



“КАМАЗУ” — 35, ВРЕМЯ ДЕРЗАТЬ!



Тот, кто здесь был, он слышал, как негромко
Вздыхнула степь, грядущим днем дыша,
Я б сдал в музей, оставил для потомков
Хоть горсть земли из первого ковш.

Кто начинал, те вам расскажут сами,
Как в облака вонзались этажи,
Я б первый ордер города на Каме
На самом видном месте положил.

Здесь без труда любой припомнит сразу,
Как первенца из цеха провожал,
Я б красным день рождения КАМАЗа
В календари настенные вписал.

Рашат САДРУТДИНОВ



Фотоснимки из архивов
К. Ситдикова, А. Мошина, Н. Туганова.



ГОДЫ И ЛЮДИ

Год 1969
19 июня. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление, где признали необходимым осуществление в 1969-1974 годах строительство в районах Среднего Поволжья комплекса заводов по производству дизельных грузовых автомобилей грузоподъемностью 8-11 тонн (автопоездов — до 20 т) в количестве 150 тыс. в год.
14 августа. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли решение о строительстве комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей в районе г. Набережные Челны.
13 декабря. Экскаваторщик Михаил Носков поднял первый ковш грунта на площадке “КАМАЗа”.
Год 1970
31 декабря. Сдано в эксплуатацию 100 тысяч квадратных метров жилья.
Год 1973
8 января. На РИЗе рабочие А. Акиншин, А. Морозов, И. Иванкевич, А. Киреев, В. Дедков смонтировали первый станок.
8 октября. Открылось трамвайное движение по первому маршруту Сидоровка — РИЗ.
Год 1974
11 июля. Государственной комиссией подписан акт о приеме в эксплуатацию первой очереди РИЗа.
Год 1976
16 февраля. С главного конвейера “КАМАЗа” сошел первый автомобиль, собранный в налагодном режиме.
29 декабря. Государственная комиссия подписала акт о приеме в эксплуатацию первой очереди “КАМАЗа”.
Год 1979
10 июня. С главного конвейера сошел 100-тысячный автомобиль КАМАЗ.
Год 1981
16 февраля. Госкомиссия приняла производственные мощности второй очереди “КАМАЗа”.
Год 1984
19 декабря. За высокие трудовые достижения Камское объединение по производству большегрузных автомобилей награждено орденом Ленина.

НАС ПОЗДРАВЛЯЮТ

Уважаемые камазовцы!

Поздравляю трудовой коллектив предприятия с таким замечательным праздником — днем рождения завода.
“КАМАЗ” — один из крупнейших производителей грузовых автомобилей в России, значение которого для внутреннего и для внешнего рынков трудно переоценить — каждый второй большегруз, произведенный и эксплуатируемый на территории России и СНГ, — это КАМАЗ.
В течение тридцати пяти лет “КАМАЗ” является одним из символов отечественного грузового автомобилестроения.
Желаю всему коллективу “КАМАЗа” успешной работы на благо России!

*В. ХРИСТЕНКО,
министр промышленности и энергетики РФ,
председатель Совета директоров ОАО “КАМАЗ”*

С юбилеем вас, камазовцы!

От всей души поздравляю вас с 35-летием со дня начала строительства Камского автомобильного завода.
Уверен, этот юбилей вы встречаете с хорошим настроением, потому что камские автомобили сегодня востребованы не только в странах СНГ, но и в странах дальнего зарубежья. “КАМАЗ” дает хороший темп производства, и это результат огромной работы всего трудового коллектива автогиганта.
С развитым автомобилестроением мы связываем и будущее нашей республики, поэтому возлагаем на вас большие надежды и задачи. Спасибо за хорошую работу! Выражаю глубокую признательность также строителям и ветеранам “КАМАЗа” и желаю всем крепкого здоровья, счастья, успехов и удачи!

*М. ШАЙМИЕВ,
Президент Республики Татарстан*

Дорогие камазовцы! Уважаемые партнеры и друзья!

Нашему «КАМАЗу», возведенному руками поколения первостроителей-романтиков и бережно сохраненному нами и нашими современниками в тяжелые годы экономического кризиса, исполнилось 35 лет. По сути, мы начали второй виток восхождения автозавода.
Отличается от первого он тем, что российский рынок грузовых автомобилей теперь уже не приемлет экзотики и весьма прагматичен в выборе машин-фаворитов. «КАМАЗ» не одинок на рынке большегрузов, как три десятилетия тому назад. Конкуренция чрезвычайно высока, так как многие отечественные и зарубежные автомобили реально взаимозаменяемы. Выигрывает тот, кто предложит оптимальный сервис, новую схему продаж или продвинет на рынок новую модель с оригинальными и превосходящими ожидания потребителя свойствами.
Собрать хорошие автомобили и выгодно продавать их на рынке — этому мы еще только учимся. Наши союзники — это наша героическая история, удивительный кадровый потенциал, наша вера в успех «КАМАЗа». Мы высоко подняли флаг российского автопрома на мировом уровне. Наши блестящие победы на ралли «Париж — Дакар», наш прорыв в Европу, социальные программы города Набережные Челны, осуществляемые с помощью «КАМАЗа», свидетельствуют о динамичном развитии компании. Мы готовы умножить славу любимого города машиностроителей, завоевывая для него все новые и новые высоты.
Наши искренние поздравления и пожелания благополучия, счастья и успехов в связи с 35-летием предприятия мы адресуем всем камазовцам и тем, с кем мы шли все эти годы рука об руку и, уверенны, продолжим наш путь и в дальнейшем.

*С. КОГОГИН,
генеральный директор ОАО “КАМАЗ”,
Г. НУРЕТДИНОВ,
председатель профсоюзной организации ОАО “КАМАЗ”*

ФАМИЛЬНЫЕ ДРАГОЦЕННОСТИ

Ольга ЕРАШОВА

Да простится мне вольность в перефразировании классика, но история камазовской семьи может быть не менее интересна, чем история целого предприятия. Проблемы, возникающие на работе, обсуждаются дома, с близкими людьми, а настроение в семье невольно сказывается на деловой атмосфере. В этом «двуединстве» тесно переплетаются радости и горести.
Фамилия... Это слово недаром синонимично слову «семья». Оно объединяет носителей генетического кода разных поколений, точно удерживает всех под одной крышей. Пусть этот дом, когда-то основанный предками, уже символический. Но неразрывны родственные узы, непоколебимы

традиции, незабываемы заповеди. По наследству передаются они — как и народные песни, без которых не обходится ни одно семейное торжество. Тесно соседствуют в календаре заводские и личные даты. Вот и на днях, 6 декабря, отметил день рождения Виктор Уфимцев — средний из трех братьев — носителей одной из самых ныне известных камазовских фамилий. За три с лишним десятка лет каждый Уфимцев «утроился». И за праздничным семейным столом есть что вспомнить, о чем поговорить — за жизнь. А потом — и за работу.

(Продолжение на 2-й стр.)

С АЛЬМА-МАТЕР НАВСЕГДА

За 35 лет своей деятельности “КАМАЗ” стал своеобразной стартовой площадкой для карьерного взлета немалого числа людей. Пройдя здесь хорошую профессиональную школу, они заняли руководящие посты на весьма успешных предприятиях и организациях республики и страны. Накануне юбилея некоторые из них поделились воспоминаниями о годах работы на автогиганте.

(7-й стр.)

СТРОИЛИ “С ЛИСТА”

“Мы никогда не задумывались над тем, насколько трудна наша работа. Надо было оперативно решать вопросы любой категории сложности. В управлении капитального строительства трудились энтузиасты, которые приехали на великую стройку из разных уголков нашей страны. Таким людям любые проблемы по плечу. Мы опирались на опыт уникальных, профессиональных, таких разносторонне образованных строителей, как Эгинбург, Батенчук, Бибишев, Стрельников, Селезнев, Салимгареев, Быкадоров, Ластовка”.

(Виктор ГЕРКЕН. 3 стр.)

УВЕДЕТ МЕНЯ ВНОВЬ НА “ДАКАР” КОЛЕЯ...

«Накал спортивных страстей в классе грузовиков возрастает с каждым годом. Своими главными конкурентами мы по-прежнему считаем команду “ДАФ”. В прошлом году я был прекрасно осведомлен, насколько серьезно готовится эта команда к борьбе. Да и она сама задолго до начала гонки развернула в прессе широкомасштабную “психологическую атаку”, рассказывая о своем превосходстве над соперниками. Этот трюк по отношению к нам не прошел. Сегодня они играют в “молчанку”. Но мы знаем, что на трассу гонки эта команда выведет модифицированные грузовики. Наши конкуренты имеют все условия каждый год создавать новую модель и омологировать ее. Впервые мы столкнемся и с новейшими гоночными моделями “МАН”...»

(Семен ЯКУБОВ. 7-й стр.)



НАС ПОЗДРАВЛЯЮТ!

Дорогие камазовцы!

Сердечно поздравляю вас с праздником — 35-летием со дня начала строительства автогиганта. Это поистине знаменательное событие в истории завода и города!

На протяжении всех этих лет существовала и существует неразрывная связь между городом и “КАМАЗом”. Вместе мы участвовали в легендарной стройке нашего белокаменного города и автозавода, переживали годы экономического кризиса, радовались успехам развития Набережных Челнов и подъему производства нашей гордости — Камского завода. Отраднo, что в сложных условиях перехода экономики на рыночные рельсы вы сумели сохранить свое главное богатство — квалифицированные кадры.

Сегодня ваше предприятие по праву занимает лидирующую позицию в машиностроительной отрасли России. Брэнд “КАМАЗ” успешно зарекомендовал себя на протяжении более тридцати лет своего действия. Это имя сегодня ценится как и потребителями продукции, так и производителями-коллегами во всем мире.

Уверен, что успешная пошаговая модернизация производства, продуманная маркетинго-

вая политика и внедрение современных инженерно-технических новшеств будут и в дальнейшем приносить свои плоды. И у вас появится еще более конкурентоспособная продукция, которая найдет своего покупателя на рынке.

На наших глазах совершенствуется автогигант, а с ним меняются и все больше расцветают Набережные Челны. Успехи, достигнутые вами на благо всех челнинцев, республики, страны, дают всем нам возможность с оптимизмом и уверенностью смотреть в будущее нашего города. Поскольку именно автозавод является основным бюджетообразующим предприятием города и обеспечивает тысячи семей стабильным доходом.

В эти праздничные дни слова особой благодарности и признательности хочется сказать ветеранам “КАМАЗа” — тем, кто с энтузиазмом и горящим сердцем начинал историю завода, писал первые ее страницы, закладывая основу великих традиций автозавода. Город помнит о вашем подвиге и гордится автомобилями, созданными вашими руками.

Поздравляю вас, уважаемые камазовцы, с юбилеем! Желаю всему трудовому коллективу автогиганта благополучия, крепкого здоровья, счастья и уверенности в завтрашнем дне!

*И. ХАЛИКОВ,
глава администрации
Набережных Челнов*

Уважаемый Сергей Анатольевич!

От имени руководства Государственной думы Федерального собрания Российской Федерации и от себя лично искренне поздравляю вас и в вашем лице всех камазовцев со знаменательным событием — 35-летием со дня начала строительства автогиганта.

Быть всегда впереди всех — это нелегкая, но почетная судьба. ОАО “КАМАЗ” с честью несет свое звание лидера по выпуску грузовых автомобилей всего содружества независимых государств. Новые ориентиры ОАО “КАМАЗ”, направленные на выпуск автомобилей, отвечающих мировым стандартам, обеспечивают стабильную работу всего коллектива. Участие в Федеральной целевой программе “Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)” вносит большой вклад в обеспечение ускоренного развития транспортной системы всей России. Автомобили КАМАЗ сегодня обеспечивают стабильную работу практически всех отраслей народного хозяйства страны. На всех широтах и параллелях они несут свою службу. Они вносят неоценимый вклад в обороноспособность России. Нашим КАМАЗам нет равных в мировом спорте.

Являясь бюджетообразующим предприятием Набережных Челнов, ОАО “КАМАЗ” вносит огромный вклад в реализацию социально-экономических проблем города и Республики Татарстан, вкладывая немалые средства в различные социальные программы, экологию, ликвидацию ветхого жилья, развитие спорта, медицины, культуры.

Главный потенциал — это сами камазовцы, гарантирующие стабильную работу завода.

Уважаемые камазовцы! Примите искренние поздравления и пожелания крепкого здоровья, оптимизма, активной и плодотворной работы, личного благополучия и счастья.

*О. МОРОЗОВ,
заместитель председателя
Государственной думы ФС РФ*

Уважаемые автомобилестроители!

Искренне и сердечно поздравляю многотысячный коллектив Камского автомобильного завода со знаменательным событием — 35-летием со дня начала строительства автогиганта!

Сегодня “КАМАЗ” является символом дружбы народов не только в нашей стране, но и за рубежом. Мы гордимся тем, что наши КАМАЗы известны всему миру, побеждают на спортивных соревнованиях, вносят огромный вклад в обороноспособность России. Но главный потенциал компании — это сами камазовцы, которые, не сгибаясь, прошли сквозь тяжелые испытания, выдержали все трудности экономических преобразований, сохранили костяк высококвалифицированных специалистов.

Поздравляя с юбилеем, от всей души желаю всему коллективу крепкого здоровья, оптимизма, энергии, уверенности, новых достижений, мира и благополучия!

*В. ЕЛЬЦОВ,
депутат Госдумы РФ*

С праздником!

“КАМАЗ” круто изменил судьбы сотен тысяч людей. Здесь, на строительной площадке в сто квадратных километров, обрели навыки новички строительного производства и находили применение неординарным инженерным задумкам маститые специалисты, имеющие за плечами опыт возведения десятков крупнейших гидроэлектростанций и промышленных комплексов.

Все эти тридцать пять лет строители и камазовцы связаны одной судьбой. И сегодня от всей души хочется поздравить с юбилеем всех, кто приближал дату пуска “КАМАЗа”, кто посвятил свою жизнь производству челнинских большегрузов, все увереннее завоевывающих мировой рынок по скоростному режиму, грузоподъемности и маневренности. Хочется пожелать взаимопонимания и выразить поддержку команде менеджеров “КАМАЗа” во главе с Сергеем Анатольевичем Когогиным — профессионалом с большой буквы, являющимся образцом современного руководителя.

Здоровья всем, творческого запала, благополучия и оптимизма!

*А. ЕВДОКИМОВ,
генеральный директор “Камгэсэнергострой”,
депутат Госсовета РТ*

ФИКРЯТ ТАБЕЕВ:



— Без малого семь десятков вариантов перебрала в конце 60-х союзная партийная власть, прикидывая, где разместить машиностроительный комплекс, равного которому мир просто не знал. Для меня было очевидно: он должен быть построен только у нас — в Татарии, на Каме, в Набе-

“Я СПРОСИЛ – КИТАЙЦАМ, ЧТО ЛИ, ПОДАРИТЬ КОМПЛЕКС ХОТИТЕ?”

режных Челнах, оставалось убедить в этом Политбюро ЦК и генсека Брежнева. Он тогда склонялся к мысли о строительстве завода в Сибири, и постановление Совмина уже было готово.

Мы провели огромную работу по обоснованию строительства, но, как это нередко бывает, все решил случай, позже облетевший все печатные издания. После “неформального” обеда в Белоруссии, куда правительственная делегация и я в ее составе приехали на торжества, наш разговор с генсеком продолжился в поезде, за игрой в домино, когда возвращались в Москву. Помню, я тогда спросил

он хорошо знал наши края. Уже на другой день меня вызвали в Политбюро, где я выступил со своей аргументацией, и вопрос о строительстве Камского батыра в Челнах был решен, а я, первый секретарь Татарского обкома КПСС, назначен ответственным вместе с министром энергетики Непорожним. Невозможно было бы построить “КАМАЗ”, если бы не партия, руководители страны — Косыгин, Брежнев, решавшие все вопросы. Но также невозможно было бы решить грандиознейшую задачу, если бы не было дружбы между народами нашей страны. Прежде всего, этот комплекс и строился в интересах людей.

У каждого периода жизни “КАМАЗа” свои достоинства. Сейчас это зрелая организация, в которой сохранились прекрасные кадры. Мне нравится руководитель — молодой, грамотный, образованный. Правильным считаю и подход к работе — ставить на рынок такие машины, какие нужны потребителю. КАМАЗ великолепная машина, лучшей еще долго не будет, правильный курс взят на выпуск еще более совершенной. Мое пожелание — беречь “КАМАЗ” как зеницу ока, а камазовцам в канун юбилея — салют и привет, золотые это люди!

ЛЕВ ВАСИЛЬЕВ: “НИЧЕГО ПОДОБНОГО БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ”



— В том, что свою знаменательную дату, 35-летие, “КАМАЗ” встречает со стабильными результатами, мне видится очень большая и серьезная работа команды, которую возглавляет активный, экономически закаленный генеральный директор.

Мне нравится, что “КАМАЗ” выступает с новыми проектами, модернизирует автомобиль, расширяет контакты с другими автозаводами. Хочется надеяться, что осуществляя, например, такие проекты, как программа сотрудничества с Зилom — я с

удовольствием тоже включился бы в эту работу. Считаю, что у “КАМАЗа” немало перспектив по развитию производства микролитражного автомобиля, поскольку заниматься “малыми автомобилями” считают необходимыми все мировые фирмы — даже те, которые традиционно выпускают 6-7-метровые “корабли”. Прекрасная окрасочная линия, мощная механообработка, резервы площадей под сборку — все это дает шанс “КАМАЗу” создать самокупаемое производство. Стране нужны микролитражки, и недооценивать этого нельзя.

У “КАМАЗа” было много юбилеев — проводившихся мощно, помпезно. Однако 35 лет со дня начала строительства уникального завода — особая дата. Я благодарен всем, кто его строил, кто занимался вопросами строительства. Это была гигантская работа, сделанная блестяще. Всем ныне здравствующим, ветеранам, желаю здоровья и благополучия. Нам остается вспоминать то счастливое время, когда индустриализировалась страна. Ничего подобного больше не будет — я уверен. Пусть говорят, что это ностальгия по ушедшему, по

прежним временам. Но все это было на моих глазах — я ведь прошел весь жизненный путь, начиная с шофера, и убеждать-переубеждать меня ни в чем не надо. Жаль, что многих, кто стоял у истоков “КАМАЗа”, сегодня уже нет с нами...

Если здоровье позволит, обязательно постараюсь приехать в Челны — увидеть тех, с кем довелось вместе работать, пройти самые трудные первые годы, поприветствовать нынешнее поколение автозаводцев. С праздником, камазовцы, с юбилеем! Спасибо всем!

НАЧАЛО

ТОЛКАЧИ “КАМАЗА”

Вначале “КАМАЗа” тоже было слово. И даже много слов. В основном в пользу еще не существующего завода. Их авторы и стали первыми “толкачами” — сначала самой идеи автогиганта, а затем и идеологии его строительства.

О необходимости советского грузовика века и выпускающего его суперзавода одним из первых заговорил член-корреспондент Академии наук СССР Дмитрий Петрович Великанов. Его главные аргументы: из 1,4 млн. км дорог в стране твердое покрытие имеют только 660 тысяч км. 90 процентов из них рассчитаны на пропуск автомобилей с осевой нагрузкой до 6 т. Выезд более тяжелых автомобилей на такие дороги очень быстро приводит к разрушению их покрытия. Кроме того, автомобили с осевой нагрузкой до 6 т — почти сплошь двухосные. Стало быть, их полная масса не может превышать 12 т, а грузоподъемность — 6 т. Это для реализации грандиозных планов индустриализации и строительства крупных объектов народного хозяйства явно недостаточно. Выход один — производство трехосевых автопоездов с прицепами примерно той же грузо-

подъемности, что и автомобиль. Это сразу же поднимет грузоподъемность автомобиля до 8 тонн, автопоезда — до 16 т.

Необходимое отступление. Тот, кто знаком с техническими характеристиками прежних КАМАЗов, сразу уяснит себе: эти цифры служили ориентиром для камазовских конструкторов вплоть до появления у нас дорог с пропускной способностью 9 и более тонн. Потребительские свойства КАМАЗов всегда обеспечивали максимально возможную рентабельность грузоперевозок на них.

Доктор технических наук Владимир Алексеевич Петрушов дополнил первого идеолога “камазизации” страны: важнейшим фактором роста грузооборота является среднетехническая скорость техники. А для этого надо освоить выпуск более мощных двигателей, то есть дизелей, доля которых на

грузовиках СССР составляла только 5% против 95%, например, в Швеции. Другой доктор технических наук Наум Самойлович Ханин, старейшина дизелистов того времени, назвал это дизелизацией автомобилестроения и уже в то время говорил о необходимости разработки турбонаддувных модификаций дизелей.

Административный ресурс в период строительства “КАМАЗа” также неоднократно включался на всю катушку. Двух министров автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения — Александра Михайловича Тарасова и Виктора Николаевича Полкокова мы по праву можем считать первыми гувернерами “КАМАЗа”: их бдительное око и прозорливый ум не позволяли “КАМАЗу” с еще «непричесанным» руководством и весьма разнородным персоналом сбиться с верного пути. Два первых наших генеральных директора, кстати, одновременно были и заместителями министра.

Первыми разработчиками автомобилей и двигателей КАМАЗ были Анатолий Маврикиевич Кригер из ЗИЛа и Георгий Дмитриевич Чернышов из ЯМЗ. Своя же конструкторская служба “КАМАЗа” официально появилась 1 апреля 1970 года. Ее возглавлял сначала в ранге главного конструктора по автомобилям (в 1970-77 годах), а затем, до 1986 года, как главный конструктор ПО “КАМАЗ” — Владимир Наумович Барун из Минска.

ДИНАСТИЯ

ФАМИЛЬНЫЕ ДРАГОЦЕННОСТИ

(Продолжение. Начало на 1-й стр.)

НА “КАМАЗЕ” МНОГО ГРЯЗИ

Когда первопроходцы ехали на «КАМАЗ» - кто за сульбой, кто «за туманом», вряд ли задумывались, что могут основать здесь династию. В 72-м прибыл из шахтерского города Копейска Челябинской области на разведку старший Уфимцев, 25-летний Геннадий. Студенным январем и синим смогом встретил его взбодраженный стройкой город. До лета зрели думы о крутом переломе судьбы, подогреваемые письмами друга детства, уже направленного из Челнов на стажировку в Тольятти. Туда же с «КАМАЗа» направили и электрика Уфимцева. Почти два года стажировался Геннадий — вернулся спецом широкого профиля, а оказался... плотником-бетонщиком в строительной бригаде СМУ-3: прессово-рамный завод, куда он оформился, еще надо было достраивать.

- Многие и тогда жили в вагончиках, но мне сразу, уже в 72-м, дали место в общежитии, - вспоминает Геннадий Александрович, ныне — электромонтер ДГЭ. — Мы были молоды, веселы, с радостью брались за любую работу, и никаких бытовых неудобств, кажется, не ощущали. Это сейчас иной раз слышишь угроемое «грязь месили!», а тогда за шуткой все скрывали: «На «КАМАЗе» много грязи!» Правда, столько ее было, и такой топой! Когда цех рам, первую очередь, запускали, - отозвали меня со стройки. Обслуживал 315-тонный воронежский пресс.

Основательность Уфимцева-старшего порадовала родителей: только заработав на «КАМАЗе» жилье, решил сын жениться — так дожидавшаяся его в Копейске Ольга в свой 21-й день рождения получила сразу два подарка: супруга с приданым - однокомнатной квартирой. Естественно, молодая жена тоже стала камазовчанкой.

По примеру старшего брата в тот же год один за другим слетелись на «КАМАЗ» млад-



ший — Михаил, и средний — Виктор, токари, которых на том же ПРЗ он как не хватало.

- Первое впечатление — попал в город, где одна молодежь, - глаза Михаила Алек-

сандровича и сейчас блестят при воспоминании. — После нашего городка — такой контраст! Просторно, дома высокие, обалденная елка на бульваре Энтузиастов, все добро-

желательны, как будто давным-давно тебя знают. «Генерала», Льва Борисовича Васильева, видели редко. А вот директор ПРЗ Валерий Николаевич Соколов

ЗА ПЕРВЫМ СТАНКОМ



Первая очередь первенца “КАМАЗа” — ремонтно-инструментального завода была принята в эксплуатацию в июле 1974 года. Не дожидаясь этого дня, ризовцы приступили к установке оборудования. 8 января 1973 года в цехе механизации и автоматизации рабочие А. Акиншин, А. Морозов, И. Иванкевич, А. Фаллаев, А. Киреев, В. Дедков произвели монтаж первого станка. Первая деталь на РИЗе изготовлена 20 марта того же года токарем В.А. Ватагиным, фрезеровщиком А.А. Киселевым, электросварщиком Г.А. Анисимовым.

На снимке: за первым станком — один из ведущих токарей завода, ныне пенсионер Виктор Андреевич Борисов



КАДРЫ

70 ТЫСЯЧ КАМАЗОВЦЕВ – В ОДНОЙ КВАРТИРЕ,

ИЛИ НЕСКОЛЬКО МАЛОИЗВЕСТНЫХ ФАКТОВ ИЗ КАДРОВОЙ КУХНИ “КАМАЗА”

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Корреспонденту “Вестей КАМАЗа” о них рассказал бывший начальник отдела рабочих кадров “КАМАЗа” Ильдар Шагиахметов, который в 1970 году занимался подбором, обучением и расселением первых работников автогиганта в общежитиях.

По словам Ильдара Салиховича, к “реализации кадровой политики” он приступил сразу же после беседы с генеральным директором “КАМАЗа” Львом Васильевым в московской дирекции. Времени ждать, когда на него будет оформлен официальный приказ, просто не было. Ударные темпы строительства подразумевали наличие хорошей кадровой базы на “КАМАЗе”. А ее надо было еще создавать.

НАМ МИНИСТР НЕ УКАЗ?

Поскольку в 1970 году автогигант существовал только в проекте, да и в Челнах камазовцам нигде было жить, решили отправлять их на учебу на заводы и не отвзывать до тех пор, пока в Набережных Челнах не будут созданы условия для их работы и проживания. Министр автомобильной промышленности СССР Александр Тарасов даже выпустил специальное распоряжение о строительстве жилых домов в городах, где будут проходить обучение камазовцы. К сожалению, это благое намерение осталось лишь на бумаге. Командированных же с “КАМАЗа” размещали в заводских общежитиях – на койко-местах.

Первая группа будущих работников автогиганта была набрана в количестве 250 человек. В основном в нее вошли завербованные в Набережных Челнах и Казани. Обучение они проходили на Казанском авиационном заводе. Однако, несмотря на предварительную договоренность, руководство этого предприятия отказалось после обучения предоставить камазовцам вре-

менную работу у себя на производстве. Пришлось везти группу в Челны и договариваться с отделом кадров «Камгэзэнергостроя» о направлении людей на строительство заводов.

ТРЕБУЕТСЯ ЖИЛПЛОЩАДЬ...ПОД ПРОПИСКУ

Обучение будущие камазовцы должны были проходить на лучших предприятиях автомобильной промышленности страны – в том числе в Москве, Минске, Киеве и других столицах союзных республик. Но принять их там могли только при наличии челнинской прописки. Вот она сила российской бюрократии!

А поскольку жилые дома в Челнах тогда можно было по пальцам пересчитать, решено было всех прописать в одной квартире. Начальник паспортного стола Набережных Челнов Александра Кайманова на предложение завести домовую книгу на отдельно взятую квартиру ответила отказом. Пришлось Ильдару Шагиахметову обратиться к начальнику паспортного стола МВД

ТАССР. Разрешение было получено, и в течение шести лет в одной квартире было прописано... 70 тысяч человек.

В ОЧЕРЕДИ!

До сих пор Ильдар Салихович переживает по поводу того, что невольно обманывал приезжающих на камазовскую стройку. Обещал каждого приехавшего в Челны в течение полугода обеспечить малосемейкой, а в течение полутора лет – отдельной квартирой. Но не все оказалось так просто. Хотя строительство жилья финансировалось из камазовского бюджета, все же город возводили строители. А они обитали во временных поселках и тоже нуждались в жилье. Поэтому вначале 60 процентов квартир донаставлялись именно им, 20 процентов – бюджетникам и столько же – камазовцам. Соотношение при распределении квартир (в пользу работников автогиганта) стало меняться только через несколько лет.

7 РУБЛЕЙ И 20 КОПЕЕК

С 1971 по 1973 годы опять же специальным приказом министра автопрома СССР был введен такой порядок: все приезжающие на “КАМАЗ” предоставляли в кадровую службу справку о среднем размере заработной платы за последние три месяца с прежнего места работы. И первые полгода – сколько был человек ни зарабатывал – автогигант должен был доплачивать ему “до среднего уровня”. По словам Шагиахметова, руководители строительных подразделений активно этим пользовались: камазовцам, направленным на стройку, начисляли мизерную оплату, зная – все остальное



Со дня начала строительства автозавода люди прибывали на всех видах транспорта сотнями и тысячами. В 1970 году было принято на работу более 20 тысяч, а в 1971 – 1973 годах – по 30-33 тысячи человек

КВОТА ДЛЯ НАСТЫРНЫХ

Отдел рабочих кадров, кроме ведения центральной табельной, военно-учетного стола, отвечал еще и за сектор писем. Каждый день почтально-но приносили в камазовскую дирекцию по полтора-два меш-

ка писем. Писали сюда со всей страны – в основном, для того чтобы получить вызов. А в те годы камазовским кадровикам была дана установка – не принимать рабочих из Сибири и Крайнего Севера. Если на письма из этих регионов и давались ответы, то, как правило, они просто не доходили до адресата.

...А запросы шли и шли. Когда в кадровой службе набиралась пачка писем от двадцати и более претендентов из одного города, начинали искать их земляка, уже работающего на “КАМАЗе”, и отправляли его в отпуск домой с пачкой вызовов для наиболее настырных адресатов.

ТАК РОЖДАЛИСЬ ЛЕГЕНДЫ

СТРОИЛИ “С ЛИСТА”

Первый объем выполненных работ – первая «процентка» на строительство «КАМАЗа» была подписана заместителем начальника управления – главным инженером ЖилУКСа “КАМАЗа” Виктором Геркеным в январе 1970 года. Потом были двадцать лет беспрецедентного строительства, давшего жизнь крупнейшему предприятию по производству большегрузов и городу с полумиллионным населением. Накануне юбилея советник генерального директора ОАО “КАМАЗ” В. ГЕРКЕН рассказал корреспонденту “ВК” о подробностях истории строительства автогиганта.

– Виктор Вениаминович, с чего начиналось строительство “КАМАЗа”?

– Тогда параллельно с формированием коллектива заказчика шло развитие базы стройиндустрии «Камгэзэнергостроя» в нижнем бьефе Нижнекамской ГЭС. В это время в два раза – до миллиона кубов в год – была увеличена мощность бетонного завода, построен растворный узел мощностью 280 тысяч кубометров в год, расширен лесопек, с 75 до 150 тыс. кв. метров площади увеличены за год мощности завода ячеистых бетонов, расширена подстанция на 110/35 кВт. Благодаря этим шагам были созданы предпосылки для быстрого освоения площадки “КАМАЗа” и города.

– Что было самым сложным на первом этапе строительства?

– Сложно и интересно было находить оптимальные решения (поскольку проектировщики, подрядчики, эксплуатационники, партийные, исполнительные и контролирующие органы часто занимали противоречивые позиции) и при отсутствии утвержденной проектно-сметной документации осуществлять параллельное проектирование и строительство.

– Как бы вы оценили работу команды, которая занималась проблемами строительства?

– Мы никогда не задумывались над тем, насколько трудна наша работа. Надо было оперативно решать вопросы любой категории сложности. В управлении капитального строительства трудились энтузиасты, которые приехали на великую стройку из разных уголков нашей страны. Таким людям любые проблемы по плечу. Мы опирались на опыт уникальных, профессиональных, таких разносторонне образованных строителей, как Эгинбург, Батенчук, Бибишев, Стрельников, Селезнев, Салимгареев, Быкадоров, Ластовка.

На “КАМАЗе” внедрялись и осваивались последние достижения нашей и зарубежной науки. Эта была очень интересная, захватывающая работа в дружном коллективе, в постоянном стремлении увлечь коллег. Для каждого специалиста находилась область оптимального приложения знаний и опыта.

– Какой из заводов для вас как для начальника УКСа “КАМАЗа” стал самым “трудным ребенком”?

– Все объекты были сложными, поскольку их строительство осуществлялось «с листа», то есть проектирование и возведение велось одновременно. Форменный конфуз получился с литейным заводом. Технологию для производства серого и ковкого чугуна должна была проектировать американская фирма “Grindel Dreaseler”. Приехали ее представители и увидели, что корпус уже стоит. Так что им пришлось техноло-

гию вписывать в существующую коробку.

А самым насыщенным, уникальным по технологии является завод двигателей. Кстати, тогда впервые в целях проверки правильности запроектированных конструкций рядом с будущим заводом был смонтирован модуль площадью в два пролета. В присутствии специалистов и руководителей ГУПО МВД, Госстроя, Минавтопрома, Минэнерго, Минмонтажспецстроя СССР, чтобы проверить огнестойкость, его подожгли. Конструкция потеряла устойчивость через 17 минут. По результатам этого эксперимента были разработаны и осуществлены на всех заводах “КАМАЗа” с аналогичной конструкцией специальные противопожарные автоматизированные системы. Обидно, что мы при всех предпринятых мерах в 1993 году все же потеряли завод двигателей.

– Сейчас называются различные цифры стоимости строительства “КАМАЗа” и города. А на самом деле, каким образом шло его финансирование? Какова реальная смета автогиганта?

– Сметная стоимость “КАМАЗа” была утверждена спустя почти 15 лет после начала его строительства. Был такой пункт №14 в Постановлении ЦК КПСС Совета министров СССР №21 от 7 января 1970 года, который разрешал Стройбанку СССР финансировать строительство “КАМАЗа”, города, промкомзоны без утвержденного проекта и смет, составленных по рабочим чертежам – по дополнительно утвержденным единичным расценкам и ценикам на отдельные виды строительных и монтажных работ. Мы оплачивали объемы по фактическому выполнению работ, обеспечивая непрерывный авторский и технический надзор проектировщиками, службой заказчика. Мы участвовали не только в стадии проектирования, но и в заказе строительных материалов, конструкций, выборе способов организации и производства работ. Благодаря этому и были ускорены сроки окупаемости капитальных вложений, освоенных на строительстве “КАМАЗа”.

При утверждении сметы получился колоссальный скандал. Дело в том, что она оказалась на 260 миллионов рублей выше цифр, установленных без смет, директивно, решениями партии и правительства. Аналогичный случай произошел в то время только на строительстве атомных станций, но там превышение составило всего 140 миллионов рублей.

Однако государственная экспертиза соответствующих министерств и ведомств, в том числе всех контролирующих органов, приняла наши технико-экономические обоснования как реальные средства, на которые были построены “КАМАЗ”, город и промкомзона.

Записала Татьяна БЕЛОНОЖКИНА.

ШТРИХ К СОБЫТИЮ

СЛУЧАЙНАЯ СЕНСАЦИЯ

Наталья ГАРИПОВА

“КАМАЗ” был просто необходим нашей стране”, – так начал свой рассказ о пуске первой очереди автогиганта Анатолий Григорьевич Яковчук, в достояние времени служивший помощником директора автомобильного завода и работавший вместе с иностранцами на установке и наладке импортного оборудования.

В нашей стране пуска первой очереди “КАМАЗа” ждали с таким нетерпением, что дело порой доходило до казусов. “Кроме иностранцев, мне было поручено работать и с журналистами. Когда шла подготовка к первой очереди автозавода, вход на предприятие и стройку был совершенно свободный. У нас даже договор был с охраной – всех журналистов пропускать на территорию автомобильного завода без каких-либо ограничений”, – вспоминает Анатолий Яковчук. Возможно, из-за этого в одном из номеров газеты “Труд” была опубликована “сенсация”. Вернувшиеся из Челнов столичные журналисты, намного предвосхитив событие, сообщили, что первая очередь “КАМАЗа” запущена. Газетчиков понять можно – настолько была велика сила энтузиазма на автозаводе, так все работники стремились приблизить это событие, что корреспонденты невольно приняли желаемое за действительное. Да и в городе тогда уже появились было опытные образцы грузовиков, собранные на РИЗе.

После этого казуса дорога на автомобильный завод журналистам была заказана. А проскочившую не вовремя информацию восприняли как некий слгз. И закрыли ворота завода для всех – открыли их только после 16 февраля 1976 года, то есть после выпуска первого автомобиля.

А в тот момент от пишущей братии вообще отбоя не было. Прибыла на предприятие и делегация американских журналистов. Встречать ее и показывать первую очередь конвейера было поручено Анатолию Григорьевичу. Вот как он это вспоминает: “По ходу того, как мы двигались по конвейеру, они меня расспрашивали, я им задавал кое-какие вопросы. В какой-то момент, не выдержав, спросил у одного из американцев: “А у вас, в Америке, есть такие заводы?” “Конечно, нет, – ответили мне, – такой гигант не под силу построить ни одному из бизнесменов”.

В ЗЕРКАЛЕ ИСТОРИИ



– Василий Алексеевич, вас назначили генеральным директором “КАМАЗа” в 1981 году. Ознакомившись с фронтом работ, какую первоочередную задачу вы перед собой поставили?

– Признаюсь честно, свое назначение я воспринял неоднозначно. Были серьезные сомнения по поводу того, смогу ли я выполнить эту миссию. Дело в том, что накануне – в 1980 году – “КАМАЗ” не справился с планом. Однако мне дали понять, что от меня ждут не только выполнения плана, но и выпуска максимально возможного количества грузовиков, стабильной и устойчивой работы автогиганта.

Поэтому, как вы говорите, я искал слабое звено – тот сектор, который мешал осуществлению задания. И я его нашел. Во-первых, необходимо было наладить структуру оптимального управления объединением, а, во-вторых, для того чтобы выдавать на-гора нужное количество продукции, требовалось материально

ПРЕМИЯ ЗА ПЛАН “В КВАДРАТЕ”

Наталья ГАРИПОВА

В одной из многочисленных летописей, посвященных “КАМАЗу”, я нашла интересную фразу: “Этапы развития автозавода символизируют его три первых руководителя. Васильев стал директором-вдохновителем, Бех – реформатором, а Фаустов – образцом руководителя высокой технической квалификации”. И действительно, именно при Василии Алексеевиче освоение мощностей “КАМАЗа” было доведено до высшей точки. Построенная всей страной машина в 80-е годы стала выдавать запрограммированный результат.

Недавно мы связались с камазовским “генералом в отставке” Василием Алексеевичем Фаустовым по телефону. На том конце провода ответил мягкий голос: “Очень приятно слышать Набережные Челны. Как там у вас дела?” За десятилетия посткамазовской жизни второй генеральный директор предприятия не изменился в одном – он по-прежнему искренне интересуется делами автогиганта.

стимулировать камазовцев.

А то ведь как было: допустим, служба ремонта и технического обслуживания работает по своему плану, но он абсолютно оторван от общего плана автозавода. А все премии, надбавки ремонтники получают за выполнение только своего, местного задания. Вот и выходит, что никакой заинтересованности в слаженной работе всего объединения у работников нет. Эту порочную практику пришлось прервать и ввести такие формы оплаты труда, при которых людей поощряли при условии выполнения и своего плана, и плана основного производства. В ремонтной службе это сразу дало эффект – повысилось уровень обслуживания оборудования.

За счет этих и других мероприятий мы сумели обеспечить ежегодный прирост выпуска автомобилей на 12-15 тысяч штук, а в 1984 году “КАМАЗ” завершил пятилетку за четыре года. Именно тогда объединение получило орден Ленина, а камазовцев наградили тысячей медалей и орденов союзного значения.

– Такой гигантский рынок в производстве, наверное, потребовал привлечения дополнительных рабочих рук. Какова в то время была кадровая политика?

– Действительно, людей не хватало, особенно рабочих специальностей – электриков, ремонтников. Поэтому пришлось несколько реформировать кадровую политику “КАМАЗа”. До меня в объе-

динении была одна служба персонала, которая вела прием работников во все подразделения. Зачастую в центральной службе не знали о конкретных требованиях, предъявляемых на местах к поступающим на работу. Поэтому было принято решение организовать при заводах отдельные управления кадров, чтобы они могли оперативнее реагировать на требования производства.

А еще я предложил при каждом из крупных предприятий автозавода открыть профессиональные училища, чтобы они

могли обеспечивать производство молодыми работниками нужной специальности. Я слышал, что эти учебные заведения до сих пор существуют. Это лишний раз доказывает жизнеспособность моей идеи.

– Нам очень приятно, что вы следите за развитием событий на “КАМАЗе”. Что вы хотели бы пожелать или посоветовать его работникам?

– За работой “КАМАЗа” стараюсь следить в силу доступности информации. Судя по росту объемов выпуска продукции, компания находится в

стадии стабильного развития. Поэтому пожелал бы камазовцам успешной работы в этом направлении. Поскольку чем больше будет выпущено и продано грузовиков, тем выше будет зарплата у людей. А генеральный директор сможет расходовать средства на модернизацию производства и реализацию социальных программ. И еще – работайте так, чтобы вам не было стыдно за сделанный КАМАЗ, чтобы его слава как одного из самых выносливых и долговечных грузовиков не иссякала.



Торжественный митинг, посвященный сдаче в эксплуатацию второй очереди «КАМАЗа»

ВОССТАВШИЕ ИЗ ПЕПЛА

В ЗЕРКАЛЕ ИСТОРИИ

НИКОЛАЙ БЕХ:

“ПОЖАР ПЫЛАЛ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ”

Ольга ЕРАШОВА

Памятута есенинские строки “Большое видится на расстоянии”, мы пригласили в гостиниу нашей рубрики Николая Ивановича Беха — ныне генерального директора ОАО “Звезда-Энергетика” (Санкт-Петербург). Сейчас ему 58 лет, руководимое им предприятие проектирует и строит автономные дизельные и газовые электростанции малой и средней мощности. “При Бехе” на “КАМАЗе” произошел целый ряд этапных событий, значение которых навсегда вошло в его летопись. Как с позиций сегодняшнего дня расценивает собеседник “дела минувших дней”?

— Николай Иванович! Первым среди отечественных предпрятий “КАМАЗ” пережил процедуру акционирования. Как возникла эта идея, и насколько опыт “КАМАЗа” был обобщен, получил распространение? — Идея акционирования возникла потому, что в 1989-90 годы прибыль “КАМАЗа” превращала прибыль ВАЗа, ЗиЛа и «Москвича» вместе взятых. Настроения “в верхах” были такими: поскольку “КАМАЗ” строила вся страна, теперь его черед расплачиваться. Я был против, считая, что при такой политике “КАМАЗ” опустится до их уровня. Акционирование было выходом из создавшейся ситуации, хотя идея вызвала большое сопротивление у многих членов правительства. Поняли, приняли и помогли осуществить ее академик Леонид Абалкин и председатель Совета министров СССР Николай Рыжков. До этого прецедентов не было — как и закона об акционерных обществах. Я много думал об этом периоде. Товарищи не так

давно подарили мне два тома, в которых собрано все, что публиковалось о “КАМАЗе” в прессе. Листая книги, и перед глазами проходят события минувших лет, во всей их сложности... Сейчас кажется — можно было учесть одно, другое. Но все надо оценивать, исходя из ситуации того периода. Больших ошибок я не вижу. Ни одна акция не была получена бесплатно. Сегодня, когда есть закон, опыт, многое упростилось. А тогда “КАМАЗ” опять-таки выступил в роли первопроходца.

— Пожар на заводе двигателей поделил камазовскую историю на “до” и “после”. Наверняка и вы возвращаетесь памятью в апрель 93-го. Первая ваша реакция? С той поры появилось много версий случившегося, одна из сохранившихся донные — диверсия, несмотря на официальное заключение. Как вы к этому относитесь?

— В день пожара я находился в командировке в Москве — о случившемся сообщил мне по телефону Юрий Михайло-

вич Борисов. Сразу же доложил в правительство, в МВД, и камазовским самолетом мы вылетели в Челны. Думаю, не надо объяснять, какие чувства при этом извести испытал: это было страшнее, чем если бы сгорел собственный дом... Версий случившегося, действенно, было много. Я не склонен считать, что это диверсия. Собственной версии у меня нет, и лить воду на “слуховую мельницу” не хочу. Есть официальный акт, заключение комиссии, работавшей очень интенсивно — это документ. Все остальное — досужее дело.

— Говорят, для “КАМАЗа” пожар был шансом перейти на выпуск двигателей совершенно другого уровня. Почему он не был использован?

— Чтобы понять, почему, надо вспомнить положение в стране в 1993-94 годах, галопирующую инфляцию. До 93-го года у нас была принята программа стратегии развития “КАМАЗа”, которую обеспечивали серьезные средства.



(Они потом и пошли на восстановление). В январе мы начали работы по новому двигателю, кабине, трансмиссии, развивалось сотрудничество с иностранными фирмами... Пожар “съел” все деньги — мы вынуждены были залезть в долги. Отношение “наверху” было такое: восстановить сгоревший завод двигателей невозможно, “КАМАЗ” как огромный завод обречен и должен секвестровать, по сути, работу всех подразделений. Единственный шанс, который нам оставляли эти люди, преследовавшие корыстные интересы, — превращение его в обычный сборочный завод. Внедрялась идея покупки стороннего двигателя. Но предложение ЯМЗа для нас было неприемлемым: при тогдашней ситуации они сразу увеличили цену почти в два раза. Но почему я говорю о ситуации в стране, — тогда мы потеряли наших самых крупных заказчиков. Только для Минобороны до пожара поставляли 40 тысяч двигателей в год, 38 тысяч для села... А тут поставки стали единичными, система централизованных закупок рухнула (село, кстати, как покупатель, и поныне не оправилось после болезни). Без преувеличения, пожар бушевал по всей стране, переживавшей трагедию, — и в этом смысле сгоревший завод двигателя может считаться неким

знаком, символом.

Неспециалисты, умозрительно рассуждая о том периоде, приводят в пример ВАЗ с его резко выросшей покупательской способностью. У нас другой автомобиль — грузовой. Это инвестиционный товар. Мы находимся в разных условиях, в разных весовых категориях. Нет заказчика — предприятие не может работать себе в убыток.

— Российское правительство выделило на восстановление кредит под “драконовские” проценты. Был ли выбор у вас в той ситуации?

— Действительно, правительство выделило кредит под небывалые проценты, под темпы инфляции — 240! Выбора не было. Вернее, так: или остановить завод, где было занято 135 тысяч работающих, и парализовать город, или принять предложенные условия. Гайдар вообще считал, что наш автомобиль плохой, что он не нужен, что западная техника лучше... Сочувствовали нам тогда Виктор Черномырдин, Внешторгбанк. Виктор Николаевич Поляков предложил свои услуги. Круглосуточно работал штаб. Из своих запасов выделила узлы и агрегаты армия, мобилизованы возможности ЗРД, автоцентров. Благодаря этому и выжили.

— Можно ли было исключить драматическую коллизию, при которой “КАМАЗ” оказался заложником ЕБРР?

— Могу лишь сказать, что это было беспрецедентным шагом, когда кредит выделили не под конкретный проект, а под оборотные средства. 100 миллионов долларов — это колоссальное достижение менеджмента “КАМАЗа” и ККР. Кабалы не случилось бы, если вовремя расплачиваться по кредиту. Но в 98-м году завод выпустил всего несколько тысяч машин. Все не так просто. Наступит время, пригнущется боль, думаю, мы сделаем полный анализ всего происшедшего.

Ольга ЕРАШОВА

Сейчас, когда годовой выпуск легковых автомобилей “Ока” на “КАМАЗе” превышает показатели по большегрузам, микролитражка уже не воспринимается в ряду продуктов диверсификации как товар народного потребления. Все логично: компания “КАМАЗ” с ее ориентацией на потребителя стремится поставить на рынок автомобили самой широкой гаммы, и у класса “А” тоже есть своя ниша. Не так легко складывалась судьба самой легковушки. Первая партия родилась в 1988 году в сдаточном корпусе автоборочного завода: ЗМА еще предстояло построить. Прежде чем отправить “малютку” в мир, им устраивали серьезные испытания. Технический контроль и госприемка не делали никаких скидок. Среди первых водителей-испытателей (а профессия эта — сугубо мужская) была и одна женщина — Тамара Кузина.

— Первую собранную машину мы сразу же... разобрали на части! Потом, конечно, снова собрали. Это было необходимо, чтобы досконально изучить все техпроцессы. Коллектив наш был немногочисленным: пятеро водителей-испытателей на доводке, три автолесаря, сварщик, рихтовщик, два маляра. Все до этого работали на конвейере автомобильного завода. Практически у всех были пятый разряд и второй класс. До “Оки” я водила “Жигули” в цехе транспортно-складских операций, так что технику знала. Вначале образовался участок ТНП, позже переросший в ПЛА — производство легкового автомобиля. Жили очень дружно, соревновались бригада-

ми. Микролитражка необъяснимо потрясла нас всех — в первую очередь, своей маневренностью и экономичностью. Тогда ее называли молодежкой.

Испытывали мы машины по полной программе — на обкаточном стенде, на треке. Первое время моторы “чихали”, но мы быстро научились распознавать неполадки и быстро их устранять. Просматривали технологические карты, все старались узнать, до всего дойти. Энтузиазм у всех был огромный! Олег Дмитриевич Белоненко организовал, как теперь говорят, рекламную акцию: нас, пятых водителей-испытателей премировали автороботом на Грушинский фестиваль. Но мы же сами и сели за руль. Пять “Окушек” вели себя в пути просто на зависть: ни одна не поломалась! Надо было видеть, как нас встретили на фестивале, куда люди съехались со всех концов страны. Где бы ни появлялись, нас просили открыть капот, не верили, что такая маленькая машина так быстро ездит. Кстати, и потом, когда у меня уже появилась личная “Ока”, с 600-каким-то номером, меня часто просили: “Откройте капот!”

Сыграл свою роль автопробег: “Оку” узнали. То, что ее называют сейчас “женской”, — правда: она легче других в управлении. Я думаю, такая экономичная машина проживет еще долго и всегда будет в цене — несмотря на престижные иномарки.



ШТРИХ К СОБЫТИЮ

И ЛУЧ НАДЕЖДЫ МЫ В ДУШЕ ХРАНИМ...

Сентябрь девяностого года вошел в мою память через очень важное для камазовцев событие, участником которого мне посчастливилось быть — первое собрание акционеров “КАМАЗа”. В последний четверг месяца руководители и ведущие специалисты Камского автозавода вылетели в Москву. В этом камазовском самолете вместе с несколькими городскими журналистами был и я.

Прямо с аэропорта нас повезли в столичный Центр международной торговли и научно-технических связей. Сюда же прибыли официальные лица из союзного и республиканского правительств, представители отечественных и зарубежных деловых кругов, средств массовой информации. Сначала мы вместе с гостями осмотрели выставку, устроенную перед зданием Центра. Здесь были почти все модели выпускаемые в то время КАМАЗов. Помню, что было очень многолюдно не только возле КАМАЗов, но и возле автомобиля “Ока”, которая была выставлена в фойе киноконцертного зала.

Затем нас пригласили в конференц-зал Центра. Генеральный директор Камского автозавода Н.И. Бех начал свое выступление с сообщения о том, что производственное объединение “КАМАЗ” преобразовано в акционерное общество. “Если наше внимание до сих пор было направлено в основном на рост объемов производства, — заявил Николай Иванович, — то теперь мы ставим первоочередную цель улучшить жизненный уровень работников. Для этого выбрана одна из испытанных в мировой практике форм организации деятельности предприятия — акционирование. Это позволит нам также решить две важные задачи — реорганизовать систему управления и привлечь финансовые средства для развития автогиганта извне. Мы хорошо понимаем: акционерное общество будет работать результативно и станет богатым только тогда, когда в его росте будут заинтересованы все — от президента до рядового рабочего, ставшего акционером своего предприятия”.

Министр автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения СССР Николай Пугин отметил, что акционирование такого крупного предприятия проводится в стране впервые, и этот опыт несомненно будет изучен и другими предприятиями. Представитель деловых кругов Венгрии Шандор Дамиян выразил уверенность, что курс акций “КАМАЗа” на рынке будет стабильно высоким, а продукция предприятия будет отвечать самым строгим требованиям международных стандартов.

Одним словом, кто бы ни выступил на этой презентации, его слова непременно были полны надежд и уверенности в будущем. Даже выступление юной челнинской скрипачки, лауреата и дипломанта многих российских конкурсов Жанны Тонаганян, подающей большие надежды, прозвучало в унисон основному действию форума. В те минуты, конечно, никто не мог и представить себе, какие испытания — одно тяжелее другого — выпадут на долю нашей страны, в том числе камазовцев. И еще неизвестно: если бы “КАМАЗ” не успел тогда осуществить акционирование, то смог бы он выбраться из последовавшего через несколько лет кризиса?

Обдумывая все это, я еще раз убеждаюсь, что 15 лет тому назад стал свидетелем поистине исторического события. И луч надежды, что зажегся в наших душах в те мгновения, мы храним и поныне...

Заки ХАНАФИЕВ, журналист

ДИНАСТИЯ

ФАМИЛЬНЫЕ ДРАГОЦЕННОСТИ

(Продолжение)

ВСЕ БЫЛО ХОРОШО...

Самыми стабильными, вспоминают Уфимцевы, были 80-е годы: освоились, обжились, каждый поставил перед собой цели, совершенствовались по своим специальностям, дети подрастали... Токарное дело требовало от Михаила и Виктора филигранного мастерства — в этот период немало было рапредложений, позволивших сделать техпроцессы проще и экономичнее. Комсорг цеха Михаил, все еще ховидший в завидных женихах, до предела был загружен общественной работой: тут тебе и подшефная школа, и вожатство в лагере, и... депутатский мандат в Верховном Совете Татарстана 11-го созыва. В 82-м и Уфимцев-младший обзавелся семьей.

Аня Уфимцева в детских впечатлениях мало отделяла завод от своего родового клана, в котором кузены и кузины были

сверстниками или погодками. Только когда ее детский сад пригласили к родителям на работу — на День открытых дверей, запомнила, какой он большой и важный, этот завод. И фломастеры, которые детворе подарили, берегла как память. Не знала Аня, что, словно символическую эстафетную палочку, вручили ей тогда их на ПРЗ, что пройдет полтора десятка лет, и она придет сюда «по фамилии» — продолжательницей династии. Но она еще должна была вырасти.

“ЗАВОД КОРЧИЛСЯ В МУКАХ”

Как должны были «перестраиваться» Уфимцевы в заколотавшие вдруг 90-е годы? Каждый из них знал свое рабочее место — у станка, в цеху... Но Геннадий все же решил «попробовать на вкус» начавшееся кооперативное движение. Токари РМЦ Михаил и Виктор, кладовщицы РМЦ и

ЦРиОСОО Ольга и Людмила с ПРЗ уходили не захотели. Идеологическая подоплека мало волновала их, привыкших к конкретным заданиям.

— «КАМАЗ» «тонул» постепенно, — мрачнеет Михаил. — Несколько перестроенных лет, точно по инерции, на хорошей скорости шла машина. Если б не пожар...

Виктор: — Это ведь апрель был, 14-е? В тот день я работал во вторую смену, вдруг по цеху — весть: «Движки» горят! Высыпали мы на улицу — над заводом зарево, смотреть страшно. В груди словно что-то оборвалось. Первое движение — бежать туда, спасать... Слышались хлопки, треск, в небо взмывали огненные черви, пламя «глотало» кровлю — завод корчился в муках, погибал... Помню разом наступивший в душе пустоту. И вслед за нею — неизвестность: как теперь будем все мы?..

Ольга, Михаил: — Все рухнуло. Как жить

«КАМАЗу» без «сердца»? Прошла неделя, другая — и каждый почувствовал беду на себе: начались перебои с зарплатой. На ПРЗ, как и на другие заводы, «раскидали» задания по изготовлению многих деталей не на специальном (оно стояло), а на универсальном оборудовании. Ремонтные службы действовали на разборке завалов. Запах обгоревших, оплавившихся станков, привезенных к нам на завод, из памяти не выветрится. Из двух-трех иной раз удавалось собрать... Резко упал выпуск автомобилей. Начали выпускать ТНП — за счет этих приработков и выжидали.

Виктор: — Подспудно теплилась надежда: спасут «КАМАЗ», не бросят в беду.

Ольга: — Продуктовые талоны появились, бартер. Это выручало, хотя дороже получалось. Хлеб не покупали — пекли дома из муки, полученной

Ольга ЕРАШОВА

в счет зарплаты. Транспорт на завод не ходил — люди пешком до работы добирались. Но тогда друг друга поддерживали, беда была общая, тяжело всем. А еще огороды помогали, заготовки на зиму делали.

Михаил: — Денег не было. Как-то, помню, за год раза три-четыре по 300 рублей давали — и все.

Виктор: — Выкручивались, как могли. Коллективом «Окушку» брали, продавали, деньги делили. Надо было за учебу дочери платить. К администрации подходил в трудных ситуациях — не отказывали, и не только мне, знаю. Но и тогда не было мысли, что-бы уйти: мы ведь здесь уже 20 лет вместе, неужто не выберемся?

Уфимцевы не ушли — напротив, именно в тяжелом 94-м на ПРЗ оказалась та самая Аня, фломастеры которой уже давно разрисовали детские альбомы:

— Я пришла в октябре — после школы никуда не поступила, и найти в городе работу было нелегко. А здесь — только фамилию назвала, как будто пропуск предъявила. Взяли меня на участок мелких серий, распредом. Одни мужичины в коллективе — и я, 18-летняя девчонка. «Дочерью полка» сразу меня окрестили. Но работать стало интересно, много экспериментальных деталей поручали нашему участку. Потом поступила на строительный факультет в экономико-строительный колледж, окончила — а уходит уже не захотелось: все свои. В 1997-98-м стало полетче, зарплату выдавать начали. От завода участки земельные давали — без права застройки. Наверное, мы все это выдержали, потому что семья у нас терпеливая.

Избежали Уфимцевы искушений что-то унести с завода, украсть. Считали: этим не разживешься, больше потеряешь. Но Михаил и до сих пор недоумевает, как посадили за воровство рабочего, год экономившего и копившего рукавицы для деревни в то время, когда вагонами комплектовались «налево» вывозили...

(Окончание на 7-й стр.)



Пожар, вспыхнувший 14 апреля 1993 г., за считанные часы уничтожил большую часть завода: «штыром» закрутил металлоконструкции, колонны и балки, станки и их сложнейшую электротехну «начинку». Но не сгорела твердая решимость дизелистов и всех камазовцев остаться в строю. Сразу же были определены конкретные меры по восстановлению завода. Правительство России и Татарстана приняли постановления о мерах по ликвидации последствий пожара. С первых же дней работы шли в двух направлениях: восстановление завода на выпуск 100 тысяч двигателей в год и, параллельно, создание производства силовых агрегатов на новых площадях. С обеими задачами ОАО “КАМАЗ” справилось в небывало короткие сроки: уже в декабре завод двигателей выпустил первую продукцию.



В ЗЕРКАЛЕ ИСТОРИИ

ИВАН КОСТИН:



— Волею судьбы руководство “КАМАЗом” оказалось в ваших руках, когда страна (и мы вместе с ней) погружалась в пучину кризиса. Видели ли вы в тот момент просвет, некий выход из ситуации — и для страны, и для предприятия?

— Тогда я был уверен: в стране должны найтись люди, умеющие правильно оценить ситуацию и способные принять радикальные меры для ее исправления. Но одновременно было ясно: мы, промышленники, не дожидаясь решений сверху, должны сами начинать действовать — искать выход из тупика и вытаскивать экономику на божий свет. А для “КАМАЗа” на тот момент я видел выход лишь в одном —

необходимо, невзирая ни на что, продолжать просто добросовестно работать — каждый на своем месте.

— Иван Михайлович, в тот период камазовское руководство овладевало наукой “жить по средствам”. И одним из ее “разделов” стало сокращение персонала “КАМАЗа”. Дала ли эта “хирургическая операция” ожидаемый эффект?

— Все последующие события, произошедшие в компании, показали — этот шаг был оправдан. Ведь полноценное существование корпорации возможно лишь при соблюдении баланса между кадровым составом и объемом выпуска продукции. Сейчас в компании в этом вопросе достигнута некая

Наталья ГАРИПОВА

Середина 90-х годов для “КАМАЗа” (как, впрочем, и для всей страны) была временем нелегких “университетов”. В этот период у руля автогиганта встал Иван Михайлович Костин. При нем компания начала примерять “сюртук капитализма”, учиться выживать в условиях кризиса, а впоследствии — сделала первые шаги на пути к выздоровлению корпорации. По прошествии лет мы попросили нынешнего генерального директора ОАО “Мотовилихинские моторы” Ивана Костина вспомнить о событиях того времени.

гармония: объем выпуска продукции на “КАМАЗе” стабильно растет, а численность работников остается практически неизменной.

Немаловажно и то, что в результате сокращения численности мы смогли приступить к модернизации всего производства — перед нами открылись новые перспективы развития. Так, в рамках продуктовой политики мы смогли сконцентрировать свои усилия на модернизации автомобилей полной массой 24 тонны, спроектировать и приступить к изготовлению автомобилей полной массой 33 тонны. Тогда же мы приступили к разработке газового двигателя, проектированию автобуса. Одновременно

с этим ценой гигантских усилий мы реструктурировали долги на 1,3 млрд. долларов и решили проблему разблокировки японского кредита. В это же время люди начали стабильно получать заработную плату.

Естественно, немаловажную роль в стабилизации ситуации сыграла работавшая тогда команда топ-менеджеров, с помощью которой и удалось сделать рывок вперед. Я очень рад, что многие из них продолжают успешно работать на “КАМАЗе”.

— В конце 90-х годов, когда автогигант находился особенно в тяжелом положении, помните, предлагался и такой выход из создавшейся ситуации, как объявление “КАМАЗа” банкротом и передача его в руки иностранного управляющего. Вы выступили категорически против такого развития событий. Как вы считаете — тогда вы заняли правильную позицию?

— Действительно, тогда за “КАМАЗ” шла очень серьезная борьба. И на тот момент я свою позицию выработал чисто интуитивно, но сейчас понимаю — она оказалась совершенно правильной. Главное, мы смогли вернуть автозавод государству. Если бы события начали развиваться по другому сценарию, неизвестно, к чему

бы это привело. Я просто не знаю, как бы мы выжили, если бы “КАМАЗ” объявили банкротом. Хотя, в принципе, можно было пойти и этим путем. Но тогда у автогиганта была бы совсем другая история.

— Именно в период вашего руководства Совет директоров ОАО “КАМАЗ” принял решение о нецелесообразности продления договора с международными компаниями ККР и КИМ-КО, оказывавшими корпорации консультационные услуги. На ваш взгляд, насколько остро иностранным консультантам было

очень много. Заняв должность генерального директора ОАО “КАМАЗ”, я оставил лишь двоих — Нила Стрингера и Боба Мориссона. Их советы были действительно полезны. Поскольку эти бизнесмены знают, что такое кризис. Их автомобильостроительная фирма так же, как и наша, в свое время находилась в предбанкротном состоянии, но сумела найти выход из непростой ситуации.

Основным их вкладом в оздоровление ОАО “КАМАЗ” стало внедрение системы учета в соответствии с международными стандартами бухгалтерской отчетности, что дало воз-

НАС ПОЗДРАВЛЯЮТ!

Ог имени руководства и сотрудников “Альфа-Банка” поздравляю весь трудовой коллектив компании и его директора Сергея Анатольевича Когогина с 35-летием ОАО “КАМАЗ”.

35 лет — срок небольшой по масштабам истории. Однако по масштабности проделанной работы — это целая эпоха в российском автомобилестроении. Все эти годы коллектив “КАМАЗа” без устали трудился, работая над созданием мощной и современной машины, отвечающей мировым стандартам качества и надежности. Сегодня “КАМАЗ” — безусловный лидер российского машиностроения, его руководство прилагает все усилия для развития производственных мощностей, внедрения высокотехнологичной продукции “КАМАЗ” в 2004 году заслуженно получил престижную Национальную премию Российской академии бизнеса и предпринимательства “Дарин”.

Позвольте поздравить коллективу завода благополучия, успехов и достижений, предприятию — процветания, а автомобилю КАМАЗ — скоростей и новых горизонтов.

О. СЫСЬЕВ,
первый заместитель председателя
Совета директоров ОАО “Альфа-Банк”

Уважаемый Сергей Анатольевич!

От имени правления ОАО “АКИБАНК” и от себя лично сердечно поздравляю вас и коллектив ОАО “КАМАЗ” с юбилеем!

В течение 35 лет квалифицированные работники и целеустремленные руководители трудились над созданием современной, конкурентоспособной компании, идущей в ногу со временем. За этот период корпорация накопила бесценный опыт работы и мощный кадровый потенциал. Сегодня мы можем гордиться динамично развивающимся предприятием, которое ведет активную внешнюю и внутреннюю экономическую деятельность и этим служит на благо всей России.

Пусть набранный вами в последние годы темп работы позволит осуществить все намеченные планы и достичь желаемых высот.

Желаем ОАО “КАМАЗ” еще более эффективной и оперативной работы, интересных предложений и перспективных сотрудничества! Счастья и благополучия работникам!

Уверенности вам в завтрашнем дне!

И. ГАЛЯУТДИНОВ,
председатель Правления ОАО “АКИБАНК”

ВИРАЖИ

“УЕХАЛ ЗАМОМ, ВЕРНУЛСЯ — ГЕНЕРАЛЬНЫМ”

Наталья ГАРИПОВА

28 мая 1998 года можно считать одной из ключевых дат новейшей истории “КАМАЗа”. Она стала поворотным для руководства ОАО — в один день произошла смена руководителей основных подразделений “КАМАЗа”. Совет директоров компании принял революционное решение с целью мобилизации всех сил, в том числе и кадровых, для выхода из кризиса. Время показало, что этот шаг был сделан своевременно. “Молодая команда-98” помогла корпорации выйти из кризиса. Она продолжает успешно работать и сейчас. К сожалению, некоторые ее “игроки” вышли. Одни, как Виктор Фабер, по трагическим обстоятельствам, другие — получив на “КАМАЗе” стартовый капитал, продолжили свой карьерный рост, как Дамир Каримуллин. Мы обратились к тем представителям знаменитой команды, которые и по сей день работают на “КАМАЗе”. Попросили их поучаствовать в нашем блиц-опросе:

- Насколько неожиданным для вас было это назначение?
- Какие задачи перед вами тогда были поставлены?
- Что помогло с ними справиться?
- Какие перспективные задачи вы перед собой сегодня ставите?

Васил КАЮМОВ — генеральный директор ОАО “Завод микролитражных автомобилей”:

• Безусловно, для меня предложение возглавить ЗМА оказалось неожиданным. Помню, как было неудобно перед тогдашним генеральным директором — Юрием Петровичем Поздняковым. Ведь это он назначил меня своим заместителем по маркетингу и продажам, а я, как оказалось, должен был его заменить.

• Таких задач было поставлено несколько. Приоритетное же направление было определено так “Выход предприятия на безубыточность”. Нужно было научиться выдавать своевременно заработную плату, а на тот момент, когда я стал гендиректором ЗМА, задолженность составляла шесть месяцев. Кроме этого, необходимо было отказаться от бартера.

• Справиться со сложнейшими задачами того времени помогли соратники. Я рад, что сумел собрать вокруг себя лучших специалистов. А вообще-то, “Каюмову образца 1998 года” было очень трудно вести предприятие — ведь у меня не было для этого достаточного опыта. И опорой мне тогда была не только заводская команда (кстати, многие из них сейчас сами руководят предприятиями), но и Совет директоров ЗМА, который возглавлял Ильядар Шафкатович Халиков. Он и еще Александр Никитич Таркаев преподали мне серьезные уроки. Я благодарен этим людям. И если Ильядар Шафкатович всегда работал слаженно, четко выполнял свои функции (с ним было очень легко в решении текущих вопросов), то Александр Никитич поддерживал своим опытом и рассудительностью в отношении стратегии развития предприятия. На взаимодействие с ними я равнялся.

• Сейчас главным для завода является развитие всех его мощностей. Необходимо задействовать на сто процентов весь его потенциал — не только производственный, но и человеческий. При этом неважно — какой мы будем делать автомобиль, этот или другой; главное, чтобы он соответствовал ожиданиям потребителей.

Евгений ФЕДУЛОВ — генеральный директор ОАО “КАМАЗ-Дизель”:

• В тот день я находился в Ярославле, в командировке. Меня нашли по телефону и попросили срочно позвонить в Челны. Когда я связался с “КАМАЗом”, на том конце провода сообщили — я назначен гендиректором “движков”, и путей для отступления нет. Это было очень неожиданно. Получилось, что в Ярославль я уехал заместителем директора завода двигателей по планированию и обеспечению, а вернулся директором. Хотя потом, задним умом, я понял — ярославцы знали о моем назначении, потому что, общаясь со мной, они все время как-то хитро улыбались.

• 1998 год стал для “КАМАЗа” критическим: начало года ознаменовалось простоем всех основных подразделений компании. На каждый автомобиль приходилось по 50 тысяч рублей убытков. Поэтому основной задачей на тот период стало снижение производственных затрат. Ну и, конечно, в условиях простоя необходимо было сохранить коллектив предприятия.

• До нас “КАМАЗ” возглавляли сильные руководители, но каждый из них был сам по себе. Мы же — новенькие — ощущали себя командой. Старались учиться друг у друга, поддерживать. Ведь все основные подразделения компании возглавили новые директора — автомобильный, литейный, прессово-рамный, завод микролитражных автомобилей. Когда у кого-то что-то получалось — ехали к нему на завод на “смотрины”. Так, Виктор Викторович Фабер первый начал заниматься сертификацией системы качества. И мы, дизелисты, сразу поехали знакомиться с новым делом. Потом и сами стали развивать это направление работы. Немаловажным был и другой фактор: к этому времени на заводе сложился очень сильный коллектив. И тогда, и сейчас он является надежной опорой в работе.

• В первую очередь — это повышение качества продукции. На следующей неделе у нас на предприятии начинаются семинары по работе в условиях “Бережливого производства”. Это одно из наших перспективных направлений. Оно открывает новые горизонты в организации производства и управления. Надеемся, что поможет резко снизить издержки производства и организовать более прибыльный и менее затратный бизнес.

В цехе гильз и маховиков ОАО “КАМАЗ-Дизель” оборудования, поставленного по японскому кредиту, ждали давно. С гордостью вспоминали, как работала до пожара линия фирмы “Нагель” — ни разу не подвела. И сожалели, что точно такие же станки уже несколько лет томилась на тамошне, дожидаясь своего часа. Наконец, он настал — в конце 2001 года оборудование фирмы “Нагель” и “Беренгер” стали монтировать. Так завершилась еще одна глава в истории “КАМАЗа”, которая останется в памяти заводчан под названием “Японский кредит”.

Уже упомянутый цех первым получил “добро” на установку и запуск этих станков. И тогда, в конце 2001 — начале 2002 года, здесь появилось чем-то забытым “первостроительным”, по-настоящему камазовским. Как и в 70-е годы, в цехе явились зарубежные специалисты, инструкции на иностранном языке, азарт наладчиков — ведь нужно было разобраться в сложных узлах и агрегатах.

Вот как вспоминает об этом времени Борис Голодухин, работавший тогда заместителем начальниа цеха по технической части, а сейчас мастер того же цеха: “Когда доставили станки, возникла первая проблема — языковой барьер. Долго разбирались в инструкциях на немецком языке. Некоторые из них я возил домой, показывал жене. Она прилично

“ЯПОНСКИЕ ПОДСНЕЖНИКИ” В ЦЕХЕ ГИЛЬЗЫ

Наталья ГАРИПОВА



Слева направо: наладчики В. Мензелейев, Л. Кондратьев, Р. Файзрахманов

владеет языком. Что-то помогли перевести электронщики. Была заминка и с порядком монтажа линии, ее расположение. Наш технический отдел предложил вариант, при котором на время монтажа пришлось бы останавливать производство гильзы, а значит, встал бы и весь завод. Я понял, что такой вариант не годится, и предложил совершенно другой, при реализации

которого какой-либо ущерб работе предприятия исключался. Мы согласовали предложение с немцами, и оно было принято как руководство к действию. Потом начали распаковывать оборудование. Оказалось, что один из станков во время перевозок сместился с нужного положения в ящике, и многие его узлы повредились. К сожалению, в тот момент мы уже не могли предья-

вить фирме претензии, поскольку слишком много времени прошло с момента доставки техники в Россию. Поэтому пришлось просить немцев “просто по дружбе” привезти недостающие комплектующие.

“Да что там говорить, станки столько пролежали под снегом, неудивительно, что многие детали покрылись коррозией”, — продолжает наладчик цеха гильз и маховиков Вла-

димир Мензелейев, участвовавший в запуске. А вообще, поначалу трудно было — боялись к оборудованию прикоснуться. Оно ведь дорогущее. Ну а потом освоились. Помогли и немцы-фирмачи, и электронщики, а до многого додумались сами”.

Но, несмотря на все трудности, буквально за три месяца удалось не только смонтировать, но и запустить линию. По мнению Бориса Голодухина, оно будет исправно служить как минимум четверть века: “Мы сделали все на совесть. Когда иностранцы приезжали принимать объект и проводить производственные испытания, остались очень довольны — станки показали в работе себя хорошо”.

Оборудование фирмы “Нагель” и “Беренгер”, полученное по японскому кредиту, уже прижилося на заводе: стабильно работает, выдает высококачественную продукцию. Теперь к нему подходят не только “избранные”. Потихоньку осваивают их и другие работники цеха гильз и маховиков. Все они с особым пиететом относятся, казалось бы, к “неудушевленным вещам”. Может быть, потому что после пожара им так долго пришлось ждать это современное оборудование.

ШКОЛА ВЫЖИВАНИЯ

ЧТО ХОРОШО ДЛЯ “КАМАЗА”, ГОДИТСЯ И “МЕРСЕДЕСУ”

Почти каждый день из ворот литейного завода выезжают мощные 20-тонные магистральные тягачи, доверку загруженные экспортной продукцией, и берут курс на Германию и Голландию, Великобританию и Францию, Бельгию и Данию... Получатели продукции — известные мировые автомобильные компании “Мерседес”, “Фольксваген”, ДАФ...

Транзитный груз — отливки более чем 200 наименований. Одних только тормозных барабанов, например, около 80 разновидностей. Кроме этого, пользуются спросом в западных странах различные ободы из серого чугуна. Из высокопрочного чугуна отливается штифты, решетки для ливневых систем. В заказах большое ко-

личество деталей для автомобилей из цветнины. И, наконец, стальные отливки — элементы креплений к буровой трубе и разнообразные протекторы, элементы декоративных стоек. Все изделия, естественно, имеют сертификаты качества, соответствуют международным стандартам. “Иначе никто их у нас в Западной Ев-

ропе не купил бы”, — с достоинством заявляют на заводе.

И все-таки мы деликатно поинтересовались: “Чугунные решетки для ливневой канализации, стальные декоративные стойки — изделия, в общем-то, несложные. Не покупают ли их на Западе лишь из-за дешевизны нашего металла?”

“А посмотрите вот на эту деталь — гидроплату из цветного лития для “Мерседеса”. Это же сложнейшая, высочайшей точности работа, литые под давлением... Это как электронная плата для ЭВМ. По-

пробуйте только оснастку для этого изготовить. Такому людей надо учить десятилетия... — говорит начальник отдела внешней торговли литейного завода С. Дмитриев. — Нашу продукцию и наши возможности знают во всей Западной Европе. Даже в США. Сейчас работаем напрямую с 20 зарубежными фирмами”.

Характерная деталь. В июле по договорам поставок завод отправил зарубежным партнерам лишь 40 болышегрузных автомобилей экспортной продукции, а должен был 110. Подвели предприятие наши же отечественные поставщики — не предоставили вовремя металл и сырье нужного качества. И чтобы со своей стороны не подвести западных партнеров и избежать западных рекламаций, литейщики пошли на временное сокращение поставок своих изделий. Договорились воз-

местить отставание в августе. Литейный завод — первое предприятие ОАО “КАМАЗ”, вышедшее со своей производственной на европейский рынок. Завод постоянно расширяет номенклатуру отливок на экспорт, географию и объемы их поставок.

Вслед за литейщиками разворачивает экспорт своих изделий — высококачественных поковок — и кузнечный завод “КАМАЗа”. В числе его заказчиков, например, итальянская автомобильная фирма “Ивеко”, германская “Профун” и др. Устанавливаются крепкие партнерские связи с предприятиями Китая и других стран Юго-Восточной Азии.

С. КУДРЯВЦЕВ,
С. САФИНА
(Спецвыпуск “Вестей КАМАЗа” Август, 1997 год)

ВРЕМЯ, ВПЕРЕД!

В ЗЕРКАЛЕ ИСТОРИИ

“Я ЗА “КАМАЗ” С ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ ЛИЦОМ”

Ольга ЕРАШОВА

Ильдар Халиков в августе 2003 года стал первым в истории Челнов камазовцем, возглавившим город. Наступила долгожданная гармония: он словно олицетворял собой афоризм “КАМАЗ” — это город, город — это “КАМАЗ”. Дав согласие на интервью в канун юбилея, Ильдар Шафкатович встретил нас неформальным: “Свои пришли!” И, хотя “своими” чувствуют себя в его обители практически все городские СМИ, не скроем, было приятно, что и на новом ответственном посту он остается в душе камазовцем.

— Может быть, потому что вы, Ильдар Шафкатович, оказались на “КАМАЗе” в самые сложные кризисные годы? Представьте мысленно “КАМАЗ” в трех проекциях, в три периода времени, включая сегодняшний день.

— Мой приход на “КАМАЗ” совпал с тем периодом, когда произошло резкое падение производства, позиций на рынке. Откровенно говоря, на начальном этапе не выдилось выхода из ситуации. Проблемы росли как снежный ком, пошли некомплектные автомобили, все это влияло на город... Неважно, что ты молодой, только что назначенный руководитель: ты — финансовый директор компании, которая умирает. Этот ракурс — самый больной.

Второй ракурс — в кабинете генерального директора появилось на доске две цифры: себестоимость одного автомобиля — 178 тысяч рублей, цена продаж — 132 тысячи. С точки зрения простой математической логики, завод следовало закрыть. К счастью, этого не произошло. Начавшийся выход из кризиса сформирован многими вещами, и, в первую очередь, патриотизмом камазовцев, говоривших: пусть только “КАМАЗ” работает, мы готовы еще потерпеть ради будущего. Единичные заготовки были выражением отчаяния. Сейчас с трудом верится, что это было. И не дай Бог пережить такие дни. Важнейшим залогом спасения “КАМАЗа” могу назвать нивелирование бандитских групп, “контролировавших” завод, четкое упорядочение системы продаж и работы с дилерами и очень агрессивное завоевание рынка.

Третий ракурс высвечивается в последние два года, в чем-то сопоставимые с обстановкой 30–35-летней давности. Рост объемов производства и про-



даж рыночной (и не имеющей государственных вливаний!) корпорации почти на 25 процентов в год, в то время как экономика в России растет только на 7 процентов, — это не то же самое, когда растет государственная компания. Укрепляются позиции на западных рынках. Очень важно, что к своему 35-летию “КАМАЗ” приходит на этапе развития, роста, уверенности в завтрашнем дне. Наверное, это даже ценнее, чем в период строительства: завод сумел выстоять, сформировать новые системы.

Не скажу, что сегодня все безоблачно. Но главное — есть продукт и завоеванные позиции на рынке, хорошее агрессивное движение вперед. В этом огромная заслуга нынешнего генерального директора,

Сергея Анатольевича Когогина. Когда я говорю о “КАМАЗе” с человеческим лицом, имею в виду то, что он вернул свою позицию градообразующего предприятия, возродил не только производство, но и футбол, дзюдо, неформальное шефство над школами. Шесть миллионов рублей — не просто перечисленные на ремонт деньги, это настоящее содействие, со-участие, что сразу же отметили директора учебных заведений. Город не может существовать без “КАМАЗа” — это очевидно. А новый слоган, возникший во время выборов, “КАМАЗ” — за город, город — за “КАМАЗ”, еще более правильный.

— При нашем непосредственном участии состоялась реструктуризация огромного долга компании — это отметил на недав-

нем совещании генералитета Минобороны в Чельнах и Президент Татарстана. Что, на ваш взгляд, лежит в основе успеха этого проекта?

— Реструктуризация, программа реформирования и “японский кредит” — три самых крупных проекта, успешно реализованных за последнее время. Каждый из них по-своему сложен, но реструктуризация долга более 1 миллиарда 300 миллионов долларов — беспрецедентный проект мирового уровня. Убедить в необходимости этого шага на единых условиях около 15 кредиторов, в том числе государственных, частных, иностранных, было очень непросто. Успехом реализации этого проекта явились две составляющие. Первая — само имя “КАМАЗ”, высокоположи-

тельный брэнд на мировом уровне. Вторая — огромное количество людей, участвовавших в этом проекте не из корысти, не из личных амбиций, подчас шедших на риск только во благо этого доброго имени — Камский автомобильный завод. Руководители республики, чиновники федеральных ведомств, сами камазовцы — коллектив, осуществивший реструктуризацию на высокопрофессиональном уровне.

— Ощущаете ли вы себя воспитанником камазовской школы? В чем ее секрет?

— У меня вообще есть намерения попытаться вернуть в работу городской администрации многие принципы школы, основанной Львом Борисовичем Васильевым, Раисом Киямовичем Беляевым. Да, она существует, как и особое камазовское братство. Есть два, на мой взгляд, “секрета”: в том, что в город приехали лучшие, и в том, что “КАМАЗ” — очень системная компания, для которой подготовка персонала — и топ-менеджеров, и вообще по всей глубокой вертикали — всегда считалась приоритетом. По сравнению с другими компаниями страны, это один из “козырей” “КАМАЗа” — умение работать с людьми, бережно относиться к тому, что имеешь.

— Что лично для вас значит нынешняя дата, что пожелаете камазовцам в юбилей?

— Еще в строю большая часть людей, которые строили завод, город, знают, что такое ударная комсомольская стройка, помнят поселки Солнечный, Юбилейный. Очень важен для меня юбилей и тем, что это праздник каждого члена — нет в городе человека, который не был бы причастен к нему — в любой семье кто-нибудь да обязательно работал на “КАМАЗе”. Обращаясь к камазовцам, приехавшим сюда по велению страны и своего сердца, создавшим завод, город, доброе имя “КАМАЗ”, искренне хочу пожелать всем здоровья. Пусть силы, отлаженные заводу и городу, сторицей вернутся к вам, чтобы у вас была возможность еще долгие годы работать и воспитывать детей и внуков, радоваться тем процессам, которые сегодня происходят на “КАМАЗе” и в Чельнах.

ОБРАТНАЯ СВЯЗЬ

СТО ТЫСЯЧ ВЕРСТ — НЕ КРЮК?

Взаимоотношения завода-изготовителя и потребителя его продукции в рыночных условиях развиваются на новом уровне. Более 30 моделей и 300 модификаций автомобилей по всей “линейке” — от малотоннажных до супертяжеловесов — производит сегодня ОАО “КАМАЗ”. Собрать как можно больше информации, чтобы расширить модельный ряд, совершенствовать автомобиль, его конструкцию, выработать максимально удобные для клиента схемы расчетов — правильность курса, условно называемого “лицом к потребителю”, не раз подтверждалась за последние два-три года. И опять-таки, при помощи обратной связи.

Владимир Альбрехт — генеральный директор АТП (г. Кемерово):

— Новое поколение камазовских автобусов создано во благо пассажиров и предприятий перевозчиков. Усовершенствованные технологии, возможность изготовления автобусов разной вместимости, с газовым и дизельным двигателями, — все говорит о том, что у этого транспорта есть завтрашний день. Мы уже апробировали “НефАЗы” для городских перевозок в работе, они нам понравились. Многие предприятия не имеют другой возможности обновить свой парк, решить огромную социальную задачу, кроме как запуском лизинговых программ. Предложив хорошие условия, “КАМАЗ” показал, что перевозчики воспринимаются им как партнеры по бизнесу.

Александр Лазарев — водитель АТП “ПОЗИС” (г. Зеленодольск):

— КАМАЗ-6460 — очень хорошая машина. За 95 тысяч верст практически ни одной серьезной поломки. Ходовая часть замечательная для российских дорог. Блокируются четыре колеса, межосевой и полуосевой дифференциалы, что очень важно при нашем бездорожье, в регионах, где зимой дороги плохо чистят. Двигатель отличный, экономичный, качественный, “Евро-2”, хорошо, что не требует постоянного вмешательства в его работу. Это ведь очень много значит: как часто туда лезть приходится. Если раз в год — так ничего страшного, значит, сделано на совесть, и ругать не приходится того, кто это сделал, а только благодарить. Коробка передач германская, надежная. Для водителя хорошие условия созданы. Давно надо было такую машину сделать! На моей биографии это четвертый КАМАЗ. Самый лучший.

Вадим Булавин — мэр Нижнего Новгорода:

— Второй год у нас реализуется программа “Чистый город”. В 2003 году по программе лизинга мы получили от ОАО “КАМАЗ” 50 грузовиков — самосвалов и дорожно-уборочных машин, не так давно — еще 20 КАМАЗов, созданных совместно со Смоленским агрегатным заводом. До этого опросили водителей, которые работают на коммунальной технике, — на базе каких шасси им удобнее работать. Подавляющее большинство сказали, что им нравится работать на базе шасси КАМАЗ. Более того, очень многое делается на базе шасси КАМАЗ. Очень важна для нас и возможность участия в лизинговой программе, предложенной “КАМАЗом”: когда сначала получаешь технику, а потом платишь деньги. Отзывы хорошие, техника всем нравится.

Валерий Изотов — водитель ОАО “Мособлавтотранс”:

— Тягач КАМАЗ-5460 на пневмоходу отлично “держал дорогу” в Европе. Машина очень удобная, легка в управлении, хороший обзор, тормозная система, оборудовано два спальных места. КАМАЗ всегда был теплой машиной, эта насчет тепла просто изумительна. Пусть по комфорту в кабине — не “Мерседес”, но в гору идет ничуть не хуже.

Сергей Маев — первый заместитель директора Федеральной службы по оборонному заказу:

— Сегодня главное — внедрить в сознание потребителей, чтобы они ушли от старых стереотипов и понимали: КАМАЗ — это не только шоссейная машина, это еще и машина для боевого обеспечения. И нам всем стоит активнее стремиться к тому, чтобы наиболее широкая гамма вооружений и военной техники “сидела” именно на автомобильное базовое шасси камазовского семейства “Мустанг”.

НАС ПОЗДРАВЛЯЮТ

Уважаемый Сергей Анатольевич!

Кузбасс и ОАО “КАМАЗ” связывают давние партнерские отношения. Техника, выпускаемая “КАМАЗом”, прочно укрепилась на нашем рынке. Ее отличают надежность и универсальность, высокое качество и долговечность. Благодарю вас за проявленную инициативу в подписании соглашения о взаимном сотрудничестве между администрацией Кемеровской области и ОАО “КАМАЗ”, в рамках которого в минувшем году в область поставлено 400 автомобилей марки “КАМАЗ” для угольных предприятий, 200 автобусов марки “НефАЗ”, в том числе 130 — для предприятий автомобильного пассажирского транспорта. На базе шасси КАМАЗ на Юргинском машиностроительном заводе налажена сборка подъемных автокранов, планируется открытие филиалов автоцентров “КАМАЗ” в Новокузнецке, Юрге, Кемерово, регионального склада продукции “КАМАЗ” по Сибири. Спасибо вам от имени всех кузбассовцев. Глубоко верю в продолжение нашего плодотворного сотрудничества, основанного на доверии и глубоком понимании масштабности общих целей.

С уважением, А. Тулеев, губернатор Кемеровской области

ГВАРДИИ РЯДОВЫЕ

ОГОНЬ, ВОДА И МЕДНЫЕ ТРУБЫ ПРОШУНИНА

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В своем стеклянном “скворечнике” бригадир-мастер 331-й бригады цеха сборки автомобилей (№101) автомобильного завода Илья Прошунин бывает редко. Просто не привык “дистанционно” общаться с людьми. Чувствует себя нормально только в окружении соратников — Глюсы Гатауллиной, Рафиса Гарфутдинова, Любови Бородуллиной, Фаниса Замалетдинова, Михаила Дударева, Алексея Макарова, Галимзия Фазлиева, Фариды Гариева. Когда речь заходит об этих людях — у мастера Прошунина и взгляд теплеет, и металлические нотки в голосе сходят на “нет”.

Костяк бригады состоит из асов, каждый из которых может работать на любой из позиций цеха. Да и сам Илья Алексеевич “в пики кадрового кризиса” может встать к любому участку конвейера — его руки помнят каждую операцию. На автоборочный завод он пришел в период подготовки к пуску главного конвейера. Илья Алексеевич по-



После пуска первой очереди в 101-ом цехе собиралось по 400 автомобилей в сутки. И большинство машин сходило с конвейера “своим ходом”.

В 1987 году Илья Прошунин избрал председателем цехового комитета профсоюза. В этом “университете общественных наук” он был прилежным студентом. В решении каверзных социальных вопросов выручали деревенское трудолюбие и житейская мудрость. За тем профессиональный союз “КАМАЗа” доверил ему представлять интересы камазовцев в отраслевом профсоюзе.

Сейчас у бригадира-мастера Ильи Прошунина тоже хлопот хватает. Рабочая смена у него начинается на два часа раньше, чем у рядовых конвейера. Это время уходит на подготовку производства. А если нет комплектующих и план сборки оказывается под угрозой срыва, приходится, ссылаясь на производственную необходимость, просить рабочих остаться на сверхурочные.

В последнее время в цехе стало появляться молодое пополнение. По словам Ильи Алексеевича, ему достаточно неделю понаблюдать за новичком, чтобы спрогнозировать его дальнейшую судьбу на заводе.

— Работу слесаря-сборщика молодежь осваивает быстро, а вот к ритму конвейера не все привыкают, — рассуждает Илья Прошунин. — Вот и получается, что надежной и опорой завода остаются люди, прошедшие через “огонь, воду и медные трубы” непростой камазовской жизни.

Ольга ЕРАШОВА

День 29 октября 2004 года стал для завода двигателей историческим. Но об этом можно было догадаться только по присутствию нескольких журналистов, фото- и телекамер. Да еще по табличке, сопровождавшей на протяжении всего пути по конвейеру уникальный пока экземпляр: “Евро-3”. Не в моде нынче на “движках” помпезность и показуха. Для полутысячного коллектива сборщиков, занятых на конвейере, это был также обычный рабочий день — разве что комплектация экспериментального образца в силу своей оригинальности требовала более тщательного и внимательного подхода.

— Каждый пришел делать то, что нужно. Настроение у всех ответственное, рабочее, — определил “своеобразие текущего момента” главный инженер сборочного производства Сергей Лебедев. — Разные даты переживал цех. Символично, что год близится к концу, и мы завершаем его выпуском новой модели, переходим на новый этап ответственности за свою продукцию, перешагиваем очередную ступень своего развития. Это итог работы всего коллектива завода, который не может стоять на месте. Освоением “Евро-3” было занято не только основное производство, но и вспомогательное, обслуживающее, ремонтное.

Сам “герой дня” индифферентно двигался в заданном ритме в ряду своих предшественников — серийных двигателей “Евро-1” и “Евро-2”, подставляя обрастающий с каждой операцией блок своим “воспитателям”.

Мы застали первенца нового поколения двигателей буквально за несколько минут до схода с конвейера. Большинство из 110 операций, из которых восемь — особо ответственных, он уже благополучно миновал — оставалась установка генератора, натяжка ремней и проверка на герметичность. Хотя и уверяли специалисты вначале, что внеш-

не “Евро-3” как брат-близнец похож на ближайших “предков”, узнать его “в лицо” в движущемся ряду моторов могли даже непосвященные. А уж технические характеристики изменились и подавно. Применяется здесь другая топливная аппаратура, поршень, форсунки охлаждения.

Оператор ЭВМ Розалия Помазкина отслеживает элек-

тронную версию рождения двигателя: на мониторе фиксируются все техпроцессы, ведется учет и контроль сборки.

— Я работаю с 75-го года, здесь у меня и сыновья трудятся, — улыбается она. — Разные двигатели выпускал завод за эти годы. Сегодняшнее событие очень радостное для всех нас.

А вот и финал. Цеховое



Узнать «Евро-3» в движущемся ряду моторов могли даже непосвященные

КАК ЭТО БЫЛО

“ЕВРО-3” В РЕЖИМЕ ОН-ЛАЙН

электронное табло лишний раз напоминает: не думай о секундах свысока. На часах — 15.45, кто-то из рабочих вдруг вспоминает гагаринский девиз: “Поехали!” На поддон погрузчика “усаживает” движок слесарь механосборочных работ Павел Туаев. Ему помогает коллега Владимир Бутин, которому сейчас предстоит заглушить все отверстия, подать воздух под давлением и тем самым обеспечить проверку на герметичность. Все напряженно всматриваются в сигнальные лампочки стенда проверки герметичности. Если загорится красная — первенца отправят на доработку... Но вспыхива-

ет зелена! Это значит — все нормально, проверка пройдена. Бутин ставит свое личное клеймо в карту контроля, и в 15.50 мы уже провожаем “Евро-3” в цех испытания двигателей и КПП №415. Потом в НТЦ определят, какую автомобильно смонтировать новое “сердце”. Испытаний и экспериментов впереди много. Удачи!

В среднем, до 200 двигателей, до 40 моделей и модификаций собирают сегодня в цех за день.

— За последние годы линия сборки стала более гибкой, — говорит начальник цеха Петр Романов. — Очень помогло в этом оборудование, полученное по “японскому кредиту”. Высокоточные станки взяли на себя все те проблемные операции, по которым раньше было много нареканий. Здесь же собираем базовую часть и газовых двигателей, которые потом поступают на доработку на экспериментальный участок.

Начальник цеха со своей стороны не видит никаких препятствий для постановки сборки моторов нового поколения на поток: лишь бы вовремя доставлялись все комплектующие, новые узлы и детали. Пritом, что основные составляющие двигателя камазовского “происхождения”, значительное количество — генератор, ТНВД, клапаны и прочие изготавливаются в других городах.

Вслед за первенцем в течение месяца заводчане собрали первую опытную партию, 10 штук, и предъявили их сертификационной комиссии.

“ТЕЛЕФОНИКА – ДАКАР-2005”

УВЕДЕТ МЕНЯ ВНОВЬ НА “ДАКАР” КОЛЕЯ: ПТИЦА БОЛИ МОЯ, ПТИЦА СЧАСТЬЯ МОЯ...

Валентина ДИМЧУК

По традиции последних лет, это случится на Красной площади в Москве, 20 декабря. А информационный старт в преддверии главной гонки в мире международных ралли мы даем со страниц нашей газеты – интервью с руководителем команд “КАМАЗ-мастер” Семеном Якубовым.

— Колея 27-го “Дакара” на этот раз начнется в Барселоне, 1 января 2005 года, и завершится на берегу Розового озера в Сенегале, 16 января, — рассказывает Семен Семенович. — Напомню, что самый длинный в мире ралли-рейд стартовал из Испании, точнее Гранады, трижды — в 1995, 1996 и 1999 годах. Протяженность трассы предстоящего “Дакара” 8956 километров. Три этапа гонки пройдут в Испании, два — в Марокко, шесть — в Мавритании, два — в Мали и три — в Сенегале. Число участников, которые выйдут на старт ралли, также очень внушительно и превышает прошлогодние показатели: 232 мотоциклиста, 167 экипажей легковых автомобилей и джипов, 69 экипажей грузовиков...

— Располагаете ли вы данными, какие сюрпризы готовят нам в очередной раз растревоженные победами камазовских гонщиков соперники?

— Накал спортивных страстей в классе грузовиков возрастает с каждым годом. Своими главными конкурентами мы по-прежнему считаем команду “ДАФ”. В прошлом году я был прекрасно осведомлен, насколько серьезно готовится эта команда к борьбе. Да и она сама задолго до на-

чала гонки развернула в прессе широкомасштабную “психологическую атаку”, рассказывая о своем превосходстве над соперниками. Этот трюк по отношению к нам не прошел. Сегодня они играют в “молчанку”. А скрывать им есть что. Мы знаем, что на трассу гонки эта команда выведет модифицированные грузовики. Наши конкуренты имеют все условия каждый год создавать новую модель и омологировать ее. Мы пока нет. Впервые мы столкнемся и с новейшими гоночными моделями “МАН”. Причем немцы настолько серьезно потрудились над их созданием, что сумели по весу автомобилей обойти даже своих северных соседей. “ДАФ” весит 8800 килограммов, “МАН” — 8500. Наш — намного тяжелее.

— Хотя весь минувший год мы решали проблему “лишнего веса”?

— Да, мы обследовали буквально каждый квадратный сантиметр автомобиля и, где по граммам, где по килограммам, ухитрились снизить весовые параметры. За счет применения композитных материалов значительно облегчили вес кузова. Убрали пару листов из рессор, но при этом существенно доработали свои



знаменитые пневмогидравлические стойки амортизаторов, получив более мягкую и комфортабельную подвеску.

За счет усовершенствования системы топливозабора на 100 литров облегчили топливные баки. Эти лишние литры — по 50 в каждом из двух баков гоночного грузовика — приходилось возить, чтобы вместе с топливом не подсасывать со дна воздух. Почти на 50 килограммов стал легче ярославский мотор... В общей сложности наш спортивный мусанг “похудел” на 400 килограммов.

— И все равно гоночный КАМАЗ тяжелее, чем автомобили основных соперников. Только один его двигатель, например, превышает в весе дафовский на те же 400 кг... Почему вообще раллийный грузовик ездит на ярославском двигателе?

— У нас есть предложения от зарубежных производителей поставить нам такие же по весу моторы, но они по стоимости дороже. Или гораздо легче, даже легче, чем дафовские. Да, у ярославского мотора много недостатков, но повторно еще раз — сумма его достоинств все-

таки перевешивает их.

— То есть, с учетом технических новшест, о которых вы рассказали, на трассу “дакаровского” ралли 2005 года выйдут грузовики все той же модели — КАМАЗ-4911 EXTREME?

— Да, принципиально машина осталась той же. И все же, каждый гоночный грузовик индивидуален, поскольку “кроится” под конкретный экипаж — как бы подгоняется под людей, которые в течение многих дней будут находиться с машиной в одной спортивной связке. Это очень

важно. Поэтому каждый грузовик незримо несет черты характера, свойственные конкретному пилоту.

— Помимо изменения места старта, предстоящий “Дакар” приготовил особый сюрприз для грузовиков?

— Он касается ограничения скорости грузовиков до 150 км/час. С одной стороны, это, вроде, благо: нам легко представить, что может случиться с многотонной машиной, у которой от перегрева лопнут покрышки на скорости под 180 км/час. Но с другой стороны, у лидеров гонки возникнут

серьезные проблемы с обгонами. Чтобы обогнать, например, легкой внедорожник, скорость обгоняющего должна быть на 20-30 км выше. Но любое превышение ограничения скорости (а она контролируется с помощью спутника) даже на 1 км ведет к серьезным штрафным санкциям. Кроме всего прочего, понятно — подобное ограничение скорости, прежде всего, выгодно более легким и динамичным грузовикам наших западных соперников: раллийный КАМАЗ по-настоящему динамичен только после 1700 об/мин.

— Но вернемся к вопросу боеспособности команды “КАМАЗ-мастер”...

— На “Дакар 2005 года”, как и на предыдущий, мы выставим три боевых экипажа — В. Чагина (штурман С. Якубов, механик С. Савостин), Ф. Кабирова (штурман А. Беляев, механик А. Мокеев) и И. Мардеева (штурман С. Копноко, механик В. Голуб) на КАМАЗах-4911 EXTREME. В отличие от предыдущих лет, значительно укрепили технический тыл команды. Обеспечивать боеспособность спортивных автомобилей будут два грузовика технического сопровождения — КАМАЗ-4911 и КАМАЗ-635050, а бивуачный быт — специальный релаксационный комплекс на базе КАМАЗа-635050.

В состав сервисных экипажей включены самые подготовленные на сегодняшний день механики: Н. Страхов, Н. Багаветдинов, Р. Ильясов, С. Никитин, В. Михайловский, А. Акбердин, Е. Харламов, С. Решетников, И. Шайсултанов, М. Мясоедов, А. Запольских, М. Кубрак, В. Квачев. Информационным обеспечением будет заниматься журналист А. Шилюбин, организацией связи с участниками ралли — менеджер-переводчик Т. Алимов.

— В этом списке нет еще одного человека...

— Да, я умышленно выношу его за пределы этого списка, потому что и сам этот человек, и дело, которым он будет заниматься, — особая статья. Это Сергей Михайлович Бубновский, директор реабилитационного Центра кинезитерапии, врач-терапевт, автор уникального в мировой практике метода экстремальной лечебной физкультуры. Мы познакомимся с ним сравнительно недавно — после многих мытарств с профилактикой и лечением наших болячек, полученных во время соревнований. Провели несколько сеансов и получили обнадеживающие результаты. Благодарны С. Бубновскому за то, что он нашел время и согласился сопровождать команду во время ралли.

— Вы всегда были достаточно осторожны в прогнозах по поводу исхода гонки. И все же?

— Я и сейчас осторожен. Иначе нельзя. И на этот раз мы столкнемся с ожесточенным сопротивлением наших соперников: победы команды “КАМАЗ-мастер” не на шутку взбудоражили автомобильный мир, и спуску западные команды нам не дадут. Кстати, в стане конкурентов вновь появился один из лучших пилотов ралли — итальянец Мики Биазон. А что касается нашего настроения — он всегда однозначен: каждый из 25 членов команды, участников предстоящего “Дакара”, готов отдать борьбе все силы, знания, опыт. И на пределе возможностей, и за их пределом. Это кредо нашей команды.

Через несколько дней мы будем уже вдали от Родины. А сегодня, пользуясь случаем, от имени команды “КАМАЗ-мастер” хочу поздравить коллектив ОАО “КАМАЗ” со знаменательной датой - 35-летием с начала строительства автозавода и пожелать всем нам большие достойных дел во благо каждого его работника и всего предприятия в целом.

ФАМИЛЬНЫЕ ДРАГОЦЕННОСТИ

(Начало на 1-й стр. Продолжение на 2, 4-й стр. Окончание)

НА СТО ЛЕТ ВПЕРЕД

В третьем тысячелетии все братья Уфимцевы вновь собрались на «КАМАЗе». Оглядываясь назад, говорят:

- Нынешняя атмосфера в чем-то близка нашим благополучным 80-м. Как тогда, осваиваем много новой продукции, как тогда, выправилась ситуация с зарплатой. Работы у нас — на сто лет вперед. Растут объемы и темпы, снова вспомнили о сверхурочных. Но проблема в том, что некогда отличное оборудование устаревает, и изготавливать на нем новые детали, о которых так красиво говорят, все труднее.

Братья Уфимцевы на ПРЗ — люди авторитетные. Начальники, технологи, конструкторы не считают зазорным с ними консультироваться, советоваться. Ни одного ответственного решения без одобрения «костяка» не примут. Потому что знают: душой Уфимцевы болеют за дело, знают, как сделать лучше. Оба — в «Золотом фонде» завода, награды имеют.

- Настроение у людей за последние два-три года изменилось, — говорит Михаил. — Улыбаться стали чаще.

- При Каримуллине завели порядок, — продолжает Виктор. — Если день рождения приходится на рабочий день, — отгулхай, и средняя зарплата за тобой сохраняется. Новый наш директор, Зарипов, эту традицию тоже перенял. Народ доволен таким подарком от завода.

- Молодежи заметно больше, — вставляет Аня. — После института приходят молодые специалисты, жизнь оживилась, интереснее стало. Сама с удивлением заметила: а ведь уже десять лет, как я на заводе, и другой работы не хочу. Участок наш в цех мелких серий вырос. Здесь не засасывает будничность: всегда на очереди — новинка, эксперимент.

Не неволили Уфимцевы своих потомков, но и не пугали заводскими «страшилками» — дети самостоятельно выбирали дорогу. Справедливости ради уточним: не все пришли на «КАМАЗ». У Виктора с Людмилой не так давно сын погиб от несчастного случая, работал в одном из частных предприятий. Не раз после думалось — может, был бы парень здесь, рядом, — миновало бы горе-злосчастье? А пережить тяжкие дни помогла, опять же, родня.

Как не привыкли Уфимцевы переделывать изготовленную деталь, так нет и мыслей о волшебном «горячем камне» — чтобы прожить жизнь заново. С дорогой душой готовы поделиться своим опытом, знаниями, житейской мудростью: ведь история «КАМАЗа» — это их, собственная история. В ней ничего не зачеркнуть, не переписать набело, но она продолжается.

Есть такое понятие — фамильные драгоценности. Под ними обычно подразумеваются украшения, переходящие по наследству. Справно живут Уфимцевы — но их фамильные драгоценности не закованы в сундуки да ларчики: они — в другой сфере. Сходящий с конвейера автомобиль уже «заправлен» — заряжен той энергетикой, которую передают ему умелые человеческие руки. Уфимцевых — в том числе...



Кто-то сказал, что большие дела рождают больших людей. Своим добросовестным трудом сотни, тысячи камазовцев прославились на всю страну: удостоились почетных званий, орденов и медалей, представляли “КАМАЗ” в парламентах и высоких форумах. На снимках из архива редакции вы видите прославленных камазовцев — токяра РИЗа Мудариса Исламалиева, начальника цеха автомобильного завода Шауката Хуснутдинова, бывшего бригадира литейного завода Геннадия Баитанюка среди своих коллег.

СТАРТОВАЯ ПЛОЩАДКА

С АЛЬМА-МАТЕР НАВСЕГДА

За 35 лет своей деятельности “КАМАЗ” стал своеобразной стартовой площадкой для карьерного взлета немалого числа людей. Пройдя здесь хорошую профессиональную школу, они заняли руководящие посты на весьма успешных предприятиях и организациях республики и страны. Накануне юбилея некоторые из них поделились воспоминаниями о годах работы на автогиганте.

Шамиль Агеев — председатель Торгово-промышленной палаты РТ.

Справка. По словам самого Агеева, с “КАМАЗом” его связывают 14 лучших лет жизни. Впервые на камазовскую площадку он спустился летом 1970 года вместе с казанским отрядом боевой комсомольской дружины. Потом были работа в обкоме комсомола, депутатская деятельность в Верховном Совете Татарии, должность заместителя директора по экономике ремонтно-инструментального завода.

— Мои лучшие воспоминания о “КАМАЗе” связаны с работой в комитете комсомола предприятия. Первым вожаком камазовских комсомольцев был Александр Ауман — сейчас он работает начальником производства на Казанском вертолетном заводе. С его легкой руки на “КАМАЗе” прижились многие традиции боевой комсомольской дружи-

ны. Я знаю, что и сейчас многие из наших ребят отмечают день памяти Артема Айдинова — бэкалэшника, погибшего в схватке с преступником.

Врезалось в память и другое: поскольку на камазовской площадке работало много дипломированных молодых специалистов из Москвы, здесь царил своеобразный дух энтузиазма и профессионального соперничества. Все знают, что “КАМАЗ” практически строился с колес, но именно здесь осваивались и применялись самые прогрессивные методы работы — как в строительстве, так и в организации производства.

Ремонтно-инструментальный завод, на котором я работал, считался тогда крупнейшим производством в Европе. В своей работе предприятие использовало голландскую, немецкую, шведскую, американскую технологии. В период монтажа и пуско-наладки надо было увязать это

“разношерстное” оборудование на одной площадке. И у нас все получилось. Сейчас выход на объем производства, которого мы тогда достигли в 100 тысяч автомобилей в год, кажется фантастическим. Я не думаю, что когда-нибудь, где-нибудь такой завод будет построен.

Я из камазовского опыта вынес главное — стремление всегда учиться и работать над собой. А еще в Челнах я понял, что не стоит бояться трудностей. Здесь на моих глазах на заброшенном поле встал завод, бесконечные котлованы с грязью превратились в дома и городские проспекты. Я был организатором праздничных шествий, в которых участвовало до 100 тысяч человек — при этом не было ни одной драки.

На “КАМАЗе” царил дух единения. В его становлении приняли участие люди, приехавшие со всех уголков Советского Союза. Различные традиции, обряды, жизненный уклад — все это смешалось в одном котле. В итоге появился завод всем на удивление.

...Сейчас перед “КАМАЗом” открываются новые перспективы. Во-первых, у руля автогиганта стоит очень интересная, современно мыслящая команда. Во-вторых, играет

свою роль востребованность “КАМАЗа” в развивающейся экономике России и стран СНГ. В-третьих, руководством компании взят правильный курс на активное завоевание рынка, в том числе и внешнего.

Сергей Евстратов — заместитель генерального директора по организации управления и организационным технологиям ОАО “Мотовилихинские моторы”.

Справка. Опыт работы на “КАМАЗе” — 18 лет. На автогиганте устроился в 1985 году, после окончания Московского автодорожного института. Первым и единственным местом работы здесь стало Управление организации производства (правда, оно не раз меняло название). За годы работы на “КАМАЗе” инженер-программист прошел все ступени профессионального роста. Последние годы занимал пост директора департамента информационных технологий ОАО “КАМАЗ”.

— На “КАМАЗе” я научился работать в команде, ставить цели и достигать их, — сказал он нам в праздничном интервью. — Здесь всегда были условия для профессионального роста. А задачи ставило время. Одной из побед нашего коллек-

тива я считаю восстановление единого информационного пространства автогиганта — через портал “Комета”.

В знаменательный для “КАМАЗа” год я бы пожелал его работникам процветания и сохранения особого камазовского духа. Это предприятие всегда отличалось особой сплоченностью коллектива, профессионализмом, командным принципом работы, высокой квалификацией специалистов. Я понял, как не хватает мне особой камазовской атмосферы только после смены места работы...

Вячеслав Бороудин — один из учредителей Камского завода тормозной аппаратуры и аккумуляторов.

Справка. Работал на “КАМАЗе” в 1973 - 1991 годах бригадиром слесарей-инструментальщиков в цехе изготовления штампов прессово-рамного завода.

— Наша комсомольско-молодежная бригада была известна в объединении не только как активный участник соревнований, но и как генератор рационализаторских предложений. В свое время я изобрел пластобетонные штампы, которые, по признанию генерального директора ОАО “КАМАЗ” Николая Бежа, позволили на два года приблизить день выпуска “Оки”. Нашей бригадой была также изготовлена штамповая оснастка для новой кабины. Тогда

было выпущено 120 комплектов, но развития это направление не получило, и об этом эпизоде истории завода благополучно забыли. Еще одно мое распределение позволило снизить норму расхода металла на одну машину на 27 килограммов. За год, по расчетам экономистов, набирался целый состав сэкономленного сырья.

Во время работы на “КАМАЗе” я был еще и председателем туристического клуба ПРЗ. Приятно вспомнить походы, в которые мы ходили с ребятами из подшефной школы. Многие из них потом просили помочь устроиться в мою бригаду — на время летних каникул. И у мальчишек просыпался вкус к слесарному делу. На заводе были созданы условия для самореализации, царил особая атмосфера социализации и взаимовыручки. Были случаи, когда по просьбе коллег по цеху мы брали на поруки и заключенных, освобожденных при условии устройства на работу. Кому-то “уроки цеховой этики” пошли на пользу, но были и такие, кто вернулся за решетку.

...Сейчас предприятие, одним из соучредителей которого я являюсь, поставляет на “КАМАЗ” свою продукцию. Я очень рад, что, основав собственное дело, не порвал связи с родным заводом. А на “КАМАЗе”, судя по набирающим обороты заказам, дела идут на лад.



ТФК “КАМАЗ”: ПРОДАЖА АВТОМОБИЛЕЙ

(8552) 53 01 01, 53 26 24

7

ВДОХНОВЕНИЕ

СПОРТ

РОЖДЕНИЕ БОЛЬШОГО ФУТБОЛА

Валентина ДИМЧУК

Набережные Челны и «КАМАЗ» для многих стали словами-синонимами. Гигантская стройка завода, а позднее и не менее мощное производство машин привело к тому, что в Челны стал съезжаться народ. А где массы, там и массовый спорт. И футбол стал спортом №1 на автогиганте.

ФУТБОЛЬНАЯ ЗОЛУШКА

Рождением большого футбола в Челнах можно считать 5 февраля 1990 года. Именно тогда был образован ФК «КАМАЗ». В 91-м году, в последнем союзном чемпионате, «КАМАЗ», выступив в буферной центральной зоне, стал десятым среди 22-х команд. В ходе реорганизации футбольного хозяйства страны ФК «КАМАЗ» дебютировал в Первой лиге России. Первый российский чемпионат команда закончила на первом месте. И, таким образом, получила путевку в высшее футбольное общество страны. Добрый «фей» Четверик вывел свое детище в свет.

Как для Золушки полночь, так для ФК «КАМАЗ» во многом переломным стал 96-й год. Резко ухудшилось финансирование команды. Генеральному спонсору стало трудно содержать команду, и она перешла под крыло администрации города. Но и городская казна

не в состоянии была взвалить на себя такую ношу. Ведь огромная часть бюджета города формировалась как раз за счет автогиганта.

Футбольный клуб потихоньку стал направляться к двери, ведущей из высшего дивизиона. Но в том же 96-м «футбольная Золушка» все-таки оставила свою туфельку на балу сильнейших команд России. Октябрь стал месяцем игр с лидерами у себя дома. А в последней, выездной игре, в Ростове, где для «КАМАЗа» на кону стояло место в Высшей лиге, гости победили. Но Четверик своим настроением резко отличался от ликующей команды — он понимал, что следующий сезон может сложиться еще хуже. Тогда «КАМАЗ» оказался 14-м и еще на год продлил свои мучения в Высшей лиге.

АУТСАЙДЕР, МИЛЫЙ МОЙ

АУТСАЙДЕР...

С первых же туров сезона



1997 году у «КАМАЗа» не заладилось. Три поражения сразу же определили команде аутсайдерскую роль. Правда, отдельные игры показали - потенциал клуба силен. Но всплески активности были кратковременны. У нового тренера Зелькявичуса просто опускались руки. Тем не менее, положение команды в начале второго круга еще не выглядело безнадежным. И тут как гром среди ясного неба

— с «КАМАЗа» снимают 6 очков за несвоевременную оплату трансфера Юрия Шуканова из «Балтики». Формально членинцы были наказаны справедливо. Немного насторожило другое. Спустя некоторое время на КДК ПФЛ рассматривалась апелляция «КАМАЗа» (оказалось, что деньги на счет «Балтики» были переведены, но по каким-то причинам не дошли до адресата). Многим показалось, что ПФЛ могла простить «КАМАЗ», если бы он не проиграл за это время дома «Зениту». Судьба команды в любом случае была предопределена, и отступать от жесткого решения не стали. Тучи над «КАМАЗом» стали густеть.

В январе 1999 года мэрией города было вынесено постановление о расформировании футбольного клуба. По существу, команда прекратила свое существование. Большинство

игроков из «КАМАЗа-Чаллы» перешли в собственность других клубов ПФЛ.

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ

Большую часть сезона-2002 клубом руководил tandem Евгений Четверик — Владимир Барышев. Именно в это время у руля автогиганта становится Сергей Когогин, а в конце сезона команду возглавляет Юрий Газзаев. И футболисты вдруг заиграли так, как будто претендуют на выход в первый дивизион. «КАМАЗ» попортил нервы командам, ведущим борьбу за первое место. В итоге стал 5-м. В межсезонье Юрий Газзаев не стал закупать большое количество игроков. Селекция была проведена точно и в большей степени ориентирована на приглашение перспективных футболистов, в том числе и воспитанников камазовской школы, на то время выступавших в других

клубах. Генеральный спонсор ОАО «КАМАЗ» не требовал от нового наставника любой ценой выйти в первый дивизион, главное — создать боеспособную команду, способную решать серьезные задачи. Такой коллектив появился уже на следующий год. Подопечные Газзаева, победив в зоне «Урал — Поволжье», завоевали право выступать рангом выше. Дебютный сезон после возвращения в первый дивизион получился неоднозначным — победы в гостях чередовались с неожиданными поражениями дома. В целом же команда, с начала чемпионата заняв место в лидирующей группе, до конца турнира ето так и не покинула. При этом какое-то время даже претендовала на выход в Премьер-лигу. Итоговое четвертое место в полной мере можно признать успехом.

Игроки привыкали друг к другу. Ничего не менялось. И итог был один — «КАМАЗ» не выходил в лидеры. В сезоне 2003 года ФК «КАМАЗ» опередил конкурента на одно очко, и задача выхода в первый дивизион была решена. Заинтересованность Сергея Анатольевича Когогина проявлялась не только в присутствии на многих домашних матчах, но и в стабильном финансировании команды. Клуб поднимается, и это было заметно во время минувшего сезона. Да, чего тут говорить: стоит взглянуть на таблицу — и все становится ясно.

Александр Лопиков:

— Во времена выступления в Высшей лиге ФК «КАМАЗ» обрел имя. Теперь этот брэнд, который помогает работе, накладывает большую ответственность на команду. На мой взгляд, решение руководства «КАМАЗа» пригласить в клуб Юрия Газзаева было правильным. Это умный, спокойный человек, который знает, чего хочет достичь. Теперь болельщики видят, что выделенные деньги «работают» на команду.

При той задаче, которая стоит сегодня перед клубом, необходимо делать ставку на молодых. Но не забывать и ветеранов — состав должен быть смешанный. Без приежных игроков пока обойтись тоже практически невозможно — здоровая конкуренция никому и никогда не мешала. И, зная максимализм руководителей клуба и компании, все болельщики надеются, что «КАМАЗ» займет свое место в Премьер-лиге.

МНЕНИЯ БОЛЕЛЬЩИКОВ ФК «КАМАЗ»:

Алексей Козин:

— Что было раньше, и что есть сегодня — две большие разницы. С приходом нового руководства на «КАМАЗ» и в футбольный клуб у команды появилась цель. Раньше она только декларировалась. В 1998 году, когда положение команды и всего завода в целом, вроде бы, выровнялось, результата не было все равно. Хотя укрепился состав команды, на ее содержание тратились немалые деньги. С приходом Сергея Когогина и Юрия Газзаева (учитывая то, что финансирование и состав команды остались прежними) стала определенной позиция руководства относительно статуса команды. Все сосредоточилось в одних руках, деньги перестали уходить в неизвестном направлении. Отсюда и качество работы. Появился порядок и взаимопонимание между руководством клуба и компании (которого не было прежде). У команды появилась стабильность. Да, и сегодня не все однозначно. Но Газзаев хочет добиться цели. То, что мы видели после ухода Четверика, Миргалимова, Чукиева. Хоть главный тренер тогда что-то и делал, положение все равно было непонятным.

Азат Зайнуллин:

— В первый сезон с приходом Газзаева новое руководство и

КАК ЭТО БЫЛО

В разговоре она несколько раз произнесла слово «улей». Казалось бы, ничего удивительного, сиди передо мной пчеловод и рассказывай о своих буднях... Но! Гостьей редакции была Любовь Ширяева, и «улем» она называла все, что творилось в 70-80-е годы на строительстве «КАМАЗа» и ее любимого дитя — одноименного Дворца культуры: **Любовь Васильевна руководила им с 1980 по 1989 годы.** **Улей — символ сплоченности, труда и коллективизма: когда, к примеру, оборудуя зал ДК «КАМАЗа» и относя в него кресло, человек четко осознает, что на него возложено не только самое это кресло, но куда более высокая миссия: участвовать в становлении культуры Челнов. И участвовать. Слово — Любови Ширяевой:**

— К моменту приезда в Челны (шел 1975 год) у меня за плечами был колоссальный опыт: я была директором Дома художественной самодеятельности Алтайского края. Культурная жизнь в Сибири и на Алтае была ключом, и на то были причины: практически в каждом из культурных учреждений уже существовали оформленные коллективы художественной самодеятельности — культура ведь не рождается из ничего. И вот когда я приехала в Челны и увидела здесь это самое НИЧЕГО, была в полном шоке. Какая культура? Чем здесь заниматься?... Однажды ко мне пришел председатель профкома ПРЗ Гумер Нуретдинов. Пришел приглашать на работу! А куда? А куда! Заводов-то пока нет! Отправляйся. Представьте, что такое для воображения культурботника грандиозные котлованы, поток огромных тяжеловозов и профком и партком... в вагончиках! Но делать нечего. Мы с Гумером Хасанзяновичем

Татьяна ГИМАТДИНОВА

и другими руководителями с интересом взялись за новое дело. Развитие культуры на «КАМАЗе» начиналось с заводов. Все были молодые, энергичные, заводы хотели выделять культурникам платное расписание — все мы сидели на расписании заводчан!). Культурное движение на «КАМАЗе» было развернуто так здорово! Здесь не замедлили появиться великолепные коллективы: «Мастеровые» Ю. Колесникова, хореографический ансамбль «Камазовские узоры» Р. Шамсутдинова, Русский хор, Театр юного зрителя, духовой оркестр, эстрадные группы! То есть практически на каждом заводе развивались свои самодеятельные движения-конкуренты. Руководство настолько было в этом заинтересовано, что выделяло для занятий не только активные залы АБК, но и дополнительные, подсобные помещения. Представьте: АБК ведь предназначен для так называемых «столорботников», а здесь играет какой-нибудь ВИА!

И вот создались такие условия, что коллективам просто стало тесно. Как раз в это время полным ходом шло строительство ДК «КАМАЗа». По генплану города ДК должен был носить более низкий статус — не дворца, а дома культуры. И последних планировалось возвести только в Новом городе порядка десяти (!). Но, как всегда, не хватало ни денег, ни

Тем временем Беляев все настойчивее давил на парткомитет «КАМАЗа»: нужно открывать Дворец. Не в «Энергетике» же подписывать документ о сдаче второй очереди! И 13 декабря 1980 года мы открылись... чтобы закрыться вновь: доводить до ума ДК. После устранения всех недоделок двери ДК «КАМАЗа» распахнулись перед челнинцами уже навсегда, а в сам Дворец заселились все лучшие самодеятельные коллективы «КАМАЗа».

Так была запущена первая очередь культуры автогиганта...



НАШИ ПЕСНИ

“ЭТО ВСЕ ПРО КАМАЗ: ПРО МЕНЯ, ПРО ТЕБЯ И ПРО НАС”

Валентина ДИМЧУК

Это двустышие может служить эпиграфом к сборнику песен о «КАМАЗе», выпуск которого приурочен к 35-летию с начала строительства камского автозавода.

Он станет настоящим подарком первопроходцам и ветеранам «стройки века». Этот диск наверняка заинтересует и молодых автозаводцев — как своеобразный путеводитель по культурному наследию старшего поколения.

Идея собрать воедино «живой материал» и издать полноценный диск, куда бы вошли лучшие музыкальные композиции, появилась еще в 80-е годы. Если быть более точным, мысль создать «песенное детище» зародилась в 1989 году — когда Александр Василенко, руководитель известного ВИА «Контрасты», в то время еще и возглавлявший концертно-гастрольный отдел ДК «КАМАЗа», выпустил на фирме «Мелодия» маленькую пластинку. Она состояла из четырех лучших песен популярного ансамбля и разошлась буквально по рукам.

Потребность создать полноценный диск, где песни о «КАМАЗе» поют не только самодеятельные артисты, но такие мэтры российской эстрады, как Иосиф Кобзон, яркий представитель бардовского движения ныне покойный Юрий Визбор (который кстати, был на «КАМАЗе» в 1972 году), созрела к 30-летию юбилею. Но одного желания оказалось мало. По словам Александра Ивановича, не нашлось сподвижников — «основной движущей силы». Сегодня в этой роли выступил директор по информационной политике ОАО «КАМАЗ» Владимир Самойлов.

— Все свои задумки я сначала изложил Владимиру Александровичу, — расска-



«Творческая кухня» сборника. Александр Василенко, Сергей Некляев и Геннадий Довгань решают судьбу нового диска

зывает Александр Василенко, художественный руководитель и автор проекта юбилейного сборника. — Проникся он этой идеей сразу, как будто сам носил ее много лет в душе. И дело пошло. Сначала мы обсудили созревший у меня в голове репертурный план. И мне очень приятно, что наша совместная организационная работа шла, как по прекрасной расписанной партитуре человеческих и профессиональных отношений, — в ключе взаимопонимания и ответственности.

— **И каков он, литературный и музыкальный репертуар нового сборника?**

— То, что должно было войти в сборник, полностью решал художник, в состав которого вошел я, Сергей Некляев, Георгий Довгань, руководитель радиостанции «Формула Да». Это 14 музыкальных композиций в обрамлении текстовой хроники тех лет, 63 минуты звучания. Нам очень хотелось, чтобы каждый, кто будет слушать этот диск, услышал не просто голоса и музыкальные песенные композиции, а нечто большее. Такое, что

задает сокровенные струны души, заставляет вспомнить далекое — пропущенное через судьбу, через радость и боль.

Работы над записью велись в студии «Хормэт» Габидуллы Хурматуллина, здесь нам помогли и с аранжировками. Отрадно отметить: мы, наконец, объединили свои усилия с другими местными композиторами и выпустили на свет долгожданное дитя — сборник песен о «КАМАЗе».

— **В сборник вошли композиции разных лет?**

— Да, сами песни и стихи к ним писались на протяжении 35 лет. К примеру, вошедшие в сборник две мои песни «Мастера» и «Песня о КАМАЗе» были написаны еще в 1976 году. Из новенького здесь то, что написал Юрий Лыжин на слова знаменитой московской поэтессы Риммы Казаковой — «Ода «Окушке». Будучи в Москве, Юрию удалось уговорить Римму написать соответствующие стихи. Не знаю, как он смог это сделать, но у нее это получилось. Несмотря на то, что поэтесса раньше ничего

не знала о существовании ЗМА и его машине!

— **Какие сюрпризы нас ждут на презентации диска?**

— На презентации мы все исполним «живьем». Все, кто принимал участие в создании диска, выйдут на сцену. Кроме разве что Петра Вегина, который сейчас живет в Лос-Анджелесе, и Юрия Глушечко, живущего в Германии. Планируемый тираж диска — 3 тысячи экземпляров. Сам диск еще не видел никто, даже мы, его создатели. Запись и оформление вкладываюся готовятся в Казани. Рабочее название диска — «КАМАЗу — 35!». Название еще может быть изменено, но пока мы остановились на этом варианте.

Работа над диском велась два месяца. Отдельное спасибо хотелось бы сказать Сергею Некляеву. Если бы не его богатейшая фонотека, мы бы не нашли такого количества композиций, старых записей того же Иосифа Кобзона, которые не исполнились им на центральных телеканалах. Работали на одном дыхании, на общем подъеме. Желание это было выстрадано временем...

АКЦИЯ

ДИЗЕЛИСТЫ ПОЧУВСТВОВАЛИ КУРАЖ

В последний раз в акции «Десерт для знатоков» Фортуна выбрала одного из самых активных ее участников — бригадир-мастера ОАО «КАМАЗ-Дизель» Игоря Семенова.

Этот человек не только каждый вторник звонил в редакцию, называя заветное слово, но и в ходе проведения первого розыгрыша вместе с другими делегатами от камазовских предприятий вошел в состав «Наблюдательного совета» акции.

По его словам, многие дизелисты принимают активное участие в акции. И дело тут не столько в торте, сколько в желании быть первыми в любом соревновании. Что ж, стремление —

весьма похвальное и вполне отвечающее корпоративному духу.

В разговоре с Игорем Семеновым мы не зря вспомнили о коллегах. Они наверняка рассчитывают получить кусочек приза, велух «подумали» мы, чем нисколько не смутили призера. «Если домашние войдут во вкус (а мой 4-летний сынишка обо- жает украшения из крема), придется для бригады покупать еще один», — улыбнулся он.

Кстати, о выборе торта. Игорь унес домой новинку «КА-МАЗ-Общепита» — детский торт «Сливочный грибок». Судя по его аппетитному виду, без покупки еще одного десерта победителю не обойтись.