



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА ОАО «КАМАЗ»

№ 30 (3668)
10 августа 2012 г.

ВЕСТИ КАМАЗА



Шлифуя алгоритм

На пути к «Евро-4»

2

«КАМАЗ» рулит!

Кубки байкальского форума

3

Наш экспресс-опрос

Тише едешь – сэкономишь!

4

ТВОИ ЛЮДИ, «КАМАЗ»

Производство не обойдёшь, а физику не обманешь

Ольга ЕРАШОВА. Фото: Николай БРИК

В тот день, когда мы наконец-то встретились с заслуженным изобретателем Республики Татарстан Александром Сосновским (звание он получил ещё весной), и он сам, и руководимый им конструкторско-исследовательский отдел исследования механизмов двигателя НТЦ активнейшим образом готовились ко... второй серии. Хотя никаких киношных атрибутов заметно не было. «Будет ещё и третья», – предупредил Александр Петрович. – Но, по плану, это уже в середине 2013 года». Мыслить «сериалами» конструкторов учит новый проект – двигатель «Евро-5», и это уже фактически завтрашний день нашего мотора. Не будь конструкторских изобретений, – нам не о чём было бы говорить сегодня и вспоминать вчера.



– Александру Петровичу, наверно, каждый человек рождается изобретателем?

– В принципе, да, а вот дальше во многом зависит от того, как сложатся обстоятельства. Ломал игрушки и что-то создавал из детского конструктора, железных плаочек и болтиков, любой мальчишка, и у меня в этом смысле было обычным советским детство – с кружком при Дворце пионеров в Брианске, с победами в соревнованиях по техническому творчеству. Правда, первыми действующими моделями были судовые, и в Брянском институте транспортного машиностроения, куда я поступил после школы, тоже занимался этими огромными, с четырёхэтажным домом, судовыми моторами, где все процессы, в сравнении с автомобильными, происходили очень медленно – но наглядно. «КАМАЗ» в моей жизни случился «по воле» отца: он как раз в нашем городе занимался ограбом специалистов для великой стройки, а у меня – пятый курс, масса планов...

– Но ведь двигатель для «КАМАЗов» уже был изобретён?

– Ярославцами. И в первые годы его освоения попели дефекты, которые невозможно было увидеть в лаборатории. Сказывались очень жёсткие технологические линии и неопытность водителей, получивших в эксплуатацию абсолютно новую машину. Вот эти дефекты и стали «творческой площадкой». Кстати, до конструкторского отдела я поработал у испытателей, и могу сказать, что НТЦ (я застал ещё УТК) в те годы был лучшей аспирантурой, да что там – академией! Вокруг были люди неординарные, мыслящие, смекалистые, одарённые. Настоящие асы в своей профессии, они создавали вокруг себя

новый болт крепления и спрятал его в тело шатуна. В 1988 году был выдан патент – очень долго и очень строго всё проверялось, но статус изобретения разработка получила.

– Александр Петрович, почему напрашивается параллель: как по ступеням «Евро» поднимался мотор, так складывалась и ваша карьера.

– В 90-е годы мы просто получили возможность изменить в нашем родном 740-м моторе то, что давно хотели. Смекалка, интуиция помогали имеющимся знаниям, а ещё то, что все мы, работая вместе, считали и считаем поныне наш двигатель живой машиной. И сейчас сохранил этот стиль – не формального комбинирования

сонов. Бывает, и выезжаем на место. Последний раз через РОСНАНО письмо пришло...

– И что, чем-то воспользовались? Кстати, энтузиастам такие умельцы часто обвиняют в консерватизме.

– Очень мало крупниц, которые действительно можно было бы взять на вооружение. Беда в том, что эти гениальные головушки, как правило, предлагают революционный подход. Например, один такой автор придумал упрочнение коленвала – взрывные работы в камере требовались! Хотя все изобретатели – люди с харизмой, с фантазией, энергичные, активные. Это как бы неотъемлемая портретная характеристика. Но мы должны держать в голове минимальность затрат, простоту создания и многое другое. Производство не обойдётся.

– Если сравнить изобретения от «Евро-0» до «Евро-5», мотор «двигается» от простоя к склонению?

– Я бы так не сказал – наоборот, всё идёт в сторону упрощения и уменьшения затрат: например, было восемь головок – стало две, применяются новые материалы – в том числе пластик. Главное, чтобы не ухудшились такие концептуальные показатели, как надёжность. «Не навреди!» – главный принцип конструктора. Почти как у врача.

– А давно заметила, что вы всё время говорите «мы», время изобретателей-одиночек миновало?

– Если речь идёт о сложном изобретении – а оно на «КАМАЗе» рождается «под проблему» – это обязательно коллективный труд. Можно выдумывать что угодно, но, если идея неприемлема для производства, она никому не нужна.

Если изобретатели, которые

поняны «больны» вечным двигателем, и у нас месяца

не проходит, чтобы мы не

получали писем от таких эди-

ционеров

– Конечно! И просто всё

кажется, и досадишь на себя.

А потом приходит другое –

но ведь сделали же! В этом тоже особенности коллектива труда. Любую идею мы в своём отделе стараемся обсуждать вместе – в этом, наверное, заключается задача создания творческой обстановки. Кста-

дел мебель, двухъярусную кровать для двух своих сыновей, спортивный уголок для них же, придумал такой мини-пояс (пришлось по-возиться), который фиксировался на тельце ребёнка,

Хотя все изобретатели – люди с харизмой, с фантазией, энергичные, активные, но должны держать в голове минимальность затрат, простоту создания и многое другое. Производство не обойдётся.

ти, у меня только одно изобретение есть, где в соавторстве три человека. А так – пять, семь. Это технологии, производственники. Рабочие есть – наладчики, например.

– Только сейчас додогадалась, что нахожусь лицом к лицу с миллиардером!

– Верно: шесть патентов вне пределов и работают, приносят прибыль.

– Получается, на работе вы изобретатель «по должностям».

– А в жизни?

– Когда был дефицит, сам

как страховка, и позволял подпривигивать, как на багутте. А дача – и по сей день простор для творчества. Хочется жить лучше, комфортернее, поэтому всегда находятся вещи, которые можно улучшить – может быть, от лени. (Смеётся). Недаром говорят, что все изобретения – от неё.

– И одержимость человечества идеей вечного двигателя?

– Ну да, это же здорово, чтобы что-то работало само по себе. Но ничего просто так не приходит и не уходит.

Физику не обманешь.



Такой была весной прошлого года «первая серия «Евро-5»

НОВОСТИ

Верхняя строчка – наша

Хотя 2012 год уже миновал свой экватор, на днях стали известны результаты оценки уровня работ в области менеджмента организаций за второе полугодие 2011 года среди хозяйствующих субъектов Республики Татарстан. Их обнародовал Поволжский центр качества.

В мониторинге, проведённом по утверждённой методике, приняли участие 19 татарстанских предприятий, среди которых крупнейшие заводы и объединения столицы и городов республики.

Первую строчку в этом рейтинге с максимальной суммой баллов (16,3) заняло ОАО «КАМАЗ», опередившее такие казанские заводы, как «Электроприбор», КМПО, вертолётный, оптико-механический и другие. Автоград в этом рейтинге представлен и ещё одним предприятием – ЗАО «Народное предприятие Набережночелнинский картонно-бумажный комбинат им. С.П. Титова», КБК занимает в рейтинге 16-ю строчку.

Первые – автосборщики

На «КАМАЗе» подведены итоги соревнования за звание «Коллектив высокого качества труда» за второй квартал года.

Суммировав набранные за три месяца баллы, комиссия под председательством первого заместителя генерального директора ОАО «КАМАЗ» – исполнительного директора Юрия Клочкива и с согласия председателя профсоюзного комитета Гумера Нуретдинова пришла к выводу, что лучшим среди трудовых коллективов подразделений и организаций компании в этот период был коллектив автомобильного завода. Поэтому автосборщикам – первое место, свидетельство ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества и премия самым активным борцам за качество. На втором месте – коллектив прессово-рамного завода, третье – признано работникам завода двигателей. Моральные и материальные поощрения – согласно завоеванным позициям.

Кстати, автосборщики удерживают лидерство уже полгода, а прессоварами, три месяца назад бывшие третьими, на этот раз поднялись на ступеньку выше.

В подарок первоклассникам

В Набережных Челнах стартовала благотворительная акция «Помоги собраться в школу», в которой «КАМАЗ» принимает активное участие на протяжении уже многих лет.

В этом году в первый класс пойдут 5750 юных членников. К 1 сентября все они получат портфели от ОАО «КАМАЗ», сшитые по индивидуальному заказу компании. Школьные ранцы в разных цветовых гаммах с фирменным логотипом «КАМАЗ» будут иметь уплотнённую спинку, усиленные мягкие плечевые лямки, а также карманы на молнии. Их форма максимально приспособлена для удобного ношения.

«Помоги собраться в школу» – масштабная акция, направленная на оказание помощи юным ученикам из малообеспеченных семей, старт которой был дан в 2007 году по инициативе первого Президента Республики Татарстан Минтимера Шаймиева. «КАМАЗ» никогда не оставался в стороне от социальных проблем, оказывая поддержку как кузовозам, так и жителям города. Участие в данной акции – не единственный пример социальной помощи «КАМАЗ». Так, за предприятиями и организациями ОАО «КАМАЗ» закреплено шефство над 44 общественными учреждениями (школы, лицеи, гимназии), 39 дошкольными учебными заведениями, семью учреждениями дополнительного и тремя среднего профессионального образования.

В связи с тем, что сделать это необходимо очень быстро, сегодня активизировалась работа по снижению потерь.

Мы пригласили работников, руководителей с других заводов, чтобы закрепить за

ними определённые участки – в частности, в производстве чугунного литья, чтобы модернизировать часть линий, улучшить условия труда. Положительная динамика есть, однако цель – не просто «помочь физически»

и что-то отремонтировать, но и внедрить современные методы управления, которые

год назад были адаптированы на автомобильном

заводе в проекте «Маяк», и которые позже планировались внедрить и на других

заводах «КАМАЗа». Сейчас очередь дошла до литейного завода.

Как нам стало известно, по итогам посещения литейного завода Сергей Когогин дал руководству Металлургического

комплекса личное поручение разработать положение о стимулировании и новых критериях оплаты труда – в частности, в производстве чугунного литья, чтобы модернизировать часть линий, улучшить условия труда. Положительная динамика есть, однако цель – не просто «помочь физически»

и что-то отремонтировать, но и внедрить современные методы управления, которые

год назад были адаптированы на автомобильном

заводе в проекте «Маяк», и которые позже планировались внедрить и на других

ПРОБЛЕМА/РЕШЕНИЯ



Ситуация под контролем

Ольга ЕРАШОВА

В связи с обстановкой, сложившейся на литейном заводе, о которой мы писали в прошлом номере, здесь ежедневно проводятся «штабы» – совещания с участием руководителей компаний, заводов и подразделений ОАО «КАМАЗ». Вчера на заседание штаба прибыл генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин.

После детального анализа причин произшедшего, обсуждения предложений и мер по урегулированию проблемных вопросов Сергей Анатольевич отправился в корпус чугунного литья. Его сопровождали руководители Металлургического комплекса и корреспонденты «Вестей КАМАЗа».

Генеральный директор «КАМАЗа» прошёл по цехам, входящим в единую технологическую цепочку, где предметно уделил внимание состоянию технологического оборудования. По ходу обсуждалась вопросы ремонта и модернизации ряда автоматических формовочных линий, улучшения организации и условий работы литейщиков, совершенствования форм оплаты их труда и другие.

После обхода первый заместитель генерального директо- тора ОАО «КАМАЗ» – исполнительный директор Юрий Клочкив сообщил:

– На сегодня делать ажиотаж вокруг литейного завода не совсем правильно. Мы

работаем в графике, обыч- ная рабочая обстановка,

завод обеспечивает работу и план сборочного конвейера. Но есть проблемы по

качеству и производитель-

ности: необходимо снизить себестоимость выпускаемой продукции, чтобы быть

конкурентоспособными.

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

www.kamaz.ru

ДОЧЕРНИЕ НОВОСТИ

Первый тайм в Туймазах...

Первая половина года прошла для ОАО «Туймазинский завод автомобильных заводов» в напряжённом темпе. За шесть месяцев предприятие отгрузило продукцию на 534,6 млн рублей, что на 11,2% больше по отношению к итогам первого полугодия 2011 года.

Хорошие результаты продемонстрировало семейство автобетоносмесителей: их выпуск и продажи выросли на 22% по сравнению с показателями годичной давности. Причины – в очевидном росте объёмов строительства, оживлении рынка закупок дорожно-строительной техники, а также благодаря мероприятиям по продвижению продукции. Полновесным фактором является и немецкое качество автобетоносмесителей TZAWAITZINGER: автобетоносмесители именно этой серии дали наибольший рост объёмов продаж. Хитом продаж стал автобетоносмеситель АБН-37 серии TZAWAITZINGER.

Выпуски и продажи автобетоносмесителей выросли на 46% по сравнению с этим же периодом 2011 года.

В общую копилку доходов существенный вклад внесли и другие продукты – трансформаторные баки, комплектующие и узлы для ОАО «КАМАЗ», запчасти.

...и в Нефтекамске

На сумму 4 млрд 740 млн рублей произведено товарной продукции и оказано услуг за первые шесть месяцев года на Нефтекамском автозаводе. Это 102,4% к первому полугодию 2011 года.

Существенный рост отмечен по автоцистернам, которых произведено и отгружено на 27,3% больше прошлогоднего. А вот по основным видам продукции объёмы выпуска снизились: 92,4% от прошлогоднего объёма произведено автосамосвалов, 95,8% – прицепов и полуприцепов, 94,7% – ёмкостно-наливной техники.

Рост зафиксирован по выпуску запасных частей: их изготовлено на 44,5% больше, чем год назад.

Создан блок по спецтехнике

В ОАО «КАМАЗ» образован блок по спецтехнике, в рамках которого создано дочернее предприятие – ООО «Управляющая компания КАМАЗ-Спецтехника».

Главная цель – повышение эффективности бизнес-направления по спецтехнике. Основным видом деятельности ООО «УК КАМАЗ-Спецтехника» будет развитие производства специализированной автотехники, включая проектирование, изготовление и продажу, а также корпоративное управление организациями-производителями спецтехники, входящими в группу ОАО «КАМАЗ». Новой компании будут переданы в доверительное управление акции и доли «КАМАЗа» в таких дочерних предприятиях, как ОАО «НЕФАЗ», ОАО «Туймазинский завод автомобильных заводов», ОАО «Автоприцеп-КАМАЗ», ООО «КАМАЗ-Восток» и ООО «КАМАЗ-МАРКО». В круг обязанностей сотрудников «УК КАМАЗ-Спецтехника» войдут также проведение стратегических маркетинговых исследований рынков спецтехники, стратегическое планирование, управление инвестиционными проектами, качеством продукции и реинжинирингом бизнес-процессов организаций блока.

Новая компания будет расположена на территории Камского индустриального парка «Мастер». Возглавит блок Николай Пронин, ранее работавший советником генерального директора ОАО «КАМАЗ» по стратегии.

НОВОСТИ

Европейское качество шлифовки

Гузель ГАТИНА

На РИЗе ожидается прибавление. В августе по проекту «Евро-4» на завод поступит новое оборудование.

Профилешлифовальный шестицентровый станок с ЧПУ появится в корпусе автомобильного завода на участке РИЗа, где сейчас завершаются строительные работы под размещение нового оборудования. Немецкий станок фирмы SMF предназначен для изготовления и переточки протяжек, долблёвок, червячных фрез и зубошлифования зубчатых колёс. По различным видам инструмента производительность этого станка до трёх раз выше производительности универсального оборудования.

Специалисты ремонтно-инструментального завода в апреле этого года прошли первичный курс обучения в Москве в учебном центре фирмы Siemens, которая производит систему числового программного обеспечения для этих станков. Также ризовцы побывали и в Германии на фирме SMF и провели предварительную приёмку оборудования.

Сентябрьская прибавка

С 1 сентября минимальная тарифная ставка работников компаний вырастет на 5% и составит 4830 рублей. Соответствующий приказ-постановление был подписан генеральным директором ОАО «КАМАЗ» и председателем профсоюзного комитета на прошедшей неделе.

Этим нормативным документом также утверждены часовые и месячные тарифные ставки (оклады) оплаты труда работников. Цель руководства компании – повышение уровня заработной платы и социальных гарантий.

Актуальная пролонгация

Действие коллективного договора, подписанныго 25 декабря 2008 года и продлённого соглашением сторон в декабре 2010-го, будет продлено ещё на два года.

– Ситуация в экономике страны неоднозначная. На «КАМАЗе» идёт активная работа по сокращению затрат, в таких условиях важно сохранять завоёванные гарантии, – пояснил позицию профсоюза заместитель председателя по социальному и экономической работе и охране труда профкома ОАО «КАМАЗ» Дилус Ильясов.

Тем не менее, за последние два года было внесено немало изменений в законодательство, особенно в сфере охраны труда, которые должны найти отражение в пунктах коллективного договора. Коллективной комиссии предстоит актуализировать содержание этого документа, обсудить, проверить его на соответствие действующему законодательству. При принятии решения срок его действия будет продлён соответствующим соглашением. В ближайшие два года постоянно действующая коллективная комиссия (её состав, положение, регламентирующее работу, и решение об актуализации коллективного договора) были утверждены приказом-постановлением № 173, будет контролировать выполнение договора.

ПУЛЬС «ЕВРО-4»

Шлифуя алгоритм

Текст и фото: Ольга ЕРАШОВА

Каждый день в девять утра и в четыре пополудни в гембе автомобильного завода, на 5-м участке ГСК-1, собирается немалый круг людей, непосредственно занятых в проекте опытной сборки и постановки на производство автомобилей КАМАЗ, соответствующих экологическим нормам класса «Евро-4».

Не впервые камазовскому автоПроизводству осваивать очередной грузовик «евроформата», без «скрипа» не обходится ни одна технологическая подготовка производства. Но нынешний проект уже на стадии опытной сборки принципиально отличается от биографии своих «предков» – ТПП «Евро-2», «Евро-3». Посыпите читателей «ВК» в эти тонкости согласился консультант по развитию PSK Александр Самарцев.



В заводской биографии слесаря механосборочных работ 6-го разряда Мансура Хузиахметова КАМАЗ-5308 – не просто автомобиль. «Новое собирать всегда сложно, но интересно», – признаётся он с улыбкой

ЗА КАЧЕСТВО

Ещё одна модернизация

Ольга ЕРАШОВА

Модернизируются не только автомобили, но и документы, по которым живут и работают камазовцы. На днях такие изменения суждено было пережить Положению об организации соревнования «Коллектив высокого качества труда».

Само соревнование, которое способствует мотивации заводчан к созданию продукции более высокого качества и выполнению. Целей в области качества, организовано в эстафете за качество отныне участвуют ремонтно-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

Авторитетная комиссия – её возглавляет первый заместитель генерального директора ОАО «КАМАЗ» – исполнительный директор Юрий Ключков, определит лидеров в каждой из групп.

Состав участников конкурса, который организуется впервые, не в одной, а в двух группах, расширен. Наряду с известными конкурсантами – автомобилями, заводами и подразделениями, организовано

– Товарные корзины сформированы, – докладывает Сергей Иванович Зяблицов.

– Принято официальное решение: рама с отклонениями на конвейер ложиться не будет. Июль выдался жарким на события на «КАМАЗе» вообще и в частности: было немало переделок, но выбираться из ритма нельзя – с мая по сентябрь необходимо выполнить опытную сборку 24 автомобилей класса «Евро-4». А рама – основа всему.

– Дело в том, что на этапе освоения нового продукта одновременно внедряются инструменты и принципы Производственной системы «КАМАЗ», – поясняет Александр Борисович Самарцев.

– Ранее, как известно, эти инструменты внедрились уже в действующие процессы. Наша задача, начиная с этапа освоения новых деталей, использовать инструменты PSK при организации рабочих мест, логистических процессов, обслуживания оборудования и стандартизации выполняемых работ через СОК. Сборка автомобиля – это итог труда коллектива работников «КАМАЗа». На

этапе опытной сборки мы

должны выявить и устранить проблемы, обеспечить передачу в производство автомобиля с отработанной конструкцией и технологией, что позволило бы выйти на стабильный режим работы конвейера: минимальные сроки и с минимальными потерями. Для достижения поставленной задачи мы используем инструменты PSK, которые дают возможность управлять процессами через ключевые показатели эффективности (КПИ) и выполнять работы по стандартизованным операционным картам (СОК). Сегодня, при проведении опытной сборки, введём принцип «последовательного контроля хода производства совещаний». По любой интересующей позиции визуально можно отследить «историю вопроса».

– Информация есть по каждому подразделению, – добавляет главный специалист по проведению опытной сборки Марат Хисматуллин. – Кстати, поступает она непосредственно с рабочих мест – от слесарей и работающих вместе с ними технологов, конструкторов.

– Рабочее место, – уточняет Александр Самарцев, – это выполнено, по каким позициям отставания, – всё фиксируется. Александр Самарцев и Марат Хисматуллин могут проанализировать визуальную информацию в любой момент – тоже своего рода «пилотная площадка», на которой мы апробируем принципы PSK по организации рабочих мест. Здесь так же, как во всех производственных процессах, действуют принципы обеспечения качества – «не делать, не принимать, не передавать дефектную продукцию», принцип «логистика доставляет, сборка собирает».

В плане августа – сборка автомобилей КАМАЗ очередных шести модификаций.

Что выполнено, по каким позициям отставания, – всё фиксируется. Александр Самарцев и Марат Хисматуллин могут проанализировать визуальную информацию в любой момент – тоже своего рода «пилотная площадка», на которой мы апробируем принципы PSK по организации рабочих мест. Здесь так же, как во всех производственных процессах, действуют принципы обеспечения качества – «не делать, не принимать, не передавать дефектную продукцию», принцип «логистика доставляет, сборка собирает».

– Информация есть по каждому подразделению, – добавляет главный специалист по проведению опытной сборки Марат Хисматуллин. – Кстати, поступает она непосредственно с рабочих мест – от слесарей и работающих вместе с ними технологов, конструкторов.

– Рабочее место, – уточняет Александр Самарцев,



всегда: переходящий антиприз – тоже существенный фактор мотивации!

Взамен ряда показателей, от которых решено отказаться, утверждены новые. Это,

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во вторую группу.

– место предусмотрено только для конкурсантов первой группы. Свидетельства ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества – всем заставляемых участников ремонто-инструментальный завод, научно-технический центр, центр закупок и ЗАО «Ремдизель», вошедшие во

МЫ - МОЛОДЫЕ

«КАМАЗ» рулит!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Одержать победу было непросто – на II Международный молодёжный промышленный форум, проходивший в палаточном лагере на берегу озера Байкал, приехало более 1200 участников от 120 промышленных предприятий. В камазовской делегации, возглавляя которую главный специалист отдела анализа и планирования ремонта оборудования автомобильного завода Андрей Александров, было всего 10 человек – молодые специалисты прессово-рамного и кузнецкого

в палаточный лагерь на берегу озера Байкал. Проба сил тогда не принесла ощущимого результата.

– В этом году в делегацию попали ребята, которые в течение года активно занимались проектной деятельностью, показывали хорошие результаты, участвовали в общественной жизни «КАМАЗа», – пояснила перед началом пресс-конференции консультант по работе с общественными организациями заместителя директора ОАО «КАМАЗ» по управлению

«Знания, полученные на форуме, помогут мне в реализации проектов», – уверен инженер-конструктор ПРЗ ОАО «КАМАЗ» Расим Калимуллин.

заводов, технологического и логистического центров, Туймазинского завода автобетоносмесителей, центра информационных и коммуникационных технологий и департамента маркетинга.

За 10 дней камазовцы так активно поработали во всех программах форума, что смогли перекричать гораздо более солидные отряды со-перников.

Успеть всё

Впервые камазовцы отправились на молодёжный инновационный форум в 2010 году. Тогда на Селигере они открыли для себя площадку форума Союза машиностроителей. На следующий год эта организация пригласила молодых работников отрасли

персоналом и организационному развитию Лира Красноборова. – Эта путёвка – аванс на будущее, ребята должны отработать его новыми интересными проектами и программами.

На форуме молодые инженеры, представляющие «КАМАЗ», должны были набрать максимальное количество баллов корпоративного рейтинга, участвуя в работе образовательных сервисов, дискутируя на «круглых столах», соревнуясь на спортивных площадках.

Мы все учимся...

Сложнее всего заработать баллы рейтинга было на факультете стратегического управления. Модераторы проекта – Академия

народного хозяйства и Государственной службы при Президенте РФ, Министерство промышленности и торговли РФ и ОАО «ОПК «Оборонпром» устроили для соискателей конкурсный отбор. Его успешно прошли инженер-технолог кузнецкого завода Алексей Мартюгин и экономист департамента маркетинга Мария Зайнкина. Ребята старались заработать как можно больше бонусов сначала на практикуме, испытывая стратегии бизнес-планирования, оптимизации и маркетинга, а потом на проектно-аналитической сессии «Промышленная политика России до 2050 года».

– А я участвовала в деловой игре, в ходе которой мы учились открывать инновационные проекты, выбирать тематику, подбирать ресурсы, пробивать инвестиции, – поделилась своими открытиями инженер-технолог технического центра Елена Пышечкина. – В результате мы успешно презентовали фантастический продукт – беспроводную передачу электроэнергии. Сами не знали, что можем подойти к такому финалу.

Большинство предприятий, участвовавших в работе форума, – заводы авиационной и военной промышленности. Чтобы заработать баллы на «круглом столе» Центрального аэрогидродинамического института, который испытывает самолёты в аэродинамических трубах, надо было очень быстро разобраться в незнакомой теме. Проанализировав

крайиса, четыре колеса, гвозди и шурупы, из которых должна была собрать автомобиль. Мы попытались сконструировать «бolid» «КАМАЗ-Мастер» с зоной запограммированной деформации.

На испытаниях в машину сажали манекен, в туловище которого находились обычные куриные яйца. Наш автомобиль пострадал меньше всего. Конкуренты выдохнули: «Что с ним будет? Это же КАМАЗ!»

– Проводов для гордости было немало. Мы убедились, что уровень маркетинга на «КАМАЗе» гораздо выше, чем на других предприятиях, участвовавших в форуме, – уверен специалист департамента маркетинга Ирина Янгирова.

– Одной из тем «круглого стола» была корпоративная этика, – вспомнила Елена Пышечкина. – Руководители корпорации «Иркут», организовавшей его, предложили участникам написать кодекс

«Для успешного развития бизнеса необходимо соблюдать баланс развития его четырёх этажей – производства, подготовки производства, управления жизненным циклом, стратегии и маркетинга, логистики предприятия, – поделились своим открытием на пресс-конференции инженер центра информационных и коммуникационных технологий Венера Афлатунова и мастер логистического центра Олег Ульянов.

– Достичь его непросто, но уже сейчас есть технологии, позволяющие разрабатывать модели систем управления и обучаться менеджменту по специальным программам».

– Принципиальное отличие этого курса от любых других, – поясняет другой преподаватель, Иван Маслов, – в том, что его можно назвать «продуктом быстрого употребления». Пройдя тему, в течение недели обучающиеся отрабатывают её на практике, готовят доклады, общаются между собой – условно говоря, это тот же конверей, где каждый трудится над своим «кусочком», чтобы к концу работы получился готовый продукт. В процессе обучения наши молодые «спецы» приобретают и такие навыки, как умение правильно говорить, писать, общаться, достаточно излагать сложные технические вещи.

– Это очень нужный курс, – поделился мнением с корреспондентом один из «студийцев», Эдуард Рылов, инженер-технолог производственно-технологического отдела кузнецкого завода. – Поэтому что он учит человека участвовать, решать задачу одним-единственным способом: генери-рование концепций, а затем выбор (опять-таки коллективно, в команде) наиболее оптимальной, причём скомбинированной из ряда предложенных вариантов, – эти аспекты определены учебным планом как центральные.

Они пришли на свою первую пресс-конференцию с главными трофеями – кубком и дипломом, вручёнными делегации ОАО «КАМАЗ» за второе место в корпоративном рейтинге форума «Инженеры будущего-2012».



ВОПРОС – ОТВЕТ

Законы очереди

«Я работаю на автомобильном заводе более 12 лет, живу в общежитии с семьёй. Несколько лет назад вступил в программу социальной ипотеки. Но очередь к жилью продвигается как-то странно. Приоритет отдается людям, вносящим в качестве первоначального взноса малосемейкам. У меня тоже накоплены средства на первоначальный взнос, но за ключами почему-то никто не приглашает. Помогите разобраться...»

На вопрос читателя «ВК» отвечает начальник бюро по реализации социальных программ ОСП службы трудовых отношений Ильсур Нурутдинович Сингатуллин:

– Участие работников ОАО «КАМАЗ» в конкурсе по выбору жилищных помещений в системе социальной ипотеки осуществляется исходя из рейтинга баллов – от наибольшего к меньшему. Победителем признаётся участник, имеющий наибольший рейтинг. Этот показатель определяется как числовое значение, равное сумме предварительных накоплений, умноженное на количество дней их нахождения на счёте Государственного жилищного фонда. То есть тысяча рублей, пролежавшая на счёте в ГЖФ один день, равна одному баллу. Эта схема утверждена Постановлением Кабинета Министров РТ от 02.08.2007 № 366.

Ознакомиться со своим рейтингом баллов участник программы может на официальном сайте НО «ГЖФ» при Президенте РТ <http://mail.gilfond.ru>

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

ВАША ПЕНСИЯ

С мыслями о завтрашнем дне

Гузель ГАТИНА
Фото: Николай БРИК

Работникам ОАО «КАМАЗ» в очередной раз напомнили о преимуществах программы негосударственного пенсионного обеспечения. Одна из информационных встреч с представителями НПФ «Первый промышленный альянс» на днях прошла в генеральной дирекции.



С 2005 года по группе организаций ОАО «КАМАЗ» заключено 13804 договора НПО

Участие в программе негосударственного пенсионного обеспечения позволяет работникам ОАО «КАМАЗ» по достижении пенсионного возраста получать дополнительно к государственной трудовой пенсии ещё одну, негосударственную. Она формируется из взносов, перечисляемых «КАМАЗом» на счёт работника, и средств из заработной платы, перечисляемых самим работником.

Эта вторая дополнительная пенсия, которая будет формироваться в течение периода трудовой активности, позволит сохранить достойный уровень жизни на заслуженном отдыхе. В программе негосударственного пенсионного обеспечения могут участвовать высококвалифицированные рабочие и специалисты, списки которых утверждены локальными нормативными актами, а также работники, которым осталось пять лет и менее до пенсионного возраста, без ограничения по категориям.

Заключить договор о негосударственном пенсионном обеспечении и подробнее узнать о программе можно у специалиста службы найма и кадрового администрирования ОАО «КАМАЗ» Ирины Владимировны Бабкиной (тел. 45-24-73, электронная почта – babkina@kamaz.org).

АНОНС

Читайте в следующем номере:

- Большничный вне закона?
- Алексей Мартюгин: личный рейтинг № 5
- Маршруты Василия Дегтярева

УЧЕНЬЕ – СВЕТ

Для кого семь пятниц хороши

Ольга ЕРАШОВА

Когда про человека говорят: «у него семь пятниц на неделе», это значит, что он часто меняет свои решения. Решение об организации учёбы для молодых инженеров, конструкторов и технологов «Разработка продукта. Базовый курс» было принято однажды, по инициативе директора Корпоративного университета «КАМАЗа» Светланы Михеевой и «с благословения» руководителя Аналитической службы Бориса Морозова. Но в течение шести недель – как раз по пятницам, так удачно завершившим четырёхдневку, 16 молодых «наиболее пассионарных» камазовцев по программе, подготовленной сотрудниками Аналитической службы ОАО «КАМАЗ» и Корпоративного университета, идут практико-ориентированный курсом. Он пока – пилотный, и состоит из пяти основных блоков-разделов, начиная со стратегии и заканчивая технологиями.

– Нехватка знаний при работе над проектами – проблема, с которой на «КАМАЗе» приходилось сталкиваться не однажды, – рассказывает один из преподавателей, главный специалист Аналитической службы ОАО «КАМАЗ» Сергей Рудницкий. – Исследовав вопрос о способе знаний и компетенций, необходимых современному инженеру или технологу, мы с коллегами выяснили, что этот «набор» включает в себя около 250 компетенций. Давно миновали времена, когда считалось, что создание продукта – удел одиночек: он рождается в команде, это значит, что любой индивидуум должен уметь встраиваться в коллектив, уметь играть в нём разные роли.

Основная идея курса – акцент на интеграции таких функций компании, как маркетинг, промышленный дизайн, проектирование, производство, экономика. При этом на всех этапах – от концепции продукта до сопровождения



Умение работать в команде отрабатывается под руководством Сергея Рудницкого (на фото слева)

«пункта», в проектировании необходимо взять правильный старт. А он, как гласят азы курса, начинается с «голоса потребителя». И плох тот инженер, который может решить задачу одним-единственным способом: генери-

рование концепций, а затем выбор (опять-таки коллектива, в команде) наиболее оптимальной, причём скомбинированной из ряда предложенных вариантов, – эти аспекты определены учебным планом как центральные.

– Принципиальное отличие этого курса от любых других, – поясняет другой преподаватель, Иван Маслов, – в том, что его можно назвать «продуктом быстрого употребления». Пройдя тему, в течение недели обучающиеся отрабатывают её на практике, готовят доклады, общаются между собой – условно говоря, это тот же конверей, где каждый трудится над своим «кусочком», чтобы к концу работы получился готовый продукт. В процессе обучения наши молодые «спецы» приобретают и такие навыки, как умение правильно говорить, писать, общаться, достаточно излагать сложные технические вещи.

– Это очень нужный курс, – поделился мнением с корреспондентом один из «студийцев», Эдуард Рылов, инженер-технолог производственно-технологического отдела кузнецкого завода. – Поэтому что он учит человека участвовать, решать задачу одним-единственным способом: генери-

ВЫПУСКИ «ВЕСТИ КАМАЗА»

радио «Маяк» 106,9 FM в 11.30, 13.30, 17.30
«Авторадио» 101,5 FM в 10.15, 15.15, 20.15

ЭХО ПРАЗДНИКА

Кузнец оранжевого лета

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В прошедшую субботу коллектив кузнецкого завода «зажигал» на корпоративе. Ковали праздник на базе отдыха «Литейщик». Повод тоже нашёлся – 36 лет назад на предприятии была выкована первая деталь – крестовина карданного вала. Произошло это в начале сентября, но праздники-то лучше отмечать летом!



Поединок кузнецов – захватывающее зрелище

маков и кузнецкого завода Виссарион Попов подкрепили исполнением популярных мелодий 70-х. Солировал саксофон Виссариона Дмитриевича, а вторую партию на баяне блестящие исполнители Александр Александрович Лирский настрой, заданный профсоюзно-профессиональным дуэтом, поддержала команда КВН кузнецкого завода, занявшая первое место на камазовском Дне молодёжи, потом юные звёзды уступили места на сцене признанным авторитетам...

На других площадках тоже кипела жизнь. Дети соревновались в эстафете весёлых стартов, сбивали кегли, рисовали на асфальте. Взрослые мерились силой в перетягивании каната, армрестлинге, соревновались на баскетбольной, волейбольной и футбольной площадках.

А потом на пляже объявились солнечно-рыжий клон, весёлую улыбку и лучики радости подарили ему мастера боди-арта. Если у кого



Взмах кисти – и мы в образе!

было желание испукаться, то многие после объявления конкурса на лучший рисунок к водным процедурам охладели. Дети получали на память от родителей и друзей изображения любимых мультипликационных героев, взрослые – фрагменты летних пейзажей. Многие не спешили

расставаться с натальной живописью и после подведения итогов конкурса.

Воз врачили с домой с трофеями: одним доставили заслуженные призы за спортивные победы, другим – улыбка Человека-паука на лице. Главное – не расплескать хорошее настроение!

АНОНС

Большой футбол на челябинской земле

На следующей неделе челянцы смогут увидеть товарищеский матч молодёжных сборных России и Бельгии, который пройдёт в рамках международного турнира по футболу «Кубок вызова».

Игра состоится 15 августа.

В понедельник тренерский штаб второй сборной России назвал окончательный состав сборной. В ней вошли игроки, выступающие за именитые российские футбольные клубы: «Анжи», московский «Спартак», «Краснодар» и др. Среди подопечных главного тренера «молодёжки» Юрия Красножана нет спортсменов из казанского клуба «Рубин». Лучшие из них были вызваны в состав первой сборной, которая будет играть с футболистами из Кот-д'Ивуара в Москве 15 августа.

В «Кубке вызова», который, к слову, длится два спортивных сезона, принимают участие сборные, возраст игроков которых не превышает 23 лет. Этот турнир проводится уже в четвёртый раз, однако сборная России принимает в нём участие впервые.

ПОЗДРАВЛЕНИЕ

С юбилеем, камазовские железнодорожники!

В минувший выходной работники ООО «ПЖДТ-Сервис» отметили двойной праздник – 40-летие своего предприятия и День железнодорожника. Но тёплые слова и пожелания в их адрес продолжают поступать. Вот одно из них.

«Как ответственный по отгрузке товарных автомобилей железнодорожным транспортом, я работаю в тесном контакте с коллективом ООО «ПЖДТ-Сервис» с июня 1987 года. И за 25 лет неоднократно убеждался в том, какую важную функцию выполняет коллектив «ПЖДТ-Сервис».

Хочу отметить хорошую работу участка подготовки железнодорожных платформ, которым руководит Гази Гузаирович Хуснутдинов. Также всегда приятно работать со старшим приёмом-отправщиком Кадрий Билаловой, инженером коммерческого отдела Ольгой Рафаиловой.

Поздравляю с юбилеем дружный коллектив ООО «ПЖДТ-Сервис» и Юрия Витальевича Бунчева, который вырос в нём от инженера до генерального директора. Желаю всем крепкого здоровья и успехов в обеспечении ОАО «КАМАЗ» железнодорожным транспортом».

Сувакинен, заместитель начальника цеха комплектации и отгрузки автомобилей ОАО «ТФК «КАМАЗ» Хузигали Галиев

ОБЪЯВЛЕНИЯ

Камский политехнический колледж им. Л.Б. Васильева продолжает приём абитуриентов на 2012/2013 учебный год

На дневное отделение

По специальностям на базе 9 и 11 классов:

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

На заочное отделение

По специальностям на базе 11 классов:

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

Более подробную информацию можно получить по телефону 70-73-89 и на сайте <http://kpkv.su/>

Металлургическому комплексу ОАО «КАМАЗ» требуется:

обрубщики, плавильщики, литейщики, выбивальщики, формовщики машинной формовки, стерженщики ручной, машинной формовки, термисты, наладчики, кузнецы-штамповщики, токари-расточники, водители погрузчиков, машинисты кранов, модельщики, контролёры ОТК, электромонтеры, слесари-ремонтники и другие.

Обучение за счёт предприятия. Заработная плата достойная.

По вопросам трудоустройства обращаться по тел.: 37-35-14, 37-49-92.

Смотрите телепрограмму

ВЕСТИ КАМАЗА

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



Рукописи, присланые в редакцию, не рецензируются и не возвращаются. Мнения авторов газетных публикаций могут не совпадать с мнением редакции. За достоверность предлагаемой информации и содержание объявлений несут ответственность авторы материалов и рекламодатели.

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Республике Татарстан (Татарстан). Рег. ПИ №16-00525 от 10.03.2011 г. Выходит с 1973 года, до 1993 года под названием «Работник КАМАЗа». Газета издается в Набережных Челнах, по адресу: г. Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2, этаж 1.

Главный редактор: Екатерина АНТИПИНА
e-mail: antipina@kamaz.org
Зам. главного редактора: Елена ШЕЙНОВА
e-mail: SheynovaE@kamaz.org
Компьютерная верстка: Алексей ЗЫРЯНОВ

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, 6-88-84, 6-88-99.
Пресс-служба «КАМАЗ»: 45-21-95. Факс: 45-29-36.
Распространяется бесплатно.

Газета отпечатана офсетным способом с готового оригинал-макета редакции «ВК» в типографии ИП Камалова В.Т. г. Набережные Челны, пос. Сидоровка, Промзона. Время подписания в печать – 20 час. Подписано в печать – 20 час. Тираж 18 800 экз.

При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗ» обязательна.
Официальный сайт ОАО «КАМАЗ» <http://www.kamaz.ru>

ЭКСПРЕСС-ОПРОС

Тише едешь – сэкономишь!

Гузель ГАТИНА

«Радар-детекторы должны быть запрещены» – с таким заявлением в начале августа выступил глава ГИБДД по РТ Рифкат Минниханов. А несколько дней спустя и.о. начальника управления ГИБДД МВД по РТ Масхут Мифтахов сообщил о том, что Татарстан рассматривается в качестве экспериментальной площадки, где будет запрещено использование радар-детекторов.

Этот вопрос сейчас обсуждается специалистами Госавтоинспекции. И, возможно, соответствующий законопроект поступит в Госсовет РТ уже этой осенью. Запрет на использование радар-детекторов может быть введен в качестве меры по снижению аварийности. С начала года на дорогах Татарстана погибли 359 человек (на 34 человека больше, чем в прошлом году) и почти четыре тысячи получили ранения. Глава татарстанского ГИБДД Рифкат Минниханов считает наличие радар-детектора в машине одним из факторов, влияющих на безопасность дорожного движения. Он полагает, что водители, в машинах которых установлены такие устройства, снижают скорость и становятся более внимательными лишь тогда, когда радар-детектор подаёт сигнал. А пока он молчит, водители начинают превышать скорость, становятся более невнимательными.

Хотя устройства, помогающие водителям избежать штрафов за нарушение ПДД, запрещены во многих европейских странах, например во Франции, Великобритании, Польше, а в炸弹е в Финляндии с так называемым антирадаром (даже в том случае, если устройство не установлено) рассматривается как серьёзное нарушение и может быть поводом для отказа в визе. Если пилотный проект окажется успешным в Татарстане и аварийность на дорогах снизится, то запрет на радар-детекторы, возможно, будет распространён и на всю Россию.

повышать внутреннюю ответственность людей, сидящих за руль автомобиля, за жизни окружающих. В этом может помочь и социальная реклама, а также школы, и работа с нарушителями.

Руслан Мустафин, эксперт ЗАО «ВТК «КАМАЗ»:



– Я пользуюсь радар-детектором в своей машине и не согласен, что это приводит к увеличению аварийности на дорогах. Я считаю, что радар-детектор дисциплинирует водителей, напоминая им о превышении скорости.

Такого количества камер, как сейчас на дорогах Татарстана, нет во всей России. И каждую такую камеру охраняет здоровый мужчина, который вместо того, чтобы просто сидеть в машине, мог бы, например, пойти работать на литеинский завод. Запрет радар-детекторов приведёт лишь к тому, что их будут прятать где попало или придумают что-то ещё.

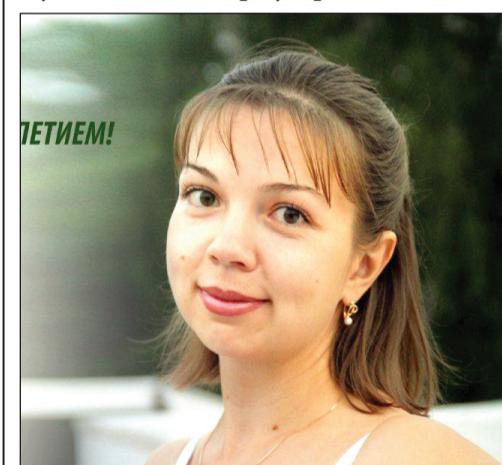
Кроме того, считаю, что запрещать радары-детекторы в отдельно взятой республике неправильно. Нужна широкомасштабная программа реконструкции в разумные сроки старых и построек новых скоростных дорог. Только в этом случае готовы выкинуть свой радар-детектор в мусорное ведро.

Динара Мухаметова, оператор ЭВИВМ РПЗ:



– Я считаю, что отмена радар-детекторов проблему не решит. Ведь передвижные камеры, которые стоят вдоль дорог, фиксируют только факт превышения скорости. А пересечение сплошной линии, обгон в неподложенном месте и другие нарушения остаются на совести водителей. Статистика по увеличению количества аварий на дорогах, на мой взгляд, говорит лишь о том, что необходимо было дифференцированно подходить к вопросу сокращения работников дорожно-патрульной службы. Водители уже привыкли, что полицейских на дорогах нет, а камеры на каждом перекрёстке не поставишь.

Ольга Давыдова, главный специалист службы налогового регулирования:



– К использованию водителями радар-детекторов можно относиться по-разному. С одной стороны, так называемые антирадары помогают автовладельцам обезопасить себя от штрафов. Если куда-то очень торопишься, можно привыкнуть к скорости и быть уверенными, что за это никто не накажет. Но, с другой стороны, всё же правила дорожного движения должны соблюдаться всеми, чтобы на дорогах стало безопаснее.

Если выйдет закон, запрещающий использование радар-детекторов, то за себя могу сказать определенно: буду ездить осторожнее.

Сергей Рыбаков, главный специалист Аналитической службы:



– Направление – заставить водителей соблюдать скоростной режим – правильное. В стране для ГИБДД разрабатывают новые приборы, например, оптические (одни считают по замеру времени прохождения автомобилем фиксированного отрезка, другие – по изменениям во времени размеров номерного знака). Широкое применение таких приборов приведёт к естественному отказу от радар-детекторов. Но для этого потребуются средства (наши средства) и время. Запрет ускорит привыканье водителей ездить не спеша. К ремням безопасности ведь привыкли, должны добиться и соблюдения скоростного режима. Я сам уже больше года (с момента как устарел имеющийся) езжу без антирадара. Сразу не заметил, а сейчас привык. Главное – по городу больше 69 км/ч не ездить, и «письма счастья» к вам не придут. А водитель со стажем я считаю, что предложенная мера должна привести к уменьшению аварий на дорогах.