



ВЕСТИ КАМАЗА



Летаргия не для нас

Есть короткий срок,
чтобы что-то подправить

2

Офисный... не планктон

Учимся «выбирать выражения»

3

ФК «КАМАЗ»

Новая лига – новая команда

4

ПОЛИТИКА БЕЗОПАСНОСТИ

Внимание: воздух!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Николай БРИК

Июль не зря называют макушкой лета. Погода ставит температурные рекорды вторую неделю подряд. Только они совсем не радуют, ведь с каждым днём всё сильнее нагреваются асфальт на дорогах, жилые дома и заводские корпуса, где производятся наши большегрузы. От работающих печей, станков и механизмов в цехах становится ещё жарче. «Вести КАМАЗа» решили узнать, какие меры предпринимают энергетические службы заводов в борьбе против повышения температуры.

Жара, июль...
Итак, на часах 10.30, на наружном градуснике генеральной дирекции, он как раз на солнцепёке, +33°C. Для чистоты эксперимента корреспондент захватил с собой обычный оконный термометр.

– У нас секретов нет, можем пойти в любую точку корпуса, – приветливо встречает гостей из редакции заместитель главного энергетика по подготовке производства пресово-рамного завода Ильгиз Мухаметзянов. – Мы ежесуточно замеряем температуру в 26 точках, хотите – выберите самые горячие зоны, они в цехе сборки рам и цехе окраски № 1. Только давайте я другой градусник возьму – электронный, он быстрее реагирует на изменение температуры, да и показания у него точнее.

Но «Вести» пошли своим путём: первый замер мы делаем на конвейере сборки рам – место горячее, здесь рабочим,

будет. Вентиляция работает, но дуновение «ветра» можно ощутить лишь в случае, если встанешь напротив трубы. А нам не до этого – план выполнять надо.

– Здесь ещё жить можно, – уверена предцехком цеха сборки кабин Надежда Дорофеева. – Но у нас есть ниши, куда проточный воздух совсем не поступает, пойдёмте покажу.

Ниша представляет собой «коридор», в котором установлены агрегаты линии по сварке полов. На градуснике высвечивается цифра 33.

– На прошлой неделе у нас здесь женщина в обморок упала, не каждый сможет работать в таких условиях! Вчера вместе с начальником нашего цеха обратились к заместителю директора завода по производству Сергею Птичкину, он дал указание заместителю главного энергетика принять меры. Может быть, хотя бы в бытовках кондиционеры появятся.

– Сейчас в производственном корпусе установлено 127 приточных систем, из них работает 112. Более эффективно снизить температуру воздуха помогает приточная система с орошением, но таких всего 16, ещё 73 установки работают на производственной воде.

Покидая корпус, оцениваем возможности естественной вентиляции: ворота распахнуты настежь, а вот большинство окон запечатаны. Между тем, для организации такого проветривания большие финансовые вложения не нужны.

Радуга на воротах

На заводе двигателей заместитель главного энергетика Александр Жилин, подхватив корреспондента «ВК» под белы ручки, сразу же ведёт к предмету особой гордости, конвейеру сборки двигателей. – Чувствуете разницу? – вопрошает он.

Разницу подтверждает и термометр: если по оси «Н»



Такую температуру показал градусник в цехе крупной штамповки пресово-рамного завода

– сердца автомобиля, – рассуждает вслух Александр Михайлович. – Работа у этих слесарей монотонная, требует особой внимательности. Вот поэтому и решили создать здесь особые условия, стараемся держать 25-26 градусов даже при аномально высоких температурах.

– На улице жарко, а здесь нормально, – лаконично оценивает ситуацию проходящий мимо сборщик Артём Алексеев.

Ещё один предмет гордости энергетиков завода двигателей – системы орошения на воротах. В час пик, когда солнце в зените, а температура в цехах поднимается до 30°C, такой душ на время отсекает поток горячего воздуха с улицы, а некоторые дизелисты пользуются моментом, встают по струи воды и любуются радугой, играющей в лучах солнца.

Мы снова возвращаемся в корпус, в котором температура колеблется от 28 до 30°C.

– Жарко сейчас в цехе, – вздыхает наладчик станков с ЧПУ цеха по производству новых изделий Ильшат Абазов. – Воздух по помещению циркулирует, но чтобы ощутить это, надо попасть в струю.

– А у нас есть ещё один резерв – вентиляторы. Мы их приносим на участки, где самая высокая температура, – продолжает перечислять рубежи обороны Александр Михайлович. – Мы ещё восстанавливаем систему вентиляции, после пожара остались «пробелы». Пока в главном корпусе работает 27 кондиционеров и 162 вытяжные установки. Сейчас для облегчения задач по ремонту механообрабатывающего оборудования (особенно чувствительны к высокой температуре электронные схемы и компоненты ЧПУ) энергетиками завода подготовлены и выданы в службу главного механика завода переносные осевые и радиальные вен-

тиляторы, которые обеспечат отвод тепла из приборных отсеков станков. Также приняты меры по подаче охлаждающей воды на теплообменники, встроенные в гидростанции, – для снижения температуры рабочих жидкостей гидравлических систем станков и автоматических линий. В ночное время в производственном корпусе открываются все ворота и фрамуги. Но будущее всё же за холодильными машинами – инвестиционный проект специалистами отдела главного энергетика разрабатывается.

«Вести» готовы измерить температуру в любом производственном корпусе предприятий «КАМАЗа». Эти сведения вместе с комментарием энергетиков будут опубликованы в ближайшем номере «ВК». Оставить заявку можно по телефонам: **6-88-99, 45-23-30**, а также по адресу belonozhkina@kamaz.org

В целях профилактики неблагоприятного воздействия высокой температуры специалисты рекомендуют использовать системы местного кондиционирования воздуха, воздушное душирование. В качестве средств индивидуальной защиты – влажные марлевые повязки и респираторы. Снизить нагрузку поможет пребывание в помещениях для отдыха, регламентация времени работы.

упакованным с головы до ног в спецодежду с пропиткой, целый день приходится орудовать сварочными аппаратами. На градуснике +28,9°C.

– А я думал, здесь за 30, – удивляется утирающий пот со лба электросварщик Владимир Зотович. – Приходите после обеда, здесь ещё жарче

В цехе крупной штамповки, откуда в редакцию поступали запросы относительно соблюдения теплового режима, +31°C.

– Чувствуете, поток воздуха идёт от кондиционера? Другого способа охлаждения здесь нет, – поясняет бригадир Хасан Юсупов.

+31°C, то за воротами сборки ртутный столбик снижается до 26°C.

– У нас здесь работают холодильные машины – чиллеры. Это финишное производство завода, от условий работы слесарей-сборщиков во многом зависит качество нашего главного продукта

НОВИНКА

Креативный? Криогенный!

Ольга ЕРАШОВА

Спеша во вторник утром на работу, камазовцы обратили внимание на необычный автомобиль, встречавший их на площадке у входа в генеральную дирекцию. Седельный тягач КАМАЗ-65116-34, который демонстрировал «городу и миру» партнёр компании – ООО «РариТЭК», и впрямь оказался креативным.



В число новинок, имея в общем-то стандартную для данной модели комплектацию (газовый двигатель КАМАЗ-820.74 мощностью 300 лошадиных сил), очередной плод партнёрства попал по той причине, что наряду с оборудованием, позволяющим ему работать на компримированном (сжатом) природном газе (КПГ), установлен также криогенный топливный бак для хранения сжиженного природного газа (СПГ). Газ в криобаке

находится при температуре минус 168° C, а его объём составляет 400 литров или 240 м³ газа, что достаточно для пробега на расстояние до 600 км.

Криогенный тягач только что возвратился с форума промышленности и инноваций «ИННОПРОМ-2012» в Екатеринбурге. По словам посетителя, он стал настоящей изюминкой камазовского стенда на III Уральской международной выставке.

Как сообщил корре-

спонденту «ВК» заместитель главного конструктора по нефтегазодобывающему комплексу НТЦ ОАО «КАМАЗ» Александр Малюга, КПГ и СПГ – это два разных вида хранения одного и того же моторного топлива – природного газа на борту шасси (компримированный и сжиженный). В газовый двигатель оно всё равно подаётся в газообразном состоянии.

Два типа хранения необходимы в связи с малым количеством заправок сжи-

женным метаном в стране. Топливо СПГ имеет ряд преимуществ для коммунального, пассажирского и магистрального транспорта в сравнении с КПГ: это меньший вес ёмкостей для хранения метана (увеличение грузоподъёмности шасси), больший пробег на одной заправке. В случае установки криобака экономится место на шасси, что конструктивно сказывается на установке спецнастроек.

Недолго погостив в Чelнах в своей «колыбели», новинка в ближайшие дни вновь отправится в Екатеринбург. И здесь модель ждёт уже не восклицания зрителей, а самые настоящие испытания – тестовые. Их, в соответствии с программой, организует заказчик – ООО «Газпром трансгаз Екатеринбург».

НОВОСТИ

Ориентир для продвижения

ОАО «КАМАЗ» впервые принимает участие во всероссийском исследовании, организованном консалтинговой компанией «ЭКОПСИ» – надёжным и проверенным партнёром компании.

Опрос, в котором примут участие коллективы крупнейших предприятий автопрома, поможет определить приоритеты в управлении персоналом. Результаты опроса будут обрабатываться независимыми специалистами-экспертами. На их основании будут приняты управленческие решения, направленные на повышение конкурентоспособности компании на рынке труда и рост удовлетворённости персонала.

Впервые руководители, специалисты и служащие смогут пройти опрос в режиме он-лайн в течение рабочего дня. Для этого нужно будет пройти по ссылке, размещённой на корпоративном портале «Комета», на официальный сайт консалтинговой компании. Заполнение анкеты займёт не более пяти минут. Результаты будут автоматически отсылаться в Москву независимым специалистам-экспертам. Чем больше сотрудников «КАМАЗа» примут участие в исследовании, тем достовернее будут данные.

Рекламаций стало меньше

По данным департамента качества ОАО «КАМАЗ», уровень рекламаций на продукцию компании, находящуюся в эксплуатации, с 2006 года снизился в 1,6 раза.

Чтобы добиться положительных результатов в области снижения количества рекламаций, компания «КАМАЗ» предпринимает различные меры. Например, проводит наблюдение за работой автомобиля в течение всего гарантийного срока обслуживания и отслеживается его дальнейшая судьба в постгарантийный период. Отметим, что некоторые дефекты автомобилей могут проявиться лишь через 100-300 тысяч км пробега. Специалисты компании собирают соответствующую статистику и передают её в Научно-технический центр «КАМАЗа» и службы производства, где впоследствии проводится доработка автомобилей.

Кроме того, в целях снижения рекламаций «КАМАЗ» за последние годы сменил несколько поставщиков, изменил способы обработки, формы деталей с помощью новейшего оборудования, используемого при их производстве. В сотрудничестве с зарубежными партнёрами на совместных предприятиях было освоено производство дизельных двигателей Cummins, коробок передач ZF, деталей цилиндропоршневой группы Federal Mogul и тормозных механизмов Knorr-Bremse. Эти комплектующие устанавливаются на автомобили и позволили значительно улучшить качество сборки узлов и агрегатов КАМАЗов.

Будущее за гибридами

ОАО «КАМАЗ» участвует в тендере на разработку гибридных автомобилей, объявленном Министерством промышленности и торговли РФ.

Специалисты «КАМАЗа» в прошлом году уже разработали и изготовили опытный образец пассажирского автобуса с гибридным двигателем на шасси КАМАЗ-5297Н. По словам заместителя главного конструктора ОАО «КАМАЗ» по научной работе и инновациям Владимира Карабцева, проведённые испытания автобуса показали, что при применении параллельного гибрида расход топлива снижается на 12-15%. При этом существенно сокращается объём выбросов загрязняющих веществ по сравнению с автобусом, оборудованным дизельным двигателем.

На «КАМАЗе» поддерживают инициативу Минпромторга. В будущем спрос на подобную технику, вызванный высокими ценами на нефть и постоянным повышением требований к экологичности, будет расти из года в год. И это неизбежно, несмотря на то, что есть проблемы, связанные с небольшим снижением грузоподъёмности для грузовых автомобилей, вместимости – для автобусов – за счёт блока батарей, генератора и электромотора. Но с учётом снижения расхода топлива и вредных выбросов, такие жертвы оправданы, особенно если техника предназначена для эксплуатации в городе.

В мае этого года «КАМАЗ» и фонд «Сколково» подписали договор о создании на территории иннограда Центра исследований и разработок. На его базе «КАМАЗ» планирует создавать гибридные силовые установки, модели с новыми топливными элементами, газовые и газодизельные моторы, а также литиевые батареи и композитные материалы.

АНОНС

Читайте в следующем номере:

- Бригада мастеров
- А дело вот в чём...
- Дочерние новости

СОВЕТ МАСТЕРОВ

Первый экватор

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Николай БРИК

На прошедшей неделе итоги работы за полугодие подвёл Совет мастеров и бригадиров «КАМАЗа». Общественной организации, созданной в сентябре прошлого года для профессионального и карьерного развития младших командиров производства, удалось главное – сформировать план развития своей зоны ответственности по принципам PSK.



Мастера в ответе и за свой участок работы, и за весь «КАМАЗ»

Началась работа с создания единого информационного поля. Программа обучения включала в себя как основные понятия Производственной системы, так и знания, необходимые для развития навыков организации и управления производством. Совместно со службой развития персонала ОАО «КАМАЗ» среди мастеров подразделений было проведено исследование по удовлетворённости мастеров различными аспектами трудовой деятельности. Руководствуясь принципом PSK «Иди и смотри», бригадиры проследили взаимосвязь всех процессов и их визуализацию в зоне внедрения проекта «Маяк» на автомобильном заводе.

С опытом работы коллег мастера камазовских предприятий познакомились, участвуя в работе отчётной конференции Совета мастеров автомобильного завода, а на итоговом совещании по охране труда младшие командиры производства вместе со специалистами проанализировали способы управления системой охраны труда.

– Презентации проектов руководителей, продвигающих методы работы Производственной системы, способствовали не только более детальному ознакомлению с принципами действия Лин-систем, но и укреплению связей, – считает заместитель Совета масте-

ров и бригадиров ОАО «КАМАЗ» Дмитрий Россиев. – После обсуждения представители Совета мастеров и бригадиров были включены в рабочие группы проектов «Мастер» и «ТРМ», но самое главное – мастера активно обсуждают проблемы и ищут пути их решения.

Оценив итоги работы общекорпоративной организации, младшие командиры поделились проблемами и опытом работы на местах. Сейчас на предприятиях компании ведётся активное продвижение «Карты развития производственного мастера». На заводе двигателей и в ЗАО «Челныводоканал» для повышения эффективности обучения созданы пилотные участки. На литейном заводе мастера вместе со службой персонала организовали конкурс на лучшую молодёжную бригаду. Ещё одна победа – освоение SFM-инструментария. На «Ремдизеле» стали больше внимания уделять правильной организации труда – там устроен конкурс на образцовое место по 5S, идёт подготовка к конкурсу профессионального мастера. На прессово-рамном заводе имена лучших по профессии были названы ещё в июне. А когда мастера включились в борьбу за дисциплину, количество нарушений на заводе снизилось в несколько раз! Большое внимание уделяется повышению классности мастеров на автомобильном заводе и в логистическом центре. Автосборщики также волнует проблема поставки качественного инструмента. Возможно, ключ к её решению удастся подобрать благодаря сотрудничеству с коллегами с ремонтно-инструментального завода.

Следующее совещание Совет мастеров и бригадиров ОАО «КАМАЗ» планирует провести на кузнечном заводе. Они оценят работу коллег на этом предприятии и, возможно, адаптируют их идеи для своего участка работы.

ОПЫТ

Бонус за культуру

На автомобильном заводе были подведены итоги соревнований заводского движения «Автомобильный завод – это мы», стартовавшего год назад. Цель соревнования – стабилизация и профессиональный рост персонала, повышение материальной заинтересованности, производительности и качества труда.

Ежемесячно работа каждого подразделения оценивается по нескольким важнейшим для автомобильного завода параметрам. Например, по блоку персонала это укомплектованность персоналом и текучесть кадров, отсутствие случаев нарушения трудовой дисциплины, показатели PSK – кайдзен-предложения и проекты; по целевым показателям завода – случаи травматизма, культура производства, выполнение производственного плана. Кроме того, существует некоторая дифференциация оценок, зависящих от специфики функциональной деятельности. Так, для подразделений, занятых ремонтом технологического и энергетического оборудования, введён показатель «выполнение планово-предупредительного ремонта», а для подразделений основного производства есть свой критерий – снижение брака от норматива. Максимальный бонус получают коллективы, принимающие активное участие в общественной жизни, в спортивных соревнованиях, молодёжных программах, поддерживающие Совет мастеров, Совет ветеранов, женсовет и другие общественные организации. Подразделения, получившие наибольшее количество баллов, награждаются денежной премией.

По итогам июня среди цехов агрегатного производства первое место получил коллек-

тив цеха карданных валов, среди цехов автосборочного производства – сотрудники цеха мягкой обивки и пучков проводов. Лучшими среди подразделений, занятых ремонтом технологического и энергетического оборудования, стали сотрудники отдела анализа и планирования ремонта оборудования, в службах качества и планирования, обеспечения и учёта – коллектив участка номерного учёта. Среди технологических подразделений первое место занял отдел подготовки производства, среди вспомогательных подразделений завода – отдел развития PSK.

– Это соревнование способствует сплочению коллектива, повышению эффективности труда, – считает начальник отдела по работе с персоналом Ав3 Ильшат Хамитов. – Заводчане, заинтересованные в повышении рейтинга, сами контролируют количество поданных кайдзен-предложений, разбираются с нарушениями трудовой и производственной дисциплины. Работники предприятия стали активнее участвовать в спортивных соревнованиях, работе общественных организаций.

Безусловный лидер соревнования 2012 года – коллектив цеха мягкой обивки и пучков проводов во главе с начальником Ахсаном Усмановым. В своей группе эта команда в этом году занимала первое место шесть раз!

устройство для управления 18 фильтрами, узлом повторного использования воды, промывными насосами насосной станции 2-го подъёма хозяйственной воды, автоматизированным рабочим местом в малом диспетчерском пункте фильтров. Он обеспечивает выполнение функций дистанционного и автоматизированного управления всем технологическим процессом промывки фильтров с малого диспетчерского пункта. На экране компьютера, установленного в этом помещении, отображаются все показатели работы системы, при этом обрабатывается более тысячи дискретных и аналоговых сигналов.

Результат внедрения проекта – улучшение условий труда персонала, сокращение времени промывки фильтров на 1,5 часа в сутки, благодаря чему удалось снизить потребление электроэнергии, уменьшить нагрузку на оборудование, а значит, и снизить стоимость конечной продукции.

АКТУАЛЬНО

Европейский автопром ожидают пять кризисных лет

Евгений БАСМАНОВ, РБК

Европейские автоконцерны сокращают тысячи сотрудников и впервые за долгие годы закрывают производства на фоне экономической рецессии в регионе. По прогнозам аналитиков, выйти на докризисные показатели сбыта компаниям удастся лишь к 2017 году. При этом, по мнению аналитиков, своих мест в ближайшее время лишатся куда больше сотрудников сектора, чем прогнозируют сами компании.

На днях вторая по величине автомобильная компания Европы – французская Peugeot Citroen – заявила о намерении закрыть один из своих заводов под Парижем, а также дополнительно уволить около 8000 сотрудников сверх анонсированного в прошлом году сокращения штата на 6000 человек. Стоит отметить, что закрытие конвейера, который прекратит свою работу уже в 2014 году, станет первым случаем ликвидации автомобильного завода во Франции за последние 20 лет. Понимая сложность ситуации, в которую попали национальные автопроизводители, власти страны во главе с президентом-социалистом Франсуа Олландом готовы протянуть им руку помощи: план по поддержке автопрома во Франции будет представлен 25 июля.

По данным представителей Peugeot Citroen, за последние пять лет европей-

ский автомобильный рынок уже сократился на 23%, но самое страшное ещё впереди. Компания ожидает, что продажи легковых автомобилей в Старом Свете упадут ещё на 8% в течение 2012 года. Такое замедление спроса уже привело к снижению на грузовиках на производственные мощности: если в 2011 году заводы Peugeot Citroen работали на 86% от своей мощности, то в текущем году этот показатель упал уже до 76%, став причиной убытка в 700 млн евро только за первую половину 2012 года.

Peugeot Citroen является далеко не единственным примером повального сокращения издержек в отрасли. О намерении закрыть уже второй по счёту завод в Европе на прошлой неделе заявил глава Fiat Серджио Марчionне. Топ-менеджер также с сожалением отметил необходимость сокращения инвестиций в развитие компании в регионе.

КОММЕНТАРИЙ ЭКСПЕРТА

Летаргия – не для нас

Первая реакция после прочтения – ну вот, началось. Если уж в Европе заводы закрывают, то что ждёт нас? Правда, речь пока идёт о легковых автомобилях, но... Мы попросили прокомментировать ситуацию руководителя Аналитической службы ОАО «КАМАЗ» Бориса Морозова.

– Сообщения о рецессии не могут не вызвать тревожных мыслей. В экономике развитых стран автопром даёт более 10% ВВП, при этом на одно рабочее место в этой отрасли приходится больше десяти рабочих мест в отраслях смежных. В целом по экономике мультипликатор почти вдвое меньше, поэтому закрытие одного даже небольшого завода в Европе вызовет много боли. Причины этого не только и не столько европейские, они глобальны.

Темпы развития мирового автопрома на протяжении трёх последних десятилетий стабильно составляли примерно 1% в год. Сейчас инициативу перехватывают страны Юго-Восточной Азии, где до 2030 года ожидаются темпы небывалые – до 4% в год. Многие эксперты в этом случае видят для европейского автопрома единственный выход в том, чтобы «занырнуть» лет этак на пять-семь (пока пройдут сроки погашения кредитов и облигаций) – чтобы после такой «летаргии» ускоренно вернуться на привычную траекторию развития. Закрыться, чтобы спастись – подобные методы истории известны. Однако сказка о спящей красавице, вместе с которой погрузилось

в объятия Морфея всё королевство, – не про технологии: прогресс неизбежен, и «прснувшись» без потерь в той же точке вряд ли удастся.

Автомобиль как продукт всё больше поляризуется, при сходном «железе» потребителю готов полценны добавлять за электронные «прибамбасы» (размерами и себестоимостью с небольшой радиоприёмник) ради удобства, комфорта и безопасности. Производства нового типа зарождаются – в пять раз меньше, гибкие, с модульным продуктом и относительно дешёвыми НИОКР. Пример – iStream Гордона Мюррея. Всё это – проблемы для традиционных автопроизводителей с их гигантизмом и ставкой на снижение издержек за счёт объёмов.

Если в Европе вслед за легковушками начнут закрывать грузовые заводы, «КАМАЗу» стоит использовать кризис и условия ВТО для выхода на освобождающиеся рынки.

Нынешняя авторецессия в значительной мере спровоцирована, если так можно выразиться, ситуацией 2010 года: тогда беспрецедентную поддержку легковому автопрому оказали все европейские правительства.

Избавляться от собственных производственных мощностей в Европе вынуждены даже зарубежные компании. К примеру, в среду японская Mitsubishi Motors объявила о намерении продать свой единственный завод в Западной Европе голландской компании VDL Groep всего

ниже, чем за тот же период прошлого года. Европейские же продажи Renault упали ещё больше – на 14,9%. При этом минимизировать такой негативный эффект не сумели даже успехи автопроизводителя на зарубежных рынках, поэтому компания

«Этот год и несколько следующих лет станут одним из самых ужасных периодов для европейского автопрома за последние два десятилетия».

за один евро. Правда, в обмен на смехотворную сумму сделки новый собственник берёт на себя обязательства по сохранению всех рабочих мест на предприятии.

Угроза не выполнить намеченный на 2012 год план нависла и над автоконцерном Renault. Согласно опубликованным в среду данным, за первое полугодие компа-

продолжает взятый курс на сокращение издержек. Вскоре работы в Renault лишатся около 10 тыс. её сотрудников.

«Этот год и несколько следующих лет станут одним из самых ужасных периодов для европейского автопрома за последние два десятилетия. Мы ожидаем, что в 2012 году совокупные продажи легко-

вых машин упадут до 12,8 млн, а в 2013 году этот показатель станет ещё меньше – 12,6 млн машин. Для сравнения, ещё в 2007 году здесь было продано 14,7 млн автомобилей, а в 2011-м – 13,5 млн. Для возврата к этим объёмам местным компаниям понадобится около пяти лет. Я уверен, что мы станем свидетелями закрытия далеко не одного автомобильного завода в Европе», – пояснил профессор кафедры экономики автомобильной промышленности Университета Дуйсбурга-Эссена Фердинанд Дуденхоффер. По его мнению, с наибольшими трудностями в ближайшие годы столкнутся те компании, кто продаёт более 50% своей продукции в Европе. К ним, в частности, относятся многие французские производители, к примеру Peugeot Citroen, Renault, а также итальянский Fiat, немецкий Opel и европейская «дочка» Ford.

В пересчёте на наши деньги, «бедный» европейский покупатель автомобиля получал от государства 100 тысяч рублей – Россия, надо сказать, сумела выйти лишь на половину этой суммы. Успех программ поддержки был так велик, что продажи выросли на 20-25-30-40%, это несколько миллионов автомоби-

многие люди начинают отдавать предпочтение не личному автомобилю (который требует дорогой стоянки, расходов на проезд по платным дорогам и т.д.), а скоростным поездкам в дальних поездках и системе проката – в ближних.

В мире, вступившем в эпоху сетевого управле-

Опыт прошлого подсказывает, что ситуация в легковом автомобилестроении через два-три года спроецируется на грузовой автопром. Для «КАМАЗа» это означает: у нас в запасе короткий срок, чтобы что-то подправить.

ния, всё больше проявляется так называемый шестой технологический уклад – электроника, интернет, передача данных. Это создаёт новую среду, отдельные автомобили сменяются транспортными системами, которые заставят использовать транспорт эффективнее, а значит, уменьшит потребность в новом производстве.

Опыт прошлого подсказывает, что ситуация в легковом автомобилестроении через два-три года спроецируется на грузовой автопром. Для «КАМАЗа» это означает: у нас в запасе короткий срок, чтобы что-то подправить. На счастье, запас повышения эффективности у нас намного выше, чем в Европе или Америке.

В крупных автомобильных корпорациях другая модель и структура бизнеса, основанная на колоссальных инвестициях как в основное производство, так и в НИОКР, огромных постоянных издержках, в т.ч. повременной заработной плате. В этой бизнес-модели за точкой безубыточности начинаются сверхприбыли, но и убытки, в случае падения объёмов производства, они несут катастрофические.

Поэтому там, где «они» вынуждены неизбежно закрываться, «мы» умеем переживать и пережить, «сжимаясь». Методики Lean-rod закрепили нашу способность экономить на всём



под потребности рынка – например, тем же переход на четырёхдверку. Но нужно не только терпеть, аналитики «КАМАЗа» разделяют мнение известного нашего кризисного автора, российского эксперта-экономиста Михаила Хазина: время кризиса – это время завоевания доли рынка. Самые сильные компании в этот период наращивают её на суживающемся рынке, чтобы больше не отдать.

На мой взгляд, приняв информацию к сведению, было бы неправильно впадать в уныние. Российский потребитель знает: автомобиль КАМАЗ – та машина, которая всегда поможет работать «лишние полмиллиона». Если в Европе вслед за легковушками начнут закрывать грузовые заводы, «КАМАЗу» стоит использовать кризис и условия ВТО для выхода на освобождающиеся рынки. С нашей новой агрегатной базой, укреплённой благодаря сотрудничеству с «Даймлером», «ZF», «Федерал Мотул», другими брендами и их возможностью предложить сервис европейского формата это вполне реально.

Если говорить о перспективах на более длительный срок, одним из эффективных шагов мне представляется активизация наших действий по переходу на газовое топливо. Мировая «мода» явно равнодушна к этому направлению, и здесь мы со своим заделом могли бы совершить настоящий рывок.

Записала Ольга Ерашова



КАМАЗ – та машина, которая всегда поможет заработать

КАДРЫ ДЛЯ «КАМАЗА»

Выпускной разряд

Гузель ГАТИНА

Волновались выпускники, педагоги, родители. Очередной выпуск Камского политехнического колледжа им. Л.Б. Васильева прощался с родными стенами. Четыре сотни вчерашних студентов вступали во взрослую жизнь. Большая часть, почти 300 человек, знали, что их первых рабочим местом станет ОАО «КАМАЗ».

Перед 38-м по счёту выпуском мы встретились с директором колледжа Рудольфом Ситдиковым, преподавателями и студентами, чтобы узнать, с каким настроением они заканчивают учебный год и чего ждут от следующего.

На сцене профессионального училища № 64 почти 40 лет назад первая рабочая бригада «КАМАЗа» получала документы об образовании. С тех пор разительно изменился внешний вид, оснащение производственных цехов и название учебного заведения, но оно, как и раньше, является самым крупным образовательным учреждением начального и среднего профессионального образования Республики Татарстан.

2012 год объявлен в колледже Годом качества. Директор Рудольф Ситдилов не ошибся в своих намерениях, когда задумал поднять планку качества образования. Высокий уровень подготовки рабочих и специалистов доказан – в апреле колледжу вручен сертификат системы менеджмента качества ИСО 9001. Студенты колледжа и на деле показывают уровень своих знаний. В семи олимпиадах и конкурсах профессионального мастерства среди студентов учреждений НПО и СПО республики, прошедших в прошлом учебном году, шесть призовых мест заняли «васьильевцы».

В фойе колледжа нас встречает экспозиция, открытая в честь выпуска двухмиллионного автомобиля

«КАМАЗ». Крупными буквами над ней высечивается миссия колледжа: «От качества в обучении – к качеству на производстве». Это место стало трибуной колледжа, здесь открываются конкурсы, вручаются награды, отсюда начинаются экскурсии по колледжу. Тут же, в фойе, видим абитуриентов, которые будут поступать в колледж. На вопрос, почему выбрали именно этот суз, одни отвечают, что пришли по совету друзей, которые хвалят педагогов, других привели родители. Как, например, Владимира Кузнецова. Его мама работает на прессово-рамном заводе, а отец – на литейном. Когда пришло время выбирать будущую профессию, он, колеблясь ни секунды, ре-

тельству работает здесь мастером производственного обучения. «С третьего курса ребята проходят производственную практику на заводе, на том участке, где им предстоит работать по окончании обучения, – говорит Тагзима Андарзяновна. – Ребята в процессе учёбы вливаются в коллектив, перенимают опыт у наставников и даже получают неплохую зарплату».

Превращение «гадких утят» в заинтересованных студентов не обходится без талантливых педагогов, считает директор колледжа Рудольф Ситдилов. «Мастер производственного обучения – три человека в одном. Он должен иметь педагогическое, высшее техническое образование и плюс ко всему



Уникальный подарок колледжу вручила выпускница группы 5пк3 Инзира Абдуллина (справа), получившая диплом с отличием. Она изготовила пейзаж из семян и круп, расписанный пищевыми красителями

Все выпускники колледжа получают рабочий разряд – 3-й или повышенный 4-й.

шил получать рабочую специальность. Отучившись три года в филиале колледжа на автомобильном заводе, Володя получает диплом об образовании и 4-й разряд слесаря по ремонту автомобилей. Он способный ученик, с первого курса учился без «троек». Хотя в школе Владимира, как и многие другие студенты колледжа, ударником не был. Отношение к учебе начинает меняться, когда мальчишки приходят на производство и подкрепляют теоретические знания практикой, считает Тагзима Мингазова. Она уже много лет руководит филиалом колледжа и по совмести-

рабочую специальность 5-6-го разряда, – уверен Рудольф Мингазович. – Но на деле так бывает редко. Тем не менее, мы стремимся к идеалу». Все преподаватели колледжа имеют высшее образование и неоднократно проходили курсы повышения квалификации по инновационным технологиям, 80% педагогов имеют квалификационные категории. Сейчас в колледже работают восемь кандидатов наук и 21 педагог с высшей квалификационной категорией.

«В этом году я, прямо скажу, удовлетворён работой. Когда я пришёл сюда работать четыре года назад,

здесь обучалось менее 200 студентов, было всего 19 преподавателей, – вспоминает директор. – А сегодня мы считаемся инновационно-развивающимся учебным заведением. У нас обучается более 1200 человек». Хорошее начало положено и в подготовке студентов к следующему учебному году. Приём только начался, а госзаказ на подготовку кадров почти выполнен. На популярную специальность идёт набор на платной основе. Три группы уже укомплектованы. Впервые в этом году вводится заочное обучение. Также в учебный процесс будет активно внедряться система Бережливого производства.

При этом колледж избавляется от непрофильных специальностей. Руководство отказывается от подготовки ландшафтных дизайнеров, строителей, портных и фельдшер и сосредотачивает свои усилия на востребованных машиностроительных профессиях, подготовке кадров для «КАМАЗа».

«Ребята не должны стыдиться своей рабочей профессии, – сказал нам напоследок Рудольф Мингазович. – Они должны гордиться тем, что являются производителями продукции. Вся производительная сила – в них, в рабочем классе. Именно это мы хотим донести до наших ребят».

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

«Мастер отвечает за всё»

Дания МАЖИТОВА. Фото: Александр ФРОЛОВ

День мастера состоялся в минувшую пятницу на прессово-рамном заводе. Местом проведения мероприятия стала база отдыха «Лесная сказка». Для младших командиров производства была подготовлена насыщенная праздничная программа: «Жесткие игры», спортивное многоборье, концерт артистов заводского ДК и чествование лучших мастеров.

Но вначале состоялось торжественное открытие праздника с исполнением гимна мастеров ПРЗ и поднятием флага. Гимн исполнили хором, а чести поднять флаг удостоились мастер ОТК Галина Рахматуллина и мастер цеха холодного выдавливания Ильдар Шайхутдинов.

«Жесткие игры», подготовленные для мастеров молодёжной организацией завода, включали в себя прохождение 12 этапов экстремального туризма, по результатам которых победителей ожидали призы. Подарки от профкома завода для победителей в спортивном многоборье подготовил и председатель комитета по физкультуре и спорту профсоюзного комитета Николай Никитин.

Но самый приятный сюрприз ожидал мастеров, когда началось награждение лучших из них и подведение итогов спортивно-туристских игр: в гости к «именинникам» приехал директор ПРЗ Гамиль Зарипов.

– Мне радостно видеть вас сегодня, – сказал Гамиль Шарипович. – Я прекрасно знаю, что такое мастер на производстве. Мастер отвечает за всё. Исходя из собственного 29-летнего опыта работы на заводе, могу сказать, что полная, стопроцентная

мастеров. Хочется пожелать им, чтобы наш завод стал для них родным, чтобы они от души работали, и работа приносила им удовольствие.

В своём выступлении Гамиль Зарипов подчеркнул, что прессово-рамный завод – уникальное монопрофильное предприятие, поэтому мастерам, особенно моло-

кто выигрывает как в качестве, так и в цене. Поэтому мастерам нужно добиваться высоких показателей не любой ценой, а с учётом наибольшей экономической эффективности труда возглавляемых ими коллективов. Инициировать активность рабочих, тем более что среди рабочих немало таких, кото-



Директор прессово-рамного завода Гамиль Зарипов вручает Почётную грамоту контрольному мастеру ОТК Галине Рахматуллиной

дым, нужно детально вникать в производство, чтобы добиваться хороших результатов в работе. Задачей сегодняшнего дня для мастеров директор завода назвал такую организацию производственного процесса, какую диктуют Производственная система

рые и сами способны на инициативу и видят зачастую гораздо дальше, чем мастер.

В заключение своей речи Гамиль Зарипов ещё раз поздравил мастеров с их профессиональным праздником и пожелал им хорошего отдыха – «за себя и за тех, кто сегодня остался работать на производстве».

Далее директор завода вручил почётные грамоты и ценные подарки мастерам, показавшим лучшие результаты по итогам производственной деятельности, а также призы победителям спортивных игр. После чего мастера группами и поодиночке пожелали сфотографироваться на память с любимым руководителем.

День мастера ПРЗ завершился праздничным концертом и дискотекой.

Полная, стопроцентная управляемость коллективом существует, пожалуй, только у мастера.

управляемость коллективом существует, пожалуй, только у мастера. Потому что именно мастеру вместе с подчинённым ему коллективом приходится решать конкретные задачи и непосредственно наблюдать результаты.

Радует, что на нашем заводе достаточно много молодых

«КАМАЗ» и изменившиеся экономические условия, в частности вступление России во Всемирную торговую организацию:

– При вступлении в ВТО мы в ещё большей степени, чем раньше, столкнёмся с проблемой конкуренции. А конкурентоспособен тот,

НА ЗАМЕТКУ

Офисный... не планктон!

Ольга ЕРАШОВА

Для улучшения управленческой деятельности приказом генерального директора ОАО «КАМАЗ» утвержден документ под названием «Временное положение по определению категорий специалистов и служащих в составе офисных подразделений ОАО «КАМАЗ». По сути, это нормативная основа при разработке штатных расписаний и должностных инструкций, при оценке, развитии, продвижении и найме персонала.

В нём есть своего рода глоссарий – словарь, дающий однозначное толкование ряда понятий, аббревиатур и должностей, к которым мы все, на первый взгляд, уже привыкли, а также уточнены различия в категориях специалистов и прописаны предъявляемые к ним требования. Определены полномочия и мера ответственности каждого сотрудника, занимающего ту или иную должность. Что касается продвижения, то есть перевода работника «по восходящей» с одной категории на другую, то оно происходит только последовательно и только через систему оценки персонала.

К разряду офисных, конечно, относятся подразделения, в которых работники заняты нефизическим трудом. Исключение, когда в состав офисных подразделений включены бригады рабочих, выполняющие вспомогательные функции. Функции, выполняемые в офисах, могут быть основными, вспомогательными, управленческими. Выполнять их на «КАМАЗе» поручается работникам,

имеющим соответствующий уровень образования, опыт, а в ряде случаев и обладающим своего рода «профессиональной харизмой», креативностью и т.д. Кстати, эти факторы приветствуются даже тогда, когда среди обязательных условий и не фигурируют. Очевидно, что расхожее выражение «офисный планктон», символизирующее безликую массу, исключается в принципе!

Высшее профессиональное образование при трудоустройстве на должность специалиста без опыта работы становится обязательным условием. Также обязательно это требование при продвижении по служебной лестнице, начиная с должности специалиста 1-й категории. Перевод же на должность главного специалиста работника, не имеющего высшего образования, не предусматривается вообще – даже при большом профессиональном стаже.

В «Положении» достаточно чётко прописана роль наставника и требования к тому, кто на неё назначается. В частности, это опыт работы в данном подразде-

лении не менее полутора лет, а также способности и желание самого воспитателя.

В общем и целом новый документ обращает внимание на то, что на работе все мы должны быть «поаккуратнее в выражениях»: например, слова «эксперт», «консультант», «советник» могут употребиться только в тех случаях, когда это соответствует сути должностных обязанностей рабочего места. Термином «служащие» в ОАО «КАМАЗ» определяется начальная категория работников нефизического и умственного труда, а вот специалист-профессионал в компании – это вершина карьеры не-руководителя, альтернатива карьере руководителя.

По словам руководителя службы развития системы управления Сергея Абрикувского, с появлением нового документа связано также намерение поднять престиж категорий ведущего специалиста и главного специалиста. А временным он является на период «обкатки». С тем, чтобы после апробации и, возможно, доработок с 1 октября этого года стать постоянно действующим.

Ну прямо как в кино...

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Эта фраза так и вертелась на языке у корреспондента «ВК», побывавшего вместе с комиссией профсоюзного комитета в оздоровительном комплексе «Саулык». Сколько бы фильмов ни посвящали фонтанирующим будням детских республик, сюжетов всегда будет в избытке...

– В этом году во время подготовки к открытию лагерей мы взяли на вооружение новую схему подбора персонала – объявили конкурс на замещение вакантной должности директора лагеря, – вводит в курс дела по дороге в «Саулык» заместитель генерального директора ЗАО «КАМАЗжилбыт» по правовым и кадровым вопросам Ольга Виноградова. – Главные условия – опыт работы в оздоровительном лагере, наличие своей команды, то есть вожатых с опытом работы, презентация программы досуга детей. На три вакансии претендовало восемь человек. После оценки заявленного пакета и анализа отзывов о соискателях выбрали лучших, они привели с собой опытных воспитателей. Есть среди вожатых и студенты педагогических университетов, для них в лагере – практика, для нас – изучение новых веяний педагогической науки.

Делегация сразу же отправилась в «Солнечный», именно в этом лагере отдыхает большинство детей камазовцев. Вместе с заведующей отделом по культурно-массовой и социальной работе профкома ОАО «КАМАЗ» Любовью Андрияновой с пристроением осматриваем места общего пользования первого отряда: душевые кабины и туалеты

радуют глаз свежевываемым кафелем. Теперь вопрос более деликатный – насколько вежливо обращаются с детьми молодые вожатые?

– Да некогда нам препираться, столько интересных дел! – ребячий хор возмущён. – У нас такая смена была, – вздыхает Алина Артамонова, – пенная дискотека, «Тропа выживания», а ещё мы снимали фильм...

– Особенно мне понравилось про армию, где строили дома из досок и травы, преодолевали препятствия, – продолжает Ринас Сагбиев.

– Искать мины, отгадывать слова, подниматься в горы – вот это марафон! – спешит

Судя по меню, изъятому в столовой лагеря «Звёздный», детей приглашают к столу шесть раз в день. В рацион включены молочные, мясные, рыбные блюда, компоты, кисели, витаминизированные напитки, кисломолочные продукты и, конечно, фрукты.

поделиться своими впечатлениями Динара Мазитова.

В апартаментах четвёртого отряда уборка только что закончилась. Здесь, кроме санитарного состояния, проверяющих интересуют причины преждевременного



Самые захватывающие приключения – не в кино, а в жизни

отъезда детей домой. Вожатая листает тетрадь – у каждого из девяти человек свои резоны – уехал с родителями отдыхать на море, заболел, понадобилась помощь дома. Как не уважить такие просьбы?

– А что за фильмы вы тут снимали? – осторожно интересуюсь у начальника «Солнечного» Александры Харченко.

– Во второй смене у нас распахнули двери свой «Солнечный Голливуд». Каждый отряд открыл свою студию,

грады лучшим, а сегодня на закрытии смены будет гала-концерт, – поясняет он.

А упрофсоюза свои заботы: – Александр Валентинович, говорят, в этом году для обеспечения питьевого режима в лагерях и бутылированную воду раздадут, и большие баллоны с помпами в отрядах установили...

– У нас такие ёмкости есть в четырёх корпусах.

– А вы, мальчики, где воду берёте, когда свою порцию выпьете? – интересуется Любовь Анатольевна у ребят, зашедших в штаб-квартиру «Солнечного». Затянувшуюся паузу ревьюз оценивает по-своему: – Не довели, значит, информацию, – и тут же даёт рекомендацию во всех корпусах срочно развесить объявления.

А в «Звёздном» тишина: – Дети кино смотрят, – поясняет начальник лагеря Эльза Верещагина. – За смену три премьеры показали. Но самые захватывающие приключения не на экране, а в жизни. Посмотрите на наш стоп-кадр.

В стилизованной под киноленту дорожке не один – сотня

кадров! Вот вожатые в костюмах цыган с детьми гоняются за мячом – комический футбол, вот полсотни человек замерли в причудливых позах – стартин, а вот девушки в шляпах шерифов зачитывают какой-то важный документ – арест! Всё гораздо круче – загс (!), «молodoжёнам» вручают кольца ручной работы, изготовленные из пластиковых бутылок, и кучу подарков.

– Главный показатель удачной смены – сплочённость детей, – рассуждает вслух заместитель начальника лагеря Марина Андрейченко. – Команда образуется постепенно, от часа к часу, от конкурса к конкурсу, ребята лучше узнают друг друга, спешат на помощь, устраивают мозговые штурмы.

– У меня теперь есть друзья в Заинске, Нижнекамске, будем общаться, встречаться, – улыбается вышедший из «кинoзала» Тимур Ляшев.

– Сегодня прощальный вечер, ты чемодан-то собрал? – возвращают паренька на землю ребята из отряда.

– А зачем торопиться? Столько интересного впереди!

«ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ-2012»

Золото ралли – у Айрата Мардеева

Несмотря на драматические события последнего этапа, команда «КАМАЗ-мастер» завоевала первое место на ралли «Шёлковый путь-2012».

Победители – Айрат Мардеев, Айдар Беляев и Антон Мирный.

Финальный отрезок ралли «Шёлковый путь-2012» полностью изменил картину в зачёте грузовиков. Двое из трёх лидеров гонки – Эдуард Николаев и Алеш Лопрайс – застряли в болоте, потеряв достаточно много времени.

Борьба за минуты, обеспечивающие первое место, разворачивалась между Петером Верслуисом и Айратом Мардеевым, которые по итогам предыдущего дня занимали четвёртое и третье места в генеральной классификации.

Завершающий этап ралли «Шёлковый путь-2012» по маршруту «Элиста – Майкоп», как и два предыдущих, был сокращён до 348 километров, старт перенесли на первую контрольную точку. Маршрут на одном из отрезков проходил через труднопроходимые заболоченные участки. Первым в ловушку попался Лопрайс. Он застрял в болоте так сильно, что вытащить его одним или даже двумя грузовиками было невозможно.

Стартовавший следом Эдуард Николаев нашёл безопасный путь объехать соперника, но вскоре столкнулся с техническими трудностями, в результате которых тоже съехал в болото. Вытаскивали машину силами четырёх экипажей – остановились Антон Шибалов, Дмитрий Сотников, Мардеев-старший и Артур Ардавичус. Затем «техничка» задержалась, чтобы помочь с проблемами двигателя, а остальные продолжили соревнование. Вскоре и экипаж Николаева, починив двигатель, продолжил дви-



Победители ралли «Шёлковый путь-2012»

жение и смог финишировать шестым.

В это время Мардеев-младший продолжал увеличивать отрыв от Верслуиса – с трёх минут до 24 минут на финише. Примечательно, что экипаж также стал лучшим в абсолютном зачёте. Камазовцы на 28 минут опередили россиянина Бориса Гадасина, который выиграл в зачёте легковых автомобилей.

Экипаж Антона Шибалова смог войти в тройку лидеров, проиграв Верслуису 28 минут. Экипаж Дмитрия Сотникова занял пятое место, Сергей Куприянов на 12-й строчке, а Артур Ардавичус – на 17-й.

Пилоты камазовских экипажей делятся впечатлениями о гонке:

Айрат Мардеев: «Эмоции сейчас даже словами не пере-

дашь. На старте мы не рассчитывали на такой результат, нам важно было удерживать третье место... После того, что случилось с Эдиком, мы сами права на ошибку не имели, ехали очень аккуратно. Но и позиции просто так сдавать не хотели. О том, что победил, узнал, когда достиг бивуака. Что бы ни говорили, а финиш гонки находится именно здесь – в закрытом парке. Главный вывод, с которым мы уезжаем с «Шёлкового пути», такой: в ралли-рейдах важна стабильность. Главное – идти в своём темпе, без остановок, блужданий и поломок. Здесь малейшая ошибка может сказаться на результате. «Шёлковый путь» – очень сильная школа и хорошая подготовка к «Дакару».

Эдуард Николаев: «Конечно, мы расстроены, но поставленную цель вы-

полнили – гонку проехали в хорошем темпе. Это была полезная тренировка для экипажа перед «Дакаром». С Айратом Мардеевым мы одна команда. Как спортсмены, конечно, конкурируем, но я очень рад, что на подиуме оказался «КАМАЗ».

Антон Шибалов: «Честно говоря, я до сих пор не верю в то, что стал третьим. Перед стартом ставил себе цель быть в пятёрке, для меня это уже была бы победа. Финальный день не был для меня самым сложным. Предыдущий выдался гораздо тяжелее: астраханские степи утомительны, там время медленнее идёт. На этом «Шёлковом пути» каждый из нашего экипажа многому научился. Сложно сказать, что это были какие-то отдельные уроки. Скорее, опыт и «накат» в целом».

Итоговая классификация ралли

«Шёлковый путь-2012» среди грузовиков:

№ п/п	Экипаж	Автомобиль	Результат
1	А. Мардеев, А. Беляев, А. Мирный	KAMAZ	20:06:25
2	П. Верслуис, Ю. Дамен, Х. Сюрманс	MAN	20:36:53
3	А. Шибалов, Р. Аматыч, И. Шайсултанов	KAMAZ	21:03:43
4	А. Лопрайс, С. Брюинкенс, Ф. Динен	MAN	21:09:34
5	Д. Сотников, Е. Яковлев, И. Девяткин	KAMAZ	22:12:23
6	Э. Николаев, С. Савостин, В. Рыбаков	KAMAZ	22:20:34
7	С. Ротсаерт, Д. Дендувен, С. Вайбоу	MAN	23:48:57
8	Я. Мехтиев, Г. Горшков, С. Плотноиков	MAN	23:57:24
9	И. Мардеев, В. Мизюкаев, А. Хисамев	KAMAZ	24:20:41
10	Мартин ван дер Бринк, Э. Лагервей, А. Винвльет	GINAF	24:37:40
11	А. Василевский, В. Козловский, А. Запорощенко	MAZ	26:29:58
12	С. Куприянов, Д. Марков, А. Каргинов	KAMAZ	27:25:41

По материалам www.kamazmaster.ru

ПОДРОБНОСТИ

Экипаж Николаева – чемпион России по ралли-рейдам

Вместе со штурманом Сергеем Савостиным и механиком Владимиром Рыбаковым Эдуард Николаев финишировал первым на третьем этапе чемпионата среди грузовиков, который был совмещен с частью ралли «Шёлковый путь-2012».

Официальные результаты этапа были объявлены 11 июля в Элисте.

В ралли «Золото Кагана» экипаж занял первое место, получив десять очков, а в «Симбирском тракте» – второе место и восемь очков. Победа на завершающем этапе гонки принесла Николаеву, Савостину и Рыбакову титул чемпионов.

ЭХО ПРАЗДНИКА

Гуляем, металлурги!

Рената АРЕФЬЕВА

Празднование Дня металлурга развернулось на базе отдыха «Литейщик», где 14 июля приехавшим выпала возможность совершить путешествие на машине времени, принять участие в спортивных соревнованиях и под мелодии баяна ощутить атмосферу романтики.

Торжество началось с приветствий директора Металлургического комплекса Владимира Абрамова и председателя профсоюзной организации Александра Пермякова. Они поздравили коллектив металлургов «КАМАЗа» с профессиональным праздником: «Во все времена костюм нашего коллектива составляли люди с обширными знаниями и твердым характером. И поэтому нам по плечу решение самых сложных задач, свершение открытий и воплощение смелых идей».

Вся праздничная программа была пропитана атмосферой российской истории. Гренадёры русского полка XVIII – XIX веков вместе с ведущим концерта разыгрывали миниатюры, соединяя настоящее и прошлое. Зрители, вспоминая вехи истории, с большим интересом наблюдали за весёлыми действиями. По душе пришли им и музыкальные номера.

Традиционно в день корпоративного праздника стали известны победители футбольного турнира на кубок Фабера, за который боролись пять команд. Отыграв 20 игр, третье место завоевала команда кузнечного завода. Второй стала команда Набережночелнинского политехнического колледжа. Абсолютными чемпионами и обладателями переходящего кубка стали игроки корпуса цветного литья.

Организаторы дали металлургам возможность попо-



бовать себя в разных видах спорта: поиграть в футбол, баскетбол, волейбол, поспоревать в подъёме гири, перетягивании каната, армстреллинге, борьбе кушей. Детям тоже было чем заняться: они крутили обруч, сбивали кегли и участвовали в шуточных конкурсах. Все участники соревнований получили призы: сертификаты в спортивный магазин «Спорт 21».

Параллельно со спортивными мероприятиями на пляже развернулись творческие конкурсы. Любителям рисования выпала возможность проявить свои умения в боди-арте на морскую тематику. А мастера скрупулёзной работы возводили песчаные замки. Те, кто хотел пофантазировать, создавали костюмы морских

АВТОСПОРТ

Программа обновления

Гузель ГАТИНА

Семён Якубов покидает команду «КАМАЗ-мастер».

Об этом решении он сообщил в официальном письме, опубликованном на сайте команды, накануне своего 65-летия. В этом послании он благодарит всех, кто помог ему на жизненном пути, и объясняет причины своего ухода.



«Следуя программе обновления, которую я предложил, совершенно естественно пришла мысль о завершении и моей карьеры руководителя спортивной команды, – пишет Семён Якубов. – Накануне отъезда на «Дакар-2012» я счёл необходимым обсудить эту тему с руководством завода. И вот сейчас, в преддверии моего 65-летия, это стало актуально».

Решение проститься с командой Семён Семёнович называет одним из самых трудных в своей жизни, но констатирует, что «рано или поздно оно должно было состояться».

Более 30 лет Семён Семёнович посвятил автомобильному спорту и в течение 25 лет являлся руководителем одной из лучших команд мирового автомобильного спорта. 20 лет он лично участвовал в качестве штурмана в экипаже

грузовика в международных спортивных соревнованиях и имеет множество побед, среди которых пять первых мест на ралли «Дакар». Команда «КАМАЗ-мастер» под руководством Семёна Якубова побила рекорд побед этой международной гонки. В 2011 году четыре первых места на ралли заняли грузовики «КАМАЗ», это была десятая дакарская победа «КАМАЗ-мастера».

Преемником Семёна Якубова на посту руководителя команды «КАМАЗ-мастер» станет не менее известный челнинский автогонщик Владимир Чагин – семикратный победитель ралли «Дакар». В феврале прошлого года он покинул большой спорт, прекратив участвовать в гонках, и ездил с командой на соревнованиях в качестве team-менеджера.

ФУТБОЛ

Новая лига – новая команда

Гузель ГАТИНА. Фото: Николай БРИК

Прошедшая в понедельник пресс-конференция футбольного клуба «КАМАЗ» была сосредоточена вокруг двух основных тем. Первая – переход команды в состав участников второго дивизиона первенства России. И вторая – обновлённый состав футбольной команды. На вопросы журналистов отвечали генеральный директор ФК «КАМАЗ» Геннадий Макаров и главный тренер команды Владимир Клонцак.



Геннадий Макаров: «Региональный центр подготовки футболистов, в котором обучается 27 групп детей, остался неприкосновенным. ОАО «КАМАЗ» продолжит поддержку футбольной школы»

– Хочу сказать слова благодарности руководству ОАО «КАМАЗ» и членам наблюдательного совета, решение которых ещё на сезон продило возможность участия нашей команды в Первенстве России, – начал пресс-конференцию Геннадий Макаров. – Мы понизились до уровня второго дивизиона, но сохранили в городе профессиональный футбол, а также возможность болельщиков приходить на наш стадион и болеть за любимую команду, поддерживать её на выездных играх.

Переход команды во второй дивизион связан с тем, что собственники клуба и члены Совета директоров ОАО «КАМАЗ» решили отказаться от финансирования профессионального футбола и сохранить поддержку

только регионального центра подготовки футболистов, в котором обучают 400 юных спортсменов и работают 18 тренеров-преподавателей.

Геннадий Анатольевич назвал это решение обдуманным и экономически обоснованным. И подчеркнул, что ситуация для ФК «КАМАЗ» складывалась не самым худшим образом: «В этом сезоне вообще прекратили своё существование многие профессиональные клубы с давними футбольными традициями – «Торпедо» (г. Владимир), «Динамо» (г. Брянск), «Нижний Новгород» (г. Н. Новгород). В настоящее время очень трудно и экономически невыгодно содержать команду даже уровня первого дивизиона, не говоря уже о команде премьер-лиги».

По окончании Первенства ФНЛ сезона 2011/12 гг. камазовским футболистам было предложено перейти в другие клубы. Параллельно усилиями тренерского штаба формировалась новая команда. Главный тренер клуба Владимир Клонцак рассказал, что из основного состава остались восемь молодых перспективных футболистов: Артур Анисимов, Марат Гараев, Егор Лунёв, Рифат Мустафин, Айзат Садыков, Максим Шоркин, Иван Лукьянов и Манас Жутанов. Были приглашены также три опытных игрока: полузащитник Руслан Шайдуллин, бомбардир Данил Сидоров и игрок атакующей линии Артём Кузьмичёв. Остальные члены обновлённого ФК «КАМАЗ» – это футболисты дублирую-

щего состава «КАМАЗ-2». На данный момент в команде заявлено 25 человек.

В таком составе «КАМАЗ» провёл две товарищеские встречи. Вничью (1:1) сыграл с «Нефтехимиком» из Нижнекамска и обыграл «Газовик» со счётом 5:0. Сейчас команда готовится к Первенству России. 21 июля состоится первая игра сезона, ребита встретятся с йошкар-олинским «Спартакком». Генеральный директор клуба пообещал, что по традиции два первых домашних матча «КАМАЗа», 2 и 5 августа, для болельщиков будут бесплатными. На остальные игры цена билетов снизится до 50 и 30 рублей против 70 и 50 рублей в прошлом сезоне. На вопрос о том, на какое место в Первенстве может рассчитывать команда, главный тренер сказал, что для первого года игры во втором дивизионе хорошим результатом будет место в первой десятке.

В перерывах между играми первого круга Первенства России челнинские футболисты также проведут матч 1/128 финала Кубка России. Встреча состоится на выезде 29 июля, а соперником «КАМАЗа» станет ижевский «Зенит».

И последнее. Скоро челнинцы смогут посмотреть на игру второй сборной России по футболу. 15 августа на стадионе ФК «КАМАЗ» подопечные Юрия Красножана встретятся со сборной Бельгии в рамках международного Кубка вызова.