



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.

Первые 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-

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-



Повара столовой № 16 предлагают автосборщикам десятки блюд

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 Нуретдинов. – Хотелось бы, чтобы в этой столовой камазовцев всегда вкусно, хорошо кормили, а цены на обеды были доступными. К сожалению, пока здесь охват горячим питанием невысокий. Надеемся, после открытия этой столовой он увеличится до 100%. В свою очередь профсоюзный комитет постоянно будет контролировать качество приготовления пищи и давать рекомендации по улучшению обслуживания.

Пользуясь случаем, поблагодарил камазовцев за доверие операционный директор «Содексо-ЕвроАзия» Пьер Мусин-Пушкин. Компания по оказанию услуг общественного питания работает на «КАМАЗе» уже около трёх лет, и, судя по отзывам, серьёзных претензий у работников предприятий к качеству приготовления

блюд 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 угощали чакчаком. Ещё один сюрприз ждал работников автомобильного завода на раздаче: каждый из них получил от «Содексо-ЕвроАзии» 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 пустым тарелкам, пришлось по вкусу как автосборщикам, так и руководителям компании.

НОВОСТИ

Ждём двухмиллионник

Камазовцы готовятся к грандиозному событию – автозавод вплотную подошёл к выпуску двухмиллионного автомобиля.

Напомним, что первые камские грузовики сошли с единственной тогда нитки главного сборочного конвейера (ГСК) автомобильного завода 16 февраля 1976 года, спустя шесть лет и два месяца после официального начала строительства «КАМАЗа». Сразу же они были отправлены в Москву для представления делегатам очередного съезда КПСС. Автомобиль первой модели КАМАЗ-5320 за номером 0000001 после нескольких лет эксплуатации в одном из автохозяйств Башкортостана был выкуплен его создателями, и теперь в качестве действующего музейного экспоната хранится в научно-техническом центре «КАМАЗа», выходя «на службу» только в дни своего юбилея или в других торжественных случаях.

Первый миллионник «КАМАЗ» выпустил в 1988 году, через 12 лет после запуска производства. Затем начался период экономических и политических преобразований в стране, который привёл к значительному спаду производства. К примеру, в 1998 году «КАМАЗ» произвёл лишь 3000 грузовиков...

Новый подъём Камского автогиганта начался в 2002 году. За 10 лет в Набережные Челны пришли современные технологии ведущих мировых автопроизводителей, с которыми созданы совместные предприятия на производственной базе «КАМАЗа». Компания обрела стратегического партнёра в лице концерна «Даймлер». Стабильная работа и развитие предприятия сделали возможным выпуск второго миллиона автомобилей.

По подсчётам специалистов департамента управления производством ОАО «КАМАЗ», юбилейный, двухмиллионный КАМАЗ должен сойти с конвейера в середине февраля 2012 года.

Итоги января

Заводы и производственные подразделения «КАМАЗа» завершили выполнение плана выпуска продукции в январе рекордными показателями.

В первом месяце нового года автомобильный завод, финишное производство «КАМАЗа», за 16 рабочих дней изготовил более 3,9 тысячи машинокомплектов. Это лучший старт за последние несколько лет, в полтора раза превышающий по результатам объёмы выпуска этого вида основной продукции компании в начале 2011 года (плюс 1400 единиц к АППГ) и на 700 единиц – рекордные показатели января предкризисного 2008 года.

Абсолютные и относительные итоги работы производственных подразделений, зависящих в основном от объёмов выпуска автомобилей, сопоставимы по результатам с выпуском большегрузов: они также лучшие за последние годы. Завод двигателей отгрузил на главный сборочный конвейер «КАМАЗа» и своим внешним потребителям более 4000 двигателей и силовых агрегатов (плюс 1200). Эксплуатанты грузовиков КАМАЗ получают от производства запасных частей на сумму почти 0,57 млрд рублей.

Главный сборочный конвейер автомобильного завода выдерживал среднесуточный темп выпуска, достигнутый в IV квартале прошлого года, – 240 грузовых автомобилей или шасси. Он будет соблюдаться и в феврале, производственный план принят в общем объёме 4,75 тысячи машинокомплектов автомобилей (АППГ – 2,8 тысячи единиц).

Да будет свет

На заводе двигателей продолжается работа по замене светильников. Планируется, что на предприятии не останется ни одной старой лампы.

За 2010 и 2011 годы было установлено 1585 энергосберегающих светильников. Не остановится работа и в этом году. Чтобы полностью укомплектовать завод новыми лампами, нужно заменить ещё 1047 светильников. Новые лампы не только экономят электроэнергию, но и светят гораздо ярче.

Это достаточно объёмная работа, поскольку нужно охватить большие площади завода, заменить светильники в проездах.



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

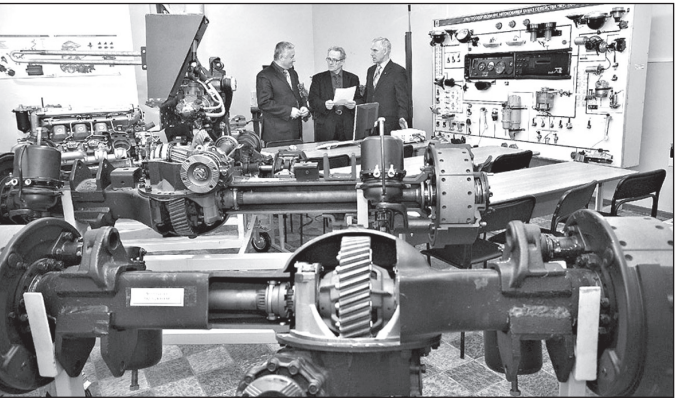
НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

«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 этот срок военнослужащие проходят теоретический курс, а затем под контролем высокопрофессиональных 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.

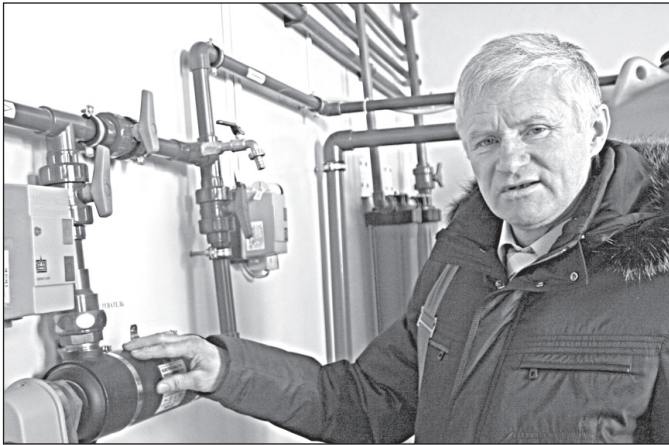
Чистый вкус воды

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

Изменить технологию очистки воды специалисты ЗАО «Челныводоканал» 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 добавлялся небольшое количество раствора сульфата аммония.

– Контроль параметров жизненно важного продукта на нашем предприятии ведётся на всех этапах технологической цепочки. После введения нау-хау мы начали делать ещё и специализированные анализы, – пояснила начальник химико-бактериологической лаборатории производства водоподготовки Елена Лумпова. – Судя по их результатам, содержание хлороорганических 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 «Челныводоканал» – 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.

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 внёс четыре предложения по улучшениям (этого результата намеревались достичь только в 2013 году. Получилось – с опережением). В 5,5 раза окупили себя затраты в проекте «Маяк», в 7,5 раза в процессе обучения – средства, вложенные в подготовку лин-менеджеров. Так что ж: если двигаться «всё выше, выше и выше», есть ли «лестница к небесам»?

Дас ист фантастиш!
– Игорь Петрович, цифры суммируют, но одновременно и «шифруют» достижения. Давайте раскодируем их.

– Чтобы оценить любой факт, нужно просто сопоставить «было – стало». Самым результативным, самым плодотворным с точки зрения экономики, достижениям 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 тремя 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 управленческих 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 постпродажное 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 занялся им не по обязанности, а от души. Понимая, какой имидж создаёт всё это «КАМАЗу» во внешнем мире.

Не знаям единым
– 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 управленческого 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 отстает тот, кто влияет на процессы. Думаю, в этом году мы сможем провести оценку вовлечённости по международным стандартам, которой пользуются на «Даймлере», Лин-Ассесманд. Чтобы получить реальную картину, без иллюзий.

– Общась с камазовцами, я заметила, что многие

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

констатируют «взаимопроникновение» ряда проектов. «Маяк» прорастал в обученческий 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 прошедшем году, например, по качеству: количество дефектов уменьшилось больше чем наполовину. Безусловно, это достижение года, и, заметьте, между руководителями нет никакого преприательства «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.

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 исполнительской дирекции, который для начальников городских управлений здравоохранения, главврачей ведущих лечебных учреждений и аппарата Минздрава провели



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

управления производством, позволяющая исключить пресловутый «человеческий фактор», внедрена далеко ещё не у всех мировых производителей, и мы осознаём 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, постпроектного 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 «КАМАЗа», фирмой «Даймлер» продолжатся, продолжатся и интеграция TOS и PSK как интеграция двух культур в широком понимании этого слова.

Будем думать над созданием на «КАМАЗе» собственной «фабрики процессов» – на «Даймлере» через неё проходят все, без исключения, управленцы. Планируется интеграция и производственных систем наших совместных предприятий в Челнах. Определяясь с целями на этот год, мы действуем без иллюзий, но с оптимизмом, памятуя 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 генерального директора ОАО «КАМАЗ» по развитию PSK Андрей Зырянов.

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, своё 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, молодой специалист 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» первопроходцев: автофак 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?

К. Новицкий:
– Конструкторское сопровождение изготовления деталей мостов, главных передач на автомобильном заводе, лекции по устройству мостов для рабочих. Для всех всё было новое, что представляет собой автомобиль КАМАЗ, мало кто знал. Но очень хотели знать, все были заинтересованы. Помню, 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 отдели 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:
– Первоначально наш проект рассматривался как совокупность семейств, в этом его уникальность и сложность. Уникальность ещё и в том, что пытаемся 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 железе»?

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

К сожалению, экспериментальную и испытательную базы нельзя назвать

шестью тоннами при существующих дорогах (вернее, при отсутствии магистральных дорог).

Е. Макаров:
– Сложно сказать. Сама аура на «КАМАЗе» побуждала: пора, пора уже создавать новый автомобиль! Наверное, концепция перспективных автомобилей сформировалась по велению времени. И, конечно, потребителя: рестайлинг – промежуточный вариант, всем виден знакомый (чресчур знакомый!) силуэт...

– Могли ли вы как конструктор за своим детищем представить семейство, последующие поколения автомобилей?

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

Е. Макаров:
– Первоначально наш проект рассматривался как совокупность семейств, в этом его уникальность и сложность. Уникальность ещё и в том, что пытаемся 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 железе»?

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

К сожалению, экспериментальную и испытательную базы нельзя назвать

«сильным звеном КАМАЗа». Очень часто разработки конструктора без доводки, без исследования сразу идут в производство, поэтому эффективность проверяется уже в эксплуатации, у потребителя, и результаты не всегда себя оправдывают.

Е. Макаров:
– В процессе создания – конструктором, при виде результата – управленцем. Совмещать приходится обе эти ипостаси.

– Часто в упрек нашему отечественному автопрому ставится «отсутствие традиций». Но время идёт. На ваш взгляд, можно ли сейчас говорить о традициях российского автомобилестроения?

К. Новицкий:
– Российское автомобилестроение развивается. Обновляется модельный ряд автомобилей КАМАЗ, Урал. Автомобили присутствуют на всех выставках. Так что медленно, особенно технологии изготовления, но развитие идёт.

Е. Макаров:
– Глобализация, конечно же, сказывается, это общемировая тенденция. А традиции связаны с ментальностью народа, и в этом смысле нас красноречивее всего характеризует поговорка «голь на выдумки хитра». Я бы отметил ещё чисто профессиональную традицию: конструкторам всех поколений всегда просто интересно работать над своим детищем. Так было, так есть, и так, я уверен, будет. В России появились свои школы, на «КАМАЗе», в частности, – по полноприводным автомобилям. Так что европейские коллеги тоже находят, чему у нас поучиться.

– Автомобиль будущего: что лично вы вкладываете в это понятие?

К. Новицкий:
– Это мечты молодых, воплощённые в реальность.

Е. Макаров:
– Автомобиль для человека должен стать чем-то наподобие костюма, «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 управленцев, 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 Абель Вафин.

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,

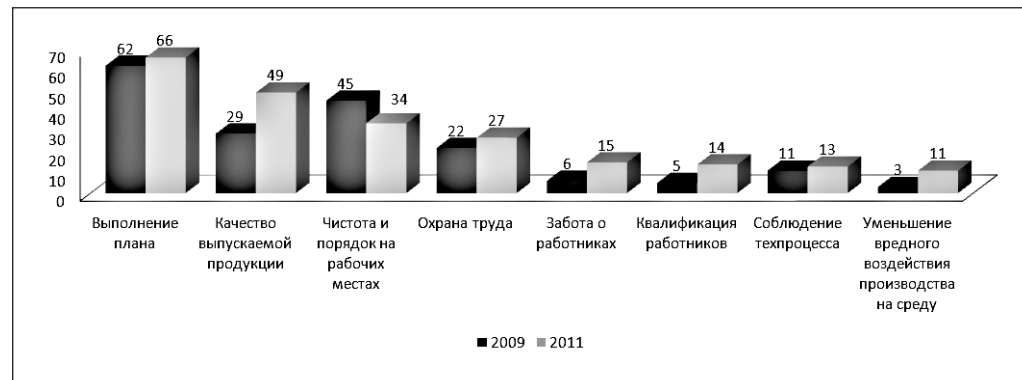
АВТОГИГАНТ В ЦИФРАХ

О чём ты думаешь, начальник?

Камазовские социологи в своём исследовании по теме «Экология», проведённом в декабре 2011 года, опросились 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.

Первостепенные задачи руководства подразделений



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 челнинских СМИ, говорило: наш депутат в Государственной Думе всё начинает с чистого листа. Полторачасовое общение состоялось сразу же по её возвращении из Менделеевска, где она встречалась с полторатысячным коллективом химзавода им. Карпова.

Альфия Гумаровна сама задала тон: «Все мы – в одной лодке, все вместе можем послужить на благо нашему городу, республике, стране». И объявив, что намерена регулярно встречаться с избирателями, выразила благодарность и называла «умными». А, как известно, каков вопрос...

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

мышленности. С этой, приоритетной и насущной для камазовцев темы, мы и стартуем. Привлечение экспертов, экспертного совета – на них планирует опираться Альфия Гумаровна, дабы инициировать в Комитете «круглые столы» и разрабо-

Приём избирателей проводится в общественной приёмной 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



на тему рисков, которые сулит вхождение в ВТО нашему автопрому. Пример лоббирования своих интересов – опыт Бразилии, Чили, Китая: от запрета на ввоз бэушных иномарок до мер нетарифного регулирования.

– Государственная Дума – очень демократичный орган, поэтому придётся убеждать коллег, – заметила Альфия Гумаровна. – Если говорить

игры актёров на театральных подмостках. 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 – посвящать деятельности по линии Комитета по промышленности, одну – проводить на территории, где живут её избиратели, то есть дома. Кстати, если жители Автозаводского района в Челнах 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

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 – выплеск эмоций, гневные изобличающие спичи, создаёт впечатление

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 всецело погружаться в вопросы развития промышленности – это будут мои КРП (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 унижительным. 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, «переводить» 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 мартовском номере этого же 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 частного», – 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 высокооплачиваемого работника, по упоминаниям в «ВК», была 124 тысячи рублей. Только вот получить её было проблемой.

Сейчас же эсэмэски 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 так же естественны, как тот же сотовый телефон.



2012 год

ПРИГЛАШАЕМ К ОБСУЖДЕНИЮ

Метрология на службе производства

Передовые немецкие и японские автомобилестроительные предприятия используют около ста параметров шероховатости поверхности деталей. Российские же конструкторы, по сложившейся традиции, используют в своей работе лишь два параметра, в то время как по ГОСТу нормирование требований к шероховатости должно устанавливаться шестью параметрами. В значительной степени игнорирование этих и ещё ряда других требований и не позволяет российским производителям добиться конкурентоспособного качества продукта.

36 лет назад на «КАМАЗе» появилась метрологическая служба. Эту дату на автогиганте будут отмечать 7 февраля. Однако отнюдь не праздничные размышления привели к написанию этой статьи. На мой взгляд, назрела необходимость рассмотреть роль и место метрологии в процессе создания качественной и надёжной продукции.

Метрология – это не только и не столько проверка и калибровка средств измерений, но необходимый элемент при разработке чертежей основной продукции, изготовлении и испытании опытных образцов. Конструкторы, разрабатывающие чертежи изделий, не всегда используют взаимосвязь допусков на изготовление деталей, шероховатости обработки поверхностей и погрешностей формы, что важно в первую очередь при конструировании деталей двигателя.

Зачастую конструкторы не предъявляют достаточных требований к точности изделий, и, следовательно, технологи на базовые размеры назначают менее точный измерительный инструмент, что в дальнейшем приводит к потере качества. Не всегда конструкторы придерживаются требований стандартов ЕСКД и общемашиностроительных стандартов. Погрешности, заложенные в конструкторской документации измерительной оснастки, порой выше допуска на изготовление детали. В результате при контроле годные детали могут браковаться или же бракованные детали могут поступать на сборку. Контрольная оснастка порой проектируется без учёта особенностей технологии обработки, что опять же приводит к неверным результатам при приёме деталей.

Всё это вытекает не только из низкого уровня знаний у конструкторов и технологов о средствах измерений, но и из отсутствия методик выполнения измерений (или хотя бы ссылки на методики) в технологических процессах. Также и метрологическая экспертиза на заводах зачастую носит формальный характер. В технологических процессах допуски в системе ОСТ, заменённой системой ИСО более 30 лет назад.

Внедрение системы SPC (статистическое управление процессами, метод мониторинга производственного процесса с целью управления качеством продукции непосредственно в



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 исполнителем директором ОАО «КАМАЗ» Юрием Ключковым 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 техпроцессов.

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 организовать дополнительное обучение работников компании. 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 выпустил 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 прикладной 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 Gatina2@kamaz.org.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ДИРЕКТОРИЯ



Испытание морозом

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В самом разгаре крещенские морозы. С каждым днём столбик термометра опускается 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 Исламгарея Шигапова.

– **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 °С. В зонах, близких к выездным и выездным воротам, погрузочно-разгрузочных рампах – в пределах +10 °С, на рабочих местах станочников и сборщиков теплее – около +17 °С.

– **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. Энергодиспетчерский отдел ООО «КАМАЗ-Энерго» в зависимости от температуры наружного воздуха регулирует подачу тепловой энергии от Набережночелнинской ТЭЦ в соответствии с утверждённым температурным графиком. Именно так, в реальном масштабе времени, ведётся корректировка режима те-

поснабжения в пределах выделенного бюджета финансирования.

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

– **А сколько стоит суточный 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 ежемесячно. Несмотря на понижение температуры (сейчас она ниже нормативной) перерасхода запланированных средств не будет.

– **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

главных энергетиков уже приступили к разработке соответствующих мероприятий. Принятая в прошлом году программа по экономии энергоносителей на общую сумму 320 млн рублей была успешно реализована.

Один из инвестиционных проектов этого года – установка узлов учёта 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 новому отопительному сезону нам удалось реализовать мероприятия организационно-технического характера по подключению объектов ООО «ПЖДТ-Сервис» к городским тепловым сетям. Это позволило успешно завершить многолетнюю работу по выводу из эксплуатации и консервацию нерентабельной теплотрассы ТЭЦ-3РД и отключить оставшийся в работе участок протяжённостью более двух километров. За счёт сокращения производительных расходов и потерь тепловой энергии, а также затрат на содержание магистральных тепловых сетей получен экономический эффект более 20 млн рублей.

– **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 ликвидировала за год потери 24089,39 гигакалорий тепловой энергии более чем на 24 млн рублей. Капитальный ремонт 74608 квадратных метров кровли позволил уменьшить тепловые потери каждого квадратного метра на 0,26 гигакалории, то есть на 17109254 рубля в год. Остекление 4267 квадратных метров оконных проёмов сократило потери тепла на 0,14 гигакалории на квадратный метр, это 599172 рубля. А ещё накануне отопительного сезона на всех предприятиях герметизировали ворота, калитки, проёмы, фонари, ремонтировали межпанельные швы и отмоксты. Чем качественнее сделаны эти виды работ (а их выполнение контролируют в том числе и заводские службы), тем теплее в корпусе.

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

Ольга ЕРАШОВА

Она нашлась!

По правде говоря, публикация в качестве иллюстрации к корреспонденции «Не думай об архиве свисоса» («ВК», № 2 от 20 января 2011 года) фотографии 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 вернуть 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 пришла к нам! Общала с нею наш специалист

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 к нам, женщина было смутилась: «Ой, я без паспорта – наверно, документ нужен?» К чему, отвечаю, 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 теперь, видимо, родные сплуты. Мы все были очень рады такому исходу событий!

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

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 – «Дюжинь», «Вестей КАМАЗа» 1993–1997 годов, мы не перестаём восхищаться мастерством, смелостью, вкусом творческого коллектива, работавшего под руководством Аракчеева. Не устаём 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, блестящее владение французским и английским привело его в качестве переводчика в Африку. А потом началась журналистика: сбор «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 правительственных) роднее ему свои, камазовские: «Ударник строительства КАМАЗа», «Заслуженный камазовец».

Он и сейчас главный – главный редактор газеты «Доброхот». Но чем дальше, тем больше в городе коллег из коргорты 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 поухили легенды о «невynosимом характере» Аракчеева, что-то стерлось, что-то – слобилось... 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 пришлось «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 читателя 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», – утверждал и утверждает 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 Яковлева – главный редактор газеты «Новая неделя. Итоги»:

– Благодарна судьбе за то, что мне посчастливилось пройти школу Аракчеева. Очень высокую планку, непростой алгоритм действий задавал он уже молодым журналистам. Но мы всегда знали: рядом – он, мудрый, который подставит плечо, направит. После руководства в «Вестях 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-

заместитель главного редактора – ответственным секретарём:

– Прежде всего, он учил нас вот этой самой ответственности. За каждую строчку. Как сейчас помню, Валерий Леонидович с очками на носу появляется в проёме двери: «Вот вы пишете...» – «Ну, во-первых, не я пишу, у материала есть автор...» – «Вы правили. 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.

риер Леонидович...» Профессионал, требовательный к себе и другим, он воспитал этого «внутреннего стража» и в нас. Я рада, что он в строю, как всегда, остроумен, как всегда, остро его перо.

Тамара Бравина, член Союза журналистов РТ (работала в нашей газете в 1985–1992, 1996–2011 гг.

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.

говорит народ!» И, конечно, его «конёк» – стилистика.

Казалось, «парадный портрет» готов. Но не хватало... Ну конечно же, самого Учителя! Он сейчас в отпуске, но, говорят, почти каждый день всё равно приходит на работу. Позвоним? Что радует его в профессии, что тревожит, чему учился он сам?

– Переводчик – слуга, лишённый возможности самовыражения. Потому я и оказался в журналистике, что эта профессия даёт право сказать хоть что-то своё, – **признаётся Валерий Леонидович.** – Самое ценное в ней – искренность взаимоотношений с читателями. Если человеческий контакт потерян, исчезает смысл нашего труда. А что касается учёбы... Мой первый редактор, Юрий Шелыванов (который впоследствии долгое время возглавлял газету «Советская Татария»), приучил меня внимательно относиться к правке и, соответственно, правильно излагать свои мысли. За долгие годы сформировалась привычка: не могу отправиться на встречу, предварительно не прочитав материалы по специальности – будь то промышленность, транспорт, что-то иное. Иногда в ущерб чтению художественной литературы могу день-два провести в библиотеке.

На вопрос о юбилее ответ без пафоса: зима, мороз, всё будет по-домашнему, по-семейному. Тут Валерий Леонидович припоминает историю, как, служа в Германии и получив отпуск, задержался по объективным причинам на день.

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

Выходит – есть уроки, которые наш мэтр продолжает усваивать?! Точно: вот отдыхать он так и не научился! А все мы сегодня, любя его, ценя и благодаря, поздравляем искренно, сердечно, желаем здоровья и сил на долгие годы жизни и творчества!

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 очереди награждён орденами «Знак Почёта» и Дружбы народов. Кто лучше расскажет о трудовых победах камазовцев?

Гимназисты с большим вниманием слушали истории 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 участие 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», – поделились с нашим корреспондентом активисты 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 автомобильного завода. Высокие организаторские способности, хорошие знания инженерных вопросов, умение работать с людьми позволили ему и в дальнейшем работать на высших и ответственных должностях. Более 18 лет отдал Николай Николаевич технологическому центру.

Николай 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 и 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 самые глубокие соболезнования.

Администрация и профсоюзный комитет БЗГД-ДР



ВЕРНИСАЖ

Юбилейная выставка: Вход свободный

Гузель ГАТИНА

Фото: Николай БРИК

В честь 10-летия Содружества свободных художников имени И.Н. Крамского в картинной галерее открылась выставка, на которой представлено около 200 работ различного жанра, тематики и техники исполнения. 20 самодельных и самобытных художников объединяет лишь одно – бескорыстие.

«Именно бескорыстие стало ключевым принципом работы всех наших художников», – говорит Валерий Заболотников, отвечая на вопрос о том, почему объединение носит имя Ивана Крамского. – Раньше искусство было доступно для ограниченного круга людей. А Крамской первым из художников пошёл показывать свои работы в народ. И мы, если можно так выразиться, пошли по его стопам. Мы сами пришли на заводы, на предприятия, организовывали выставки. Ведь не у каждого рабочего есть возможность сходиться в галерею. За 10 лет у нас было более 100 выставок. Мы объехали почти все заводы «КАМАЗа», были и в деревнях».

Валерий Заболотников все эти 10 лет был лидером содружества. Вдохновлённый идеей объединения челнинских художников, Ва-

лерий Борисович поначалу сталкивался с непониманием. Первой на его призывы откликнулась Литературная гостиная библиотеки «КАМАЗа», которую в то время возглавляла Людмила Буряк.

Содружество свободных художников им. И.Н. Крамского имеет собственный устав, который разрешает его членам индивидуальную выставочную деятельность, чем художники последние два года активно и занимаются.

– Мы так прониклись идеей, что в нашем городе может появиться объединение художников, которые будут отдавать своё творчество народу бесплатно, что не смогли не дать Валерию Борисовичу возможность стартовать, – вспоминает Людмила Ивановна. – В других городах, подобных



Картины художников Содружества искренни и понятны всем

Челнам, нет таких объединений. И если оно 10 лет держалось благодаря лишь энтузиазму одного человека, значит, людям это нужно.

Как разнообразен состав участников выставки – от

шамали. Это направление национального искусства в Челнах развивает Альбина Яман, которая, кстати, не имеет специального художественного образования.

Ещё одним непрофессиональным художником в этой двадцатке является Валентин Самарцев. Здесь его шутя называют самым молодым членом Содружества. Валентину Григорьевичу далеко за 80, во времена Второй мировой он был десанником, а сегодня его украшают орден, медали и белоснежная улыбка. Изобразительным искусством ветеран ВОВ увлекается очень давно, и подтверждением тому портрет полководца Александра Суворова, выполненный в 1950 году.

Художник-оформитель завода двигателей Наталья Борисова в последнее время пишет исключительно старинные церкви и часовни.

В её коллекции – картины памятников русской архитектуры, расположенных вдоль легендарного туристического маршрута «Золотое кольцо России».

– Меня очень вдохновляют старинные церкви! Удивительно, как они сохранились до наших дней, ведь им по несколько сотен лет, – говорит Наталья, показывая нам картину Ильинской церкви, возведённой в начале XVII века.

Скульптуры из корневых деревьев, конструкторские

работы, картины маслом – к сожалению, все эти произведения Ирека Массарова не вошли в юбилейную экспозицию. Стены картинной галереи украшают лишь чёрно-белые и цветные работы, выполненные карандашами, но и они могут многое сказать об авторе. На полотнах – сцены из деревенской жизни: Сабантуй, рождение ребёнка, сенокос. Картинами о своём родном селе Ирек Массаров смог рассказать об истории татарского народа.

О творчестве членов Содружества можно писать много. Но все-таки эти полотна – яркие, искренние, интересные – созданы для того, чтобы ими любовались. Поэтому добро пожаловать! Выставка продлится до 14 февраля. Вход свободный.

Смотрите телепрограмму

• Одна голова – хорошо, а две – лучше: на защите интересов города два депутата.

• Пить и не бояться: челнинская вода безопасна!

• Технопарк Образцова: самолёты, корабли, автомобили...

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

ВЕСТИ КАМАЗА

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

Газета зарегистрирована в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций.
Рег. ПИ №16-00525 от 10.03.2011 г.
Выходит с 1973 года, до 1993 года под названием «Рабочий КАМАЗ».
Периодичность выпуска – один номер в неделю.

Главный редактор: Екатерина АНТИПИНА
e-mail: antipina@kamaz.org

Зам. главного редактора: Елена ШЕЯНОВА
e-mail: SheyanovaEN@kamaz.org

Компьютерная верстка: Елена КУЧНО

Учредитель и издатель: открытое акционерное общество «КАМАЗ».

Адрес: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2.

Редакция «ВК»: 45-23-30, 6-85-59, 6-88-08, 6-88-84, 6-88-99.

Пресс-служба «КАМАЗа»: 45-21-95. Факс: 45-29-36.

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

При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗа» обязательна.

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