



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА ПАО «КАМАЗ»

№ 30 (3965)
13 сентября 2019 г.

ВЕСТИ КАМАЗА

ПОДДЕРЖАЛИ
ТУЛУНЧАН ПОЛЕЗНОЙ
МАШИНОЙ

2

ВОТ ТАК ДЕТСКАЯ
ЗАДАЧКА: НЕ КАЖДЫЙ
ВЗРОСЛЫЙ СДЮЖИТ

6

К 50-ЛЕТИЮ «КАМАЗА»

НИКОЛАЙ БЕХ.
ДВЕ ПЯТИЛЕТКИ
ПЕРЕЛОМА

4-5

КТО ЧИТАЕТ, ПОБЕЖДАЕТ



**КОНКУРС ПРОФМАСТЕРСТВА СРЕДИ СЛЕСАРЕЙ МСР
ДЛИЛСЯ АЖ ТРИ ДНЯ, ЗАСТАВИВ ПОНЕРВНИЧАТЬ
КАК УЧАСТНИКОВ, ТАК И ОРГАНИЗАТОРОВ. ПОЧЕМУ?**

3

АЛЮМИНИЙ – МЕТАЛЛ
НЕ ПРОСТО ЛЁГКИЙ

С ним удобнее работать

2

ЧИЗКЕЙК ОТДЫХАЕТ

Вкусы нашей шарлотки
с грибочками!

7

По вопросам размещения рекламы

**ЗВОНИТЕ: +7 (8552) 37-30-60
ПИШИТЕ: ORLOVAEA@KAMAZ.RU**

ЕАС ТС № RU Д-РУ.АА32.В.02236

Прочный корпус-радиатор

Оптика LEDIL

GELIOMASTER
www.geliomaster.com

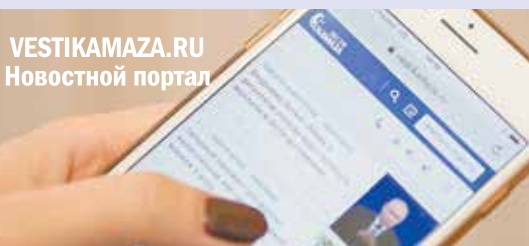
GSFNO

**МОЩНЫЙ СВЕТИЛЬНИК
ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО
ПОМЕЩЕНИЯ**

Светодиоды SAMSUNG
ООО «ТЭМ-Инвест» ОГРН (ОГРНИП) 1091650006546

Самые популярные материалы недели:

VESTIKAMAZA.RU
Новостной портал



- Исполком Челнов купит трамваи на 135 млн рублей
- Челнинский стилист и фотомодель рассказала, как организовала быт с четырьмя детьми-школьниками
- «Мясо танков не боится»: мнение болельщиков о предстоящей игре «Спартак» с «КАМАЗом»

ФИНАЛ ЦИКЛА, НО НЕ ТОЧКА



Подрастут и продолжат

8

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 37-31-99

ВСЕМ МИРОМ

Такая нужная машина

В городе Тулуне Иркутской области, наиболее пострадавшем от стихийного наводнения в конце июня, 6 сентября состоялась торжественная передача грузовика, приобретённого на собранные камазовцами средства.

Самосвал КАМАЗ-53605 передан в автопарк муниципального казённого предприятия Тулуна. Ключи от автомобиля мэру города Юрию Кариху вручил руководитель пресс-службы ПАО «КАМАЗ» Олег Афанасьев. Кроме того, он передал жителям Тулуна обращение генерального директора «КАМАЗа» Сергея Когогина, в котором тот выразил сочувствие и поддержку тулунчанам от имени всех камазовцев.

«Сразу после сообщений СМИ о природном катаклизме работники «КАМАЗа» вышли с инициативой помочь пострадавшим от стихии, — говорится в обращении. — Около 17,5 тысячи камазовцев, искренне сопереживая жителям Иркутской области, приняли участие в добровольном сборе средств для оказания помощи региону».

В результате собрали 3,768 млн рублей. По согласованию с тулунской администрацией было принято решение купить на эти средства КАМАЗ, необходимый для городского хозяйства. «Это самосвал из новой линейки продукции нашей компании с отличными техническими характеристиками. Я уверен, что он будет долго и эффективно работать, справляясь со всеми задачами по благоустройству города», — отметил в обращении Сергей Когогин, пожелав тулунчанам мирной, счастливой жизни и благополучия.

Мэр Тулуна Юрий Карих от имени всех жителей города поблагодарил камазовцев за подаренный грузовик и передал Благодарственное письмо коллективу «КАМАЗа».



Машина будет работать в тулунском МКП «Благоустройство»

ДЛЯ ПОЛЬЗЫ ДЕЛА

Удобный расклад

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

В цехе сборки кабин АвЗ появилось сразу пять эргономичных рабочих мест. Новоселье отпраздновали работники участка сборки тормозных кранов.

Новая обстановка появилась здесь всего две недели назад. Слесари переставляют на стеллажах тарус комплектующими под руку, чтобы сборка шла быстрее, и улыбаются — стало больше света, работать удобнее.

— На этом участке собирают две модели кранов. Начало процесса у них разное, а финишные операции одинаковые, — вводит в курс дела ведущий инженер-технолог отдела анализа эффективности сборочных производств Людмила Мисбахова. — Раньше рабочие места нахо-

дились далеко друг от друга, поэтому много времени и сил тратилось на доставку продукции к последней станции.

После мозгового штурма от транспортных потерь решили избавиться, а заодно улучшить условия труда. Пять рабочих мест скомпоновали на одном пятчке. Старые столы заменили новыми из алюминиевого профиля. Здесь же появились накопители и стеллажи из этого материала, полки на них легко регулировать под свой рост. Для слесаря, выполняющего финишную

КОНТАКТЫ/КОНТРАКТЫ

Партнёрство — всерьёз и надолго

Как мы уже сообщали, между ПАО «КАМАЗ» и целым рядом российских и зарубежных компаний на завершившейся 7 сентября в Москве международной выставке коммерческого автотранспорта COMTRANS-2019 подписано несколько соглашений о сотрудничестве.

Долгосрочное взаимовыгодное деловое партнёрство подразумевает соглашение с компанией QRYO из группы Quadro Capital Partners. Стороны заинтересованы в реализации серии проектов по использованию грузового автотранспорта, работающего на сжиженном природном газе (СПГ), в магистральных грузоперевозках, горно-рудной отрасли и других отраслях народного хозяйства. Подписи под документом поставили генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин и управляющий партнёр компании Quadro Capital Partners Гедрюс Лукас.

Помимо разработки и производства автотехники на СПГ с учётом потребностей партнёра, «КАМАЗ» планирует организовать также её технический

сервис. В 2020–2022 годах Quadro Capital Partners намерена сформировать парк из 9000 грузовых автомобилей на СПГ и создать необходимую для их эксплуатации инфраструктуру.

Соглашение о развитии парка тягачей нового поколения K5 и приобретении до 2000 единиц техники ПАО «КАМАЗ» в 2020–2021 годах заключено с одной из ведущих транспортных компаний России — GLT. Документ подписали генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин и президент GLT Василий Горбунов, который отметил, что партнёрство развивается уже на протяжении четырёх лет, и основная доля тягачей и шторных полуприцепов в автопарке компании — производства «КАМАЗ».



С развитием автопарка автомобилями поколения K5 и повышением эффективности использования парка существующего за счёт применения передовых цифровых технологий связывает своё будущее ООО «Транспортные технологии». Под соглашением поставили автографы генеральные директора Сергей Когогин и Максим Федченко. В 2020–2021 годах ТТ, занимающаяся грузоперевозками, намерена приобрести 500 КАМАЗов. Послепродажное обслуживание и ремонт приобретённых автомобилей будут проходить в официальных сервисных центрах «КАМАЗа».

Обувь? От «Мишлен»

Соглашение о стратегическом партнёрстве в рамках COMTRANS-2019 подписано с компанией «Мишлен», которая выступит глобальным партнёром «КАМАЗа» по достижению лучшей стоимости владения автопарком (Total Cost of Ownership).

Флагман новейшего модельного ряда грузовиков пятого поколения КАМАЗ-54901 будет оснащаться высокотехнологичными шинами Michelin X Multi Energy Z&D и Michelin X Line Energy Z2&D2, обеспечивающими наименьшую стоимость владения и высокую топливную экономичность.

«Сегодня, чтобы лидировать на конкурентном рынке, потребителю необходимо предлагать лучшее. В производстве КАМАЗов поколения K5 мы максимально используем новейшие разработки и технологии — как собственные, так и ведущих автопроизводителей мира. Поэтому логично, что при выборе «обуви» для нашего флагмана КАМАЗ-54901 мы обратились к одному из лидеров в этой области —

компании «Мишлен», которая предлагает лучшее решение», — отметил после подписания генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин.

«С Группой компаний «КАМАЗ» нас связывает давнее стратегическое партнёрство, объединяет ряд общих ценностей, одна из них — ориентация на клиента, — прокомментировал документ Вансан Руссе-Рувиер, старший вице-президент департамента шин для грузовых автомобилей и автобусов. — Мы рады вывести сотрудничество на качественно новый уровень. Совместно с Группой компаний «КАМАЗ» мы тестируем ряд инновационных сервисов и решений для транспортного парка».

По замыслу партнёров, применение на КАМАЗах шин Michelin должно



Такие шины КАМАЗу в самый раз

повысить рентабельность деятельности автотранспортных компаний, специализирующихся на магистральных перевозках, а также увеличить производительность транспортных средств.



Участок сборки тормозных кранов стал компактнее

сборку, поставили стул на колёсиках, чтобы ему было удобно маневрировать между двумя транспортными потоками. Гайковёрт тоже под рукой — закреплён на специальном балансирах. Транспортные потери практически ликвидированы. Если раньше краны с места на место часто переносили вручную, то теперь их достаточно положить

на специальный накопитель, изготовленный по принципу каракури, и они сами скатятся к месту назначения.

Сейчас как раз идёт обкатка нового порядка организации труда. Руководители и технологи внимательно следят за ходом работы, подают дополнительные заявки изготовителям стеллажей и столов.



Заготовки сами идут в руки

— Работать стало удобнее, меньше суеты, а значит, можно сосредоточиться на качестве сборки, — уверен слесарь Сергей Петров. — Это очень важно: от исправности тормозного крана зависит безопасность водителя.

А замначальника цеха по технической части Марат Газизов уже подсчитал: время прохождения изделия в пото-

ке уменьшилось на 6%, то есть полная сборка тормозного крана с учётом всех перемещений проходит быстрее.

Теперь руководители цеха сборки кабин вместе с технологами и специалистами КРПС присматриваются к другому участку цеха — на сборке нижнего щитка месяца через два тоже будет новоселье.

С МЕСТА СОБЫТИЙ

СОК победы

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Татьяна БЕЛОНОЖКИНА, Виталий ЗУДИН

На «КАМАЗе» узнали имена лучших слесарей механосборочных работ. Конкурс профессионального мастерства длился три дня и заставил понервничать и участников, и организаторов.

Заявки на участие в соревнованиях подали 30 человек из шести подразделений компании. Право на победу оспаривали представители двух возрастных категорий — до 35 и после 36 лет. Приветствуя конкурсантов, руководители настраивали их на качественное выполнение заданий.

— Слесарь механосборочных работ — очень важная профессия. В ваших руках сборка всех узлов, агрегатов и самого автомобиля, и она должна быть идеальной, — подчеркнул директор завода двигателей Сергей Снарский. — Покажите, на что вы способны!

Директор департамента развития персонала

«КАМАЗа» Светлана Михеева пожелала участникам в ходе конкурса приобрести новые знания и навыки.

Для оценки уровня подготовки слесарей МСР Корпоративный университет решил применить средства, разработанные и утвержденные Советом по профессиональным квалификациям в автомобилестроении, в состав которого входят представители «КАМАЗа». Для проверки теоретических знаний было разработано 40 вопросов, на практике нужно было подобрать задний мост большегруза. Попотеть победителям была обещана солидная премия в размере 17000 рублей, за второе место — 14000, за третье — 10000.

Получив тест, конкурсанты глубоко задумались, праздничную веселость как ветром сдуло. Без специальных знаний по металловедению, конструкторской и технологической документации правильно ответить на вопросы невозможно. На выполнение задания давался час, и все использовали отведенное время до последней минуты. Лучший результат за теорию — 29 баллов — оказался уризовца Юрия Салиманова, 27 баллов набрал прессоворамщик Владимир Игнатьев, оба представители старшей возрастной категории.

На второй день в учебно-технологическом комплексе конкурсантов ждали три эксперта: мастер про-



Директор РИЗа Андрей Карпов пожелал победителям конкурса не останавливаться на достигнутом

изводственного обучения МЦПК Ирина Киреева, ведущий специалист по новым технологиям завода двигателей Валерий Ильичев и главный специалист УТК Сергей Калинин. В центре площадки был задний мост, на который в соответствии со стандартной операционной картой нужно было закрепить цапфы и тормозные барабаны. За 40 минут рабочие должны были ознакомиться с технологической документацией, правильно

выполнить сборку, а затем демонтаж, и подготовить рабочие места для других участников.

Трудились все сосредоточенно. Брли в руки то один инструмент, то другой, гайки закручивали на совесть. Но организаторам важно было оценить умение применять технические знания. Кое-кто, ознакомившись с порядком действий, решил идти своим путем, но некоторых этот путь даже завёл в тупик. Если при сборке моста цап-

фу закрепить неправильно, следующую операцию, установку тормозного барабана, выполнить практически невозможно. Оценив тщетные попытки смельчаков, эксперты были вынуждены остановить время на секундомерах и объявить о преждевременном завершении выполнения конкурсного задания.

Обсуждая итоги за чаем, некоторые слесари признавались, что больше привыкли надеяться на зрительную память, чем на документ, а что и как закреплять, покажет мастер. Но больше шансов на победу имели как раз те, кто чаще работает с СОКаи и чертежами самостоятельно.

Высший балл за практику — 100 — набрал Дамир Гильмутдинов, с заданием он справился за 11 минут. Молодой слесарь МСР (категория до 35 лет) из цеха мостов АвЗ признался, что такого результата добился благодаря опыту, правда, на рабочем месте он собирает не задние, а передние мосты. Чуть меньше — 91 балл — у Николая Пермякова. Он хоть и выступал в старшей возрастной категории, но работает в цехе сборки силовых агрегатов завода двигателей всего полтора года. Теперь Дамир Гильмутдинов и Николай Пермяков — лучшие слесари МСР на «КАМАЗе». Обещанную премию они получат в октябре.

Свои выводы сделали и организаторы конкурса — 90% разработанных оценочных средств готовы к использованию. Корректировки будут внесены в некоторые вопросы теоретического теста, а время выполнения практического задания будет увеличено.



Над тестами нужно хорошенько подумать...



...а на практике ещё и попотеть

НАУКА И ПРАКТИКА

Мастер даёт урок

У Совета мастеров и бригадиров «КАМАЗа» новый куратор — консультант по развитию ПСК Луиза Румянцева. Сразу после знакомства младшие командиры производства составили план работы.

Успеть нужно многое, ведь в этом году V Конференция мастеров и бригадиров пройдёт в ноябре. Сроки пришлось сдвинуть из-за торжеств, посвящённых 50-летию «КАМАЗа».

По традиции в ходе обсуждения актуальных проблем развития производства выскажутся и гости. Уже подтвердили своё участие мастера Ижевского электромеханического завода «Купол» и Тихвинского вагоностроительного завода, отправлены приглашения на предприятия Беларуси и Казахстана. В рамках конференции лучшая команда мастеров «КАМАЗа» будет соревноваться с гостями за победу в Олимпиаде. Борьба будет напряжённой...

Продолжает Совет мастеров и бригадиров и сотрудничество с вузами города. На 18 сентября в КНИТУ-КАИ им. А.Н. Туполева намечена лекция «Роль мастера на производстве». Своим опытом с будущими экономистами поделится мастер цеха запасных частей РИЗа Гульфия Агафонова, а Максим Емелин из цеха мелких стальных деталей завода двигателей расскажет о проблемах, с которыми ему пришлось столкнуться в первые месяцы работы на предприятии. Максим сам учится на заочном отделении КНИТУ-КАИ, так что знакомство будет полезным как для студентов, так и для руководителей начального звена управления.

НОВОСТИ

«Башавтотрансу» — 12 автобусов

Врио главы Башкортостана Радий Хабиров 3 сентября в Уфе принял участие в передаче ГУП «Башавтотранс» 12 новых автобусов НЕФАЗ большой вместимости. Руководитель региона осмотрел передаваемый транспорт, оценив его с точки зрения удобства и безопасности.

— Новые автобусы стали настоящим украшением наших улиц. Я всегда обращаю на них внимание — и в Уфе, и за её пределами. Но главное — не эстетика, а комфорт и безопасность пассажиров, — отметил Хабиров.

Всего в рамках обновления подвижного состава государственного перевозчика Нефтекамский автозавод поставит 74 новых машины. По словам гендиректора «Башавтотранса» Надира Самиева, они выйдут на самые загруженные маршруты столицы — 51, 69, 74, 110-й. Ежедневно по ним перевозится 62-65 тысяч человек, или 60% всего объёма уфимского пассажирооборота предприятия.



12 белоснежных автобусов готовы к серьёзной работе

Ставка на тягач

В рамках международной выставки COMTRANS-2019 прошли переговоры между ПАО «КАМАЗ», АО «Лизинговая компания «КАМАЗ» и ООО «УТК «Мегаполис».

В ходе встречи стороны договорились о крупной поставке газодизельных автомобилей КАМАЗ-5490-892-87 в лизинг до конца этого года. Автотехника будет передана по программе «Лизинг от производителя» со специальными условиями для представителей крупного бизнеса.

Раскрасить КАМАЗ

В рамках COMTRANS'a «КАМАЗ» и «КАМАЗ-ЛИЗИНГ» провели «Детский день» для маленьких гостей выставки.

Посетителям показали линейку автомобилей, накормили мороженым, сладкой ватой и попкорном, напоили свежесжатыми соками, предложили украсить капкейки, покататься на понициклах, посмотреть мультфильмы на огромном экране, попрыгать на красочном надувном батуте. А малыши с удовольствием раскрашивали камазовские автомобили в зоне «КАМАЗ-ЛИЗИНГ — детям». Ребята ушли с выставки с подарком — книжкой-раскраской.



К 50-ЛЕТИЮ «КАМАЗА»

Николай Бех: из коммунизма в капитализм

Ольга ЖИГУЛЬСКАЯ. Фото: Виталий ЗУДИН, архив «Вестей КАМАЗа»

Продолжая серию интервью первых руководителей «КАМАЗа» в разные годы, сегодня мы публикуем беседу с третьим по счёту генеральным директором. В возрасте 41 года, в 1987-м на этот пост был назначен Николай Бех. Последовавшее затем десятилетие по своей остротности и эмоциональной амплитуде стало для «КАМАЗа» совершенно особой эпохой. Трансформировались власть, страна, её экономика, политика. В авангарде, во многом первым принимая на себя удар, прокладывал новые пути «КАМАЗ». Умение адаптироваться «в условиях бездорожья» из технической характеристики автомобиля фактически превратилось в стиль жизни компании.

«За границу»

— Николай Иванович, но ведь вы, выпускник Киевского политехнического института, как руководитель «родом с ВАЗа»?

— Да, я ветеран ВАЗа, проработал там 11 лет, из них шесть — главным инженером металлургического производства. Там, в Тольятти, женился (комсомольскую свадьбу справили, и ключи от квартиры прямо на свадьбе подарили), там две дочки родились... На ударную комсомольскую стройку молодые люди ехали после институт, собрания оказались «инженерные сливки». Молодым доверяли. В свои 28 лет я руководил техотделом МП, был членом Совета молодых специалистов ВАЗа. Гендиректор Виктор Николаевич Поляков пригласил в кабинет: «Назначаем вас ГИ металлургического производства». Я попытался возразить — может, рано? «Идите и работайте! — был ответ. — Мы рискуем больше, чем вы!»

Камазовцы у нас проходили стажировку, мы с моим директором ездили на литейку на первую плавку, на запуск линии СПО. Но уезжать я никуда не собирался. И вдруг однажды — 1980-й год, я в Москве, предстоит командировка в Италию, и снова приглашает Поляков — уже министр автопрома СССР. В кабинете — новый ГД ВАЗа А.А. Житков и Лев Борисович Васильев. «За границу собрался? Есть предложение — тоже за границу, только поближе. Директором литейного завода на «КАМАЗ». Там проблемы с литейным производством». Возражать не имело смысла. Когда, говорю? «Вот у Васильева самолёт свой, прямо сейчас и езжайте». Так на 18 лет я оказался в Татарстане.

От кризиса до миллионного

— Вы прибыли на литейку как антикризисный менеджер?

— Завод работал тогда по заготовкам: сколько отливков из чугуна, столько и автомобилей. Мы шутили,

что у нас семичасовой рабочий день: с семи утра до семи вечера. А оперативки Лев Борисович проводил с 23-х до часу ночи, а то и до двух. Очень жарко было! Внедрив новый чугун, мы изменили технологию, резко сократилась трудоёмкость. Постепенно литейный стал ведущим заводом на «КАМАЗе».

— Именно «при Бехе» был выпущен миллионный КАМАЗ, и автогигант достиг пика, выхода практически на проектную мощность, собрав 126662 автомобиля...

— ...и около 200 тысяч двигателей. Самый урожайный год был 1988-й, таких объёмов «КАМАЗ» больше не делал никогда. Продажи в то время были понятием условным, была даже шутка такая: «Мы дадим вам не то, что вам хочется, а то, что вам надо!» Просто купить КАМАЗ было невозможно, такие стояли очереди за машинами. Было законом: ГАЗ выпускает грузовики до 3 тонн, ЗИЛ — до 5, «КАМАЗ» — 6-10, МАЗ — 12-14, КрАЗ — 14-18 тонн. Хотя мы хотели выпускать и малотоннажные грузовики.

— От камазовских конструкторов знаю: многие их разработки ушли на МАЗ — «просто так».

— И не только на МАЗ. Очень много интересных моделей, наработки наших конструкторов были потрясающие.

АО — акция спасения

— 1988 год мы завершили с прибылью, равной той, что в сумме дали МАЗ, ГАЗ, ЗИЛ вместе взятые. А в распоряжение нам оставили только три процента.

— И тогда вы решили пойти на акционирование?

— К этому времени у нас сформировалась команда единомышленников: В.Н. Паслов — технический директор, Ю.М. Борисов — директор по производству, Л.Н. Комм — директор по экономике и финансам, В.Б. Сигал — коммерческий директор, которые впоследствии стали вице-президентами АО. Мы разработали программу стратегического



18 октября 1988 года. Собран миллионный КАМАЗ



В конце 80-х камазовские грузовики уходили огромными партиями

развития, под которую нужны были серьёзные деньги, и вышли в правительство с таким предложением. Нас поддержали академик Л.И. Абалкин, вице-премьер по экономике, Предсовмина Н.И. Рыжков, в ЦК А.И. Вольский. Проходило всё достаточно трудно: практика отсутствовала, всё было впервые.

— Раз закона нет, значит — беззаконие?

— Не так: когда законом не запрещено — значит, разрешено. Во время подготовки к акционированию мы пригласили компанию IMAg, группу экспертов-советников. Помогала и комиссия по усовершенствованию экономического развития страны при Н.И. Рыжкове. В какой-то степени это был риск, но мы были молоды, впереди видели цель — с созданием АО «КАМАЗ» получал возможность распоряжаться собственной прибылью. Так вот, в стратегической программе было предусмотрено создание совместных

производств: по двигателю — с Cummins, по коробке передач — с ZF...

— Те самые СП, что сегодня успешно работают на «КАМАЗ» в Чelнах?!

— Да, для реализации программы уже были выделены деньги, но...

Пожар съел всё

— Но наступило 14 апреля 1993 года, пожар на заводе двигателей. Пожар «съел» всё: и заработанные нами деньги, и кредиты...

— Как эта весть постигла вас?

— В заграникомандировке, в Лондоне. Мне позволили, и я срочно вылетел в Москву. Оттуда самолётом с главным пожарным страны — на «КАМАЗ». Не передать словами... Горело 600 с лишним тысяч квадратных метров, вся кровля обрушилась на оборудование, а внизу подвал, там — стружкоуборка, маслохранилище... Молодые Виктор Владимирович Конопкин — директор завода, Серёжа Галкин —



Николай Бех: «Желаю «КАМАЗу» не революционных, а инновационных изменений»

главный инженер — вовремя приняли правильное решение: залили подвал водой, и взрыва не произошло. Могло весь «КАМАЗ» разнести. Позже, уже работая в Москве, я учился в Академии Генштаба, и нам показывали этот пожар из космоса — через 10 лет. Директор Академии попросил меня рассказать, как это было. 10 дней всё это ещё горело, ужасно. Прибыл С.К. Шойгу, тогда только назначенный председателем комитета по ЧС, он здорово помог. Огромную поддержку в эти незабываемые дни оказали российский премьер-министр В.С. Черномырдин, президент Татарстана Минтимер Шарипович Шаймиев.

— Возвращаясь мыслями в то время, вы допускаете, что это была чья-то злая воля?

— Я вам так скажу. С главным пожарным мы создали макет конструкции завода двигателей практически в натуральную величину и пытались поджечь разными способами (есть большой отчёт по этому поводу). Получилось только при помощи термитных шашек. Много было всего в тот период... Остановились на том, что произошёл взрыв трансформатора. Много значил и тот факт, что никто не погиб.

— По сей день звучат мнения, что не надо было восстанавливать завод.

— Были такие умники. Министр финансов Фёдоров, например, предлагал: купим двигатели, будете собирать

ваши машины. Я объяснял: тогда и литейный не нужен, и вообще, половина «КАМАЗа». Двигателей в таком объёме никто в стране не производил. В тот период мы не остановили завод. Я обратился ко всем союзным министрам — собрав все камазовские двигатели, находившиеся на складах, организовали их восстановление на ЗРД, который, по сути, спас «КАМАЗ»: ведь конвейер ЗД лежал грудой искореженного металла. А в стране уже был очень сложный период. С созданием объединения «КАМАЗ — Содружество» с металлургами, нефтяниками, газовиками в их лице мы обрели фактически кредиторов: они рассчитывались не деньгами, а документами на газ, жидкие нефтепродукты и т.д. Мы в течение трёх месяцев возвращали им нашей продукцией. Если бы не эта услуга с их стороны, наверно, мы бы не выжили. Кредиты тогда были 200% — невероятно, но у меня есть документ, 240%. Ещё же и инфляция галопирующая. Отечественные банки стали кредитовать нас уже потом, под гарантии ККР. Страшный это был период, 1993–1994 годы. Поляков помог, хотя тогда он уже не был министром: возглавлял штаб, а я ездил в Лондон, в Японию, убеждая, доставая эти кредиты.

— А форма АО сыграла роль?

— Форма АО, прежде всего, позволила сохранить собственность «КАМАЗа» при распаде СССР — а это заводы в республиках и



1993 год. Страшная картина пожара на «движках»



Дважды «в эпоху Беха» посещал «КАМАЗ» Борис Ельцин. 8 августа 1990 года он, ещё Председатель Верховного Совета РФ, побывал на АвЗ и в НТЦ, а 30 мая 1994-го уже в качестве Президента Российской Федерации посетил восстановленный после пожара завод двигателей. Камазовцам он сообщил, что до конца текущего года их предприятие освобождается от уплаты налогов на прибыль и добавленную стоимость

сервисная сеть, 150 автоцентров. Не будь АО, госпредприятие не смогло бы получить никаких кредитов, зарубежных в том числе. Так что это спасло завод.

— Но если бы не пожар, сценарий развития был бы другим?

— Безусловно! Да, программа стратегического развития сейчас реализуется. Но... мы потеряли 20 лет!

На рубеже

— Николай Иванович, какими камазовскими проектами вы можете гордиться?

— Прежде всего — акционирование «КАМАЗа». Далее — разработка и внедрение полноприводного нашего семейства. Не могу не сказать о внедрении высокопрочного чугуна в объёмах, превышающих выпуск всего автопрома. Ещё один важный проект — газодизельные автомобили, сейчас это направление переживает ренессанс, что замечательно. Ну и, конечно, команда «КАМАЗ-мастер», созданная в 1988 году и своими результатами рассказавшая и доказавшая всему миру, что такое «КАМАЗ». Хочу подчеркнуть особую роль в её создании и развитии С.С. Якубова, в то время директора НТЦ.

— Будучи коммунистом, вы возглавили советское предприятие, а уходили с капиталистического. В плане руководства для вас этот переход не стал революционным?

— Если говорить о «команде Беха», как тогда называли топ-менеджмент, мы практически ничего не поменяли. Сама ситуация в стране требовала новых подходов, действий, во многом приходилось рисковать и по-новому выстраивать отношения с поставщиками, партнёрами. Но каждую неделю как народный депутат СССР проводил встречи с коллективом. Профсоюз,

— Если всё самое дорогое в вашей жизни случилось на ВАЗе, то чем стал для вас «КАМАЗ»?

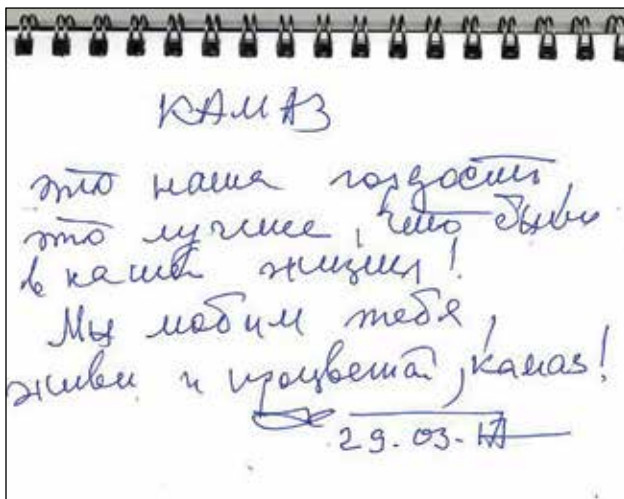
— ВАЗ — это молодость, удачный старт, учёба. Но там у меня не было такого крупного и самостоятельного дела. Рост и всё самое лучшее, безусловно, произошло на «КАМАЗе». Всё самое главное для меня связано с «КАМАЗом»: участие в судьбе не только завода, но и республики, страны. И всё, что происходит на «КАМАЗе», для меня это «у нас».

— Как сейчас строится ваша жизнь?

— С 2003 по 2018 год я возглавлял компанию «Звезда Энергетика», выпускающую электростанции. Являюсь председателем Совета директоров компании «Литоформ», руковожу изданием журналов «Литейное производство» и «Металлургия в машиностроении». Доктор технических наук, профессор, академик шести академий. Дочки подарили мне шестерых внуков — это самое главное в жизни.

— Что пожелаете своему родному «КАМАЗу», достигшему 50-летия?

— Перефразируя известный афоризм, могу сказать, что «КАМАЗ» — это наше всё. Сегодня в силу многих причин он действительно флагман не только в автомобилестроении, но и вообще в организации, как предприятие. Думаю, что надо расширять диверсификацию продукции. Сегодня ничто не мешает выпускать малотоннажные коммерческие грузовики. Хочется видеть серийные автомобили премиум-класса. В автомобилестроении есть вещи универсальные, а есть специальные, определяющие «лицо» автомобиля. Вот этой гармонии я и желаю нашему КАМАЗу — и предприятию, и автомобилю. А изменения, которые происходят постоянно, пусть будут не революционными, а инновационными.



Пожелание «КАМАЗу» от Николая Беха

Полную версию интервью Н.И. Беха читайте на портале vestikamaz.ru

ВОПРОСЫ ПО КАЧЕСТВУ

Сдвинуть бумажные горы

Вопрос: «На мастеров, помимо прочего, возлагают ответственность за качество продукции. Но мастера только и делают, что заполняют разные журналы, которые друг друга дублируют. Когда мастеру следить за качеством продукции, состоянием оборудования?»

Отвечает зам. директора автомобильного завода по качеству **Евгений Маслиев:**

— Ведение журналов прописано в наших стандартах и инструкциях. Это один из элементов системы менеджмента качества. Журналы ведутся по разным направлениям: ТРМ, охрана труда, производственная система, контроль качества, учётная политика в области обеспечения и многое другое.

Откровенно говоря, уровень бумажной, отчётной бюрократизации в нашей системе довольно высокий. И это при том, что в последнее время много чего внедрено с элементами компьютеризации. Про излишнюю отчётность производственники постоянно поднимают вопрос, но, к сожалению, он остаётся пока не решённым, и изменения в наши стандарты не вносятся так оперативно, как нам этого хотелось бы.

При этом необходимо помнить: мастер, прежде всего, должен гарантировать качество продукции, выпускаемой работниками, это его основная задача. А вот процесс заполнения всевозможных журналов у него должен быть систематизирован. Мастер должен чётко понимать, какой журнал обязан вести лично, а какой может делегировать своим подчинённым.

Горячая линия по качеству 55-03-63. Горячий e-mail: quality@kamaz.ru



АЗБУКА БЕЗОПАСНОСТИ

Настоящий клондайк?

При всём обилии в нашей стране разных фондов, сердцу камазовских ремонтников милее всего фонд свой, ремонтный. Сколько проектов, больших и малых, удалось осуществить благодаря деталям и детальюшкам, которые уже отработали свой срок в составе оборудования, вышедшего на заслуженный отдых!

Грамотный ремонтник никогда не выбросит в металлолом или в утиль то, что ещё может пригодиться. А не менее грамотная служба, департамент защиты ресурсов, со своей стороны, заботится о том, чтобы все запчасти для РЭН — ремонтно-эксплуатационных нужд — были, как положено, учтены, пронумерованы, имели каждая свой код. Ведь не секрет: когда что-то где-то плохо лежит... Сами понимаете, хочется прибрыться! Или прибрат...

Два года назад Центральная бухгалтерия инициировала разработку и внедрение схемы по наведению порядка в этой сфере на литейном заводе, определив на нём пилотные участки по схеме движения запасных частей для РЭН. Результаты порадовали всех. А если «пилот взлетел» успешно, это позитивный сигнал: значит, система работает, и стоит внедрять её повсеместно.

Однако прежде нужно было представить реальную картину. Всю первую половину нынешнего года сотрудники ДЗР и КРС Центральной бухгалтерии проводили комплексные проверки по вопросам учёта

движения запасных частей для РЭН, бывших в употреблении. Проверяющие побывали практически во всех производственных подразделениях ПАО «КАМАЗ»: на автомобильном, на заводе двигателей, на ЗЗЧИК, РИЗе, кузнечном и ПРЗ. И про участки на литейном, в своё время не вошедшие в пилотный проект, не забыли.

Не сказать, что им пришлось придумывать некие супероригинальные методики тестирования: всё в компании регламентировано, действуют ТПУ 05.02.04-2018 «Учёт и контроль движения запчастей к оборудованию в подразделениях ПАО «КАМАЗ». Своим распоряжением № 545 в конце прошлого года эти правила утвердил заместитель генерального директора по управлению персоналом и оргразвитию. Как говорится, только знай соблюдай.

А вот с этим, как оказалось, всё совсем не здорово. Особенно встревожил экспертов тот факт, что исполнение названных выше ТПУ не обеспечено во внутренних структурных подразделениях, обслуживающих энергетическое оборудова-

ние. Основные выявленные нарушения — это:

- ▶ несвоевременное ознакомление персонала с ТПУ 05.02.04-2018;
- ▶ в подразделениях главного энергетика не организован учёт бзушных запчастей;
- ▶ по некоторым запасным частям, выбывшим из состава оборудования, не велась работа по кодированию, и обнаружилась «неучётка»;
- ▶ не везде нашлись, либо были заполнены некорректно документы по учёту б/у запасных частей для РЭН (реестры учёта выдачи и т.д.).

Одним из самых неприятных «открытий» стало и то, что на множестве запасных частей отсутствовали бирки или в бирках не был указан номенклатурный номер. А это уже — нарушения иного порядка: методические указания по бухучёту МПЗ утверждены приказом Минфина РФ.

Вывод, сделанный сотрудниками блока безопасности и КРС ЦБ, укладывается буквально в одно предложение: со стороны инженерного центра «КАМАЗа» и руководителей на местах в проверенных подразделениях не обеспечен контроль за исполнением ТПУ. И, чтобы предотвратить возможные хищения, злоупотребления, путь один: как можно быстрее навести порядок. Административных ресурсов для защиты наших ресурсов предостаточно.



Схема, применённая в пилотном проекте на литейном заводе, оказалась весьма актуальной и универсальной

Подготовила к публикации **Ольга Жигульская**

ОХРАНА ТРУДА

По ровной дороге

На заводе двигателей отремонтировали тротуар и нанесли разметку на дорогу, разделяющую АБК и производственный корпус.

За несколько лет асфальт на пешеходных зонах совсем раскрошился. Ходить по таким дорожкам было неудобно, а дамам на каблуках даже опасно. Не добавляло уверенности заводчанам и отсутствие зебры на проезжей части.

Вопрос о необходимости ремонта и нанесения разметки обсуждался на встрече коллектива с руководством завода. Позже он был оформлен уполномоченным по охране труда отдела труда и заработной платы Равилем Габдрахмановым в качестве предложения — ситуация не соответствовала нормам безопасности движения пешеходов. Документ передали в отдел охраны труда и пожарной безопасности и в службу быта.

Дорожные работы начались после корпоративного отпуска. Новый асфальт уложили на 200 метрах тротуара, поменяли бордюры на дороге, а на проезжей части нанесли разметку. Безопасность при переходе дороги зависит теперь только от внимательности самих заводчан.



Дорога на производство стала ровной и безопасной

НОВОСТИ

Путешествие привело на «НЕФАЗ»

На «НЕФАЗе» 30 августа побывал необычный гость — путешественник, член Русского географического общества Иван Ширяев.

Вот уже седьмой год он колесит по нашей необъятной стране. Его цель — посетить все города России (их на сегодняшний день насчитывается 1117). Нефтекамск стал 635-м городом в маршруте путешественника. Одним из пунктов его визита оказалось градообразующее предприятие — «НЕФАЗ». В ходе экскурсии Иван Ширяев посетил цеха автобусного производства, производства вахтовых автобусов, ёмкостно-наливной техники и автосамосвалов.

ДАТА

Два достойных экспоната

Ирина НИЗАМИЕВА. Фото: Ильдар ХУСНУДИНОВ

10 сентября исполнилось 44 года со дня, когда на кузнечном заводе была отштампована первая поковка — крестовина карданного вала.

А началось всё с ударного летнего месячника в 1975 году: среди работников завода развернулось соревнование за право участвовать в производстве первой горячей поковки.



Та самая первая оригинальная крестовина

Среди победителей этого соревнования были наладчики В. М. Дунаев, А. Н. Иванов, Г. С. Гульязев и кузнецы-штамповщики Г. А. Гладких, В. А. Малофеев, В. А. Букатин, А. А. Цыпин. Первая партия из 100 штук была отштампована в КПК-1. Практически все образцы поковки были тогда разобраны участниками этого события на память.

Сегодня, минуя 44 года, одна из таких оригинальных поковок — крестовина — заняла своё достойное место в музее истории. Как известно, всё это время в экспозиции находилась её копия, которая была изготовлена на заводе к 10-летию со дня выпуска первой поковки. Оригинал крестовины из первой партии передал в музей Сергей Кленько, бывший заместитель директора завода по производству, а ему эту поковку в своё время подарил ветеран технологической службы завода Дмитрий Куклин.

И ещё одним подарком к этому памят-

БУДЕМ ЗНАКОМЫ!

Узреть в цифре

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Подведены итоги конкурса проектов «Уроки настоящего» образовательного центра «Сириус». Награды призёрам были вручены на международной выставке COMTRANS-2019.

Полгода назад генеральный директор «КАМАЗа» Сергей Когогин в рамках образовательного проекта «Уроки настоящего» выступил с лекцией «Цифровизация автомобиля. Как технологии меняют автомобильный мир» перед учащимися старших классов с углублённым изучением математики, физики и химии. После рассказа о «КАМАЗе» и современных технологиях он предложил ребятам попробовать свои силы в решении производственной задачи. Нужно было разработать и реализовать алгоритм классификации шестерён вала коробки передач для системы технического зрения. Было и дополнительное задание — сделать эскиз организации рабочего места с учётом автоматизации контроля размера и формы шестерён. Поскольку программа транслировалась на всю Россию, предложить

решение в течение месяца мог любой школьник страны.

— В конкурсе приняло участие более 50 команд-студий России. У 18 были предложения, которые решают поставленную проблему, а четыре проекта можно применить на производстве, — подвёл итоги преподаватель «Кванториума» Игорь Фукин, включённый в экспертную группу.

Второе место завоевали учащиеся студии «Инженерная школа № 1581» из Москвы. Для распознавания и классификации шестерёнок они написали программу на языке Python, где для определения типа детали используется соотношение её сторон. В работе приведено не только обоснование сделанных вычислений, но и описание программы как для разработчиков, так и для пользователей. Дополнительное задание



Проект открыл перед школьниками настоящий «КАМАЗ»

будущие инженеры тоже выполнили полностью. В проекте приведены подробные характеристики программно-аппаратного комплекса с расчётом стоимости его комплектующих. Есть концепт-аппарат в виде эскиза.

Ребята из московской студии школы № 902 «Диалог» для распознавания изменили интересный подход — определение точек резкого изменения геометрии детали. Поскольку дополнительное задание было выполнено очень схематично, этот вариант решения завоевал третье место.

На выставке COMTRANS специально для ребят была организована экскурсия. Церемония награждения состоялась на главной сцене, участники и руководители проектных групп получили памятные подарки.

Школьников поразили масштаб разработок «КАМАЗа». Путь, пройденный компанией за полвека, на выставке был наглядно проиллюстрирован первым сошедшим с конвейера грузовиком и представителем премиум-класса 54901. Старшеклассники с удивлением обнаружили, что электробус, курсирующий по Москве, тоже родом с «КАМАЗа». Их также вдохновило знакомство с «Арктикой» и боевой машиной команды «КАМАЗ-мастер».

— Ребята очень рады, что приняли участие в решении настоящей производственной задачи, и ждут новых предложений от «КАМАЗа» в рамках проекта «Уроки настоящего», — завершила руководитель студии школы № 902 «Диалог» Татьяна Стычинская.

А вот и ответ на главный вопрос. Первое место в конкурсе проектов завоевала студия «Планирование карьеры» из Томска. Старшеклассники написали алгоритм подбора параметров, что значительно упростило настройку модели под конкретные условия производства. По собственной инициативе будущие инженеры разработали ещё и Telegram-бота, который может определять тип шестерни по фотографии.

Победителей ждёт особый приз — поездка на «КАМАЗ». Для них будет организована экскурсия по заводам компании, в музей «КАМАЗа», детский технопарк «Кванториум», а также интересные встречи и приятные сюрпризы.



Творческая работа гравёра Антона Квеченя

ному дню пополнилась экспозиция музея кузнечного завода. Свою работу — панно, вырезанное из дерева, — преподнёс гравёр ШИКА с 44-летним стажем Антон Квечень. Создать аллегорический образ кузнеца Антона Ивановича вдохновила личность

первого директора кузнечного Алексея Павловича Субботы. Кроме того, в общей канве панно ярко прослеживается тема выпуска первой поковки: здесь и листок календаря с датой 10 сентября 1975 года, и часы, отсчитывающие время штамповки.

МЕЖДУ ДЕЛОМ

Чаепитие с призами

Шарлотки с грибочками (шоколадными), разноцветными ягодами и розами из яблок... На какие чудеса способна кулинарная фантазия сотрудников Центра обслуживания бизнеса, выяснилось на фотоконкурсе «День шарлотки».

Собрав дачные яблоки и проведив детей в школу, можно и чаю попить — с коронным осенним блюдом шарлоткой. Так решили работники ЦОБа и организовали чаепития с домашней выпечкой. А заодно и в конкурсе поучаствовали: за фото, собравшее больше всего лайков, полагались призы.

Победителями стали сотрудники фронт-офиса литейного завода отдела кадрового администрирования ЦКАиОТ. Фото дружного коллектива с яблочным пирогом поддержали 354 участника голосования.

Были и дополнительные номинации. «За волю к победе» отмечен коллектив группы поддержки систем литейного и кузнечного заводов. В номинации «Они были первыми» победил коллектив группы по техническому сопровождению SAP. За «дизайнерские выкрутасы» награждены коллективы контакт-центра и отдела отчётности центра бухгалтерского и налогового учёта.



Шарлотка-победительница

ЗНАЙ НАШИХ!

Марш на здоровье

Ветераны «КАМАЗа» на городском фестивале скандинавской ходьбы дошли до победы.

Спортивный праздник в парке «Прибрежный» собрал больше тысячи последователей здорового образа жизни. Вместе с челнинцами на майдан пришли ходоки из 25 районов Татарстана.

Пенсионеры автогиганта вышли на старт под девизом: «Хоть ходим мы по-скандинавски, но живем мы по-камазовски». Большинство ветеранов решили попытаться счастья на кило-

метровой дистанции, организаторы назвали её «Зелёный маршрут». Однако в команде нашлись настоящие профессионалы, отправившиеся на «Марш здоровья» — пятикилометровую прогулку. Именно на этой дистанции камазовцам и улыбнулась удача — пенсионерка Люция Шамшиева заняла первое место. Победительница обещала поделиться секретом успеха с ветеранами «КАМАЗа».



На фестиваль ветераны захватили боевое настроение, палки и флаг компании

СПОРТПЛОЩАДКА

Спартакиада машиностроителей

В Набережных Челнах впервые пройдёт Спартакиада профсоюза работников автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения РФ. Большой спортивный праздник посвящён Дню машиностроителя.

Официальное открытие состоится сегодня, 13 сентября, в 18.30 в здании спортивной школы олимпийского резерва «Яр Чаллы».

Семь команд компаний «КАМАЗ», «АвтоВАЗ», «ГАЗ», «УАЗ», «Туймазинский завод автобетоновозов», «Урал» и сборная Ярославской об-

ластной организации профсоюза работников АСМ РФ будут соревноваться в пяти дисциплинах. 13 и 14 сентября пройдут матчи по волейболу, настольному теннису и мини-футболу, 15 сентября — состязания по дартсу и перетягиванию каната. Основную часть соревнова-

ний принимает спортшкола «Яр Чаллы», а волейбольные игры — спорткомплекс Набережночелнинского института КФУ.

Чествовать победителей будут в воскресенье в спортшколе «Яр Чаллы» в 12 часов. Для болельщиков вход на площадки свободный.



ОБЪЯВЛЕНИЯ

ПАО «КАМАЗ» требуются:

Автомобильный завод

- Наладчик автоматических линий и агрегатных станков
- Оператор станков с ПУ • Слесарь МСР
- Оператор автоматических линий, станков и установок
- Наладчик станков с ПУ

Тел. **55-02-34, 37-10-35, 8-960-070-51-17**, почта: **semenihinar@kamaz.ru**

Кузнечный завод

- Кузнец-штамповщик • Термист • Слесарь-сантехник
- Электромонтёр • Слесарь-ремонтник

Тел. **37-49-92**, почта: **pp_ok_kz@kamaz.ru**

Ремонтно-инструментальный завод

- Слесарь-ремонтник технологического оборудования
- Слесарь-электрик • Фрезеровщик • Электромонтёр по ремонту обмоток и изоляции электрооборудования

Тел. **8-960-070-83-36**, почта: **PyankoME@kamaz.ru**

Завод двигателей

- Контролёр ССР • Оператор ЭВМ • Слесарь МСР
- Наладчик автоматических линий
- Водитель погрузчика

Тел.: **37-40-07, 37-41-85, 8-939-364-86-24**, почта: **Kuznetsovasv@kamaz.ru**

Прессово-рамный завод

- Чистильщик • Распределитель работ
- Слесарь-инструментальщик • Наладчик ХШО
- Фрезеровщик на станках с ПУ • Маляр в камере

Тел.: **33-95-16, 37-41-52**, почта: **ok10@kamaz.org**

Литейный завод

- Земледел • Слесарь ВиК • Слесарь-ремонтник
- Электромонтёр • Токарь

Тел. **37-35-14, 37-35-07**, почта: **GaraevaEV@kamaz.ru, GaripovaNV@kamaz.ru**

Завод запасных частей и компонентов

- Оператор автоматических, полуавтоматических линий, станков и установок • Зубошлифовщик • Слесарь МСР
- Наладчик автоматических линий и агрегатных станков
- Водитель погрузчика

Тел. **33-90-52**, почта: **natalia@kamaz.ru**

Логистический центр

- Комплектовщик изделий и инструментов
- Водитель погрузчика • Распределитель работ
- Оператор логистических работ • Вулканизаторщик

Тел.: **37-13-35, 8-960-070-27-31**, почта: **ok_lc@kamaz.ru**

ООО «ПЖДТ-Сервис»

- Электромонтёр по обслуживанию и ремонту устройств сигнализации, централизации и блокировки
- Водитель ПАЗ • Монтёр пути • Слесарь-сантехник
- Аккумуляторщик

Тел.: **33-93-38, 33-92-99, 8-987-279-69-14**, почта: **KyrzhaT@kamaz.ru**

ООО «КАМАЗ-Энерго»

- Слесарь-электрик по ремонту электрооборудования 5-6 разряда • Слесарь-сантехник 5-6 разряда
- Электрогазосварщик 5-6 разряда
- Электромонтёр 5 разряда

Тел.: **37-28-72, 33-94-00**, почта: **PonomarevaYS@kamaz.ru**

ООО «АвтоЗапчасть КАМАЗ»

- Грузчик • Слесарь-ремонтник • Водитель КАМАЗа
- Водитель погрузчика • Механик автоколонны

Тел. **37-37-40**, почта: **MaltsevaOA@kamaz.ru**

Телефон единого call-центра — **+7 (8552) 55-05-55** (звонить пн-пт, с 8 до 17 часов, обед с 12 до 13 часов). Резюме высылайте на почту **Ok@kamaz.org**

Условия работы в ПАО «КАМАЗ»:

- Своевременная выплата заработной платы.
- Соблюдение норм Трудового законодательства.

Полный список вакансий — на официальном сайте ПАО «КАМАЗ» в разделе «Карьера», а также на корпоративном портале «Комета» в разделе «Вакансии».

БЛАГОДАРНОСТЬ

Туристический клуб «Берендеи» выражает благодарность Фонду благотворительной и социальной помощи ПАО «КАМАЗ» за поддержку в организации экспедиции по поиску сотрудника НТЦ «КАМАЗа» Льва Бушуева.

НАША С ТОБОЙ БИОГРАФИЯ

Вчера в газете — сегодня на выставке

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Антон ЛИТВИНЕНКО

Если в прошлые годы себя и коллег на фото в Картинной галерее узнавали ветераны и первопроходцы, то в этом — нынешние работники «КАМАЗа». Завершающая часть выставки-трилогии под названием «Город машиностроителей. Из прошлого в будущее. 2002–2019» открылась 5 сентября.

На церемонию открытия были приглашены ветераны-камазовцы. Они с интересом рассматривали фотосвидетельства достижений компании за последние годы. Некоторые выставленные снимки сделаны совсем недавно — несколько месяцев назад.

Третья часть выставки рассказывает о переменах, произошедших под руководством гендиректора

Сергея Когогина: модернизации оборудования, открытии новых производств, совместных предприятий и выпуске новой продукции. Уделено внимание и деятельности камазовской молодёжи: победам на творческих конкурсах, играм КВН и форуму «PROФдвижение». Экспозиция включает более 200 фотографий за авторством Владимира Шушакова, Николая Брика, Талгата

Гирфанова, Виталия Зудина и других.

Заместитель гендиректора по управлению персоналом и оргразвитию Александр Ушенин на открытии отметил, что руководством приня-



На создание гобелена студентку педуниверситета Лейлу Музафарову вдохновили победы команды «КАМАЗ-мастер»



Дипломная работа студентки педуниверситета Айсылу Аглямовой — картина «КАМАЗ всегда молодой»

то решение и выделены средства на то, чтобы работники «КАМАЗа» могли посетить выставку бесплатно, предъявив пропуск. Также можно провести по пропуску свою семью.

Актёры группы литературной гостиной представили поэтическую постановку «Дорогу осилит идущий». Стихи, написанные авторами-камазовцами, в хронологическом порядке рассказывали о «КАМАЗе» в разные периоды: строительство, приезд молодёжи, кризис 90-х,



Эволюция камазовских грузовиков

приход гендиректора Сергея Когогина, победы «Дакара»...

В завершении торжественной части выступил консультант финдиректора по коммуникативным технологиям Александр Коган. По его словам, за всеми переменами на «КАМАЗе» — а это новые технологии, современное оборудование, чистота на производстве — первопро-

живо интересуются всем, что происходит на предприятии, и прежние руководители, считающие ту часть их жизни, которая была посвящена «КАМАЗу», лучшими годами. Он пожелал молодым камазовцам, чтобы и у них было такое же «ощущение причастности к большому важному делу».

Ожидается, что выставка будет работать до 20 октября.



Своё выступление артисты проиллюстрировали историческими фотографиями



Первыми выставку увидели ветераны-камазовцы



Вырасту — приду на «КАМАЗ»!



Некоторые фотографии совсем недавно облетели СМИ

Смех — лучшее лекарство

Татьяна ИВАНОВА

Камазовская молодёжь в рамках проекта «50 добрых дел», приуроченного к юбилею автогиганта, организовала праздник для детей вместе с больничными клоунами.

Активисты 8 сентября навестили ребят, находящихся на лечении в Камском детском медицинском центре. Камазовцы пришли с подарками, заранее собранными коллективами литейного завода, «движков», центра закупок и гендирекции. Пластилин, раскраски, цветные карандаши, фломастеры, краски, пазлы, мыльные пузыри, кукольные наборы, машин-

ки и мячи помогут детям раскрасить больничные будни.

А лучшим подарком стал праздник. Работники компании помогли больничным клоунам провести мастер-классы по искусству оригами. Детей научили мастерить из бумаги открытки, кораблики и самолёты. Море ярких эмоций и смеха вызвало выступление артистов. Они показали



Никто не остался без подарка

интерактивный спектакль «Бабочка»: сначала предложили всем ребятам весёлую охоту с сачками, а потом предложили привлечь бабочку цветами и полюбоваться ею издали. Затем клоуны внезапно заболели,

и пришлось юным пациентам самим выступить в качестве врачей. К лечению гостей они подошли ответственно: поставили им градусники, сделали уколы, послушали стетоскопом, обмотали бинтами.



Повеселить юных пациентов больницы камазовцы пришли вместе со своими детьми

«Огромное удовольствие видеть восторг и радость в детских глазах — особенно у тех ребят, которым сейчас больше всего необходимы положительные впечатления. Как известно, смех лечит от всех болезней, и я на-

деюсь, что организованный с нашей помощью праздник поможет детям быстрее выздороветь», — прокомментировала ведущий инженер бюро по связям с общественностью завода двигателей Олеся Смолина.

16+

ВЕСТИ
КАМАЗА

Рукописи, присланные в редакцию, не рецензируются и не возвращаются. Мнения авторов газетных публикаций могут не совпадать с мнением редакции. За достоверность предлагаемой информации несут ответственность авторы материалов. За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несёт. Все скидки, акции, спецпредложения действуют на момент выхода газеты.

Газета зарегистрирована в Управлении федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Республике Татарстан (Татарстан). Рег. ПИ №18-00525 от 10.03.2011 г. Выходит с 1973 года, до 1992 года под названием «Рабочий КАМАЗ».

Главный редактор: П. Г. МИХНО e-mail: Mihno@kamaz.ru
Зам. главного редактора: Е. Н. ШЕЯНОВА e-mail: SheyanovaEN@kamaz.ru
При вёрстке использованы шрифтовые гарнитуры ООО НПП «ПараТайп», предоставленные по лицензии ООО «Издательский центр «Редакция». Периодичность выпуска — один номер в неделю.

Учредитель и издатель: публичное акционерное общество «КАМАЗ». Адрес: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2.
Редакция «ВК»: 45-21-14, 45-21-95, 6-87-06, 37-31-99, 6-87-16.
Пресс-служба «КАМАЗа»: 45-21-95. Факс: 45-29-36.
Распространяется бесплатно.

Газета отпечатана офсетным способом с готового оригинал-макета редакции «ВК» в типографии ООО «Глагол» по адресу: 423800, РТ, г. Набережные Челны, Альметьевский тракт, д. 10, помещение 3. Время подписания в печать — 20 часов. Подписано в печать — в 20 часов. Тираж 25 000 экз. При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗа» обязательна.