



ВЕСТИ КАМАЗА



С ДНЁМ МАШИНОСТРОИТЕЛЯ, КАМАЗОВЦЫ!

Подумай
о секундах свысока

2

Трудно
быть ГИПом?

3

Услышать
друг друга

4

ТВОИ ЛЮДИ, «КАМАЗ»

Профессионал высокой точности

«Профессионал самого высокого качества» – в один голос говорят о Николае Плигине начальник цеха изготовления штампов Василий Кузнецов и мастер Александр Тихонов. Сам Николай Алексеевич, чей 30-летний труд на прессово-рамном заводе увенчан званием «Заслуженный работник КАМАЗа», особым героем себя не считает. Говорит, что это его профессия токаря-расточника требует быть особо точным и придирчивым.



Похоже, придирчивости или, по словам начальника цеха, принципиальности Николаю Плигину действительно не занимать. Приступая к работе, он детально изучает чертежи и, если ему что-то кажется непонятным или неправильным, не успокоится, пока дотошно всё не выяснит. Вот и сейчас, трудясь над изготовлением штампа для совместного предприятия «Кнорр-Бремзе-Кама», он тщательно готовит всё необходимое. «Это уже второй штамп, который мы изготавливаем по заказу СП «Кнорр-Бремзе», – говорит Василий Юрьевич Кузнецов. – Его, как и первый, весь, от начала до конца, мы доверили

делать Николаю Алексеевичу. Он из тех редких людей, на которых можно полностью положиться – не подведёт». Николай Алексеевич Плигин приехал на «КАМАЗ» из Балахны Нижегородской области, где трудился на радио-заводе. В Набережных Челнах сразу же устроился на ПРЗ токарем-расточником 5-го разряда. А в марте нынешнего года он отметил 30-летие своей работы на «КАМАЗе». За это время сроднился как с коллективом цеха, так и с городом. «Давно уже считаю себя чеплышником», – говорит он. По словам руководства цеха, безупречные профессиональные навыки и мастерство

позволяют Николаю Алексеевичу стабильно выполнять норму на 110–115%. За последние 10 лет он не допустил ни одного случая брака, любое задание выполняет качественно и в срок. «Задолго до возникновения Производственной системы «КАМАЗа» Николай Алексеевич уже работал по принципу трёх «не»: не принимай брак, не делай брак, не передавай брак, – говорит Василий Кузнецов. – Он мастер-универсал, который умеет работать практически на любом станке цеха».

А ещё его ценят за умение вовремя дать дельный совет: коллеге, мастеру, технологу. «Пока он находился в отпуске,

Безупречные профессиональные навыки и мастерство позволяют Николаю Плигину стабильно выполнять норму на 110–115%.

я был как без рук», – утверждает мастер Александр Николаевич Тихонов.

Николай Алексеевич, будучи ещё и наставником молодых рабочих, спокоен за их будущее: в этой профессии, по его словам, остаются только те, кто, как и он, верен точности.

ФОРУМ БЕРЕЖЛИВЫХ

От кайдзена до «Синхронизации»

Гузель ГАТИНА. Фото: Владимир ШУШАКОВ

Принцип «Go&See» стал определяющим для первого дня Лин-конференции «Философия Lean Production: от успеха российских технологий – к процветанию России», собравшей на «КАМАЗе» представителей предприятий и организаций из состава ГК «Ростехнологии». Гости побывали на основных производственных площадках автогиганта и своими глазами увидели, как работает Производственная система «КАМАЗ». Узнать, с помощью каких принципов и методов она реализована, оборонщики смогли на мастер-классах во второй день конференции, где камазовцы щедро делились своим опытом.

Мастер-класс, собравший, пожалуй, наибольшее количество участников, назывался «Практика построения Производственной системы на основе философии бережливого производства и практического опыта ОАО «КАМАЗ». Его провели Председатель КРПС Игорь Медведев и консультант по развитию PSK Андрей Зырянов.

– Мы не претендуем на истину в последней инстанции, – начал мастер-класс Игорь Медведев. – При этом всё, что мы совершили, позволяет нам делать серьёзные осознанные заявления. Все наши действия подтверждены практикой и реальными результатами. Наша цель – поделиться с вами практическим опытом и дать представление о логической последовательности действий при построении производственной системы на принципах и методах бережливого производства.

История развития PSK началась в 2006 году. В 2007 году «КАМАЗ» начал активно изучать опыт лучших мировых производителей. Тогда было принято решение о принципиальном изменении подходов: о переходе от локального применения отдельных инструментов бережливого производства к построению целостной производственной системы и системному целеполаганию. Сегодня же все без исключения подразделения «КАМАЗа» – в производственной системе.

Немного отступая от обозначенной темы, Андрей Зырянов заострил внимание аудитории на нескольких

принципиальных моментах. Во-первых, частое упоминание в мастер-классе бенчмаркинга и использования лучшего мирового опыта не говорит о том, что PSK – это воспроизводство чужей-то производственной системы. Воспроизведение производственной системы невозможно, каждая система уникальна. Поэтому опыт «КАМАЗа» – это не готовый план действий для участников конференции, а лишь пища для размышлений. Во-вторых, нужно понимать, что создание производственной системы – не инвестиционный проект (с 2006 года на развитие PSK было потрачено менее 1% от полученного за эти годы экономического эффекта), и требует применения иных подходов. В-третьих, самым серьёзным моментом внедрения бережливого производства является вопрос вовлечения персонала. На

С 2006 года на развитие PSK на «КАМАЗе» было потрачено менее 1% от полученного за эти годы экономического эффекта.

«КАМАЗе» разработана и стандартизирована система подачи кайдзен-предложений, организованы соревнования, внедрены способы мотивации и поддержки работников, активно участвующих в развитии PSK. И, так или иначе, инициатором и лидером улуч-



шений должен быть руководитель, лично принимающий участие в этом процессе.

В 2008 году на основании Декларации и целей PSK «КАМАЗ» перешёл к системному построению целостной Производственной системы, была определена структура управлений системой. В этот период делегация топ-менеджеров компании посетила Горьковский автозавод. «Эта поездка произвела переворот в сознании руководителей», – сказал Андрей Зырянов. – Сразу после поездки было принято решение об организации четырёх эталонных участков. Были выбраны самые проблемные места на «КАМАЗе» – ГСК-1, конвейеры сборки кабин, двигателя и рам. До открытия проекта время такта главного сборочного конвейера составляло 900 секунд. Результатом завершения проекта стал такт в 690 секунд (сегодня этот показатель достиг 240 секунд), также были ликвидированы излишние запасы и высвобождено около десяти тысяч штук стандартной тары.

Началом интеграции «КАМАЗа» с компанией «Даймлер» стал 2009 год, в истории развития PSK начался качественный новый этап. Германский

концерн стал акционером и партнёром, у которого можно почерпнуть опыт, чтобы избежать собственных ошибок. «КАМАЗ» развернул работу по стандартизации и визуализации основных процессов, была сформирована группа консультантов по развитию PSK – собственных линтернеров компании, открыт проект по интеграции производственных систем двух компаний – PSK и TOS. Следующим этапом в развитии PSK стал «Маяк» – масштабный проект по оптимизации процессов автомобильного завода «КАМАЗа», стартовавший в сентябре 2010 года и охвативший около четырёх тысяч человек. Его результаты превзошли самые смелые ожидания – проект окупился ещё в ходе реализации в 5,5 раза. В 2010–2011 годах началось масштабное распространение PSK на сервисные центры, а опыт «Маяка» было решено транслировать на остальные заводы. И как результат – в продолжение интеграции систем PSK и TOS «КАМАЗ» приступил к разработке большого и трудоёмкого проекта «Синхронизация», реализация которого станет следующей главой в истории PSK.

ПОЗДРАВЛЕНИЯ

Уважаемые работники «КАМАЗа»!

Поздравляем вас с Днём машиностроителя! Камазовцам есть чем гордиться. И этот праздничный день – очередной повод для светлых чувств. Флагман отечественного грузового машиностроения, градообразующее предприятие, на котором успешно трудятся инженеры, конструкторы, менеджеры, рабочие и водители, достойно встречает свой профессиональный праздник. Уверены, вы справитесь со всеми трудностями, как справлялись не раз. Ежедневным кропотливым трудом вы поддерживаете престиж отечественного производства. Благодаря вам «КАМАЗ» остаётся основой и гарантией дальнейшего развития и процветания нашего города. Растущий конкурс на инженерные специальности в вузах и техникамах говорит о популярности профессии и востребованности специалистов машиностроения. Желаем крепкого здоровья, счастья, благополучия вам и вашим близким!

Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» С.А. Козогин, председатель профсоюзного комитета работников ОАО «КАМАЗ» Г.Х. Нуретдинов

Уважаемые работники и ветераны машиностроительной отрасли!

От всей души поздравляем вас с профессиональным праздником!

Машиностроение – одна из наиболее динамично развивающихся отраслей народного хозяйства, и в ней достойное место занимает ОАО «КАМАЗ», крупнейшее градообразующее предприятие. Камазовская продукция известна далеко за пределами России, она достойно конкурирует с мировыми производителями. Но основная ценность предприятия – его многотысячный коллектив. Это благодаря вашему добросовестному и созидательному труду живёт и развивается ОАО «КАМАЗ», крепнут его трудовые традиции, стабильно работает машиностроительный комплекс, вносит весомый вклад в социально-экономическое развитие нашего города.

В день вашего профессионального праздника, дорогие машиностроители, примите искренние слова уважения и признательности за ваш добросовестный труд. От всей души желаем вам крепкого здоровья, счастья, благополучия и новых достижений в области машиностроения!

Правление и коллектив ОАО «АКИБАНК»

АНОНС

Читайте в следующем номере:

- Раскрой по «евролекалам»
- Эффективно и креативно
- Футбол – это жизнь!

НОВОСТИ

Будущее «КАМАЗа» – будущее отрасли

Представители молодого поколения камазовских инженеров Андрей Александров с автомобильного завода и Алексей Мартюгин с кузнечного отправились представлять автогиганта на V Всероссийской конференции молодых учёных и специалистов «Будущее машиностроения России», проходящей в Москве в МГТУ им. Баумана с 26 по 29 сентября.

Традиционно организаторами этого мероприятия выступают Союз машиностроителей России и Московский государственный университет им. Баумана, а приурочена конференция к Дню машиностроителя. Вместе с молодыми учёными и специалистами в ней принимают участие и представители Государственной Думы РФ, руководители ведущих машиностроительных предприятий, профессура вуза.

В этом году на повестке дня обсуждение круга вопросов, связанных с разработкой и использованием последних достижений науки и техники в машиностроении и проблем адаптации молодёжи на современных высокотехнологичных предприятиях.

В рамках конференции пройдёт и традиционный форум «Инженеры будущего-2012». Специально для участия в нём молодые инженеры везут в Москву и защищают на высокой трибуне свои технические разработки. Андрей Александров и Алексей Мартюгин взяли с собой в МГТУ им. Баумана свои молодёжные проекты. Кстати, Алексей Мартюгин при разработке и внедрении своего улучшения сотрудничал с преподавателями этого вуза.

Пожелаем нашим ребятам удачи и победы на V Всероссийской конференции молодых учёных и специалистов «Будущее машиностроения России».

За честный труд

Высокой государственной награды – ордена Дружбы – Указом Президента РФ удостоен в канун профессионального праздника слесарь-инструментальщик 6-го разряда цеха изготовления оснастки ремонтно-инструментального завода ОАО «КАМАЗ» Юрий Казанцев. Так отмечены его трудовые успехи, многолетняя добросовестная работа.

Юрий Афанасьевич принадлежит к когорте знатных рабочих «КАМАЗа»: его ризовский стаж приближается к 30 годам, он активный и опытный рационализатор, нередко применяющий инструмент и оснастку собственной конструкции, признанный наставник молодёжи. Им подано и внедрено в производство десять рационализаторских предложений с огромным экономическим эффектом. Все они направлены на улучшение качества, сокращение сроков изготовления приспособлений и оснастки. В 2005 году Казанцев был избран председателем Совета бригадиров завода. В том же году ему было присвоено звание «Почётный машиностроитель Министерства промышленности и энергетики РФ».

В эти дни Юрий Афанасьевич, как нам сообщили на заводе, к сожалению, приболел. Надеемся, добрая весть о высокой награде подействует лучше всякого лекарства!

АНОНС

Смотрите телепрограмму



В пятницу, в 19.45, и в субботу, в 12.45, на канале «Рен-ТВ Набережные Челны»

Восемь мастер-классов, тематика которых охватывала основные инструменты Лин, составили программу второго дня конференции «Философия Lean Production: от успеха российских технологий – к процветанию России». На некоторых из них побывали корреспонденты «Вестей КАМАЗа».

ФОРУМ БЕРЕЖЛИВЫХ

Подумай о секундах свысока

Ольга ЕРАШОВА

Это оказалось «заданием на дом» для полусотни руководителей предприятий, входящих в ГК «Ростехнологии», которые выбрали из программы второго дня Лин-конференции мастер-класс Владимира Арженцова «Картирование процессов. Семь видов потерь».



Три стены превращены в три стационарных рабочих доски, на которых отражён весь процесс сборки кабин и автомобилей, прослеживаются все этапы картирования

Семинар приближался по времени к середине, и я вдруг ощутила внутреннее побуждение: а не сделать ли мне своё личное картирование своего собственного процесса? Конечно, написание газетного материала – труд творческий, но... «Муды» второго порядка, все семь видов потерь, как и в любом процессе, – налицо! Перемещение, транспортировка, излишние запасы и излишняя обработка (сбор материала), ожидание, а не повезёт – глядишь, и перепроизводство (слишком много, на взгляд редактора, написала), и переработка-переделка... Если бы не досидела до конца, наверно, мастер-класс получил бы в моём случае сугубо утилитарное преломление. Но лин-тренер отсоветовал, сам того не подозревая. А дело было в том, что... Впрочем, внимательный читатель найдёт ответ в самом тексте.

Впечатлительность журналиста и впечатления гостей – разные вещи. Общим, думаю, было то, что в Учебном центре автомобильного завода все получили ответы на свои вопросы – как заданные, так и незаданные.

– Кем вы работали до того, как стали заместителем председателя Комитета по развитию Производственной системы?

– Картирование – непростой скрупулёзный труд, требующий времени. Как вы мотивировали людей?

– Есть ли на «КАМАЗе» электронный документооборот?

Собственно, в том и заключается мастерство лин-тренера, чтобы «провоцировать» аудиторию на диалог, на интерактивное общение. По ходу дела Арженцов делится маленькими хитростями:

– Бесплезно начинать картирование с телефонного вопроса: «Как вы это делаете?» Для достоверности пойдите и убедитесь сами – либо лично, либо пусть

это сделает – обязательно с желанием! – ваше доверенное лицо.

– Мы привыкли к таким временным измерениям, как месяцы, недели. Но сегодня на «КАМАЗе» любой, говоря о такте, считает секунды. 10 секунд для процесса – это очень много!

– Важно точное название описываемого процесса. От «фотографии рабочего дня» картирование отличается тем, что отслеживаются не действия человека, а все процессы, происходящие с продуктом (деталь, документ, услуга), независимо от того, создают они или не создают ценность.

Принцип Лин – открытость, и вся информация, действительно, доступна. Кроме документов, составляющих коммерческую тайну: «КАМАЗ» аккумулировал свой опыт по стандартизации. И, если сами стандартизированные документы распространению не подлежат, то теория и практический опыт – пожалуйста.

Дабы подчеркнуть универсальность методов и инструментов Лин, на основе которого сформировалась Производственная система «КАМАЗ», Арженцов приводил примеры из собственной практики, но из разных сфер и отраслей жизнедеятельности. И предостерегал от типичных ошибок:

– Картирование потока нельзя поручать специалисту, выполняющему именно эти операции.

– Можно переписать информацию мастер-класса на флешку? – конференция финиширует.

Участники охотно делятся мнениями:

– Очень профессиональный тренер, имеющий богатый опыт, – говорит Иван Александрович Сопкин, заместитель исполнительного директора – директор опытного завода АО «Москов-

Те, кого в наибольшей степени интересовало, как работали над устранением потерь автосборщики на ГСК-1, на ГСК-2 и на конвейере сборки кабин, даже в официальный перерыв оставались «в теме». Три стены класса фактически превращены в три стационарных рабочих доски, на которых с помощью листочков, условных обозначений отражён весь процесс сборки кабин и автомобилей, прослеживаются все этапы картирования. Внимательно вглядевшись, можно отыскать «изгнанные» потери. Макетный вариант схематично иллюстрировал всё, что днём раньше гости лицезрели на действующих заводских конвейерах.

Подглядывать некрасиво, но мы же – на работе. Что из «урока» остаётся в блокнотах соседей?

«Ценность карты потока создания ценности – в том, что она позволяет увидеть не один процесс, а весь поток».

«NB! Те, кто подписывает приказ на этапе согласования, ценности не создают. Это потери!!! Ценность создаётся во время отработки формулировки документа и когда ставится главная подпись».

«За три месяца на главном конвейере освободили более 11 тысяч крупногабаритных тар».

ский вертолётный завод им. М.Л. Миля». – Излагает легко, доступно. На нашей фирме-разработчике нет серийного потока создания ценностей, каждый день – новая работа. Опыта бережливого производства в стране недостаточно. «Вылавливаю» общие подходы, их можно и нужно применять – но в соответствии с конкретными условиями: «КАМАЗ» ведь тоже действовал с учётом своей специфики.

– Всё, что мы увидели и услышали, для «Ростехнологий» очень полезно в плане организации работы в дальнейшем, – считает Лариса Авенировна Кирпиченкова, заместитель начальника службы технического регулирования и модернизации департамента инноваций и стратегического развития ГК «Ростехнологии». – «КАМАЗ» – первый, с него всё начиналось, и, как мы убедились, организовано всё очень неплохо.

– «КАМАЗ» – это министерство по структуре и по масштабности, – Роман Львович Каган, начальник отдела АСУ СКБ Вычислительной техники из Пскова, в Челнах впервые. – Мне понравилась чёткая, детальная проработка вопросов картирования, но одного урока явно мало! Моё мнение – надо информацию Лин-форума разместить в интернете, чтобы каждый мог заниматься самостоятельным изучением и применять у себя. А ещё я понял: чтобы всё это стало действительно реальным, необходима личная инициатива руководителя предприятия. Любого!

– Если фактический показатель превышает норму?

– Решение принимается на заседании комиссии по управлению запасами и зависит от причины сбоя, – поясняет Михаил Дмитриевич. – В одних случаях производится оптимизация размера и структуры запасов, в других – разрабатываются новые маркетинговые ходы.

– Для финансового менеджера предметно-вещностная природа запасов не имеет особого значения, важна лишь общая сумма денежных средств, отвлечённых из оборота, – вступает в разговор консультант PSK



Раньше сквозь конвейер пройти было невозможно – проход заспанная тара. Теперь же, благодаря системе Канбан, площади освободились

остановлен на два-три часа. Где-то нашли заначку болтов из другой партии, и только благодаря этому конвейер заработал. Если бы уже тогда был внедрён Канбан, мы бы не бежали по заводу, а проблема выявилась уже на складе, и бракованные болты не попали бы на производство.

Этот пример стал живым подтверждением того, о чём рассказывал собравшимся Рашит Габидуллин в своей лекции:

– Канбан – это ниточка, по которой можно определить слабые места производства. При классической системе организации производства она ослаблена, поэтому, если

её разрезать, на её концах ничего не будет заметно. Проблемы замаскированы излишними запасами, сразу не решатся и начнут нарастать, как снежный ком. При Канбане ниточка натянута, поэтому при сбое проблема заметна сразу, а значит, и решается сразу.

Уже в конце практической части мастер-класса его участник, представитель НИИ прикладной химии Сергей Теплицhev, заметил: «Вот это порядок! Нигде на производстве нет спешки и суеты, детали расположены правильно, все работники при деле. Убедился, что на «КАМАЗе» сумели теорию превратить в практику».

Фут для кия

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Сколько футов должно быть под килем океанского лайнера? Этот вопрос, заданный участникам мастер-класса, лишь на первый взгляд не имеет ничего общего с темой «Управление запасами как средство повышения эффективности процесса». Запас воды под килем, те самые семь футов, позволяют не задумываться о рифах. На производстве их более чем достаточно – качество продукции, организация труда, логистика, производственная дисциплина. Можно спокойно и дальше держать курс к намеченной цели? Отнюдь! Решая проблемы загрузки запасов, руководство предприятия повышает его эффективность, а значит, делает его более конкурентоспособным.

Предложенный образ пришёлся слушателю по душе. К вопросам, обозначенным на доске в начале обсуждения: «Как рассчитать минимальный объём запасов незавершённого производства?», «Каким должен быть резерв при запуске партии?», «Есть ли методика передачи НЗП между потребителем и поставщиком?» – прибавились новые: «Как мотивировать персонал работать более качественно?», «Насколько можно повысить производительность труда?», «Есть ли формула, учитывающая все риски поставок?»

Организаторы конференции, следуя принципу «Делись открыто!», отвечали на вопросы по мере поступления, исходя из собственного опыта. А поскольку участвовали в мастер-классе руководители предприятий, предпочитающие комплексный подход, коучеры рассказывали о решении проблемы запасов и с точки зрения финансистов, и с точки зрения производственников.

– В среднем на запасы приходится отвлекать от 20 до 25% средств, – делился своим опытом работы консультант PSK первого заместителя генерального директора – исполнительного директора ОАО «КАМАЗ» Михаил Поликаров. – У нас в компании для вовлечения в оборот дополнительных средств было принято решение уменьшить запасы на 15%. Работали в таком режиме три года, а потом спрос на автомобили повысился, объёмы продаж начали расти, а производство стало лихорадить. Анализируя эту проблему, мы пришли к выводу, что ключевой показатель должен быть другим – оборачиваемостью капитала.

В 2008 году, когда продажи были на пике, оборачиваемость всех запасов составляла 64,1 дня, из которых оборачиваемость товарно-материальных ценностей (ТМЦ) – 19,6 дня. В конце 2010 года при замедлении оборачиваемости всех запасов до 70,3 дня из-за роста остатков нерализованных автомобилей оборачиваемость ТМЦ ускорилась до 16,3 дня. В конце 2011 года эти показатели составили 54,9 и 15,1 дня соответственно, что позволило вовлечь в оборот дополнительно более 200 млн рублей. Ежедневный мониторинг этого КРП дисциплинирует и финансистов, и производственников.

– Если фактический показатель превышает норму?

– Решение принимается на заседании комиссии по управлению запасами и зависит от причины сбоя, – поясняет Михаил Дмитриевич. – В одних случаях производится оптимизация размера и структуры запасов, в других – разрабатываются новые маркетинговые ходы.

– Для финансового менеджера предметно-вещностная природа запасов не имеет особого значения, важна лишь общая сумма денежных средств, отвлечённых из оборота, – вступает в разговор консультант PSK



Запасы скрывают и вытесняют проблемы в производственном процессе

Алексей Кузьмин. – Мы, производственники, должны уметь разглядеть проблемы, которые скрываются излишними запасами.

Для наглядности процессов, происходящих на предприятии, руководители вместе с лин-тренером выстраивают теоретические модели традиционного склада и супермаркета, «запускают» две линии сборки – поточную и сборки партиями, а затем приступают к расчёту необходимой для производства партии запасов. Для примера Алексей Андреевич предлагает оперировать тремя видами комплектующих.

– На нашем предприятии ежедневно выпускается до ста наименований изделий, – вздыхает заместитель директора по производству ОАО «Новосибирский механический завод «Искра» Виктор Пеньков. – Даже не знаю, пригодится ли мне эта формула, а она для оптимального расчёта запасов очень нужна – финансисты настаивают на снижении резервов. Спорим, ищем компромиссы. Пока сокращаем издержки другими путями, а ведь пора брать на вооружение опыт «КАМАЗа».

Новая задача, которую предлагает Алексей Кузьмин из производственных сводок, – линия прессов Komatsu по производству лонжеронов в день выпускает 18 типов деталей. Каким должен быть лин-запас этих комплектующих? Результат – 4062 штуки. При этом по ряду видов лонжеронов фактические запасы НЗП превысили расчётные в два раза, а по некоторым их недостаточно. В результате таких расчётов было установлено, что запасы превышены по 1903 заготовкам лонжеронов, и это позволило сократить почти на 50 млн затраты на закупку металла.

– Снижение запасов для нашего предприятия – самая актуальная тема, их доля у нас доходит до 70% от общего объёма средств. Теперь смогу оптимизировать этот ресурс, – потирает руки директор по развитию ОАО «Радиоизавод» (г. Пенза) Олег Ратников. – Мы недавно включились в этот процесс освоения новых технологий. Внедрение бережливого производства начали с создания эталонных участков. «КАМАЗу» удалось даже «Маяк» зажечь, а я думаю, как мне людей мотивировать. В программе конференции есть мастер-класс «Кайдзен как правило жизни». Жаль, не успел туда...

ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Оборонщики намерены наступать

Ольга ЕРАШОВА

Участники конференции 20-21 сентября приняли итоговую резолюцию, в которой, в частности, выразили уверенность, что совместные усилия властей и делового сообщества по созданию благоприятных условий для внедрения инструментов и методик бережливого производства приведут к дальнейшему подъёму экономики регионов страны и России в целом, к росту благосостояния народа. Несколько вопросов нам удалось задать начальнику департамента инноваций и стратегического развития ГК «Ростехнологии» Александру Каширину, возглавлявшему гостевой пул.

– Александр Иванович, на каких водах «КАМАЗа» вы побывали лично, какое представление сложилось об автозаводе?

– Программа была составлена так, что я смог увидеть и автомобильный, и кузнечный, и прессово-рамный заводы, и завод двигателей. Впечатление хорошее. Трудно было даже представить, что такой большой «КАМАЗ», такой огромный коллектив может работать как единая команда. Но это чувствуется: все знают свои движения, свои действия, каждый на своём участке работает как член этой единой команды, имея в виду конечный результат.

– На ваш взгляд, в этом главный успех? – Безусловно, это серьёзное достижение – наравне с такими измеримыми показате-

лями, как повышение производительности труда, улучшение качества продукции. Реально видно, как инструменты бережливого производства позволяют добиваться поставленных целей. Понятно, работу необходимо совершенствовать постоянно, но то, что уже есть, позволяет сделать вывод со всей очевидностью: когда идёт концентрация всех усилий, можно действительно осуществить прорыв в плане повышения эффективности производства, сплочения коллектива.

– О чём вы обязательно доложите Сергею Викторовичу Чemezovu по возвращении?

– Что нужно ставить цели, выстраивать под эти цели механизм и формировать опять-таки команду, которая будет работать на конечный результат.

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Трудно быть ГИПом?

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В этом году с Днём машиностроения совпало 40-летие со дня образования проектного управления «КАМАЗа» (ныне департамента промышленного проектирования). С момента своего появления на свет этот коллектив разрабатывал и осуществлял проекты, необходимые для достижения целей, которые ставило руководство компании. Накануне праздника страницы истории вместе с директором департамента промышленного проектирования Святославом Нечаевым пролистал корреспондент «ВК».

– **Святослав Фёдорович, накануне юбилея принято подводить итоги работы. Чем запомнится вам год 40-летия?**

– Разработанными и осуществлёнными проектами. Интересных тем в этом году было немало – это и разработка проектной документации на реконструкцию корпуса вспомогательных цехов № 1 РИЗа, в котором будет размещено производство спецавтомобилей, и проекты, связанные с изменением логистики доставки ГСМ на заводы, и установка нового оборудования для выпуска деталей и узлов под автомобиля «Евро-4». Все эти разработки реализуются буквально с листа. Продолжается строительство и параллельное проектирование площадки СП «СиЭнЭйч-КАМАЗ Индустрия» по производству сельскохозяйственной и строительной техники. Закончен проект для строительства демонстрационной площадки испытательного трека в НТП, по сути это полигон для демонстрации возможностей наших автомобилей.

Работа нашего коллектива оценивается по двум основным критериям: своевременное решение тематических вопросов и объём проекта.

В среднем специалисты трудятся с производительностью 120% к нормативному выпуску продукции на человека.

– **Вы пришли в профессию в 1974 году. В то время слово «проект» имело узкопрофессиональное применение. Что зацепило вас, выпускника КАИ?**

– Я закончил специально созданный под потребности строящегося «КАМАЗа» автомобильный факультет Казанского авиационного института. Видел себя технологом. Но когда приехал устраиваться на работу, нам порекомендовали походить по стройке, по заводам – штатное расписание ещё не было сформировано. На пути оказалось проектное управление. Его руководителем Анатолий Васильевич Новиков очень интересно рассказывал о работе. Я почувствовал – это созвучно тому, чем бы я хотел заниматься. Пришёл и застрял почти на 40 лет.

– **Вы были главным инженером проектов заводов «КАМАЗа» в 80-х и проектом восстановления завода двигателей после пожара. Трудно быть ГИПом?**

– Фактически это директор завода, только в проектной части. От этого специ-

алиста зависит очень многое – качество проектных решений, сроки выполнения работ, стоимость строительства, главное – должны быть удовлетворены ожидания заказчика.

До должности ГИПа нужно дорасти, стать настоящим профессионалом. В годы строительства «КАМАЗа» проекты вели именно такие одарённые и одержимые люди: Геннадий Фёдорович Костарев отвечал за проектирование кузнечного завода, Юрий Гаврилович Калинин курировал литейный завод, Виктор Фёдорович Карпов – автомобильный, Василий Иванович Пустовалов – Занский агрегатный, Николай Александрович Беднов – завод по ремонту двигателей. Имён высокочастотных проектировщиков можно назвать ещё много.

Сегодня в составе департамента работают два ГИПа – Фирдаус Фатыхович Фатыхов, курирующий заготовительное производство, прессово-рамный завод и объекты общекомплексного назначения, и Илиза Шаймардановна Басырова – завод двигателей, автомобильный и объекты блока развития.

– **За 40 лет масштаб за-**

дач, решаемых департаментом промышленного проектирования, изменился. А качество проектов осталось прежним?

– Мне за наши проекты краснеть не приходится. Тревожит средний возраст нашего коллектива, он достаточно высокий – около 45 лет. Демографическая яма стала следствием затяжного кризиса конца 90-х. После эры технического перевооружения «КАМАЗа» коллектив оптимизировали с 250 до 70 человек, сделав ставку на ведущих специалистов 40-45 лет. Никто не думал, что кризис затянется почти на десять лет, и нашим наставникам просто некого будет обучать. Сейчас набираем молодую смену, в основном, в строительных и других технических вузах. А едва воспитаешь специалиста, к нему тут же начинают присматриваться конкуренты! Необходимо прикладывать усилия для того, чтобы работа молодого проектировщика была ему не только интересна, но и приносила удовольствие и удовлетворение.

– **К каким целям сегодня стремится компания?**

– Рождение нового поколения автомобилей стандартов «Евро-4», «Евро-5» подразумевает развитие новых



технологий. На рабочих местах устанавливается новое оборудование, к которому предъявляются повышенные требования по обустройству площадей и инженерным сетям. Предпочтение отдаётся энергосберегающим инженерным системам. За последние годы была построена сеть автономных компрессорных станций нового поколения. В корпусах старые светильники меняют на новые энергосберегающие, внедряются экономичные системы энерго- и теплоснабжения.

– **Кто получил приглашение на юбилей?**

Проекты всегда соответствуют стоящим задачам. В 1976 году Проектное управление «КАМАЗа» приняло на себя функции генпроектировщика Камского комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей и промкомзоны. В 80-х – время активного развития – необходимы были проекты перевооружения, тогда же разрабатывались программы развития сельскохозяйственной базы «КАМАЗа», объектов здравоохранения и соцкультбазы. В 90-х главным стал проект восстановления корпуса завода двигателей после пожара. 2000-е годы сопровождаются проектами по оптимизации производства.

– Это будет традиционная встреча друзей, для которых работа в Проектном управлении «КАМАЗа» была смыслом жизни. Мы постарались достучаться до всех людей, результаты работы которых стали частью инфраструктуры компании. Через каждое бюро, в котором сейчас трудится по пять-шесть человек, прошло за 40 лет от 50 до 100 специалистов.

Встреча друзей – это не только воспоминания, нас объединяет общий интерес к профессии, желание сделать работу «КАМАЗа» более эффективной.

ВЕХИ РАЗВИТИЯ

Через годы, через расстояния

18 июня 1974 года Приказом по Министерству автомобильной промышленности № 127 от 18.06.1974 г. в составе «КАМАЗа» создано Проектное управление комплексного проектирования.

1 июля 1976 года – функции генерального проектировщика «КАМАЗа» и промкомзоны г. Набережные Челны переданы Проектному управлению «КАМАЗа».

1976 год – в центре внимания объекты соцкультбыва комплекса «КАМАЗ».

1979–1987 годы – проектирование сети автоцентров по обеспечению запасными частями и гарантийному обслуживанию автомобилей КАМАЗ в 199 городах и столицах республик СССР, разработка типовых зональных и региональных автоцентров.

1980–1981 годы – расширение и реконструкция Ставропольского завода автомобильных прицепов.

1981–1990 годы – техническое перевооружение заводов «КАМАЗа» для организации выпуска модернизированных автомобилей КАМАЗ.

1982–1989 годы – проектирование заводов по капитальному ремонту двигателей КАМАЗ в городах Чита, Кустанай, Ханженково.

1986 год – завод запасных частей и капитального ремонта двигателей КАМАЗ. Реконструкция заводов «КАМАЗа» для организации производства поршневых колёс двигателей КАМАЗ.

1993–1995 годы – восстановление завода двигателей после пожара.

1993–1997 годы – создание производства турбокомпрессоров для двигателей автомобилей КАМАЗ.

1997–2000 годы – разработка проектной документации на установку оборудования, поставляемого по японскому кредиту для производства двигателей с характеристиками «Евро-1», «Евро-2».

1999–2002 годы – проектирование автономных источников технологического теплоснабжения на кузнечном, автомеханическом заводах, ПРЗ, КИСМ, ЗМА.

2005–2006 годы – проектные работы на совместных предприятиях «ZF-KAMA»; ЗАО «КАММИНЗ КАМА». Вторая очередь строительства трамвайной линии по проспекту Сююмбике от проспекта Вахитова до проспекта Беляева.

2007–2008 годы – разработка проектной документации на установку линии окраски кабин VANEО; на установку оборудования для производства автомобилей с характеристиками «Евро-3»; разработка проектной документации на реконструкцию линии окраски кабин в цехе окраски № 2 прессово-рамного завода.

2009–2010 годы – разработка проектной документации на оптимизацию площадей ОАО «КАМАЗ» при перемещении производств ОАО «КИСМ» и АМП; размещение оборудования ООО «КАМАЗавтотехники» на площадях ОАО «КАМАЗ».

2011 год – изменение логистики доставки ГСМ; децентрализованное обеспечение сжатым воздухом объектов ОАО «КАМАЗ».

ПОЗДРАВЛЕНИЕ

Дорогие мои коллеги!

Вашим самоотверженным трудом, вашим интеллектом, опытом проектировщиков институтов, руками рабочих созданы огромные богатства нашей страны, построено одно из крупнейших предприятий мира, комплекс заводов по производству большегрузных автомобилей «КАМАЗ».

Это были незабываемые годы! Мы трудились, не считаясь со временем, сутками пропадали на стройплощадках, плакали от счастья, встречая нашего первенца, сошедшего с конвейера автомобильного завода.

Спасибо вам, уважаемые ветераны, за ваш благородный труд, за ваш патриотизм!

Словом «проект» называют сейчас многие начинания в нашей стране, и слово это звучит гордо и величественно. Я горжусь тем, что долгие годы работал в нашем высококвалифицированном коллективе, в одном из ведущих подразделений «КАМАЗа».

Желаю всем ветеранам, работникам департамента промышленного проектирования, вашим семьям крепкого здоровья, успехов в труде, счастья в жизни!

Ваш Мирослав Цезарович Марковский

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Владимир ШУШАКОВ

В департаменте промышленного проектирования и сегодня трудятся специалисты, создававшие те самые проекты, по которым в 70-е строились заводы «КАМАЗа». В этой компании профессионалов имя начальника бюро сетей, систем водоснабжения, канализации и автоматики Райханы Киямовны Саитгалеевой произносится с неизменным уважением. Она – ветеран проектного управления, чьи заслуги не раз отмечались наградами, в числе которых и звание «Заслуженный работник КАМАЗа».

В этом году накануне Дня машиностроителя в списках награждённых Почётной грамотой ОАО «КАМАЗ» значится главный специалист департамента промышленного проектирования Ленар Ринатович Саитгалеев – продолжатель династии. Специально устраивать встречу представителей разных поколений корреспонденту «ВК» не пришлось – мама и сын работают в одном бюро.

– **Каким был ваш путь к профессии?**

Райхана Киямовна:

– После окончания Казанского инженерно-строительного института по специальности «Водоснабжение и канализация» я получила направление в Ижевск в проектный институт «Удмуртгражданпроект», где и отработала положенные три года. В Набережные Челны приехала по комсомольской путёвке. Здесь увидела объявление о наборе сотрудников в проектное управление «КАМАЗа», подала заявление и получила вызов.

Ленар Ринатович:

– Я хоть и технарь по натуре, но первое высшее образование у меня гуманитарное. С дипломом выпускника Современной гуманитарной академии я отправился в Санкт-Петербург, где живёт и работает мой старший брат. Там, работая на нефтеперерабатывающей станции, получил направление на обучение в Уфимский государственный нефтяной технический университет по специальности «Проектирование и эксплуатация газонефтепроводов и газонефтехранилищ».

По семейным обстоятельствам в 2006 году мне пришлось вернуться в На-



бережные Челны. И я вдруг открыл для себя, что моя специальность соответствует профилю, по которому работает мама – те же трубопроводы, просто с другим наполнением. Решил себя попробовать, и получил.

– **Каким был ваш первый проект на «КАМАЗе»?**

Райхана Киямовна:

– В феврале 1973 года наш отдел, в котором я была единственным специалистом, объединял три направления: энергетика, отопление и вентиляция, водоснабжение и канализация. Первое задание – проект по вентиляции вычислительного центра в КВЦ-1 РИЗа. Но оно никак не соотносилось с опытом и знаниями, которые у меня были. Все эмоции одной фразой потянул начальник отдела Борис Иванович Дулав: «Есть СНиПы, нормы, изучай и делай!» В то время строительство и проектирование велись параллельно, до выбора ли было? Через полгода в отдел приняли проектировщиков по другим

специальностям, работать стало легче.

Ленар Ринатович:

– Мой первый проект здесь – отвод дождевых стоков с площадки для приёма ГСМ на НТП. Запомнилось только то, что работа полностью соответствовала моей специальности.

Для того чтобы состояться в этой профессии, надо знать много нормативных документов, легко ориентироваться в разных темах. Так тяжело сначала было, что несколько раз даже порывался уйти.

– **От качества проекта зависит успех любого предприятия...**

Райхана Киямовна:

– Чем больше опыт, тем больше вариантов решения задачи. На выбор времени почти нет, проекты часто выполняются в пожарном режиме. Потом, как правило, идёт доработка вместе с подрядчиком. Он часто предлагает заменить материалы на более дешёвые, доступные. Переговоры протекают по-

разному, иногда приходится просвещать, убеждать, ведь за конечный результат проектировщик отвечает вместе с исполнителем.

Ленар Ринатович:

– Многие зависят от содержания задания на проектирование, полноты исходных данных. Проектировщику гораздо легче работать, если он точно знает, какой результат от него хотят получить.

– **Какие проекты вам интересны с профессиональной точки зрения?**

Райхана Киямовна:

– Меня всегда увлекают большие сложные проекты, там есть возможность пока-

Не так давно в департаменте промышленного проектирования образовалась новая семья. Фамилию Саитгалеева теперь носит супруга Ленара Ринатовича, инженер 1-й категории Юлия Валерьевна.

В этом небольшом коллективе работают ещё три династии: рядом с мамой Галиной Викторовной Гузь трудится сын Вячеслав Александрович Гузь; с Лилией Рашитовной Тукановой – дочь Альбина Валерьевна Пономарёва, с Ниной Николаевной Мордовиной – невестка Татьяна Робертовна Мордовина. Творческие союзы благотворно влияют на производительность труда.

ИННОВАЦИИ/ИНВЕСТИЦИИ

Братство по лазеру

Ольга ЕРАШОВА

Самые «суровые технари» «КАМАЗа» – главные инженеры, главные технологи заводов и их заместители – принимали во вторник в гендирекции «гостей из будущего». В рамках сотрудничества с ОАО «РОСНАНО» и его проектными компаниями по внедрению в технологию производства автомобилей КАМАЗ инновационных лазерных технологий мирового уровня, разработанных в ООО НТО «ИРЭ-Полюс» под руководством академика РАН РФ В.П. Гапонцева, состоялась встреча с представителями названной фирмы. Корпоративным университетом совместно с блоком развития разработана программа обучения персонала ОАО «КАМАЗ» лазерным технологиям обработки материалов.

Напомним: НТО «ИРЭ-Полюс» является основателем и одной из базовых компаний транснациональной научно-технической Группы «IPG Photonics Corporation» – лидера мирового рынка в области волоконных лазеров.

Перед камазовцами выступили заведующий кафедрой лазерной физики НИЯУ МИФИ, доктор физико-математических наук Николай Евтихий, директор по маркетингу НТО «ИРЭ-Полюс» Владимир Плотников, генеральный директор ООО «Рухсервотор» Владимир Жарский. Они рассказали о классификации современных лазерных технологических комплексов и практическом применении их в автомобилестроении. Заместитель главного технолога ОАО «КАМАЗ» по исследовательским и лабораторным работам Владимир Колтунов поделился опытом работы с лазерами на «КАМАЗе».

Волоконные лазеры называют сегодня «прорывом» в лазерных технологиях вообще: они приходят на смену газовым и твердотельным лазерам благодаря своей надёжности, долговечности, эффективности воздействия на материалы, скоростным и прочим качественным характеристикам при меньшей энергоёмкости. В контексте «КАМАЗа» новейшие техно-

логии способны совершить «техническую революцию» по таким направлениям, как сварка, резка, термообработка, прошивка отверстий, размерная обработка, наплавка и т.д.

В перерыве мы взяли интервью у профессора Евтихьева.

– **Николай Николаевич,**



расскажите, как началось сотрудничество вашей компании с «КАМАЗом», как оно развивается?

– Буквально на днях исполняется годовщина с момента первой встречи в Москве на уровне руководства наших компаний. Ещё неизвестно, кто кого нашёл: то ли мы вас, то ли вы нас. Нам очень нужны серьёзные партнёры. Должен отметить, что генеральный директор «КАМАЗа» Сергей Когогин – человек весьма чувстви-

тельный ко всему новому, и наше сотрудничество с «КАМАЗом» в пилотном порядке – очень хороший ход. Появилась программа совместных действий из 32 пунктов. Любое оборудование настраивается под конкретного потребителя, а это – длительная процедура подготовки технических

Волоконные лазеры приходят на смену газовым и твердотельным лазерам благодаря своей надёжности, долговечности, эффективности воздействия на материалы, скоростным и прочим качественным характеристикам при меньшей энергоёмкости.

заданий, состыковка требований заказчика, возможностей техники и прочие нюансы. Сделать само оборудование гораздо проще.

– **Но сейчас вы получили техзадания от «КАМАЗа»?**

– Да, и то, что на проработку ушёл год, – нормально. Подготовлены первые четыре контракта, 24 сентября в Москве вновь состоялась встреча руководства. Мы обсуждали быструю поставку двух комплексов раскроя, комплекса сварки, который заменит установку электронно-лучевой сварки. При сварке шестерён он позволяет увеличить произво-

дительность труда примерно в пять с половиной раз. Затем, мы можем поставить в Технологический центр сварочно-универсальный модуль (программа на него уже заложена), предназначенный не только для испытаний, но и для обработки деталей коробки передач нового образца. Никаким

другим способом, кроме лазера, сделать это невозможно.

– **Программа сотрудничества рассчитана не на один год?**

– Следующие шаги предполагаются в первой половине 2013 года – они связаны с комплексом по изготовлению лонжеронов. Одно это звено позволит увеличить производительность по сравнению с нынешней более чем в четыре раза. И это пока: любой цех или завод встроены в общую технологическую цепочку, и в перспективе, при модернизации некоторых процессов вокруг, я думаю, будет

возможность снизить время на производство одного лонжерона в восемь раз – что весьма существенно. На повестке дня и вопрос о поставке комплекса раскроя балок заднего моста. Ваши, заводские расчёты, прогнозируют в этом случае экономию металла до 50 тонн – то есть установка окупит себя за год. Запланированы также работы по ремонту штампов, замене части обрезных штампов на лазерную обрезку, модернизация технологической цепочки по изготовлению нового бака для автомобилей КАМАЗ.

– **Говоря о волоконном лазере, вы имеете в виду работу с металлом. Но ведь производство использует и другие, в том числе новые материалы. В этих случаях подразумевается использование лазерного оборудования?**

– Подразумевается, и такая возможность у нас существует: по ряду контрактов мы поставляем оборудование по резке стекла, длина волны позволяет работать и с пластиком, и с керамикой. Дальше пока «не лезем», потому что, вероятно, тогда это будет уже не волоконник, а нечто совсем новое: лазерные технологии развиваются достаточно интенсивно.

ДЕЛА ПРОФСОЮЗНЫЕ

Простая наука – услышать друг друга

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Накануне Дня профсоюзов Республики Татарстан актив Федерации профсоюзов города, работу которого возглавляет Гумер Нуретдинов, из первых уст узнал о нововведениях в пенсионном и трудовом законодательствах. Семинар-совещание организовала Федерация профсоюзов Республики Татарстан. Делегация специалистов во главе с председателем Татьяной Водопьяновой приехала в Набережные Челны, чтобы обсудить с профсоюзным активом города нововведения и сверить часы накануне сезона активных действий.



– жить в экономически развивающейся стране в социальном мире. Эти два параметра позволяют садиться за стол переговоров и искать пути решения волнующих проблем. Через компромиссы мы постепенно идём к повышению уровня и качества жизни и достигли на этом пути определённых результатов.

В 2006 году в соглашении, подписанном Правительством республики и работодателем, было написано: «Главным ориентиром по уровню заработной платы в сфере промышленности будет минимальный потребительский бюджет». За шесть лет в два с половиной раза уменьшилось количество предприятий, имеющих среднюю заработную плату ниже этого стандарта, почти в три раза – с 420000 до 140000 – уменьшилось количество работников, которые получают заработную плату ниже уровня минимального бюджета.

Сейчас в 55% из тех предприятий, где есть профсоюзные организации, нашли возможность повышения заработной платы. Минимальная заработная плата на уровне или выше минимального потребительского бюджета на каждом пятом предприятии республики, на каждом третьем – тариф 1-го разряда установлен на уровне или выше прожиточного минимума.

Важный показатель уровня оплаты труда – тарифная составляющая заработной платы. На каждом третьем предприятии он составляет 50%. В прошлом году заработная плата была повышена в 80% крупных и средних предприятий реального сектора экономики, имеющих профсоюзные организации.

Завершая своё выступление, Татьяна Павловна подарила мэру города Василию Газизовичу книгу о профсоюзном движении в республике:

– Мне хочется, чтобы мы совместными усилиями эту историю достойно продолжили.

ЗАВОДСКИЕ ТРАДИЦИИ

Золотой машиностроитель: найти и возвеличить

Традиционно завод двигателей в первых числах октября проводит день предприятия. Не стал исключением и этот год – нынче движковцы соберутся на базе отдыха «Дубки» 6 октября.

В программе праздника, который всегда служит заключительным аккордом в череде заводских мероприятий, посвящённых Дню машиностроителя, и считается самым главным торжеством на заводе, будет множество конкурсов и спортивных состязаний. Не обойдётся и без концерта художественной самодеятельности. Заводчане будут соревноваться на волейбольной площадке и футбольном поле, за бильярдом и теннисным столом. Желющие продемонстрируют свои способности в караоке.

Изюминкой этого мероприятия станет развлекательный конкурс «Золотой машиностроитель-2012», который будет проводиться впервые. По замыслу организаторов праздника, в нём примут участие лучшие представители подразделений завода двигателей. Для них готовятся соревнования на смекалку, вопросы на эрудицию и крутзор. Не забыли и про команды болельщиков «Золотого машиностроителя». Для них тоже есть задания. Конкурс «Живая статуя машиностроителя» должен выявить самые сообразительные команды, обладающие

изрядным запасом чувства юмора, ведь тут команды должны будут замереть в замысловатой позе, которая бы наглядно демонстрировала все лучшие качества идеального машиностроителя. А ещё жюри оценит кричалки и плакаты групп поддержки. Всех победителей конкурса «Золотой машиностроитель-2012» ждут призы.

Планируется, что на базе отдыха «Дубки» соберётся более 700 человек. Каждому подразделению завода двигателей будет предоставлен отдельный домик, в котором люди смогут собраться своим коллективом.

КОЛДОВОРО

Обязательства выполнены

Итоги работы по выполнению коллективного договора в первом полугодии скреплены подписями сторон под постановлением совместного заседания администрации и профсоюзного комитета работников ОАО «КАМАЗ».

Обязательства коллективного договора в основном выполнены. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года, увеличились объёмы производства, соответственно, выросла на 25% заработная плата персонала. Уменьшилось количество несчастных случаев, снизились уровень заболеваемости и потери рабочего времени. В то же время не решены проблемы по обеспечению

температурного режима в зимнее и летнее время. Запланированных в бюджете средств недостаточно для приобретения путёвок для оздоровления персонала. Обозначены в документе и задачи. Главная из них – обеспечить безусловное выполнение бизнес-плана и коллективного договора на 2012 год в пределах утверждённых бюджетов. Для стабилизации профессиональной заболева-

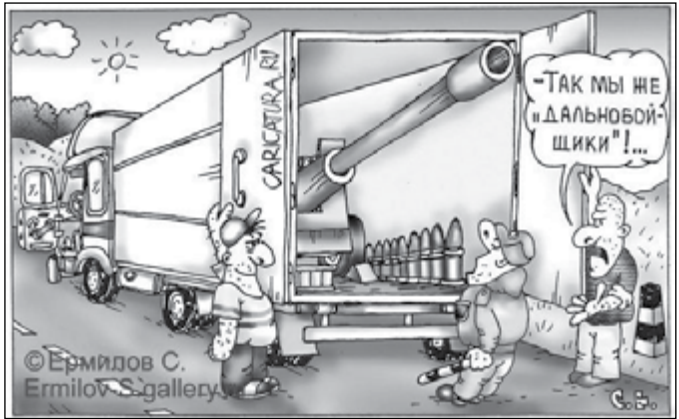
емости работники в соответствии с результатами медицинских исследований должны направляться в здравпункты. Профсоюзный комитет и администрация рассмотрят возможность роста адресной денежной компенсации на питание в 2013 году и увеличение количества оздоровительных путёвок для камазовцев, нуждающихся в санаторно-курортном лечении.

КАМАЗОВЦЫ ШУТЯТ

На заводе лихорадка...

Наталья ГАРИПОВА

Выпуск нашей постоянной рубрики «Камазовцы шутят» на этот раз состоит из частушек, которые придумали работники отдела главного метролога завода двигателей. А спели они их на заводском конкурсе «Минута славы». Весёлые поверители стали его призёрами в номинации «Самый активный коллектив», а от себя редколлегия «Вестей КАМАЗа» добавила бы, что это ещё и самый остроумный и самый смелый коллектив.



Обещали мне водилу,
Долго я смотрела вдаль.
Очень я ждала мужчину,
Привезли ко мне деталь!

Шла с работы я домой,
Глядь – мужик бежит за мной.
Прет за мной экспрессом,
Машет техпроцессом.

«Коленвал» прислал заявку
На биение торца.
На биение торца
Да с переднего конца.
Опера найти не могут,
Где торцы, а где конец,
Где написано в заявке,
Не поймёт и сам мудрец.

А у нас в холодной зоне
Постоянно льют дожди.
Чтоб добраться до работы,
Надеваем сапоги.

Обещают нам тепло,
Десять лет уже прошло.
А пока тепло мы ждём
Все на пенсию уйдём!

На заводе лихорадка –
Сокращения мы ждём.
Были времена покруче,
Чехов мы переживём!

Что нам немцы, что нам чехи,
Мы завод не подведём,
Переделаем машину,
Луноход изобретём.

Аутсорсинг, аутсорсинг...
Нас давно хотят продать.
Метрология – наука,
Это каждый должен знать!
Без метрологов завод
Заболит и померёт.
Говорим от всей души –
Продавать нас не спешит!

Нашим же читателям напоминаем: если и у вас есть над чем посмеяться, присылайте шутки или реальные забавные истории по электронной почте Ngaripova@kamaz.org или рассказывайте по телефону 5-21-95. Они также могут стать достоянием этой рубрики.

МИР КНИГИ

Всё к празднику

Гузель ГАТИНА

Текущая неделя в библиотеке «КАМАЗа» насыщена мероприятиями, посвящёнными Дню машиностроителя.

Сайт библиотеки знакомит с историей праздника, а выставки в отделах обслуживания – с новой интересной технической литературой. Представлены учебные пособия по метрологии и стандартизации, инженерной графике, нанотехнологиям, технологии автоматизированных машиностроительных производств, а также справочные и энциклопедические издания. Читатели, интересующиеся логистикой, неймингом или искусством вовлечения, также найдут для себя подходящую литературу.

Для старшеклассников работники библиотеки организовали цикл интерактивных игр «Нет отрасли в жизни важнее, всё держится в мире на ней», также посвящённых предстоящему празднику. В общей сложности в играх приняли участие около ста учащихся 25-й и 13-й школ.



Вопросы о машиностроении, «КАМАЗе», спортивных гонках и правилах дорожного движения вызвали у ребят живой интерес

ОБЪЯВЛЕНИЯ

Набережночелнинский политехнический колледж продолжает набор в группы на заочную форму обучения по специальностям:

- «Технология машиностроения»;
- «Сварочное производство»;
- «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта»;
- «Техническая эксплуатация и ремонт электрического и электромеханического оборудования».

Приглашаем выпускников училищ, колледжей и работающих по профилю специальности на обучение по сокращенной программе – 2 года 10 месяцев.

Справки по телефону (8552) 58-55-18.

Адрес: проспект Раиса Беляева, дом 5 (56/02).

ОАО «Лизинговая компания «КАМАЗ» информирует: утерянный государственный номер 4642 EP 16 на бульдозер SHANTUI SD22 считать недействительным.