мальчишки, которые от возможности пострелять никогда не откажутся, — уверен начальник бюро оборудования и мощностей НТЦ Николай Кургинин, поразивший семь целей из десяти. — Этот вид спорта даёт возможность испытать себя — ведь беречь силы на дистанции и уметь сосредоточиться на огневом рубеже непросто.

— Бегать наши лыжники умеют, а вот тренировок по стрельбе у нас не было, — размышляет вслух председатель комитета по физической культуре профкома прессово-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 Кургин 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 Кургин из НТЦ. Они показали хороший результат на огневом рубеже.

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 автосборщики пролистали страницы биографии, прочитали стихи известного поэта, вспомнили песни, написанные на его стихи. Организаторы встречи — заведующая библиотекой 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 деклamation Надежде Перепеловой из группы учёта и контроля организационно-распорядительной документации завода. С удачным дебютом поздравили коллеги Марата Хабирова из отдела экономики.

Вокальный ансамбль «Ялыны», Любовь Кутугулыдина, Мария Беляева и Виктор Макютин исполнили песни на стихах Роберта Рождественского, которые стали любимыми у представителей

студентов. Узнав о беде,

ребята не могли оставаться в стороне.

Будет сигнал — поеду на поиски снова.

Записала

Ольга Ерашова

Когда верстался номер

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

Главный редактор: Екатерина АНТИПИНА

e-mail: antipina@kamaz.org

Зам. главного редактора: Елена ШЕЙНОВА

e-mail: SheynovaE@kamaz.org

Компьютерная верстка: Елена ФОРТУНА

Учредитель и издатель: открытое акционерное общество «КАМАЗ».

Адрес: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2.

Редакция «ВК»: 45-23-30, 6-85-59, 6-88-08, 6-88-99.

Пресс-служба «КАМАЗа»: 45-21-95. Факс: 45-29-36.

Распространяется бесплатно.

Газета отпечатана офсетным способом с готового

оригинала-макета редакции «ВК»

в типографии ИП Камалова В.Т.

Время подписания в печать — 20 часов.

Подписано в печать — 20 часов.

Тираж 20 400 экз.

При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗ» обязательна.

Официальный сайт

ОАО «КАМАЗ»

http://www.kamaz.ru

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

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 суммы государственного софинансирования за период выплаты в 120 месяцев — минимальное количество времени для расчёта срочной пенсии).

Напомним, суть программы в том, что вносится ежегодно на свой пенсионный счёт от 2000 до 12000 рублей, такую же сумму вы получаете от государства, то есть ваши взносы удваиваются. 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.

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 Набережночелдинский 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 годы — моё богатство

Лейсан ГАРАЕВА

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



Надежда Перепелова с большим чувством декламировала стихи Рождественского



Участники и организаторы литературного вечера

Объявление

Автомобильный завод объявляет тендер на оказание услуг по очистке оснастки окрасочных линий от наследий 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 целая армия добровольных помощников. Среди них есть и камазовцы. Вот что рассказал нам Дмитрий Россиев — мастер прессово-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 чём-то могу помочь? Через знакомых вышел на волонтёров, говорят, присоединиться! Вся фамилия Тукаевский район. В деревне Октябрь-Буяк облизали буквально

все сугробы, все закоулки. Вечером во вторник стало известно, что в Челянах задержан подозреваемого в похищении ребёнка. Говорят, из Узбекистана, 30 лет. На его обувь — 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 изолированных мест живут выходцы из Средней Азии. Один вышел нам на встречу, а посуда на полу — на снегу... Об этом факте сообщили в полицию.

Искали девочку — на

деск, 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. Об этом факте сообщили в полицию.

Будет сигнал — поеду на

поиски снова.

Записала

Ольга Ерашова