



# ВЕСТИ КАМАЗА



## Какой инструмент нам нужен

Разговор покупателя и поставщика

2

## Жильё, работа и зарплата

Что беспокоит молодёжь?

3

## Большие страсти мини-футбола

Как развлекаются заводчане

4

### СЛАВНАЯ ДАТА

## Если скажет «здорово», это стоит дорого

Ольга ЕРАШОВА

Несколько лет назад, давая интервью нашей газете, главный конструктор ОАО «КАМАЗ», директор Научно-технического центра Данис Валеев признавался: с высокосным годом в его жизни всегда связаны особенно значимые события. Нынешний высокосный лишь подтверждает эту «личную примету»: ведь завтра Данис Хадиевич отметит своё 60-летие! Накануне мы побывали в НТЦ, чтобы с помощью тех, кто работает под началом юбиляра, составить его портрет как руководителя. Ведь он – один из немногих, кто дважды в республиканском общественном конкурсе «Руководитель года» – по итогам 2006 и 2011 годов – был удостоен этого титула.

**Сергей Шапрунов, инженер-конструктор 1-й категории рабочей группы «Тайфун»:**

– Стиль руководства Даниса Хадиевича «проецируется» на все уровни. Управление такой организацией, как НТЦ «КАМАЗа», – это прежде всего работа с людьми, в целом и с каждым в отдельности. Слагаемых успешности, на мой взгляд, три: необходимо, чтобы окружающие прониклись к своему руководителю расположением, были уверены в его правоте и прилагали максимум усилий ради общего дела. Именно такими качествами хорошего руководителя обладает Данис Хадиевич – эрудит, энтузиаст, профессионал, способный быстро, качественно и нестандартно решать возникающие задачи.

Для внедрения нововведений он не боится идти на оправданный риск, потому что умеет сочетать преимущества накопленного опыта с новаторскими идеями, доверяя людям, привлекать специалистов, обладает чутьём на всё новое, передовое.

**Андрей Куликов, и.о. заместителя главного конструктора по двигателям:**

– Замечательный инженер и руководитель, Данис Хадиевич, несмотря на свой профессиональный опыт работы, не давит авторитетом, но всегда старается дать направление в решении какой-либо проблемы. Он обладает уникальным, на мой взгляд, качеством: не

**Данис Хадиевич умеет очень просто и доходчиво объяснять сложные вещи, выставлять железные аргументы перед чиновниками: ведь техника не слышит приказов, она признаёт физические законы.**

приказывает, но умеет убедить двумя-тремя фразами. А солдат, который понимает смысл приказа, – это уже другой солдат!

Став руководителем высокого уровня, он не превратился в «кабинетного начальника». В любой день его можно встретить на участке сборки автомобилей и двигателей, в лабораториях, и на месте выслушать оценку принятых решений. Не скрою – приятно, когда она положительная!

**Александр Трубкин, слесарь-электромонтажник**

**экспериментального цеха опытно-промышленного производства НТЦ:**

– Как руководителя знаю Даниса Хадиевича четверть века. Ещё до восьми утра он часто бывает в цехе, где испытываются новые модели, в гараже. Технику знает от и до, настоящая горячая энци-



**Юрий Рубинчик, начальник отдела сертификации НТЦ:**

– В 1993 году в России был впервые принят закон о сертификации продукции. До этого НТЦ при создании техники действовал, сообщаясь с требованиями министерств. Становление же Даниса Хадиевича как

автомобилей КАМАЗ от «Евро-0» до «Евро-4», который на сегодня завершился принятием Технического регламента в РФ и определением перспективных требований к автомобильной технике.

Когда Валеев обозначал задачи для всего коллектива по сертификации, пер-

защитил всю деятельность предыдущего периода. Колоссальный опыт работы исследователя (начинал в исследовательской группе) сослужил ему добрую службу, его подход хорошо «лёг» на остальные свойства автомобиля. Кстати, группы, которые занимались отдельно шумом, трансмиссией, кабинами, стали подтягиваться, равняясь на двигателистов, которые и сейчас в авангарде.

Данис Хадиевич умеет очень просто и доходчиво объяснять сложные вещи, выставлять железные аргументы перед чиновниками: ведь техника не слышит приказов, она признаёт физические законы. В переговорах, а это достаточно сложный процесс, всегда отмечаю его фантастическую выдержку. В высших кругах авторитет и ручательство Валеева сомнению не подвергается.

(Окончание на стр. 2)

**Валеев никогда не забывает своих поручений и требует, чтобы они были выполнены до конца. Если возникают проблемы, – видит выход в структурировании и последовательном, поэтапном решении.**

руководителя (он был назначен главным конструктором в 1995 году) совпало с переходным процессом становления в РФ законодательства в отношении автопрома. Он вынес, прошёл этот тернистый путь сертификации

вой было подтверждение экологии. Это его базовая работа – исследование свойств рабочего процесса двигателя, в том числе и по выбросам вредных веществ. Практически, став главным конструктором, он

### ИНТЕРВЬЮ ПО ПОВОДУ

## Электротранспорт будущего

Гузель ГАТИНА  
Фото: Николай БРИК

Задолженность ООО «Электротранспорт» перед «Энергосбытом» и угроза остановки подвижного состава, нависшая над трамвайным депо, встревожила, пожалуй, весь автоград. Пустующие рельсы привели бы Набережные Челны к транспортному коллапсу, а на автогиганте, работники которого добираются до заводов на самом надёжном и бесперебойном транспорте, мог нарушиться трудовой график. Однако, к счастью, вагоны продолжают ходить по расписанию. Директор ООО «Электротранспорт» Рашид Шамсудинов рассказал съёмочной группе телепередачи «Вести КАМАЗа» о том, как удалось решить проблему предприятия. Печатные «Вести» представляют вашему вниманию то, что не вошло в эфир.

– **Рашид Бадгиевич, в городских СМИ много говорилось о проблемах ООО «Электротранспорт». Прокомментируйте, пожалуйста, ситуацию, которая сложилась на вашем предприятии.**

– К нам поступает много вопросов о том, почему мы хотели закрыть маршрут № 1. Интересуются и тем, почему отрасль, именуемая электрический транспорт, находится в кризисе. Это проблема не только нашего

города. Нижнекамск, Казань, другие крупные города тоже сталкиваются с этим. На мой взгляд, это проблема системного характера. Существующая тарифная политика не позволяет нам сбалансировать доходы



и расходы. Плюс ко всему из бюджета не выплачиваются компенсации за тарифы, установленные ниже себестоимости.

Однако у городской администрации есть понимание проблемы. Сегодня уже есть проект развития сети трамвайных путей в Набережных

Челнах. Разработан новый маршрут, который будет соединять старую часть города с новой через проспект Мира с выходом на проспект Сююмбике. Сейчас решается вопрос об определении инвестора для реализации проекта, который действительно необходим городу и нам в том числе. При грамотной организации транспортного потока этот маршрут позволил бы уменьшить себестоимость перевозки одного пассажира.

Но на данный момент за первый квартал этого года мы имеем убыток порядка восьми миллионов рублей, в том числе за счёт неполного возмещения проезда пассажиров льготной категории. У предприятия имеется задолженность перед кредиторами, поставщиками запасных частей и услуг, есть и неоплаченные долги

2011 года. В связи со всем вышесказанным мы пошли на беспрецедентные меры по сокращению издержек. ООО «Электротранспорт» сейчас работает четыре дня в неделю! Это крайняя мера, но мы вынуждены были на это пойти. Также мы хотели отказаться от убыточного маршрута № 1.

– **Как долго ваше предприятие будет работать в неполном режиме?**

– В условиях роста экономики в целом неправильно работать в таком режиме, но мы вынуждены были перейти на такой график. Мы надеемся в ближайшее время достичь взаимопонимания с городскими властями в вопросах тарифной политики, после чего начнём работать в нормальном режиме.

(Окончание на стр. 2)

### АНОНС

## Смотрите телепрограмму



**Японские станки: точные и неприхотливые  
Безопасность – первый принцип SQDCM  
Узнай меня, если сможешь!**



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



## НАШ ДЕПУТАТ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЕ

# Все вопросы – о главном

Один из насыщенных встречами на «КАМАЗе» дней уже близился к концу, но Альфия Когогина направилась в свою депутатскую приёмную, чтобы вместе с помощником Татьяной Гавадзиной разобраться, что удалось предпринять по письмам и обращениям граждан.

Помимо Челнов, Когогина ведёт приём в Центральной и Региональной общественных приёмных Председателя партии «Единая Россия» Владимира Путина – в Москве и в Казани. За два прошедших месяца – 104 обращения. 71 – от избирателей округа, в который входят Набережные Челны, Менделеевский и Тукаевский районы. 21 человек из числа обратившихся к депутату – работники «КАМАЗа».

Пока материал готовился к печати, в расписании нашего депутата началась новая – «думская» неделя, главным событием которой стал отчёт Председателя Правительства РФ Владимира Путина перед законодателями.

– Очень системным, концептуальным, векторным в плане приоритетов было это выступление, – поделилась с нами по телефону Альфия Гумаровна, – очень чётко расставлены акценты в направлении улучшения жизни людей и каждого человека в отдельности. Я слушала это выступление как женщина, мать и представитель автограда, и именно этим вопросам Владимир Владимирович Путин уделил наибольшее внимание. Он говорил о демографических тенденциях, о том, что один из самых насущных вопросов – «вытащить людей из трущоб», о выделении земельных участков для строительства жилья многодетным семьям, о необходимости прозрачности по вопросам услуг ЖКХ и очередности в социальной ипотеке, в моей душе всё это находило отклик. А ещё я будто слышала голоса избирателей, побывавших у меня на приёме. Наш избранный Президент прямо обратился к депутатам Госдумы с просьбой активно участвовать, контролировать исполнение на местах различных социальных программ. Разумеется, у депутата нет никакого жилого фонда, чтобы в экстренном порядке выделять, скажем, людям квартиры. Но, ведя приём граждан, я вижу свою главную задачу в том, чтобы способствовать и содействовать выполнению федеральных законов. Депутатский запрос, как уже могла убедиться, – один из весьма действенных в этом смысле инструментов.

Побывав на «разборке» документов в приёмной Альфии Когогиной, мы выбрали наиболее актуальные и часто

встречающиеся вопросы – с тем, чтобы из полученных ответов читатели могли почерпнуть максимум информации.

– В первый месяц я даже составила для себя некий рабочий рейтинг «болевых точек», – говорит Альфия Гумаровна. – Второй месяц этот «тренд» подтвердил. Получилось вот что: почти половина всех вопросов – жильё: учёт, очередность, ипотека, ипотечные кредиты. Четверть – вопросы здравоохранения и социальной защиты. Далее примерно в равных долях представлены ситуации, связанные с трудовыми отношениями, с вопросами обеспечения законности и правопорядка, а также благоустройства – газификации, электрификации и ЖКХ. Вопросы землепользования, транспорта и дорог пока не так много, но эта категория обнаруживает явную тенденцию к росту. Единичные случаи обращения по вопросам прописки, получения гражданства, обучения и воспитания.

Итак, жильё. Работники автомобильного завода Филиппова и Бочарова, участвующие в программе «Обеспечение жильём молодых семей в Республике Татарстан», обратились ко мне каждая в отдельности, но с одинаковой просьбой – о содействии в получении жилья.

В ответе на депутатский запрос исполком города сообщает, что обе они включены в список претендентов – участников данной программы на 2012 год. По условиям Программы, молодая семья может получить государ-



## Наедине со всеми

В чётко расписанном на каждый месяц графике работы депутата Государственной Думы РФ Альфии Когогиной есть одна неделя, которая может быть названа «домашней». Её Альфия Гумаровна проводит в Челнах. Эти дни она стремится использовать максимально полно для того, чтобы встретиться с избирателями – в своей приёмной, в трудовых коллективах: обратная связь расценивается ею как очень важный элемент деятельности.

В первую неделю апреля Альфия Когогина посетила заводы основной технологической цепочки ОАО «КАМАЗ»: побывала в цехах и на производствах автомобильного, прессово-рамного заводов, на главном конвейере завода двигателей, на ремонтно-инструментальном заводе и в производственных корпусах ЗАО «Ремдизель». Общась с рабочими, инженерами, специалистами, руководителями подразделений и организаций ОАО «КАМАЗ», депутат Госдумы отвечала на их вопросы, информировала о том, какие приоритетные темы обсуждаются законодателями на данный момент, внимательно выслушивала предложения и пожелания.

был направлен депутатский запрос мэру нашего города для представления полной информации: какие программы в городе действуют, порядок постановки на учёт и т.д. Я считаю (и буду эту позицию активно продвигать), все эти очереди должны стать прозрачными, электронными – как с детскими садами, чтобы человеку достаточно было зайти в Интернет и найти ответ на свой вопрос, а не выстаивать многочасовые очереди к чиновникам.

Как ответили в администрации города, в респу-

блике сегодня действует несколько программ, благодаря которым челинцы могут улучшить свои жилищные условия. Как минимум, шесть. Первая – программа социальной ипотеки, в которой могут участвовать любые коммерческие предприятия республики, вкладывающие собственные средства в строительство жилья, и работники бюджетных организаций. Выбор квартир среди участников программы происходит на условиях конкурса при

наличии первоначального зноса – не менее 10% для работников бюджетной сферы и не менее 20% – для работников предприятий-инвесторов. Распределение квартир, согласно постановлению Кабмина, зависит от количества набранных баллов и от суммы вложенных личных средств. Предельный срок получения жилья по данной программе при выполнении её условий – три года.

Вторая программа – «Обеспечение жильём молодых семей», одна из подпрограмм ФЦП «Жилище». При этом возраст обоих супругов, признанных нуждающимися, не должен превышать 35 лет, а господдержку в виде социальной выплаты бездетные молодые семьи могут получить в размере 30% расчётной стоимости жилья; семьи, имеющие одного ребёнка и более, – в размере 35%. Столько же – для неполных семей. Ещё одна подпрограмма ФЦП «Жилище» – сертификаты на приобретение жилья для военнослужащих запаса, вынужденных переселенцев, лиц, подвергшихся воздействию радиации на ЧАЭС и выехавших из районов Крайнего Севера. Четвёртая программа касается ветеранов и вдов Великой Отечественной войны, ветеранов боевых действий, инвалидов и семей, име-

ющих детей-инвалидов. Учётная норма по городу утверждена в размере не более 15 кв. м общей площади на одного члена семьи. Пятая программа – когда сертификаты предоставляются многодетным семьям, имеющим пятерых и более детей, и детям-сиротам, детям, оставшимся без попечения родителей. Шестая программа – чисто республиканская, и рассчитана на обеспечение жильём молодых семей в возрасте до 30 лет. Господдержка – не более 4000 МРОТ РФ на возвратной основе сроком не более 15 лет. Для участия в этой программе можно обратиться в Набережно-челнинское отделение молодёжного строительства по телефону 57-02-72.

Будет ли «КАМАЗ» участвовать в социальной ипотеке? Этот вопрос задают работницы «КАМАЗа» Зиятдинова, Маслова, и не только они.

Да, с 2012 года ОАО «КАМАЗ» вновь участвует в программе социальной ипотеки, приостановленной в кризис. На учёт для получения жилья по ней сегодня стоят в очереди 438 человек. Начиная с марта ОАО «КАМАЗ» поэтапно в течение года перечислит в Госжилфонд РТ 50 миллионов рублей.

(Окончание на стр. 4)

## СЛАВНАЯ ДАТА

## Если скажет «здорово», это стоит дорого

(Окончание. Начало на стр. 1)

**Владимир Карабцев, заместитель главного конструктора по научной работе и инновациям:**

– Я думаю, секрет эффективности руководства Даниса Хадиевича в том, что он всегда оценивает ситуацию, зная её изнутри – касается это испытаний автомобильной техники, инновационных разработок или взаимодействия с разными государственными структурами. Знаю, что он обязательно интересуется мнением водителей о новых автомобилях – они ему даже записочки пишут, что их не устраивает, и эти замечания он читает и направляет в конструкторские подразделения по принадлежности для проработки. Открытость – одно из его главных качеств, которое ему удалось сохранить с тех пор, когда я пришёл в УТК (ныне НТЦ) молодым специалистом, а он был уже специалистом зрелым. У нас сложились тёплые, дружественные отношения, но это не исключает требовательности. Данис Хадиевич (память у него феноменальная) никогда не забывает своих поручений и требует, чтобы они были выполнены до конца. Если возникают проблемы, – видит выход в структурировании и последовательном, поэтапном решении. Приветствуя научные исследования конструкторов,

рекомендует лишь одно: чтобы темы кандидатских и магистерских диссертаций имели практический акцент. Очень трудно, наверное, сочетать в одном лице административное начало и руководство творческой деятельностью. Но ему это удаётся. Успехи «КАМАЗа» – тому подтверждение.

Врождённые чувства такта и интеллигентность не позволяют ему устраивать «разнос» подчинённым. Однако порой достаточно одного его взгляда, жеста, чтобы понять: ты не прав, и это действует сильнее, чем если бы он вдруг выплеснул эмоции. Но наш руководитель не безэмоционален: если ему что-то нравится, он говорит: «Здорово!» Иногда повторит несколько раз. И поверьте, это его «здорово» стоит и ценится всеми нами очень дорого. Все самые современные проекты – «Вирту-

альный автомобиль», «Платформа», «Гайфун», «Выстрел» и сопровождение серийной техники стали возможными не только потому, что Валеев решал сиюминутные проблемы, но и формулировал задачи развития. Он великолепно знает завод и возможности всех подразделений. Умение видеть, что «там, за горизонтом», – тот форсайт, без которого сегодня невозможно конкурировать в автомобильно-строительной отрасли.

Выражу общее мнение коллектива НТЦ, сохранившегося вопреки всем кризисам: нам повезло работать под его руководством. И, поздравляя Даниса Хадиевича с его славной датой, мы все желаем ему здоровья, благополучия в семье и новых творческих открытий в работе на благо родного «КАМАЗа».



В генеральском окружении. Начальник Генерального штаба Вооружённых Сил РФ – первый заместитель министра обороны РФ Николай Макаров на «КАМАЗе» всегда желанный гость

## КОНТАКТЫ

## Конференция на РИЗе – диалог покупателя и продавца

Гузель ГАТИНА

Более 70 делегатов от поставщиков и производителей инструмента встретились на минувшей неделе с представителями производства автогиганта. В ходе работы шестой конференции на ремонтно-инструментальном заводе, посвящённой вопросам инструментального обеспечения ОАО «КАМАЗ», поставщики и их потребители смогли обсудить итоги совместной работы в 2011 году и наметить планы на будущее.

Основным поставщиком инструмента для «КАМАЗа» является ремонтно-инструментальный завод – часть инструмента изготавливается, другая закупается на стороне. На закупку в прошлом году ушло более 650 млн рублей, что в два раза превысило объём 2010 года. Уровень закупок в 2012 году составит 700 млн рублей.

Снижение дефектности покупного инструмента на 25% – в планах РИЗа на 2012 год. А потому ключевой темой конференции являлся вопрос качества и конкурентоспособности продукции. «Мы предлагаем вам синхронизировать наши усилия, чтобы удовлетворить потребность подразделений автогиганта в качественном инструменте», – сказал директор РИЗа Хамит Хасан-

шин, обращаясь к участникам конференции.

Сегодня РИЗ сотрудничает с сотней российских предприятий, большинство из них являются надёжными поставщиками инструмента. Почти половина изготовля-

тора завода по техническому контролю Сергея Филимонова, основными причинами возврата инструмента является его дефектность, недоконфликтность и несоответствие требованиям стандартов качества. На такие замечания поставщики, как правило, реагируют оперативно и в короткие сроки стараются заменить бракованный инструмент.

На встрече делегатам также была представлена информация о построении Производственной системы на предприятии. Подробнее было рассказано об интеграции PSK и Daimler AG, в частности о совместном проекте «Маяк».

Консультант по развитию PSK Алексей Кузмин подвёл итоги этой деятельности: «Достиженные результаты превзошли наши ожидания в 5,5 раза, а экономический эффект составил 629,4 млн рублей», – добавил он.

Значительная часть конференции была посвящена выступлению представителей фирм-поставщиков с презентациями прогрессивных видов инструментов и технологий. По традиции форум завершился церемонией награждения, лучшие поставщики по итогам 2011 года получили грамоты и памятные подарки.

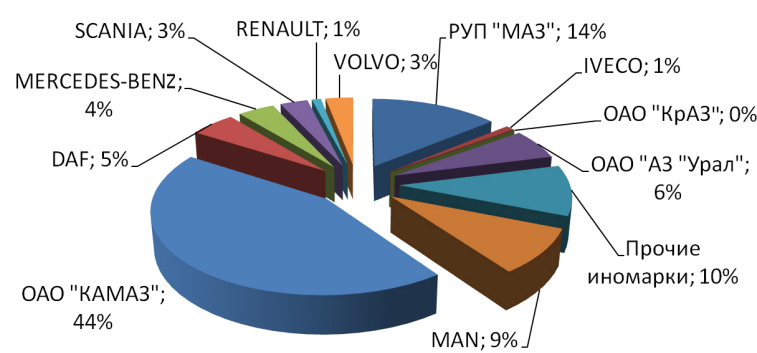
## В планах РИЗа на 2012 год – снижение дефектности покупного инструмента на 25%.

вают инструмент, практически все имеют сертификаты соответствия системы менеджмента качества, сертификат соответствия на поставляемый инструмент, соблюдают сроки и условия поставки. И всё же рядом предприятий имеются претензии по качеству поставляемой продукции. По словам заместителя дирек-

## АВТОГИГАНТ В ЦИФРАХ

## Растём!

По данным департамента маркетинга блока маркетинга и рекламы ОАО «КАМАЗ», доля Камского автогиганта на рынке автомобилей класса КАМАЗ в первом квартале этого года выросла на 5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.



Доля ОАО «КАМАЗ» на рынке грузовых автомобилей России полной массой 14-40 тонн в I квартале 2012 года

## ИНТЕРВЬЮ ПО ПОВОДУ

## Электротранспорт будущего

(Окончание. Начало на стр. 1)

– Судя по тому, что трамваи с первым номером продолжают курсировать, маршрут всё же удалось сохранить.

– В этом на помощь пришёл автогигант. Упразднение маршрута создало бы ряд неудобств камазовцам, которые работают на литейном заводе. Заместителем генерального директора ОАО «КАМАЗ» по управлению персоналом и организационному развитию Кириллом Пузырьковым было организовано совещание, на котором было решено сохранить

маршрут, несмотря на финансовый дефицит. Автогигант берёт на себя затраты, которые возникают в процессе эксплуатации маршрута № 1.

– А что может решить проблемы отрасли, в частности ликвидировать задолженность вашего предприятия?

– Есть два способа решения проблемы. Можно поднять тарифы и обеспечить нормальный уровень доходности предприятия, чтобы оно могло покрыть свои затраты. А можно, не повышая тарифы, предусмотреть в бюджете субвенции, которые бы компенсировали выпадающие доходы, свя-

занные с тарифами, установленными ниже себестоимости.

Недавно я был на отраслевом совещании, где активно обсуждались проблемы электротранспорта. Представителями предприятий городского электрического транспорта было решено выйти с законодательной инициативой, которая дала бы хороший стимул для развития электротранспорта. В законопроекте будет предусмотрено, что к 2015 году на долю электротранспорта (трамваев, троллейбусов, метро, электробусов и др.) будет приходиться 30% пассажирских перевозок, к 2020 году – не менее



Трамвайный маршрут № 1 удалось сохранить благодаря финансовой поддержке автогиганта

50%, а к 2030 году – 100%. Я думаю, это вполне отвечает современным тенденциям и позволило бы решить проблему загрязнённости нашего города, к чему также стремится и автогигант.

Разработка транспорта на электрическом приводе могла бы стать новым направлением деятельности «КАМАЗа», а наше предприятие выступило бы в качестве испытательного полигона.



## ЧТО ВОЛНУЕТ МОЛОДЁЖЬ

# Дельные вопросы – деловые ответы

Наталья ГАРИПОВА  
Фото: Николай БРИК

На прошлой неделе самая активная часть камазовской молодёжи имела возможность лично встретиться с заместителем генерального директора ОАО «КАМАЗ» по управлению персоналом и организационному развитию Кириллом Пузырьковым и председателем профсоюзного комитета ОАО «КАМАЗ» Гумером Нуретдиновым и задать им самые животрепещущие вопросы. Формат такого общения оказался продуктивным, поэтому Кирилл Юрьевич выразил уверенность, что эти встречи станут регулярными. Представляем вашему вниманию самые интересные и актуальные темы, затронутые на этом «круглом столе».

## Жильё молодым

Менеджер по работе с молодёжью литейного завода Венера Маннапова подняла одну из самых острых проблем – жилищную. Аренда однокомнатной квартиры

обходится дорого, купить квартиру с помощью ипотеки в банке не позволяет доход камазовских молодых семей, в республиканской программе молодёжного строительства слишком



Молодёжные активисты спрашивали...

## КАДРОВЫЙ ВОПРОС

Наталья ГАРИПОВА  
Фото: Николай БРИК

Недавно Федеральная служба по труду и занятости опубликовала рейтинг самых востребованных специальностей в России. В тройке лидеров оказались слесари и ремонтники – одни из самых массовых профессий и на «КАМАЗе». Мы решили выяснить, насколько они востребованы на производстве, а также в каких ещё рабочих нуждаются цеха наших предприятий. Чтобы картина была максимально полной, мы связались с кадровыми службами крупнейших заводов. В этом номере предлагаем вашему вниманию срез по заводу двигателей, который нам помогла представить начальник отдела кадров этого предприятия Аида Газизова, ответившая на наши вопросы.

# Время открытых дверей

– Аида Раисовна, в рабочих каких специальностей сегодня нуждаются «детишки»?

– Учитывая, что завод двигателей – это сосредоточение механообрабатывающего, термогальванического и сборочного производств, наиболее востребованными профессиями у нас являются наладчик автоматических линий, наладчик станков с числовым программным управлением, оператор автоматических линий, оператор станков с числовым программным управлением, термист, слесарь механосборочных работ, электромонтёр, слесарь-ремонтник, водитель

погрузчика, токарь, шлифовщик.

Если рассматривать годовой масштаб потребности в этих профессиях, то с учётом выполнения производственной программы 2012 года, текущей персонала, потребности в омоложении коллектива получается следующая картина. Нам требуется 112 наладчиков автоматических линий, 104 наладчика станков с ЧПУ, 120 операторов автоматических линий, 113 операторов станков с ЧПУ, 49 электромонтёров, 46 термистов, 46 водителей погрузчиков, 31 токарь и 16 шлифовщиков. Что касается упомянутых в

рейтинге Роструда слесарей и ремонтников, то нам действительно необходимо 130 слесарей МСР и 76 слесарей-ремонтников.

– Кому при устройстве на работу вы отдаёте предпочтение – молодёжи после училищ, опытным рабочим, людям без специальности?

Устраиваясь на завод двигателей, человек получает не только возможность профессионального роста, но и интересную работу на самом современном японском и немецком оборудовании.

со Сбербанком и ВТБ24 о снижении процентной ставки по ипотечным кредитам для своих работников.

Не снимается со счетов и программа социальной ипотеки. «В этом году принято решение о возобновлении участия «КАМАЗа» в этом проекте», – напомнил молодёжи Кирилл Пузырьков.

## Ждать ли сокращения?

Волновал ребят и вопрос сокращения персонала. «Планируется ли сокращение РСиС на «КАМАЗе»? Если да, то какова вероятность попадания под сокращение молодых работников?» – спросил ответственный по работе с молодёжью «КАМАЗ-Энерго» Владимир Кульметьев.

Заместитель генерального директора автогиганта напомнил ребятам, что сейчас доля РСиС от всех работ-



...а руководители отвечали

что молодым специалистам нужно дать время адаптироваться, поэтому у молодёжи будут в этом плане преференции. Кроме того, в основном оптимизации подлежит управленческий персонал.

## Найти баланс

Проблему лояльности линейных руководителей предприятий к участию молодых людей в общественной жизни поднял ответственный по работе с молодёжью на

Из проблем, затронутых активистами, были и вопросы адаптации молодёжи в коллективе, высокая текучесть среди молодых сотрудников, проработавших на «КАМАЗе» не более года, долгий путь по повышению разрядов у рабочих.

ников компании составляет 25,3%, и сокращения могут коснуться этой части персонала. «Стоит задача привести в порядок соотношение рабочих и РСиС. Но конечная наша цель – не сокращение персонала, а повышение его эффективности», – сказал он.

Что же касается сокращения молодёжи, то Кирилл Пузырьков ребят успокоил: «Мы прекрасно понимаем,

ПРЗ Ильгиз Мугайманов. «Со стороны начальников цехов отвлечение ребят на наши мероприятия не приветствуется. И это понятно, ведь производство превыше всего.

С другой стороны, общественная жизнь помогает новичкам адаптироваться, почувствовать себя частью команды. Это один из инструментов борьбы с текучестью кадров», – сказал он, а чтобы как-то решить это

противоречие, предложил включить в соревнования цехов и отделов показатели по участию молодёжи в общественной жизни.

Также выходом из сложившейся ситуации должен стать поиск баланса между общественной и производственной жизнью. Такова позиция Кирилла Пузырькова. В первую очередь, этот баланс будет достигнут тогда, когда появится общий язык между старшим и младшим поколениями камазовцев. «Напомню, что в коллективном договоре «КАМАЗа» есть пункт, регламентирующий регулярные встречи с молодыми работниками в подразделениях по текущим вопросам. Нужно решать проблемные вопросы в ходе диалога, работать с линейными руководителями, где-то подталкивать, где-то воспитывать», – сказал он.

Его поддержал и председатель профсоюзного комитета автогиганта Гумер Нуретдинов, напомнив, что на предприятиях созданы все условия для молодёжи. По окончании рабочего дня в распоряжении молодых активные залы, спортивные площадки.

производстве по рабочим профессиям. Её цель – помочь педагогам изучить современное оборудование, инструменты, выработать навыки работы на станках нового поколения. Ведь от их выпускников сегодня требуются не общие представления, а детальное владение современными технологиями.

Если говорить о социальном портрете трудоустраивающегося на завод двигателей, то это мужчина в возрасте от 35 до 40 лет со средним образованием и 3-м разрядом рабочей профессии.

– Какова система роста рабочего персонала на заводе двигателей?

– Согласно потребности производства ежегодно формируется годовой план по подготовке и переподготовке персонала. В 2011 году таким образом 619 рабочих повысили квалификацию и разряд. Но для всех талантливых, способных, желающих работать на заводе всегда есть возможность карьерного роста. У нас немало примеров, когда выпускники Технического колледжа поднялись по карьерной лестнице: работая, они получали высшее образование в вузах. Например, Владимир Денисов был принят на завод бригадиром-мастером, а сегодня он руководит одним из крупных цехов производства «Мотор». Рафис Саттаров устроился на завод наладчиком, а сегодня он начальник смены.



В 2011 году 619 рабочих повысили квалификацию и разряд

ся, получить профессию. Например, в прошлом году с обучением на профессию принято 245 человек. Кроме того, можно получить вторую профессию, и в 2011 году её приобрели 103 человека.

Конечно, мы активно работаем с молодёжью. В прошлом году 818 студентов прошли производственную практику на нашем заводе. Им нравится работать на сборочном производстве слесарями МСР, своими руками собирать двигатель.

Нашими «родными» являются студенты колледжей города, они проходят практику, а после окончания учебного заведения остаются работать. Более того, мы организовали стажировку преподавателей Технического колледжа на нашем

рабочим. В 9.45 он пришёл, чтобы проверить выполненную работу, но никто не заметил, что конвейер начал движение. Приближение подвески мастер обнаружил, когда она подошла к нему вплотную со стороны спины. Он и ещё один рабочий успели развернуться и упереться в неё руками. Но удержать многотонное приспособление они не смогли. В результате рабочий отделался ушибами, а молодой мастер, прижатый подвеской к направляющим станции разгрузки, скончался на месте от механической асфиксии.

В ходе расследования было установлено, что электромонтёр С. согласно инструкции по охране труда не должен был включать конвейер, не убедившись в отсутствии людей в зоне его движения, но он просто

нажал кнопку – в 9.45, как было указано в заявке. А мастер, согласно «Процедуре применения системы «Именного плаката» при эксплуатации и ремонте систем подвесных толкающих конвейеров ЛЗ», должен был до начала работ в зоне конвейера нажать кнопку «Стоп» на пульте управления станции разгрузки подвесок – для отключения ПТК. Это был второй рубеж системы защиты на этом участке.

Комиссия, расследовавшая несчастный случай, установила основные причины происшествия: неудовлетворительная организация производства работ и нарушение работниками производственной дисциплины. Мастер погиб на рабочем месте из-за нарушения инструкции.

## ЭКСПРЕСС-ОПРОС

## Ушли, чтобы вернуться

Наталья ГАРИПОВА

Говорят, рыба ищет, где глубже, а человек – где лучше. Устраивая свою трудовую биографию, некоторые люди руководствуются именно этой народной мудростью. Но почему многие камазовцы, сменившие завод на коммерческое городское предприятие, возвращаются на автогигант, не проработав там и года? Этот вопрос мы задали тем, кто, попытавшись счастья в другом месте, возвратился на свои прежние камазовские рабочие места.



Ольга Филиппова, водитель погрузчика, завод двигателей:

– Моё возвращение на «КАМАЗ» объяснить просто. Дело в том, что на предприятии, куда я устроилась, уйдя с «КАМАЗа», мне обещали хорошие условия, зарплату. А в итоге получилось, что денег платили мало, никаких социальных обязательств не выполняли. На больничные

уходить было нельзя, за каждый день болезни вычитали из зарплаты 100 рублей. Ни о каких детских днях даже речи не шло.

А на «КАМАЗе» у меня и зарплата выше (я имею четвёртый разряд), и людей я всех знаю, да и завод мне как родной стал. Работать в такой обстановке гораздо комфортней.

Рустем Шамсунов, слесарь-инструментальщик, прессово-рамный завод:

– Я проработал на другом предприятии всего три месяца. Мне там категорически не понравилось. Во-первых, неудобный график. Требовалось работать по 12 часов в день, такой режим съедал всё моё свободное время. Во-вторых, из соцпакета там был только больничный.

На «КАМАЗе» же чувствуется порядок, стабильность. Есть условия не только для работы, но и для активного отдыха. Я, например, играю в заводской команде в футбол.



Ильдус Камаев, обрубщик, литейный завод:

– Уйдя с «литейки», я полгода проработал в частном ох-ранном предприятии. На службе был занят без выходных, с утра до ночи. Платили за такой труд не много – по крайней мере, на «КАМАЗе» моя зарплата была выше. Соцпакета не было вообще. Поэтому естественно, что я вернулся на своё предприятие. Тут и зарплата выше, и график работы меня устраивает, да и порядка в организации труда больше.

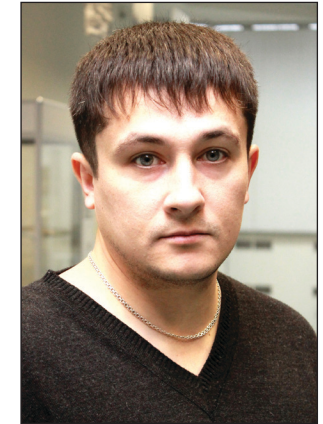


Олег Ханжин, инженер-технолог, прессово-рамный завод:

– Я семь лет проработал на заводе, начинал со штамповщика, стал инженером-технологом. Привык к интенсивному и интересному труду. В той фирме, куда ушёл, мне нужно было лишь три часа рабочего времени уделять делу, а остальное время было не загружено. Такой подход меня не устроил, хотя платили там хорошо. Поэтому и вернулся на ПРЗ. Здесь мне интересно, я работаю в большом цеху, где много людей, всех знаешь, к тебе проявляют уважение. Тем более на «КАМАЗе» есть возможность проявить себя, расти профессионально. В общем, мне нравится быть полезным, работать на большое нужное дело.

Василий Бурханов, бригадир, литейный завод:

– От своей девятилетней работы на «КАМАЗе» я отнял три месяца, когда ушёл в частную фирму. Считаю, что совершил ошибку, поэтому и вернулся опять на свой родной литейный завод. Здесь я состоялся профессионально – начинал простым рабочим, сейчас уже бригадир. «КАМАЗ» от всех прочих предприятий отличается стабильностью, здесь гарантированы нормальный отпуск, есть дальнейшая перспектива роста. Ничего подобного у частника я не заметил.



## ОХРАНА ТРУДА

## Оплошность ценою в жизнь

В конце марта было закончено расследование несчастного случая, унесшего жизнь молодого мастера литейного завода. Ему было всего 23 года, на завод он устроился после окончания института. Комиссия, работу которой возглавлял государственный инспектор труда, минута за минутой восстанавливала ход событий того рокового дня. Вместе со специалистами во всех обстоятельствах случившегося пытался разобраться отец погибшего.

5 марта по заявке мастера литейного цеха № 1 производства чугунного литья с 8.45 до 9.45 был остановлен подвесной толкающий конвейер для проведения работ по очистке

бункера станции разгрузки подвесок ПТК. Это было сделано электромонтёром – старшим дежурным зала управления ПТК. Мастер организовал труд, дал задание

## АНОНС



## Читайте в следующем номере:

- Наше «золото» от Академии художеств.
- «КАИ – пуп земли!» вот уже 80 лет.
- Дача по-камазовски: грядки или газон?



