



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА ОАО «КАМАЗ»

№4 (3642)
3 февраля 2012 г.

ВЕСТИ КАМАЗА



От машины до костюма

Диалог конструкторов
о новом грузовике

2

Наш депутат в Госдуме

С чистого листа

3

Первый всегда главный

Валерию Аракчееву –
70 лет!

4

ПОДРОБНОСТИ

Приятного аппетита!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Фото: Николай БРИК

Это пожелание 30 января с удовольствием произносили на автомобильном заводе руководители и «КАМАЗа», и «Содексо-ЕвроАзия». В АБК-1 в рабочий полдень планировалось открытие столовой. Начала торжественной церемонии ждали с большим нетерпением. Всё время, пока шёл ремонт, автосборщикам приходилось обедать в столовой, расположенной в соседнем административно-бытовом корпусе.

Впервые большой зал на 1200 мест распахнул свои двери в 1977 году. За 35 лет в помещениях производились только косметические ремонты. Для масштабной реконструкции столовую № 16 «Содексо-ЕвроАзия» закрыли в ноябре прошлого года. Строители, энергетики и ремонтники сосредоточили свои усилия на реконструк-



Повара столовой № 16 предлагают автосборщикам десятки блюд

ции кухонного зала. Сначала там был сделан демонтаж стен, полов, старого оборудования, водопровода, вентиляции, канализации, пожарной сигнализации. А затем специалисты взялись за восстановление инженерных сетей, автоматики, замену силового кабеля. В обновлённой столовой были смонтированы новое холо-

дильное оборудование, пароконвектоматы, ротационные печи, пищеварочные котлы. Стены, полы, потолки были отремонтированы не только в служебных помещениях, но и в обеденном зале. Там после полной замены освещения стало гораздо уютнее.

– В первую очередь мы стремимся купить новое оборудование, спроектировать новый автомобиль, – признался генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин. – Между тем программа, которая реализуется вместе с нашим партнёром «Содексо-ЕвроАзия», тоже очень важна, ведь она направлена на создание благоприятной обстановки как для персонала этой компании, так и для наших работников. Хочется поблагодарить за проделанную работу наших партнёров, а за внимание к этой проблеме – наш профсоюзный комитет и директора автомобильного завода.

– Руководство компании всегда уделяет боль-

шое внимание социальным вопросам. Открытие этой столовой – ещё один наглядный пример, – считает председатель профсоюзного комитета ОАО «КАМАЗ» Гумер Нурутдинов. – Хотелось бы, чтобы в этой столовой камазовцев всегда было вкусно, хорошо кормили, а цены на обеды были доступными.

Под фанфары и аплодисменты автосборщиков Сергей Когогин и Пьер Мусин-Пушкин перерезали красную ленточку, и тут же вслед за ними в открытые двери хлынули желающие пообедать в обновлённой и празднично украшенной столовой. Всех посетителей в этот день угостили чакчаком. Ещё один сюрприз ждал работников автомобильного завода на раздаче: каждый из них получил от «Содексо-ЕвроАзия» сладкий подарок – слойку к чаю.

Пока заводчане обедали, топ-менеджмент «КАМАЗа», облачённый в белые халаты, осматривал новое оборудование, смонтированное на кухне. По возвращении руководители «КАМАЗа» заняли столы в обеденном зале – видимо, экскурсия вызвала не только интерес, но и аппетит. В день открытия блюда стандартного меню, судя по отзывам, серьёзных претензий у работников предприятия к качеству приготовления

блуд нет.

Под фанфары и аплодисменты автосборщиков Сергей Когогин и Пьер Мусин-Пушкин перерезали красную ленточку, и тут же вслед за ними в открытые двери хлынули желающие пообедать в обновлённой и празднично украшенной столовой. Всех посетителей в этот день угостили чакчаком. Ещё один сюрприз ждал работников автомобильного завода на раздаче: каждый из них получил от «Содексо-ЕвроАзия» сладкий подарок – слойку к чаю.

Пока заводчане обедали, топ-менеджмент «КАМАЗа», облачённый в белые халаты, осматривал новое оборудование, смонтированное на кухне. По возвращении руководители «КАМАЗа» заняли столы в обеденном зале – видимо, экскурсия вызвала не только интерес, но и аппетит. В день открытия блюда стандартного меню, судя по отзывам, серьёзных претензий у работников предприятия к качеству приготовления



Пока заводчане обедали, руководители, облачённые в белые халаты, осматривали новое оборудование

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

«КАМАЗ» обучает военных

В учебном центре ОАО «КАМАЗ» – Региональном институте передовых технологий и бизнеса (РИПТиБ) приступили к реализации масштабного пилотного проекта по обучению военнослужащих грамотной эксплуатации армейских автомобилей КАМАЗ.

Решение о запуске проекта было принято генеральным директором ОАО «КАМАЗ» Сергеем Когогиным при поддержке Министерства обороны РФ.

Практика показывает, что появление многих неисправностей в работе автомобиля можно предотвратить в случае его надлежащей эксплуатации. Поэтому сегодня недостаточно ограничиваться только проведением ремонта армейской автотехники, необходимо обучать военных правильному



Военнослужащие смогут самостоятельно диагностировать неполадки в автомобиле КАМАЗ и грамотно его эксплуатировать

управлению автомобилем КАМАЗ. В результате в РИПТиБ приступили к обучению двух категорий военных: солдат-водителей и начальников автомобильных служб воинских частей, отвечающих за эксплуатацию, ремонт и обслуживание армейской автомобильной техники.

Первая пилотная группа (в составе 25 военнослужащих) сегодня уже проходит обучение в Волгограде, куда были направлены преподаватели РИПТиБ, а также опытные инструкторы по вождению. Параллельно к занятиям в Набережных Челнах приступила вторая группа, в которую вошли начальники автомобильных служб воинских частей Южного федерального округа (32 человека). Длительность обучения составляет три недели. За это срок военнослужащие проходят теоретический курс, а затем под контролем высококвалифицированных преподавателей воплощают приобретённые знания на практике.

По окончании обучения военнослужащие сумеют самостоятельно диагностировать неполадки в автомобиле КАМАЗ и грамотно его эксплуатировать. Также благодаря полученным об автомобилях сведениям они смогут более продуктивно взаимодействовать с «КАМАЗом» по вопросам ремонта армейских автомобилей КАМАЗ.

Если проект зарекомендует себя с положительной стороны и покажет свою продуктивность, то на основании заключённого с Минобороны контракта будет организовано масштабное обучение военнослужащих. И тогда военная автомобильная техника КАМАЗ будет поддерживаться в исправном состоянии и находиться под грамотным контролем специалистов, а значит – в боевой готовности.

Чистый вкус воды

2 февраля на водозаборных сооружениях «Белоус» была запущена станция преаммонизации воды. Благодаря новой установке количество хлора в питьевой воде значительно уменьшилось. То есть при соблюдении всех требований безопасности главный продукт, потребляемый всеми членами, станет гораздо вкуснее.

Изменить технологию очистки воды специалисты ЗАО «Челнводоканал» решили несколько лет назад, но для реализации этого проекта необходима была новая хлораторная с аппаратурой, обеспечивающей точное дозирование всех реагентов. Реконструкция этого помещения на водозаборе была закончена в декабре прошлого года, а 16 января там в пусконаладочном режиме была запущена станция преаммонизации воды. Если раньше для обеззараживания воды на этом объекте использовался только хлор, то теперь до первичного хлорирования в воду добавляют небольшое количество раствора сульфата аммония.

– Контроль параметров жизненно важного продукта на нашем предприятии ведётся на всех этапах технологической цепочки. После введения ноу-хау мы начали делать ещё и специализированные анализы, – пояснила начальник химико-бактериологической лаборатории производства водоподготовки Елена Лумпова.

– Судя по их результатам, содержание хлорорганических соединений уменьшилось в десятки раз, то есть вода стала не только чище, но и вкуснее. От хлорирования полностью отказаться нельзя, ведь только соединения этого вещества могут обеспечить консервацию воды в распределительной сети, необходимую для предотвращения вторичного микробиологического загрязнения.

– Реализация этого проекта продиктована стремлением достойно выполнить миссию предприятия – обеспечить каче-



«За точным дозированием реагентов теперь следят не только специалисты, но и новая аппаратура», – пояснил Шамиль Юсупов

ственной водой наших потребителей, – считает начальник производства водоподготовки Шамиль Юсупов. – Другое направление этой работы – ремонт водопроводных сетей, в новой части города обновлено уже 60% от их общей протяжённости, в посёлке Гидростроителей – 30%.

Сейчас «Челнводоканал» – единственное предприятие водоснабжения в Республике, использующее три метода обеззараживания – это преаммонизация на водозаборе, хлорирование на станции очистки воды и ультрафиолетовое обеззараживание воды при «выходе» со станции.

Сейчас разрабатывается ещё один проект – получение гипохлорита натрия из пищевой соли. Новое оборудование планируется разместить на станции очистки воды.

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

www.kamaz.ru

ТЕРРИТОРИЯ ЛИН

Без иллюзий, но с оптимизмом

Ольга ЕРАШОВА

Вообще-то если бы Игорь Медведев, председатель Комитета по развитию Производственной системы «КАМАЗ», подводя итоги минувшего года, оперировал только цифрами, символизирующими «сухой остаток», они впечатлили бы самых недоверчивых. Пять миллиардов 435 миллионов 520 тысяч рублей – суммарный экономический эффект от внедрения PSK, подтверждённый департаментом экономики ОАО «КАМАЗ». В среднем, за год каждый камазовец вёл четыре предложения по улучшениям (этого результата намеревались достичь только в 2013 году. Получилось – с опережением). В 5,5 раза оккупили себя затраты в проекте «Маяк», в 7,5 раза в процессе обучения – средства, вложенные в подготовку лин-менеджеров. Так что же: если двигаться «всё выше, выше и выше», есть ли «лестница к небесам»?

Дас ист фантасти!

– Игорь Петрович, цифры суммируют, но одновременно и «шифруют» достижения. Давайте рас-codeируем их.

– Чтобы оценить любой факт, нужно просто сопоставить «было – стало». Самым результативным, самым плодотворным с точки зрения экономики, достижением целей PSK можно считать 2011 год. Трудно переоценить значение проекта «Маяк» на автомобильном заводе. Два года назад такт 240 секунд (при такте 540 сек. в 2010-м и 900 сек. в 2008-м), выпуск 240 автомобилей третия сменами и весь принцип «вытягивающего» производства казались фантастикой – сегодня это реальность нашей жизни. Но главное, в процессе этой работы изменился в лучшую сторону менталитет работающего персонала, уровень вовлечённости и лояльности которого превзошёл ожидания. Обучив лин-менеджеров, «КАМАЗ» обзавёлся, по сути, собственным институтом, приобрёл небольшой, но очень компетентный отряд лидеров изменений, вооружённых методиками SQDCM и инструментами, которых в России ещё нет ни у кого. Они необходимы для принятия последовательных управлеченческих решений. «Маяк» засветился на ПРЗ, где сегодня складывается собственная система постоянного повышения эффективности производства, на заводе двигателей.

– На прошедшей в минувшем году Лин-конференции вы отметили и новое направление деятельности:

PSK теперь распространяется на деятельность поставщиков «КАМАЗа» и постпроизводственное обслуживание нашего продукта.

– Улучшая качество в основных процессах, мы «программируем» его в начале цепочки, у поставщиков, и поддерживаем результаты в процессе эксплуатации. Была обучена команда специалистов – представителей автоцентров. Нельзя не отметить и личный проект по данной тематике заместителя генерального директора ОАО «КАМАЗ» по безопасности Ильдара Асхатовича Шамилова, который занимался им не по обязанности, а от души. Понимая, какой имидж создаёт всё это «КАМАЗ» во внешнем мире.

Не знанием едины
– Кстати, личные проекты руководителей вы наверняка анализируете не только с точки зрения экономического эффекта?

– Личный проект есть у каждого топ-менеджера. Но мы подошли сейчас к очень серьёзной теме: знание Лин и вовлечённость в Лин. Можно очень много знать и даже учить других, но если своими действиями каждый день руководитель не подтверждает личную приверженность этим принципам, истинная цена этим знаниям нулевая, если не сказать больше. Реальность говорит о том, что сегодня больше вовлечены в PSK сами создатели ценностей на производстве и персонал среднего управлеченческого звена. А ведь мы живём в той культуре, которую сами создаём. Кто-то движется быстрее, кто-то медленнее. В

этом нет ничего страшного, но беда, если отстаёт тот, кто влияет на процессы. Думаю, в этом году мы сможем провести оценку вовлечённости по международным стандартам, который пользуются на «Даймлер», Лин-Ассесмент.

– **Общаясь с камазовцами, я заметила, что многие**

Интеграция способна дать такие ошеломляющие результаты, которые мы получили в прошлом году, например, по качеству: количество дефектов уменьшилось больше чем наполовину.

констатируют «взаимопроникновение» ряда проектов. «Маяк» прорастал в обучеческий проект с «Кайзен Институтом», стандарты Системы менеджмента качества в какой-то момент тоже смыкались с принципами Лин. Что это значит?

– Именно интеграция способна дать такие ошеломляющие результаты, которые мы получили в прошлом году, например, по качеству: количество дефектов уменьшилось больше чем наполовину. Безусловно, это достижение года, и, заметьте, между руководителями нет никакого претензионства «кто тут главный». Стандарты SFM, петли качества и ворота качества, оценка «глазами заказчика» АРА – всё работает на снижение потерь, уменьшение затрат, улучшение качества. Кстати, теперь стандарты Лин стопроцентно интегрированы со стандартом по качеству ТУ 16949.

управления производством, позволяющая исключить пресловутый «человеческий фактор», внедрена далеко не у всех мировых производителей, и мы осознём всю сложность перспективы.

Помимо того, необходимо нам «подтянуть» такой инструмент, как ТРМ. Ещё один проект – «Логистика доставляет, сборка собирает». Необходимо стандартизировать все наработки по проекту «Маяк», поскольку это обязательное условие для дальнейшего совершенствования. Разрабатывается система постоянных аудитов – так сказать, постпроектно-го обслуживания.

Все наши лин-менеджеры будут задействованы в течение года в четырёх очень серьёзных проектах, причём, если год назад действовали «под патронажем» консультантов фирмы «Лин Коучинг», то теперь предстоит самостоятельная работа. Но «мы не одни в этом мире»: наши контакты со стратегическим партнёром «КАМАЗ», фирмой «Даймлер» продолжаются, продолжается и интеграция TOS и PSK как интеграция двух культур в широком понимании этого слова.

Будем думать над созданием на «КАМАЗе» собственной «фабрики процессов» – на «Даймлер» через неё проходят все, без исключения, управлени. Планируется интеграция и производственных систем наших совместных предприятий в Челябинске. Определившись с целями на этот год, мы действуем без иллюзий, с оптимизмом, памятя о том, что любые проблемы – это наш потенциал для улучшений.



Интерес был прежде всего к организационной стороне дела

председатель КРПС Игорь Медведев и консультант первого заместителя гене-

рального директора ОАО «КАМАЗ» по развитию PSK Андрей Зырянов.


Проблемы? Потенциал!
– Какие задачи нынешнего года можно назвать приоритетными?

– О проекте «Андон» мы уже говорили. Первая его часть – Андон-визуализация – на ГСК-1 АвЗ сейчас работает в режиме опытно-промышленной эксплуатации. До конца февраля доработки завершатся, затем всё будет транслироваться и на другие

ДИАЛОГ ПОКОЛЕНИЙ

От машины до костюма

Ольга ЕРАШОВА

Совсем скоро на автомобильном заводе будет собран грузовик, который станет не просто юбилейным – двухмиллионным. 36 лет отделяют нас от сборки первого автомобиля КАМАЗ – новой тогда для страны марки. По историческим меркам, не такой большой срок. Возраст автомобилестроения как отрасли гораздо солиднее: за 90 лет до первого КАМАЗа, 29 января 1886 года, свою четырёхколёсное изобретение зарегистрировал конструктор из Германии Карл Бенц. В этом году день рождения автомобиля пришёлся на воскресенье. А накануне мы встретились с представителями разных поколений конструкторов НТЦ ОАО «КАМАЗ». Посмотрим на эволюцию нашего главного продукта их глазами?



Руководитель КБ ведущих мостов Казимир Иосифович Новицкий, молодым специалистом прибывший на «КАМАЗ» в июле 1971 года, «стоял у истоков»: был непосредственным разработчиком как первых автомобилей, так и последующих модификаций. Главный конструктор проекта «Создание перспективных семейств автомобилей КАМАЗ» Евгений Геннадьевич Макаров – из поколения «наследников» первоходцев: автофакт КамПИ окончил в 1996-м, в 2000-м стал кандидатом технических наук.



– Каким было ваше первое техническое задание по автомобилю КАМАЗ? В каких условиях вы его выполняли?

Е. Новицкий:

– Конструкторское сопровождение изготовления деталей мостов, главных передач на автомобильном заводе, лекции по устройству мостов для рабочих. Для всех было внове, что представляет собой автомобиль КАМАЗ, мало кто знал.

Но очень хотели знать, все были заинтересованы. Помимо, что в 1975 году большую часть времени я находился на автомобильном заводе, а не на своём рабочем месте в УГК, управлении главного конструктора. «Угол» мне отвели в отделе заместителя главного инженера по подготовке производства. Работали мы сутки напролёт, но усталости не чувствовали – молодость! Все изготовленные детали мостов, а затем и сборку мостов принимали совместно с технологами и работниками ОТК.

Е. Макаров:

– Изначально наш проект рассматривался как совокупность семейств, в этом его уникальность и сложность. Уникальность ещё и в том, что пытаются найти общие решения для различных семейств, закладывая их как в отдельные узлы и агрегаты, так и в компоновочные разработки. Чтобы, перебирая компоненты, по желанию потребителя можно было собрать действительно любой автомобиль – с любой кабиной, двигателем. Как «Лего», только это уже «макролего».

– Когда вы больше ощущаете себя конструктором: в процессе создания или при виде результата «в желеze»?

К. Новицкий:

– Да. Уже в те годы конструкторские службы работали над проектированием нового автомобиля. Правда, не предполагая, что поставка его на производство займёт намного больше времени, чем мы рассчитывали.

Е. Макаров:

– Изначально наш проект рассматривался как совокупность семейств, в этом его уникальность и сложность. Уникальность ещё и в том, что пытаются найти общие решения для различных семейств, закладывая их как в отдельные узлы и агрегаты, так и в компоновочные разработки. Чтобы, перебирая компоненты, по желанию потребителя можно было собрать действительно любой автомобиль – с любой кабиной, двигателем. Как «Лего», только это уже «макролего».

– Когда вы больше ощущаете себя конструктором: в процессе создания или при виде результата «в желеze»?

К. Новицкий:

– Конечно, в процессе разработки конструкции. Очень мало из разработанного доходило до воплощения в железе. Хотя я, как конструктор ведущих мостов, пожаловался не могу: немногие на протяжении своей работы могут увидеть внедрение в производство двух совершенно новых для КАМАЗа – пневматических мостов – для автомобилей семейства 6520 и гипоидных для семейства 4308.

– Как появился «ваши» автомобиль КАМАЗ, что предшествовало его созданию?

К. Новицкий:

– Разработка автомобиля, как и строительство завода по его изготовлению, началась на основании решения Правительства. Для перевозки большого количества грузов требовался транспорт под осевую нагрузку до 30 тонн при существующих дорожах (вернее, при отсутствии магистральных дорожек). Конструктором проекта «Создание перспективных семейств автомобилей КАМАЗ» Евгением Геннадьевичем Макаровым – из поколения «наследников» первоходцев: автофакт КамПИ окончил в 1996-м, в 2000-м стал кандидатом технических наук.

– Это мечты молодых, воплощённые в реальность.

Е. Макаров:

– Автомобиль для человека должен стать чем-то народом, «надевая» который, он будет чувствовать себя комфортно и свободно делать, что требуется. Во взаимодействии «человек – машина» интерфейс должен быть сформирован на интуитивном уровне. Чтобы всё было так, как будто они родились вместе.

ОПЫТ

На «КАМАЗ», на мастер-класс

Полку чиновников и управлёнцев, желающих собственными глазами увидеть в действии систему Лин на «КАМАЗе», всё прибывает. 27 января автогигант в очередной раз давал «мастер-класс», принимая десант из 25 человек, сформированный в Министерстве здравоохранения Республики Татарстан. Возглавлял его первый заместитель министра Адель Бафин.

Хотя гостей предметно интересовало внедрение принципов Производственной системы «КАМАЗ» в офисе – в департаменте экономической безопасности, центральной бухгалтерии, службе развития персонала – в первой половине дня они с большим интересом познакомились с тем, как организована эта работа на автомобильном заводе. Конвейер сборки кабин, ГСК-1 и ГСК-2, цех комплектации и сдачи автомобилей, склады, учебный центр – побывав на всех этих площадках,

руководители ряда лечебных учреждений столицы Татарстана и республики убедились: сегодня Лин уже формирует modus vivendi, то есть образ жизни камазовцев. А впечатления, полученные в офисных помещениях гендирекции, ещё и подтвердили: «вы это тоже можете!» Поэтому интерес был прежде всего к организационной стороне дела.

Программа пребывания завершилась мастер-классом в исполнительной дирекции, который для начальников городских управлений здравоохранения, главврачей ведущих лечебных учреждений и аппарата Минздрава провели

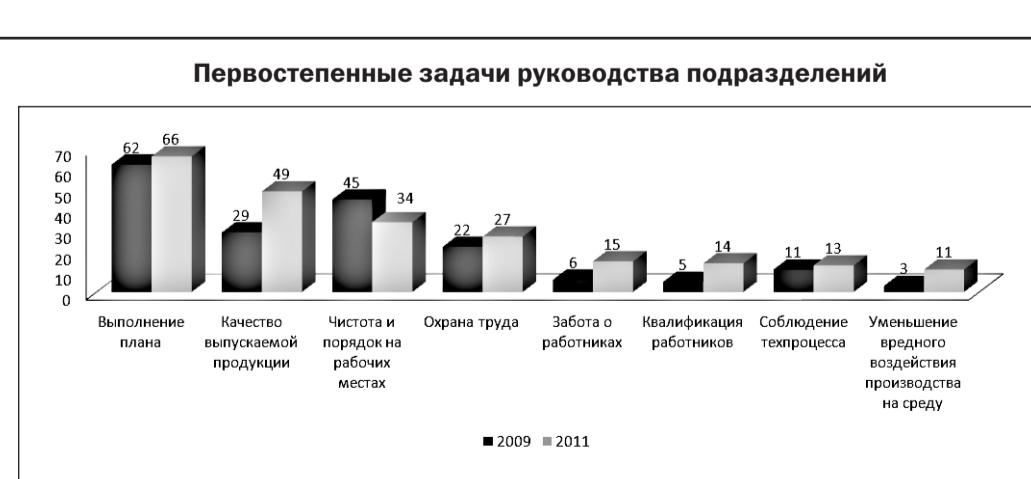
председатель КРПС Игорь Медведев и консультант первого заместителя генерального директора ОАО «КАМАЗ» по развитию PSK Андрей Зырянов.

АВТОГИГАНТ В ЦИФРАХ

О чём ты думаешь, начальник?

Камазовские социологи в своём исследовании по теме «Экология», проведённом в декабре 2011 года, поинтересовались мнением работников автогиганта по поводу того, чему, на их взгляд, прежде всего уделяют внимание руководители подразделений.

Две трети опрошенных считают, что больше всего начальников интересует выполнение производственного плана, в то время как проблемы экологической обстановки волнуют их меньше всего. Хотя, по сравнению с 2009 годом, персонал считает, что для руководителей эта тема стала более актуальной.



ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ПРОФКОМА: 38-05-54

НАШ ДЕПУТАТ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЕ РФ

С чистого листа

Ольга ЕРАШОВА

Уже само убранство «белого зала» в ДК «КАМАЗа», где 1 февраля состоялась первая пресс-конференция Альфии Когогиной с представителями челябинских СМИ, говорило: наш депутат в Государственной Думе всё начинает с чистого листа. Полугорачное общение состоялось сразу же по её возвращении из Менделеевска, где она встречалась с полуторатысячным коллективом химзавода им. Карпова.

Альфия Гумаровна сама задала тон: «Все мы – в одной поддике, все вместе можем послужить на благо нашему городу, республике, стране». И объявив, что намерена регулярно встречаться с избирателями, выразила надежду на конструктивное сотрудничество и с журналистами. Последних интересовали перспективы отечественного автопрома в связи со вступлением России в ВТО, график работы и время пребывания депутата Когогиной в Челяндах с семьёй, законности прошедших выборов и многое другое. Планами Альфии Гумаровны делилась охотно, многие вопросы встречала с благодарностью и называла «умными». А, как известно, каков вопрос...

Наши читателям уже известны порядок записи и время приёма депутата, а также то, что она вошла в думский комитет по про-



Приём избирателей проводится в общественной приемной по адресу: г. Набережные Челны, пр-т А. Рубаненко, д. 7 (3/18). Вторник – с 13 до 17 часов; пятница – с 10 до 12 часов. Запись ведётся помощником депутата Татьяной Михайловной Гавадзиной ежедневно по тел. 8 (8552) 37-45-49.

тать законопроект, который при вступлении страны в ВТО обеспечит стратегическое развитие отечественного автомобилестроения. Первые шаги, несмотря на очень короткий (меньше месяца) стаж работы в Думе, уже сделаны, совместно с Объединением автопроизводителей России выработано несколько предложений. 9 февраля депутат выступит

о развитии российского автопрома, на мой взгляд, государство должно стимулировать увеличение инвестиций в НИОКР, в создание инновационных продуктов.

Одно из первых впечатлений нового депутата от нового места работы – удивление: – То, что происходит перед телекамерами – выпуск эмоций, гневные изобличающие спички, создаёт впечатление

игры актёров на театральных подиумах. Но гаснут софиты – и, слава богу, люди начинают работать, принимать законы. Эта, вторая часть, мне нравится гораздо больше, ею я и хочу заниматься, поскольку мы участвуем в формировании законодательства, которое улучшит жизнь каждого человека.

Альфия Гумаровна не скрывает, что голосовать на предстоящих 4 марта выборах будет за Путина:

– Из всех кандидатов он наиболее соответствует моему пониманию, каким должен быть руководитель страны.

Согласно регламенту, две недели в месяц депутат Когогина должна присутствовать на пленарных заседаниях в Госдуме, одну – посвящая деятельности по линии Комитета по промышленности, одну – проводить на территории, где живут её избиратели.

то есть дома. Кстати, если жители Автозаводского района в Челяндах могут обращаться именно к ней, то население Комсомольского и Центрального – к депутату Олегу Морозову; так распорядилась Республика, разделив «сферы влияния».

На вопрос, совместимы ли категории «женщина – бизнес» и «женщина – жена, мать», она ответила, что для неё это очевидно. Подтверждение – успех Лизинговой компании «КАМАЗ», которую она начинала с нуля и которая принесла «КАМАЗу» за восемь лет более трёх миллиардов рублей чистой

прибыли. Три сына, любовь и поддержка Сергея Анатольевича Когогина, которого она, в свою очередь, старается «не скомпрометировать и не огорчить» – успех иного порядка. Что касается вопроса «женщина и политика», то

– Для меня он надуманный. Я буду вследствие погружаться в вопросы развития промышленности – это будут мои КРИ (перешла депутат на привычную для неё камазовскую терминологию, имея в виду показатели оценки эффективности), поскольку автопром – это около трёх миллионов рабочих мест. Но это не означает, что мои двери как депутата будут закрыты от других проблем.

Проблемы Челнов, города, ставшего, по признанию Альфии Гумаровны, родным для неё, – в частности. Хотя она и заметила, что для любого субъекта рассчитывать на протекционизм и привлечение средств из федерального бюджета, не имея собственной программы развития, было бы неправильным и даже унизительным. Поэтому вхождение в федеральные целевые программы должно быть грамотным.

В заключение Альфия Когогина сообщила, что в середине февраля начнёт работу её собственный сайт, на котором она планирует, в числе прочего, «передвать» принимаемые законы с юридического языка на общедоступный. Но подчеркнула: ничто не заменит живой диалог с избирателями.

ЛИСТАЯ АРХИВ

Возьмите денег пачку...

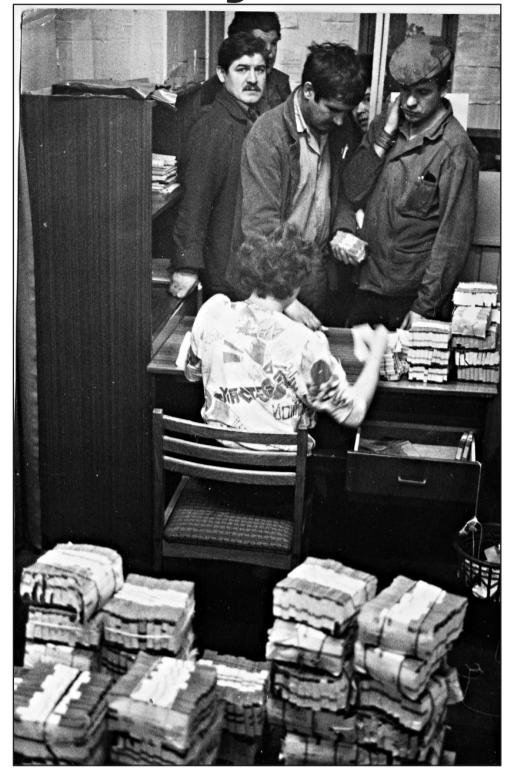
Наталья ГАРИПОВА

Фото: Вячеслав БУРНЫШЕВ, Николай БРИК

Просматривая фотоархив «Вестей КАМАЗа», мы нашли снимок, сделанный в феврале 1993 года. На его обороте фотокорреспондент газеты Вячеслав Бурнышев написал: «Зарплату теперь дают пачками».

И если в начале 1993 года журналист ещё успел запечатлеть, что зарплату хоть и пачками, но дают, то в конце года, а потом и 1994-м, «Вести КАМАЗа» пишут, что денег на зарплату нет. Например, в январе 1994 года сообщают: «Начинается выдача зарплаты за ноябрь 1993 года», а марте 1994 года: «Мы ещё не полностью рассчитались за декабрь прошлого года».

А что же было с ценами? На что уходили эти пачки дензнаков? В нашей газете отмечается, что птица стоит 2000 рублей за килограмм, варёная колбаса – 2900 рублей, полукопчёная – 3900 рублей, сливочное масло – 2400 рублей, картошка – 150 рублей. Проезд на трамвае – 100 рублей, а на автобусе – 200



1993 год

300 рублей, «колеблется от аппетита частника», – замечает корреспондент «Вестей». При этом официальный прожиточный минимум в республике на тот период составляет 30 тысяч рублей, а минимальный набор продуктов, товаров и услуг – 64480 рублей. И, наконец, зарплата камазовского наладчика, то есть высокоплачиваемого работника, по упоминаниям в «ВК», была 124 тысячи рублей. Только вот получить её было проблемой.

Сейчас же эсэмски с заветной цифрой «900» приходят с завидным постоянством – два раза в месяц, а вместо пачек денег у каждого в кармане – пластиковая карта. Тем, кто пережил 90-е, понадобилось совсем немного времени, чтобы привыкнуть к банкоматам, ну а для молодого поколения камазовцев они также естественны, как тот же готовый телефон.



2012 год

ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИРЕКТОРИЯ

Испытание морозом

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В самом разгаре крещенские морозы. С каждым днём столбики термометра опускаются всё ниже и ниже. Смягчить удар стихии призваны энергетические службы заводов ОАО «КАМАЗ», для них сильные морозы – это и проверка на профессионализм, и аудит качества работ по подготовке к зиме. Редакция «Вестей КАМАЗа» попросила оценить ситуацию заместителя генерального директора ОАО «КАМАЗ» – технического директора Исламгара Шигапова.



Для того чтобы полностью использовать возможности современной измерительной техники, специалистам необходимы дополнительные знания

процессе производства), возможно, позволит решить проблему. На «КАМАЗе» уже сделаны первые шаги к внедрению этой системы. В марте прошлого года исполнительным директором ОАО «КАМАЗ» Юрием Клочкиным утверждён перечень первоочередных агрегатов, узлов и деталей (99 позиций) для внедрения SPC. На заводе двигателей решается вопрос закупки автоматизированных средств измерений для выпуска двигателей по стандартам «Евро-4» и введением статистических методов регулирования технологических процессов.

К сожалению, существующие образовательные стандарты дают лишь поверхностные знания в области метрологии. Средства измерений, которые будут внедряться в ОАО «КАМАЗ», в том числе и в рамках системы SPC, сложнее, чем применяемые в основном производстве в настоящее время.

С целью решения вышеназванных проблем необходимо организовывать дополнительное обучение работников компаний. И прецеденты уже имеются. В 2011 году РИПТИБ провёл обучение двух пилотных групп по метрологическому обеспечению производства. В институте есть квалифицированные преподаватели, хорошо знающие как метрологию, так и производство, пособия в электронном виде. На 2012 год разработаны программы по переподготовке контролёров, технологов, метрологов.

Есть и второе направление по подготовке специалистов. В этом году Набережночелнинский филиал КНИТУ (КАИ) целенаправленно выпустит более 50 специалистов для «КАМАЗа». Но и они, к сожалению, не будут готовы к правильной эксплуатации измерительной техники ввиду появления новых стандартов ИСО по шероховатости, волнистости и погрешности формы.

Поэтому на базе РИПТИБа и филиала КНИТУ необходимо проводить дополнительное обучение по средствам измерений. Решение этого вопроса за службами по подготовке кадров для автогиганта.

Евгений Несмиян, член Межрегионального совета по промышленной метрологии и приборостроению РФ, главный метролог ОАО «КАМАЗ» в 1976–1980 гг.

Предложения, замечания и мнения по выше обозначенным вопросам принимаются по адресу электронной почты Gatin2@kamaz.org.

– Исламгарей Солтанович, вы следите за температурой в производственных корпусах в режиме он-лайн. Кому сейчас тепло?

– С наступлением наиболее морозного периода года температура внутри корпусов сохраняется в диапазоне от +10 до +17 °C. В зонах, близких к выездным и вездесущим воротам, погружено-разгрузочных рамп – в пределах +10 °C, на рабочих местах стачников и сборщиков тепле – около +17 °C.

– Каким образом удаётся поддерживать температурный режим? Используются ли на местах дополнительные, альтернативные источники тепла?

– На каждом заводе службы главных энергетиков отслеживают температурный режим в корпусах и регулируют его специальными подкачивающими насосами в тепловых пунктах. Энергодиспетческий отдел ООО «КАМАЗ-Энерго» в зависимости от температуры наружного воздуха регулирует подачу тепловой энергии от Набережночелнинской ТЭЦ в соответствии с утвержденной температурой (сейчас она ниже нормативной) перерасхода запланированных средств не будет.

– А сколько стоит суммарный обогрев всех предприятий и подразделений «КАМАЗа»?

– Согласно бизнес-плану 2012 года, допустимые затраты только на нужды отопления и вентиляции объектов ОАО «КАМАЗ» в январе в среднем составили 5,127 млн рублей ежесуточно. Несмотря на понижение температуры +22 °C в душевых и раздевалках АБК включаются дополнительные электрические обогреватели, изготовленные в ООО «КАМАЗ-Энергомонт».

– А сколько стоит суммарный обогрев всех предприятий и подразделений «КАМАЗа»?

– Согласно бизнес-плану 2012 года, допустимые затраты только на нужды отопления и вентиляции объектов ОАО «КАМАЗ» в январе в среднем составили 5,127 млн рублей ежесуточно. Несмотря на понижение температуры +22 °C в душевых и раздевалках АБК включаются дополнительные электрические обогреватели, изготовленные в ООО «КАМАЗ-Энергомонт».

– А проекты, позволяющие экономить средства на отопление корпусов, есть?

– Ежегодно после согласования и утверждения бюджета финансирования ОАО «КАМАЗ» разрабатываются и выдаются задания всем подразделениям и организациям по сокращению затрат на энергоносители на предстоящий год. Службы

плоснаживания в пределах выделенного бюджета финансирования.

В период межсезонья, перед началом отопительного сезона и после его окончания для поддержания температуры +22 °C в душевых и раздевалках АБК включаются дополнительные электрические обогреватели, изготовленные в ООО «КАМАЗ-Энергомонт».

– Как вы оцениваете качество подготовки к зиме?

– Все подразделения и организации ОАО «КАМАЗ» выполнили запланированные мероприятия без замечаний с оценкой «хорошо», причём каждое из них позволило сэкономить немалые средства. Судите сами: изоляция трубопроводов диаметрами от 1400 до 50 миллиметров общей протяжённостью 2628,5 метра ликвидирована за год потери 24089,39 гигакалорий тепловой энергии на всех объектах ОАО «КАМАЗ», «весит» он 42 млн рублей. Его реализация поможет нам оптимизировать режим теплоснабжения всех потребителей.

Во время подготовки к нынешнему отопительному сезону нам удалось реализовать мероприятие в прошлом году по экономии энергии на всех объектах ОАО «КАМАЗ», «весит» он 42 млн рублей. Капитальный ремонт 74608 квадратных метров кровли позволил уменьшить тепловые потери каждого квадратного метра на 0,26 гигакалории, то есть на 17109254 рубли в год. Остекление 4267 квадратных метров оконных проёмов скратило потери тепла на 0,14 гигакалории на квадратный метр, это 599172 рубля. А ещё на кануне отопительного сезона на всех предприятиях герметизированы ворота, калитки, проёмы, фонари, ремонтированы межпанельные швы и отмостки. Чем качественнее сделаны эти виды работ (а их выполнение контролируют в том числе и заводские службы), тем теплее в корпусе.

– А проекты, позволяющие экономить средства на отопление корпусов, есть?

– Ежегодно после согласования и утверждения бюджета финансирования ОАО «КАМАЗ» разрабатываются и выдаются задания всем подразделениям и организациям по сокращению затрат на энергоносители на предстоящий год. Службы

Наталья Борисова».

– Материал и фотографию, напечатанную в газете, увидел кто-то из камазовских знакомых Ольги Березиной, которая сейчас, как выяснилось, работает уже не на «КАМАЗе», а на одном из частных предприятий, – рассказала Наталья Анатольевна. – Но эта фирма поддерживает с нашей компанией отношения делового партнёрства. Прибыв в нам, женщина было смущалась: «Ой, я без паспорта – наверно, документ нужен?» К чему, отвечала, паспорт, если я вас по фотографии узнала! Действительно, она почти не изменилась за столько лет.

Родственники, её разыскивающие, живут в Кировской области, а сводная сестра Барбара – в Америке. В какой-то момент связь прервалась, но мы все были очень рады такому исходу событий!

Добавим – и мы ведакции тоже! Ведь это здорово, если газета кому-то помогает.

Она нашлась!

Ольга ЕРАШОВА

По правде говоря, публикуя в качестве иллюстрации к корреспонденции «Не думай об архиве свысока» («ВК», № 2 от 20 января 2011 года) фотографию Ольги Березиной, которую ищут родственники, мы не особенно рассчитывали на успех. Письмо поступило в Центральный архив документации ОАО «КАМАЗ» в августе прошлого года, и всё это время сотрудники пытались обнаружить хоть какие-то ниточки, чтобы вручить его адресату.

Публикация в «Вестях КАМАЗа» оказалась как нельзя кстати! Вчера в редакцию позвонила руководитель архива, главный специалист Резеда Валеева: «31 января Ольга Березина сама приехала к нам! Общалась с нею наш специалист

ВЫПУСКИ «ВЕСТИ КАМАЗА»

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

С ЮБИЛЕЕМ!

Первый всегда главный

Ольга ЕРАШОВА

Завтра первому редактору камазовской газеты, Валерию Леонидовичу Аракчееву, исполняется 70 лет! Всякий раз, когда нам приходится поднимать подшивки «Рабочего КАМАЗа», приложения – «Дюжинки», «Вестей КАМАЗа» 1993–1997 годов, мы не перестаём восхищаться мастерством, смелостью, вкусом творческого коллектива, работавшего под руководством Аракчеева. Не устаем учиться. Ни у кого не поворачивается язык назвать эти номера «старыми».

Если поделить жизнь на «период первоначального накопления» журналистского багажа и «период отдачи», в судьбе нашего отца-основателя второй по времени явно превалирует. После окончания Горьковского иняза он служил в Европе, блистящее владение французским и английским привело его в качестве переводчика в Африку. А потом началась журналистика: собкор «Строительной газеты», «Советской Татарии»... Всё перевесил «КАМАЗ»: чистых 20 лет биографии Валерия Леонидовича связаны с нашей редакцией. И, мы это знаем точно, из всех наград (в том числе правительственные) роднее ему свои, камазовские: «Удирник строительства КАМАЗа», «Заслуженный камазовец».

Он и сейчас главный – главный редактор газеты «Доброхот». Но чем дальше, тем больше в городе коллег из когорты его учеников, и нынешний наш главный редактор Екатерина Антипина – в частности. Суровую «школу Аракчеева» прошли сотни, выдержали десятки: не только работавшие под его непосредственным руководством на «КАМАЗе», но и студенты журфака, и даже те, кто успевал ловить фрагменты «мастер-классов» мэтра буквально на лету – на бегу. С годами поутихи легенды о «невыносимом характере» Аракчеева, что-то стерпелось, что-то – слюбилось... Чему учил Валерий Леони-

дович, чему у него учились? На этот вопрос накануне его юбилея ответили:

Владимир Жигульский, член Союза журналистов РТ:

– Первому редактору при комплектовании редакционного коллектива не пришлоось «перебирать харчами». В его распоряжении оказались безусые юнцы или залётные «газетные волки», не имевшие за плечами серьёзной профессиональной школы, и потому с сомнительным вкусом. Но Валерий Леонидович сумел таки доказать (по крайней мере тем, кто хотел и умел учиться), что качественная журналистика – это прежде всего стиль. В печатном издании недопустимы обороты речи, отчасти уместные в устном разговоре.

Прежде всего потому, что читатель с трудом пробирается сквозь нагромождения длинных фраз. А читателям надо уважать. И себя тоже. «Если человек, работающий в газете, отыскав интересные факты по злободневной проблеме, не умеет (даже без литературных изысков, а просто грамотно) изложить их на бумаге – это ещё не журналист», – уверял и утверждал патриарх городской прессы.

Сегодня, когда языковые погрешности в печатных СМИ почти не влияют на их имидж, подобный максимализм кому-то, возможно, покажется смешным. Но вот уже без малого четыре

десятилетия уроки Аракчеева являются пропуском в одну из самых сложных профессий в мире. Без преувеличения можно сказать: Валерий Леонидович стоял у истоков не только корпоративной газеты «КАМАЗа», но и современных масс-медиа Набережных Челнов.

Эльмира Яковleva – главный редактор газеты «Новая неделя. Итоги»:

– Благодаря судьбе за то, что мне посчастливилось пройти школу Аракчеева. Очень высокую планку, не-простой алгоритм действий задавал он уже молодым журналистам. Но мы всегда знали: рядом – он, мудрый, который подставит плечо, направит. После руководства «Вестей КАМАЗа» производственным отделом мне было легко работать во всех других направлениях. Даже сейчас с энергетиками. Часто у нас в редакции от меня слышат: «Вот как сказал бы Ва-

заместителем главного редактора – ответственный и секретарём»:

–

Прежде всего, он учил нас вот этой самой ответственности. За каждую строку. Как сейчас помню, Валерий Леонидович стоял у очками на носу появляется в промёте двери: «Вот вы пишите...» – «Ну, во-первых, я пишу, у материала есть автор...» – «Вы правила. Здесь ваша подпись...»

Разбор полётов был на

каждой планёрке. Не все выдерживали строгие требования, но те, кто прошёл школу Аракчеева, стали по-настоящему профессиональными журналистами городских, республиканских и российских СМИ. Он учил уважать труд. Свой и чужой. В те годы газета выходила пять раз в неделю на четырёх полосах формата А-3 – жуткий конвейер! Но и в этих условиях Аракчеев не снижал планки качества. Чтобы не пропустить «сырой» мате-

Суровую «школу Аракчеева» прошли сотни, выдержали десятки челнинских журналистов.

лерий Леонидович...» Профессионал, требовательный к себе и другим, он воспитал в тули сферу я попал? А потом сожалел, что слишком мало довелось работать под его началом: месяца через три он ушёл из редакции «Вестей». Но «уроки выживания» запомнились. Учил он добиваться своего, «не слезать» с темы, терпеть не мол, когда корреспонденты днины торчали в кабинете: «Езжайте, о чём

риал, бывало, ночами его дорабатывал.

Нас с Валерием Леонидовичем давно уже не связывает общая редакция. Но мы встречаемся по разным поводам. И всякий раз он находит самые нужные слова, чтобы поставить своему ученику главную оценку.

Татьяна Дронова, журналист, автор книг о городе и «КАМАЗе»:

–

Когда-то я написала об Аракчееве – «Главный редактор моей жизни». Этим всё сказано. Зная газету от и до, он учил становиться профессионалами – слышать, что говорят, точно задавать вопросы, проверять факты до мельчайших деталей. Это пригодилось мне при подготовке «скандальных» материалов: не проиграла ни одного суда. Но вот «жареных» фактов Валерий Леонидович не любил, ценил склонность к аналитике, исследованию, воспитывал ответственность до фанатизма: «Мне всё равно, сколько раз и где вы вспомнили – материал в нужный срок должен лежать у меня на столе!» А ещё – «лучше сказать лишний раз о человеке доброе слово, чем дважды – злое».

На вопрос о юбилее от

вет без пафоса: зима, мороз, всё будет по-домашнему, по-семейному. Тут Валерий Леонидович припомнит историю, как, служа в Германии и получив отпуск, задержался по объективным причинам на день.

– Командир полка мне

тогда сказал: «Что значит – не было билетов? Учите: как только приказ об отпуске подписан – вы должны исчезнуть мгновенно!» И в назидание на целый месяц так загрузил меня работой...

Жёсткость Аракчеева на первых порах (1996 год) ввергла меня в сомнения: в тули сферу я попал? А потом сожалел, что слишком мало довелось работать под его началом: месяца через три он ушёл из редакции «Вестей».

Но «уроки выживания» запомнились. Учил он добиваться своего, «не слезать» с темы, терпеть не мол, когда корреспонденты днины торчали в кабинете: «Езжайте, о чём

Картинами художников Содружества искренни и понятны всем



Картинами художников Содружества искренни и понятны всем

ТРАДИЦИИ

Знакомство с «КАМАЗом»

В актовом зале гимназии № 77 состоялась тематическая встреча учащихся гимназии с ветеранами производства завода двигателей – первая из цикла профориентационных мероприятий, запланированных на 2012 год.

На встречу с гимназистами был приглашён Герман Бажев,личность на заводе двигателей известная. За 38 лет работы Герман Алексеевич был и начальником цеха по производству коленчатых валов, и заместителем директора завода по производству, и заместителем директора по строительству и техническому перевооружению. На первоначальном этапе он работал в должности оперативного руководителя дирекции строящегося дизельного производства в городе Набережные Челны, курировал работу по началу строительства завода, занимался кадровыми и другими организационными вопросами. За многолетний добросовестный труд был удостоен звания «Заслуженный работник КАМАЗа», а за освоение мощностей I и II очередей награждён орденами «Знак Почёта» и Дружбы народов. Кто лучше расскажет о трудах победах камазовцев?

Гимназисты с большим вниманием слушали историю о строительстве завода, о трудовых буднях и сложностях, с которыми пришлось столкнуться при возведении автогиганта на Каме.



Об истории города и завода – из уст первопроходца

МЫ – МОЛОДЫЕ

Ждём неравнодушных

В минувшую среду молодёжные активисты, работающие в здании генеральной дирекции ОАО «КАМАЗ», провели собрание, на котором было решено организовать совет молодых специалистов.

Ребята из гендирекции начали активно принимать участия в общекамазовских мероприятиях – интеллектуальных играх, КВН. Теперь их деятельность должна приобрести официальный статус. «Мы чувствуем, что общественная жизнь востребована в нашем подразделении, у нас есть желание участвовать во всех общекамазовских делах на равных с ребятами из других организаций «КАМАЗа». Поэтому мы уверены, что очень скоро наши ряды пополнятся неравнодушными и активными единомышленниками», – поделился с нашим корреспондентом активист гендирекции.

Желающие присоединиться к совету молодёжи гендирекции «КАМАЗа» могут обращаться в обеденный перерыв по телефону 6-85-04.

ПАМЯТЬ

МАМУЛИН Николай Николаевич
07.11.1946 – 25.01.2012



25 января 2012 года ушёл из жизни Николай Николаевич Мамулин, заместитель директора технологического центра по сопровождению серийного производства БЗГД-ДР ОАО «КАМАЗ».

Николай Николаевич прошёл сложный, но славный трудовой путь. Он начал свою трудовую деятельность на «КАМАЗе» в апреле 1974 года. На агрегатном заводе проработал 14 лет, последовательно занимая должности от начальника участка до начальника отдела анализа качества. В 1987 году стал заместителем главного инженера автомеханического завода. Высокие организаторские способности, хорошие знания инженерных вопросов, умение работать с людьми позволили ему и в дальнейшем работать на высоких и ответственных должностях. Более 18 лет отдал Николай Николаевич технологическому центру.

Николая Мамулина всегда отличали преданность работе, принципиальность и требовательность к подчинённым, что и обеспечивало работоспособность технологических подразделений как технологического центра, так и организаций группы ОАО «КАМАЗ». Неоценим вклад Н.Н. Мамулина в обеспечение качества продукции ОАО «КАМАЗ». За свой труд Николай Николаевич неоднократно награждался почётными грамотами ОАО «КАМАЗ» и денежными премиями, медалью «В память 1000-летия Казани», Почётной грамотой Министерства промышленности и торговли РФ.

Больно терять коллегу, с которым связана большая часть жизни. Скорбим вместе с родными и близкими о безвременной кончине Николая Николаевича и выражаем им самы глубокие соболезнования.

Администрация и профсоюзный комитет БЗГД-ДР

ВЕСТИ КАМАЗА

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

Газета зарегистрирована в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовой информации. Рег. ПИ №16-00525 от 10.03.2011 г. Выходит с 1973 года, до 1993 года под названием «Рабочий КАМАЗ».

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

Учредитель и издатель: открытое акционерное общество «КАМАЗ». Адрес: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2.
Редакция «ВК»: 45-23-30, 6-85-59, 6-88-08, 6-88-84, 6-88-99.
Редакция «Вестей КАМАЗа»: 45-21-95. Факс: 45-29-36.
Пресс-служба «КАМАЗа»: 45-21-95. Факс: 45-29-36.

Газета отпечатана офсетным способом с готового оригинал-макета редакции «ВК» в типографии «Принт», тел. 44-31-20.
ПБОЛ Садчикова О.В., г. Набережные Челны.
Время подписания в печать – 20 час.
Подписано в печать – 20 час.
Тираж 12 000 экз.

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