



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 чем было бы говорить сегодня и вспоминать вчера.



– Александр Петрович, 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 планочек и болтиков, любой мальчишка, и у меня в этом смысле было обычное советское детство – с кружком при Дворце пионеров в Бряньске, с победами в соревнованиях по техническому творчеству. Правда, первыми действующими моделями были судовые, происходят очень медленно – но наглядно. «КАМАЗ» в моей жизни случился «по воле» отца: он как раз в нашем городе занимался набором специалистов для великой стройки, а у меня – пятый курс, масса планов...

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

– Ярославцами. И в первые годы его освоения полезли 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 УГК) в те годы был лучшей аспирантурой, да что там – академией! Вокруг были люди неординарно мыслящие, смекалистые, одарённые. Настоящие асы в своей профессии, они создавали вокруг себя

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

– Александр Петрович, по неволе напрашивается параллель: как по ступенькам «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 сохраняем этот стиль – не формального комбинирования

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

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

– Очень мало крупниц, которые действительно можно было бы взять на вооружение. Беда в том, что эти гениальные головешки, 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 обойдёшь.

– Если сравнить изобретения от «Евро-0» до «Евро-5», мотор «движется» от простого к сложному?

– Я бы так не сказал – наоборот, всё идёт в сторону упрощений 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 бывает, что приходит, скажем, коллега или подчинённый, высказывает идею, и вы поражены: «Как же я сам до этого не додумался?»

– Конечно! И просто всё кажется, и досажуешь на себя. А потом приходит другое – плюсов и минусов, а умение видеть и оценивать сочетаемость механизмов, их работу в целом.

– Я давно заметила, что вы всё время говорите «мы».

Время изобретателей-одиночек миновало?

– Если речь идёт о служебном изобретении – а оно на «КАМАЗе» рождается «под проблему», – это обязательно коллективный труд. Можно выдумать что угодно, но, если идея неприемлема для производства, она никому не нужна. Есть изобретатели, которые поныне «больные» вечным двигателем, и у нас месяца не проходит, чтобы мы не получали писем от таких эди-

но ведь сделали же! В этом тоже особенность коллективного труда. Любую идею мы в своём отделе стараемся обсуждать вместе – в этом, наверное, и заключается задача создания творческой обстановки. Кстати,

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

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

– Только сейчас догадалась, что нахожусь лицом к лицу с миллионером!

– Верно: шесть патентов внедрены и работают, приносит «КАМАЗу» в год около двух с половиной миллионов рублей экономического эффекта.

– Получается, на работе вы изобретатель «по должности». А в жизни?

– Когда был дефицит, сам

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

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

– И одержимость человека идеей вечного двигателя?

– Ну да, это же здорово, чтобы что-то работало само по себе. Но ничто 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 организации за второе полугодие 2011 года среди хозяйствующих субъектов Республики Татарстан. Их обнаружил 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 – ЗАОР «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 Ключкова 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 присуждено работникам завода двигателей. Моральные и материальные поощрения – согласно завоёванным позициям.

Кстати, автосборщики удерживают лидерство уже полгода, а прессоворамщики, 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 челнинцев. К 1 сентября все они получат портфели от ОАО «КАМАЗ», шпильки по индивидуальному заказу компании. Школьные ранцы в разных цветовых гаммах с фирменным логотипом «КАМАЗа» будут иметь уплотнённую спинку, улучшенные 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 камазовцам, так и жителям города. Участие в данной акции – не единственный пример социальной помощи «КАМАЗа». Так, за предприятиями и организациями ОАО «КАМАЗ» закреплено шефство над 44 общеобразовательными учебными заведениями (школа, лицей, гимназия), 39 дошкольными учебными заведениями, семью учреждениями дополнительного и тремя среднего профессионального образования.

ПРОБЛЕМА/РЕШЕНИЯ



Прямо в цехе обсуждались вопросы ремонта и модернизации ряда автоматических формовочных линий

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 компании, заводов и подразделений ОАО «КАМАЗ». Вчера на заседание штаба прибыл генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин.

После детального анализа причин происшедшего, 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 обсуждения 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 дирек-

тора ОАО «КАМАЗ» – исполнительный директор Юрий Ключков сообщил:

– На сегодня делать ажиотаж вокруг литейного завода не совсем правильно. Мы работаем в графике, обычная рабочая обстановка,

завод обеспечивает работу и план сборочного конвейера. Но есть проблемы по качеству и производительности: необходимо снизить себестоимость выпускаемой продукции, чтобы быть конкурентоспособными.

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 планировалось 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 заводов, в котором должны быть чётко сформулированы условия поощрения – за качественное выполнение заданий, за работу без брака, без нареканий со стороны внутренних потребителей и т.д. Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» не снимает с контроля вопросы, накопившиеся у заготовительного производства.

ДОЧЕРНИЕ НОВОСТИ

Первый тайм в Туймазах...

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

Хорошие результаты продемонстрировало семейство автобетононасосов: 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 автобетононасосов TZA-WAITZINGER: автобетононасосы именно этой серии дали наибольший рост объёмов продаж. Хитом продаж стал автобетононасос АБН-37 серии TZA-WAITZINGER.

Выпуск 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», запчаст.

...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 полугодью 2011 года.

Существенный рост отмечен по автоцистернам, которых произведено и отгружено на 27,3% больше прошлого года. 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 автобетононасосов», 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 шестикоординатный 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, долбиков, 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 компании 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, подписанного 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 сохранить завоеванные гарантии, – пояснил позицию профсоюза заместитель председателя по социально-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. Колдоговорной 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 колдоговорная комиссия (её состав, положение, регламентирующую 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 впервой камазовскому автопроизводству осваивать очередную грузовик «евро-формата», без «скрипа» не обходилась ни одна технологическая подготовка производства. Но нынешний проект уже на стадии опытной сборки принципиально отличается от биографии своих «предков» – ТПП «Евро-2», «Евро-3». Посвятить читателей «БК» 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 на «КАМАЗе» с 2004 года. За восемь лет регламентирующие его документы не раз претерпевали изменения, и это объяснимо: менялась структура компании, условия работы, менялись требования к лидерству и методики оценки.

Новая редакция «Положения» существенно меняет как число участников, так и критерии определения победителей.

Состав участников конкурса, который организуется теперь не в одной, а в двух группах, расширен. Наряду с известными конкурсан-

тами – автомобильным заводом, заводом двигателей, ПРЗ, литейным и кузнечным заводами, которые будут соревноваться в первой группе, 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 Клочков, определит лидеров в каждой из групп. При этом в первой традиционно будут присваиваться первое, второе и третье места, а во второй победитель может быть только один. Переходящий приз за первое

– Товарные корзины сформированы, – докладывает Сергей Иванович Зяблицев. – 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 выбиться 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 внедрялись 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 в минимальные сроки и с минимальными потерями. Для достижения поставленной задачи мы используем инструменты PSK, которые дают возможность управлять процессами через ключевые показатели эффективности (KPI) и выполнять работы по стандартизованным операционным картам (СОК). Сегодня, при проведении опытной сборки, внедряем принцип «почасового контроля хода производства», структурированную систему решения проблем. Управление процессом сборки автомобиля ведётся через информационный центр, находящийся непосредственно в гембе.

Мы рассматриваем карту контроля хода производства с визуализацией проблемных вопросов, выявляемых при сборке автомобилей, знакомимся с презентационными материалами по использованию принципов PSK и со

сайдер: переходящий антиприз – тоже существенный фактор мотивации!

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

Как обычно, за звание «Коллектив высокого качества труда» будут соревноваться не только заводы и подразделения, но и цеха и бригады. Организуется этот конкурс заводами, входящими в первую группу, на основании внутренних положений.

а материальное вознаграждение наиболее активным членам трудовых коллективов, как и до сих пор, будет выплачиваться в зависимости от «строчки в рейтинге». Без «награды» не останется и ау-



Что выполнено, по каким позициям отставания, – всё фиксируется. Александр Самарцев и Марат Хисматуллин могут проанализировать визуальную информацию в любой момент структурной проведения 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,

вестно, формируются из числа специалистов для решения каких-либо конкретных проблем по качеству, в-третьих, оценка состояния культуры производства.

Как прежде, лидерство определяется на основе суммирования баллов, количество которых установлено по каждому из оцениваемых показателей.

В «Положении» чётко обговорены и случаи, когда участникам соревнования баллы не начисляются, причём показатели для обеих групп совпадают лишь частично. Это факты травм на производстве, прогулы, несоблюдение ряда нормативных коэффициентов, непринятие в срок мер по выявленным в результате проверок функционирования СМК несоответствиям и не-



которые другие. Для второй группы актуально также отсутствие претензий к данному подразделению со стороны других камазовских заводов и структур.

Добавим, что итоги соревнования за III квартал этого года будут подведены уже по-новому.

рекомендации по улучшению деятельности. То есть своего рода услуга, которая содействует движению бизнеса вперёд.

При проведении проверок аудиторы обращают внимание на то, какая имеется информация об удовлетворённости потребителей и как она используется, как идёт сбор данных, насколько они достоверны, как анализируются и какие выводы делаются о результативности СМК и, наконец, как полученная информация используется для принятия корректирующих и предупреждающих действий.

Современный внутренний аудит – это один из самых эффективных механизмов реализации улучшений.

Основная задача аудитора – определение эффективности системы, поиск путей улучшения, а информация, подготовленная по итогам проверок, – основа для разработки мероприятий по устранению выявленных несоответствий. Результаты аудитов подразделения качества показывают, что работа по мониторингу, анализу и оценке функционирования процессов не везде

управления в целом. Он вызывает доверие инвесторов и других заинтересованных сторон, их уверенность в рациональном использовании ресурсов, оптимизации рисков деятельности, прозрачности ОАО «КАМАЗ», и, что самое главное, позволяет постоянно двигаться в направлении повышения удовлетворённости платящего нам зарплату потребителя.

МЫ – МОЛОДЫЕ

«КАМАЗ» рулит!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Одержат победу было не просто – на II Международном молодёжном промышленном форуме, проходивший в палаточном лагере на берегу озера Байкал, приехало более 1200 участников от 120 промышленных предприятий. В камазовской делегации, возглавлял которую главный специалист отдела анализа и планирования ремонта оборудования автомобиля завода Андрей Александров, было всего 10 человек – молодые специалисты прессово-рамного и кузнечного

в палаточный лагерь на берегу озера Байкал. Проба сил тогда не принесла ощутимого 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 соперников.

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 Лиры 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 «крутых столах», соревнуясь на спортивных площадках.

Мы все учились...

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

мия 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 кузнечного завода Алексей Мартюгин и экономист департамента маркетинга Мария Заинкина. 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, пробовать инвестиции, – поделилась своими открытиями инженер-технолог технологического центра Елена Пыщечкина. – В результате мы успешно презентовали фантастический продукт – беспроводную передачу электроэнергии. Сами не знали, что сможем подойти к такому финалу.

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

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».



Камазовцы заняли второе место, уступив специалистам Иркутского авиационного завода и оставив позади даже многочисленный отряд молодёжи «АвтоВАЗа»

зировав подходы к решению проблем, задумываешься над тем, а можно ли приложить теорию воздушной сферы к нашей практике.

– На таких занятиях мышление креативируется, появляются новые инженерные идеи, которые хочется реализовать, – делает свой вывод Андрей Александров.

Это же КАМАЗ!

– Одно из самых интересных зрелищ – краш-тест автомобилей, собранных всеми участниками форума, – делится своими впечатлениями специалист по работе с молодёжью прессово-рамного завода Ильгиз Мугайманов. – Каждая команда получила несколько досок, лист фанеры,

краска, четыре колеса, гвозди и шурупы, из которых должна была собрать автомобиль. Мы попытались сконструировать «бюлид» «КАМАЗ-Мастер» с зоной запрограммированной 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!»

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

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

корпоративной этики. Ребята совершенно запутались. Пришлось брать процесс в свои руки. Приятно сознавать, что у нас в компании каждая программа готовится на хорошем качественном уровне.

– «КАМАЗ» рулит! – приятно было слышать такие отзывы, – подводит итог капитан команды. – Мы понимали, что представляем одну из ведущих компаний, а на форуме ещё раз убедились, что «КАМАЗ» уважают и в России, и за рубежом. Нам, молодым специалистам, надо объединять усилия, стремиться к тому, чтобы имя «КАМАЗ» знали во всём мире.

Делегация молодых специалистов благодарит руководство «КАМАЗа» за путёвку на форум «Инженеры будущего-2012». Уже составлен план мастер-классов, в рамках которых его участники организуют для своих коллег тренинги и «крутые столы».

«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 Афлятунова и мастер логистического центра Олег Ульянов. – Достичь его не просто, но уже сейчас есть технологии, позволяющие разрабатывать модели систем управления и обучаться менеджменту по специальным программам».

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 заветному жилью продвигается как-то странно. Приоритет отдаётся людям, вносящим в качестве первоначального взноса малосемейки. 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 Нуртдинович 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.gilfondrt.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: belonozhkina@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 «КАМАЗа» 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:

- Больничный вне закона?
- Алексей Мартюгин: личный рейтинг № 5
- Маршруты Василия Дегтярёва

УЧЕЬЕ – 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 завершавшим четырёхдневку, 16 молодых «наиболее пассионарных» камазовцев по программе, подготовленной сотрудниками Аналитической службы ОАО «КАМАЗ» и Корпоративного университета, идут практико-ориентированным 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 Рудникий. – Исследовав вопрос о своде знаний и компетенций, необходимом современному инженеру или технологу, мы с коллегами выяснили, что этот «набор» включает в себя около 250 компетенций. Давно миновало времена, когда считалось, что создание продукта – удел одиночек: он рождается в команде, а это значит, что любой индивидум 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 Рудникого (на фото слева)

производства и эксплуатации вплоть до утилизации – важно учитывать качество, стоимость разработки, время, затраченное на неё, её потенциал, а также конечную стоимость продукта. Но, чтобы добраться до конечного

«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 коллективно, 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 Маслаков, – в том, что его можно назвать «продуктом быстрого употребления». Пройдя тему, в течение недели обучающиеся отработывают её на практике, готовят доклады, общаются между собой – условно говоря, это тот же конвейер, 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, доступно излагать сложные технические вещи.

– Это очень нужный курс, – поделился мнением с корреспондентом один из «студийцев», Эдуард Рылов, инженер-технолог производственно-технологического отдела кузнечного завода. – Потому что он учит человека участвовать, вооружает инструментами,

которые позволяют получить конкурентоспособный продукт, и грамотно, уверенно выводить этот продукт на рынок.

Для удобства восприятия организаторы разделили курс на две части – «для начинающих» и «для продолжающих». Поскольку студийцы, откомандированные кадровыми службами из НТП, ТЦ, с автомобильного, литейного, кузнечного заводов, с завода двигателей, ПРЗ и РИЗа, сейчас находятся в начале пути, им же, очевидно, предстоит стать первыми «продолжающими».

Но мы не зря сказали в начале про семь пятниц: седьмую планируется посвятить защите проектов, которые за это время должны приобрести вполне осязаемые контуры. Рабочие макеты, реальные прототипы станут итогом «интернатуры» для инженеров. И, что существенно, доложить о том или ином проекте каждому нужно будет суметь в пять минут.

ЭХО ПРАЗДНИКА

Кузнец оранжевого лета

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В прошедшую субботу коллектив кузнечного 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

Прибывших на выходе из автобуса встречал духовой оркестр. Это был не туш, не марш Салиха Сайдашева – «Рио-Рита»! Сюрприз организовал председатель профсоюзного комитета кузнечного завода Виссарион Попов, человек, начинавший свою профессиональную карьеру с

создания оркестра и сегодня виртуозно владеющий дирижёрскими навыками.

Пожелания от исполняющего обязанности директора кузнечного завода Александра Калашникова отлично отдохнувшего председатели профкома Металлургического конкурса Александр Пер-

мяков и кузнечного завода Виссарион Попов подкрепили исполнением попури популярных мелодий 70-х. Солировал саксофон Виссариона Дмитриевича, а вторую партию на баяне блестяще исполнил Александр Александрович. Лирический настрой, заданный профсоюзно-профессиональным дуэтом, поддержала команда КВН кузнечного 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 объявился солнечно-рыжий клоун, весёлую улыбку и лучики радости подарили ему мастера боди-арта. Если у кого



Взмах кисти – и мы в образе!

и было желание испугаться, 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 нательной живописью и после подведения итогов конкурса.

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

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 Гаиз Гузайрович Хуснутдинов. Также всегда приятно работать со старшим приёмсдатчиком Кадрей Биаловой, 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».

*С уважением, 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» требуются:

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.

ЭКСПРЕСС-ОПРОС

Тише едешь – сэкономишь!

Гузель ГАТИНА

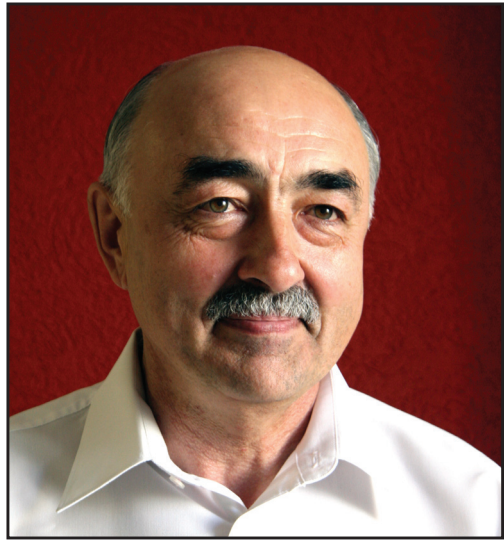
«Радар-детекторы должны быть запрещены» – с таким заявлением в начале августа выступил глава ГИБДД по РТ Рифкат Минниханов. А несколько дней спустя и.о. начальника управления ГИБДД МВД по РТ Масхут Мифтахов сообщил о том, что Татарстан рассматривается в качестве экспериментальной площадки, где будет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

Хитрые устройства, помогающие водителям избежать штрафов за нарушения ПДД, запрещены во многих европейских странах, например во Франции, Великобритании, Польше, а въезд в Финляндию с так называемым анти-радаром (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.

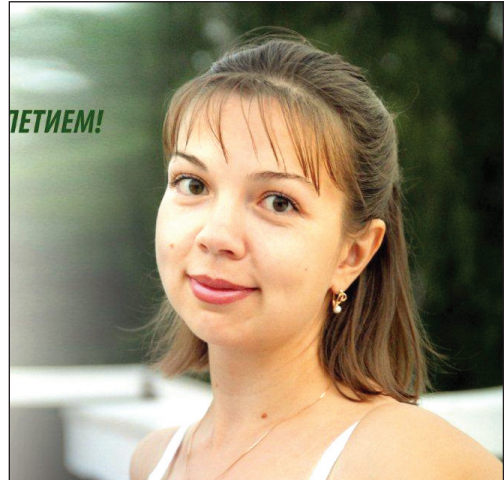
Поможет ли снижению аварийности отмена радар-детекторов? Мы попросили ответить на этот вопрос камазовцев, владеющих личным транспортом и знающих проблему, так сказать, изнутри.

Ильсур Сингатуллин, начальник бюро по реализации социальных программ ОСП службы трудовых отношений:



– 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 неподходящем 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:

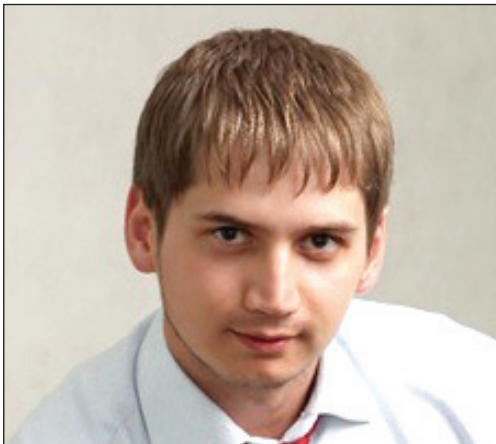


– Я поддерживаю меры, предпринимаемые государством по снижению уровня аварийности на дорогах. Такая мера как запрет радар-детекторов действительно может в некоторой степени снизить уровень аварийности на дорогах, однако не думаю, что она сработает очень эффективно. Радар-детектор – не единственный способ избежать штрафа за нарушение ПДД, многие водители ориентируются ещё и на поведение других участников дорожного движения, то есть если впереди идущие автомобили сбавляют скорость, то вероятно, что впереди стоит радар или дежурят сотрудники ДПС. Кроме того, на исполнительность водителей (и отказ от радар-детекторов) тоже нельзя сильно надеяться, народ у нас рискованный.

На мой взгляд, более эффективным было бы увеличение количества радаров именно на аварийных участках дороги. А ещё очень важно

повышать внутреннюю ответственность людей, севших за руль автомобиля, за жизни окружающих. В этом может помочь и социальная реклама, и автошколы, 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 целый день сидеть в машине, мог бы, например, пойти работать на литейный 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 постройки новых скоростных дорог. Только в этом случае готов выкинуть свой радар-детектор в мусорное ведро.

Динара Мухаметова, оператор ЭВиВМ ПРЗ:



– К использованию водителями радар-детекторов можно относиться по-разному. С одной стороны, так называемые антирадары помогают автоладельцам обезопасить себя от штрафов. Если куда-то очень торопишься, можно прибавить скорости и быть уверенным, 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 определённо: 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 замерам 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 привыкание 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 заменил, а сейчас привык. Главное – по городу больше 69 км/ч не ездить, и «письма счастья» к вам не придут. А как водитель со стажем я считаю, что предложенная мера должна привести к уменьшению аварий на дорогах.

АНОНС

Большой футбол на челнинской земле

На следующей неделе челнинцы 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 неё 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 также 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.

ЖДЁМ!

«Автоград» с культурой

В этом году концертный марафон «КАМАЗа» будет посвящён Году историко-культурного наследия в РТ.

Профсоюзный комитет (именно он занимается организацией фестивалей народного творчества) приглашает камазовцев к участию в трёхэтапной программе. В сентябре – ноябре в ДК «КАМАЗа» коллективы компании представят программу «Дом, в котором мы живём». Каждый коллектив порадует своими достижениями – на сцене могут быть организованы чествование трудовых и семейных династий, конкурсы «Моя родословная», концерты «Папа, мама, я – поющая семья». А в фойе пройдут спортивные игры, викторины, конкурсы, выставки семейного творчества. Поскольку все программы проекта «Всей семьей во Дворец» проводятся в рамках социального проекта, площади МАУК «ДК «КАМАЗ», в том

числе малый зал, кафе, танцевальный зал и фойе, предоставляются бесплатно.

Фестиваль «Татарстан в поэзии, музыке, танце» планируется провести с октября по декабрь. Он может представлять собой отдельную концертную программу или быть частью театрализованного шоу.

Конкурс художественной самодеятельности работающей молодёжи стартует в ноябре. В нём будут принимать участие молодые работники подразделений и организаций ОАО «КАМАЗ» в возрасте до 35 лет. Жюри оценит креативный подход, уровень исполнительского мастерства и творческие находки.

Подведение итогов фестиваля народного творчества «Автоград-2012» выйдет в га-ла-концерт, где будут награждены лучшие творческие коллективы «КАМАЗа».

Смотрите телепрограмму



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



ВЕСТИ КАМАЗА

Рукописи, присланные в редакцию, не рецензируются и не возвращаются. Мнения авторов газетных публикаций могут не совпадать с мнением редакции. За достоверность предоставляемой 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 «Рабочий КАМАЗ». Периодичность выпуска – один номер в неделю.

Главный редактор: Екатерина АНТИПИНА

e-mail: antipina@kamaz.org

Зам. главного редактора: Елена ШЕЯНОВА

e-mail: SheyanovaEN@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 «КАМАЗа»: 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 – в 20 час. Тираж 18 800 экз.

При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗа» обязательна.

Официальный сайт ОАО «КАМАЗ» <http://www.kamaz.ru>