



ВЕСТИ КАМАЗА



Навстречу двухмиллионнику

С первого колышка

2

Курс по «Маяку»

Прорыв автомобильного завода

3

На твёрдую «четвёрку»

«Содекс»: итоги анкетирования

4

О ГЛАВНОМ

Олег Морозов: «Мы живём по средствам»

Гузель ГАТИНА
Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Поблагодарив камазовцев «за высокую гражданскую активность и поддержку», свою помощь в решении проблем, в том числе федерального уровня, предложил на встрече с камазовцами вице-спикер Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Олег Морозов. На прошедшей неделе диалог депутата с избирателями состоялся на площадке прессово-рамного завода и в дирекции ОАО «КАМАЗ», где вопросы депутату задавали профсоюзные лидеры компании. Вместе с корреспондентами «ВК» вопросы и ответы записывали помощники народного избранника – каждый наказ должен быть на учёте.



На встречу с прессоворамщиками вместе с вице-спикером Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Олегом Морозовым пришли генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, исполняющий обязанности директора прессово-рамного завода Александр Рыбаков и заместитель руководителя исполкома Наталия Кропотова

– **Европу лихорадит. Какие меры, на ваш взгляд, могут минимизировать последствия экономического кризиса?**

– Если будет вторая волна кризиса, несомненно, в том или в ином виде она докажется и до нашей страны. Но у нас перед Европой есть

одно колоссальное преимущество. Все страны Старого Света давно живут в долг, именно поэтому в Греции до кризиса был такой высокий уровень средней зарплаты – 2500 евро. И это в стране, чья экономика менее конкурентная, чем российская!.. Наше преимущество в том,

что мы пытаемся жить по средствам. Да, у нас низкие пенсии, невысокие зарплаты, но это соответствует тому, что мы имеем, и мы этот уровень создаём и поддерживаем.

У нас нет долгов, зато есть золотовалютные запасы, объём которых сопоставим с запасами Китая. А ещё наша страна имеет богатейшие сырьевые ресурсы. Почему мы должны отказываться от этого конкурентного преимущества? Это не значит, что надо жить за счёт сырьевого сектора, надо, чтобы темпы развития других отраслей были выше! Во время кризиса должна быть разумная внятная политика. Например, если бы не было прямой политики поддержки автопрома во время кризиса 2008 года, «КАМАЗ» выходил бы из него со значительно большими потерями.

– **Ещё в прошлом году во всех СМИ было объявлено о том, что тарифы на услуги ЖКХ теперь будут повышаться в июле. В то же время Россия является поставщиком нефти и газа более чем 50 странам мира, в том числе для США и Европы, где уровень жизни населения выше, чем у нас. Не пора ли начать обратный процесс, снизить тарифы и прекратить игру в догонялки между ценами и доходами населения?**

– Взять и административно обнулить повышение тарифов на услуги ЖКХ было бы здорово. Но вряд ли это получится в силу ряда экономических причин. Однако мы последовательно стремимся к решению этой задачи. Так, к примеру, три года назад было разрешено повышать тарифы максимум на 26%. Это в два раза выше уровня инфляции того



Председателей профсоюзных комитетов организаций и подразделений ОАО «КАМАЗ» интересуют меры, которые предпримет правительство для минимизации последствий экономического кризиса

предупредить о рисках, которые несёт за собой принятие этого решения.

МРОТ сегодня составляет 4600 рублей. Привинять его к реальному прожиточному минимуму – значит увеличить в два раза, а то и больше. Но если мы законодательно примем такой уровень МРОТ, то ни одно предприятие, ни государственное, ни частное, не

– **В январе мы отработали очень хорошо, за 16 дней было собрано 3900 машкомплектов, – отметил генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Анатольевич Когогин. – Февраль заказами укомплектован, март тоже. Если грянет кризис, нам не надо будет разрабатывать план, мы его сформировали в 2008 году. Если надо – достанем из стола и будем жить по правилам жёсткой экономии средств.**

будет иметь права платить своему работнику меньше этой суммы, так как к размеру МРОТ привязаны все тарифы и зарплаты. Потянет ли «КАМАЗ» такой уровень зарплаты без сокращения персонала?

Законопроект о повышении МРОТ существует, и я считаю, что он должен быть принят, потому что минимальная зарплата не может быть меньше прожиточного минимума. Однако надо хорошо подумать, прежде чем принимать какие-то

решения, чтобы не взорвать нашу экономику. Возможно, мы сделаем так, что система оплаты труда не будет привязана к МРОТ, а станет гибкой и индивидуальной для каждой отрасли.

– **Есть ли возможность изыскать средства для строительства в нашем городе легкоатлетического манежа?**

– У «Единой России» есть специальная программа, она называется «500 ФОКов». ФОК – это модульный физкультурно-оздоровительный комплекс, есть среди них и легкоатлетические модули. Никаких проблем с их строительством нет, но для того, чтобы такой ФОК появился в городе, необходимо обеспечить финансирование программы

– 60% расходов берёт на себя регион, 40% – бюджет Российской Федерации. Город выбирает площадку, подводит к ней коммуникации и строит комплекс, а Российская Федерация предоставляет модуль. Если администрация города готова к принятию такого решения, пусть предоставит проект, заявку и письмо от президента республики с гарантиями софинансирования. Пройдёте свою часть пути – будет у вас новый легкоатлетический манеж.

НОВОСТИ

С высоким качеством труда

Подведены итоги соревнования на звание «Коллектив высокого качества труда» за IV квартал 2011 года.

На основании решения комиссии распоряжением-постановлением № 55 первое место присуждено коллективу автомобильного завода, второе место – коллективу завода двигателей, третье – коллективу прессово-рамного завода. Все лауреаты будут награждены свидетельством ОАО «КАМАЗ» за достижения в области качества.

Готовимся к тендеру

Продолжается работа в рамках подготовки к тендеру по закупке зубошлифовального и зубодолбежного оборудования. На днях состоится встреча представителей «КАМАЗа» с сотрудниками представительства фирмы Gleason в России и СНГ.

Ряд подобных переговоров с различными фирмами, специализирующимися на зубообрабатывающем оборудовании, уже был проведён. Их итогом будет формирование тендера по закупке подобных станков для нашей компании. Они необходимы «КАМАЗу» в процессе изготовления перспективной раздаточной коробки 6522, производство которой сейчас осваивается, а также для изготовления колёсного редуктора тяжёлых грузовиков.

«Тёплый»

инвестиционный проект

В первом полугодии 2012 года ООО «КАМАЗ-Энерго» начнёт реализацию инвестиционного проекта «Организация коммерческого учёта тепловой энергии в ОАО «КАМАЗ» с использованием приборов учёта». В рамках проекта будет установлено 74 современных узла учёта тепловой энергии на всех основных вводах тепловых сетей подразделений и организаций ОАО «КАМАЗ».

Инвестиционный проект реализуется согласно законам № 190-ФЗ «О теплоснабжении» и № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергоэффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и с одобрения Комитета по инновациям ОАО «КАМАЗ».

Проект предполагается осуществить в два этапа: на первом этапе провести проектные работы по устройству узлов учёта, на втором – выполнить полный комплекс строительно-монтажных работ и ввести узлы учёта в эксплуатацию. В ООО «КАМАЗ-Энерго» надеются завершить второй этап не позднее 1 января 2013 года.

Новшество позволит «КАМАЗу» вести точный учёт потребления тепла и параметров теплоносителя по каждому подразделению. Прямого экономического эффекта проект не предполагает, однако результаты его реализации позволят более грамотно проводить политику по энергосбережению и ресурсоэффективности, тем самым повысив эффективность энергосбережения и уменьшив, в конечном итоге, затраты ОАО «КАМАЗ».

АНОНС

ВЕСТИ
КАМАЗАСмотрите
телепрограмму

• **Настраиваем
кузницу
на «Евро-4»**

• **Литейщики
не замёрзнут**

• **«Генерал»
обкатал
тренажёр**

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



Василь Шайхразиев (справа): «Сегодня мы – одна большая команда»

Когда «КАМАЗ» рядом

Солидная делегация «КАМАЗа» присутствовала вчера на совещании, посвящённом подведению итогов работы Автозаводского района Набережных Челнов, на территории которого расположен автогигант – градообразующее предприятие – и живёт много камазовцев.

Практически все выступающие и мэр города Василь Шайхразиев отметили, что без поддержки «КАМАЗа» развитие не только Автозаводского района, но и города в целом шло бы гораздо более скромными темпами. «Сегодня производственные мощности «КАМАЗа» работают в полную силу,

предприятие активно движется вперёд. По итогам 2011 года автогигант перевыполнил плановые обязательства и сейчас готовится к выпуску двухмиллионного грузовика, – сказал мэр. – А это значит, что растут его налоговые отчисления, зарплата камазовцев, бюджетников, доходы бизнес-структур, которые работают в сотрудничестве с «КАМАЗом» – дилеров, производителей автокомпонентов, сферы услуг».

Василь Шайхразиев поблагодарил команду топ-менеджеров предприятия во главе с генеральным директором ОАО «КАМАЗ» Сергеем Когогиным за ту огромную работу, которую ведёт автогигант, беря на себя серьёзные социальные обязательства. «Мы надеемся, – подчеркнул мэр, – что и другие предприятия города будут брать пример с «КАМАЗа», ведь сегодня мы – одна большая команда, один большой город».



15 февраля с главного сборочного конвейера автомобильного завода сойдёт двухмиллионный автомобиль. К этому промежуточному итогу работы камазовская команда шла 36 лет. За время, отделяющее миг победного ликования схода КАМАЗа № 0000001 до радости за очередное свершение (уже двухмиллионный!), выросло не одно поколение автосборщиков. Каждому из них на своём рабочем месте постоянно приходится решать десятки задач. Ведь движение вперёд – это поиск новых возможностей, ресурсов, идей.

16 февраля автосборщики отметят день рождения своего предприятия. На встречах поколений каждый подведёт итоги пройденного им пути. Свою лепту вносят и «Вести КАМАЗа».

С первого колышка...

14 августа 1969 года вышло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о строительстве Камского комплекса заводов по производству дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъёмности.

30 сентября 1969 года генеральным дирек-



Первые КАМАЗы на Красной площади – подарок XXV съезду КПСС

тором «КАМАЗа» назначен заместитель министра автомобильной промышленности Лев Борисович Васильев.

В июне 1971 года бригада коммунистического труда Умат-Гирея Камбулатовича Наурбиева приступила к вертикальной планировке площадей под автосборочный завод.

В июне 1973 года первым директором автомобильного завода стал Владимир Яковлевич Ивженко.

26 ноября 1974 года начался монтаж главного конвейера.

5 марта 1975 года почётное право смонтировать первый станок в главном корпусе автосборочного завода завоевала бригада Юрия Рыбакова. Станок был смонтирован в цехе картеров.

8 мая 1975 года в цехе подвесок и седельных устройств автомобильного завода была изготовлена первая деталь. Сделал её первый наладчик цеха карданных валов В.С. Дюжечкин.

15 мая 1975 года начался монтаж комплексной автоматической линии для обработки ступиц и барабанов колёс. Линия «Морандо», изготовленная итальянской фирмой, занимает площадь 4500 квадратных метров.

В ноябре 1975 года были собраны два первых моста для автомобиля КАМАЗ.

25 декабря 1975 года на главном конвейере установлена первая рама.



...и митинг

16 января 1976 года собрана первая кабина.

16 февраля 1976 года – день пуска главного конвейера. Камский грузовик под № 0000001 вёл водитель-испытатель Валерий Перетолчин. Этот день стал днём рождения автомобильного завода.

11 мая 1977 года с главного конвейера сошёл 10-тысячный грузовик КАМАЗ.

8 августа 1978 года – собран 50-тысячный грузовик КАМАЗ.

10 июня 1979 года – выпущен 100-тысячный КАМАЗ.

20 декабря 1980 года – собран 200-тысячный грузовик.

20 января 1981 года – выпущен первый КАМАЗ-4310.

Февраль 1981 года – сданы в эксплуатацию мощности второй очереди «КАМАЗа».

22 апреля 1981 года – выпуск 500-тысячного автомобиля КАМАЗ.

18 октября 1988 года – собран миллионный грузовик.

10 августа 1993 года – выпущен полуторамиллионный автомобиль.

1 июля 2001 года – основан цех сборки автобусных шасси.

17 июля 2001 года – первое авто-



Выпуск юбилейного автомобиля – это всегда праздник...

бусное шасси, собранное на автомобильном заводе, совершает круг почёта вокруг сдаточного корпуса.

Ноябрь 2003 года – начало выпуска автомобиля КАМАЗ-4308.

25 августа 2004 года – изготовлено первое автомобильное шасси с газовым двигателем.

Сентябрь 2004 года – собрано тысячное автобусное шасси.

31 января 2007 года – выпуск 1,8-миллионного грузовика КАМАЗ.

15 октября 2008 года – выпуск 1,9-миллионного автомобиля.

8 сентября 2010 года – запуск проекта «Маяк» на автомобильном заводе.

проходимости, шасси для специальных надстроек. Автомобили КАМАЗ полной массой от 10,5 до 33 тонн могут проехать по любым дорогам и работают в любых климатических условиях.

Общая площадь завода – 150,65 гектара. В производственном корпусе, занимающем 736,8 тысячи квадратных метров, работает 8000 единиц металлорежущего, сварочного, окрасочного, кузнечно-прессового, сборочного оборудования.

В 2011 году технологическая подготовка производства была направлена на реализацию трёх основных проектов корпоративного уровня: расширение модельного ряда автомобилей с рестайлинговой кабиной, выпуск автомобиля по стандарту «Евро-4», производство гипоидных мостов 43081 для применения на шасси автобуса Магсороло.

По информации на 1 января 2012 года, численность персонала завода составляет 9930 человек, в том числе: рабочих – 8470, руководителей, служащих и специалистов – 1460. Средняя зарплата за 2011 год на автомобильном заводе равнялась 19561 рублю.

ЧЕЛОВЕК ДЕЛА

Задачи технолога Маришина

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Фото: Николай БРИК

Каждый ведёт свой счёт времени.

На автомобильном заводе на пьедестале

– темп сборки. Электронные табло

безучастно фиксируют каждый

сходящий с конвейера автомобиль и

время, потраченное на его создание.

Чтобы уложить все операции конвейера

в 240 секунд и в результате получить

КАМАЗ, востребованный рынком,

каждая из них не только на ГСК, но и

на всём заводе должна производиться

согласно стандарту, прописанному

технологами. Как и почему они менялись,

трансформируя автомобиль, знает

заместитель главного технолога

по подготовке производства

Александр Маришин.

– **Александр Николаевич, почему вы сделали свой выбор в пользу КАМАЗа, ведь в 1972 году ещё не было завода?**

– Да, завода не было. Но было постановление Совета Министров о вводе в эксплуатацию комплекса заводов по производству грузовых автомобилей по совмещённому графику, то есть разработка проектно-сметной документации и строительство должны были вестись параллельно. В 1972 году работала московская дирекция «КАМАЗа» и в её составе – инженерная служба автомобильного завода во главе с главным инженером Анатолием Павловичем Томиловым. В Набережных Челнах размещался отдел рабочих и инженерных кадров завода. Полным ходом шли работы по контрактации оборудования, формировались материальные и трудовые нормативы. Параллельно с разработкой проекта отдел кадров формировал рабочий коллектив завода. Под особым контролем находилось исполнение распоряжения Совета Министров о подготовке наладчиков автоматического оборудования из числа дипломированных техников для «КАМАЗа».

Меня принимал на работу первый директор автомобильного завода Владимир Яковлевич Ивженко, он взял с меня слово, что я с завода не уволюсь. Видно, в его глазах я выглядел не слишком убедительно. Я это слово дал

и остался верен ему навсегда.

После оформления на работу я был тут же откомандирован в Тольятти на «АвтоВАЗ», где в то время на базе Института повышения квалификации руководящих работников проходили обучение будущие наладчики «КАМАЗа». Полученные знания пригодились во время приемки оборудования и его освоения на заводе.

Примерно так начиналась

Дальнейшее развитие автомобильного завода связано с новыми разработками, которые ведёт коллектив научно-технического центра, созданием рестайлинговых кабин и мостов нового поколения, проектом «Евро-4».

трудова биография многих работников завода, которые своё будущее связывали с судьбой самого передового предприятия автомобильной промышленности страны.

– **Процесс становления автомобильного завода – это, прежде всего, монтаж оборудования второй очереди. Какая роль была отведена технологу?**

– Становление завода – это становление коллектива, ориентированного на выполнение задач. Задача технологов в тот период заключалась в анализе эффективности средств производства. И не случайно в 1976 году структура

завода была изменена по образцу и подобию «АвтоВАЗа». Главная цель – анализ и повышение эффективности работы производства. Все силы были брошены на подбор запасных частей, переработку чертежей оснастки и инструмента; изготовление, испытание и доработку инструмента и оснастки собственного изготовления.

Необходимо было наращивать объёмы сборки автомобилей для

нужд народного хозяйства. Производство должно было работать без сбоев. Особая роль в этом процессе отводилась первенцу

«КАМАЗа» – РИЗу, который в то время представлял собой наиболее интеллектуально продвинутой коллектив инструментальщиков, станкостроителей, ремонтников, конструкторов.

Естественным продолжением этого этапа напряжённой и ответственной работы стало освоение второй очереди завода. В 1981 году в эксплуатацию было введено около тысячи единиц оборудования для обработки деталей полноприводных автомобилей.

Было освоено производство мостов и раздаточных коробок, на главном конвейере началась сборка автомобиля 4310.

В течение последующего десятилетия темпы выпуска автомобилей росли из года в год. Завод вышел на темпы сборки 400–450 автомобилей в сутки.

И всегда перед коллективом стояла двудесятилетняя задача – «больше автомобилей отличного качества». За качество боролись. Знак качества украшал кабину КАМАЗа.

– **Но рынок рухнул, и случилось это после пожара на заводе двигателей. А кто стал первым заказчиком нового КАМАЗа?**

– Во время кризиса, разразившегося в конце 90-х, завод стоял. Коллектив «КАМАЗа» искал варианты выхода из кризиса. На заводе даже делалась попытка адаптировать автомобиль для нужд сельского хозяйства в качестве альтернативы трактору. Попытка, естественно, закончилась неудачей.

Первыми заказчиками стали нефтяники, им был интересен автомобиль повышенной грузоподъёмности и проходимости. Модель 6522, полностью отвечающая их запросам, появилась позже. А началось освоение с КАМАЗа-6520, первые десять экземпляров которого были изготовлены по документации НТЦ в 1997 году.

Несколько лет ушло на доработку конструкции, и в феврале 2001 года в день 25-летия «КАМАЗа» с главного сборочного конвейера сошёл первый автомобиль нового поколения конвейерной сборки.

Автомобили 6520 оказались востребованы рынком. Интерес к ним рос стремительно. Было принято решение по открытию инвестиционного проекта «6520-2». Завод пополнился новым оборудованием. Параллельно были задействованы мощности действующего производства, что позволило создать базу для сборки автомобилей повышенной грузоподъёмности в объёме 8000 автомобилей в год.

– **С сентября 2011 года с конвейера ежедневно сходит 240 автомобилей. Эта победа – предел возможностей?**

– Совершенству нет предела. Благодаря команде топ-менеджеров завода успешно развивается Производственная система, реализован проект «Маяк». Стремление к максимальной эффективности работы предприятия на принципах Бережливого производства – вот сегодня основная задача работников автомобильного завода и его инженерной службы.

ДОЧЕРНИЕ НОВОСТИ

Первый тендер года

Нефтекамский автозавод выиграл тендер на поставку 20 пассажирских автобусов городского класса НЕФАЗ-5299-10-32 для города Кирова. Один из автобусов будет оснащён специальным механизмом для подъёма инвалидной коляски.

В городе уже работают 47 автобусов НЕФАЗ. Новую партию кировчане получат в конце февраля. Все автобусы, по желанию заказчика, окрашиваются в красный цвет, оснащаются электронным маршрутоуказателем.

Порулить НЕФАЗом? Играючи!

Пассажирский автобус и принцип марки НЕФАЗ теперь можно встретить... в компьютерной игре GTA San Andreas. Для более новой, GTA 4, также уже создана виртуальная модель автобуса Нефтекамского автозавода.

Несмотря на свой почтенный возраст и несовершенство графики, эта игра – из тех, что продолжают оставаться любимыми для очень многих геймеров, обрстая множеством новшеств и изменений, сделанных энтузиастами. Среди множества людей, занимающихся доработкой американской игры «под себя», видимо, оказались и пассажиры автобусов, сделанных в Нефтекамске. Ощутить себя «водителями» теперь сможет любой: на данный момент доступны для скачивания и установки две модификации модели НЕФАЗ-5299 и одна модель тентованного полуприцепа НЕФАЗ-93344. Факт включения их в сферу компьютерных игр говорит об их узнаваемости и популярности.

АНОНС



Читайте в следующем номере:

Есть два миллиона!
Репортаж с места события

Мы – камазовцы

В Камском политехническом колледже учат не только работать на станках

Стипендиат – это звучит гордо

Ильнур Махмутов стал обладателем государственной стипендии Республики Татарстан.

Год 2011-й: от победы к победе

В 2011 году автомобильному заводу исполнилось 35 лет. За это время было собрано более 1953000 машкомплектов. Три раза коллектив АвЗ становился призёром соревнования за звание «Коллектив высокого качества труда»: в июле он занял первое место, в мае и октябре – второе.

В июне в цехе комплектации и сдачи автомобилей прошли испытания установки очистки воздуха от компонентов выхлопных газов. 23 сентября на АвЗ было собрано 300 машкомплектов.

7 октября состоялось торжественное закрытие проекта «Маяк». Инвестиции, направленные на его реализацию, составили 120 млн рублей, при этом проект позволил сэкономить 629 млн рублей. В итоге удалось сбалансировать все сборочные линии под время такта в 240 секунд. Благодаря внедрению и развитию самоконтроля, ворот качества и других инструментов контроля удалось снизить количество дефектов на автомобиль на 58% при плане 50%.

В декабре 2011 года была завершена модернизация системы управления ГСК-1 – теперь можно осуществлять оперативное управление скоростью конвейеров, обеспечена синхронизация между конвейерами, производится автоматическая подача тележек под складываемый автомобиль.

Закончены работы специалистов завода по монтажу системы «Андон», с 2012 года она работает в тестовом режиме.

ПОДВОДИМ ИТОГИ

Курс по «Маяку»

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Фото: Николай БРИК

Первый раз руководители автомобильного завода собрались у заводского информационного центра на 22-й позиции главного сборочного конвейера в день открытия проекта «Маяк» в сентябре 2010 года. Накануне дня рождения завода корреспондент «ВК» отправился на неизменное место встречи, чтобы сравнить показатели графиков и диаграмм по основным направлениям работы «Маяка» в 2010 и 2011 годах, а заодно выяснить, каким образом автозаводцам удалось добиться этих результатов.



Выводы о состоянии производства и о задачах, стоящих перед коллективом, директор завода делает, слушая доклад руководителей

Safety (Безопасность)

В 2011 году на АвЗ произошло 13 несчастных случаев, два из которых – с тяжёлым исходом. В 2010-м было 15 несчастных случаев, из них четыре – с тяжёлым исходом. По нетрудоспособности в прошлом году потери составили 586 календарных дней, в 2010-м – 811 календарных дней.

– В аббревиатуре «SQDCM» безопасность, обозначенная буквой «S», стоит на первом месте, так как самый ценный ресурс любого предприятия – это его персонал, – уверен начальник отдела охраны труда и промышленной безопасности Алексей Смирнов. – Работа в этом направлении повысила выявление травмоопасных ситуаций (ТОС). В 2010 году было выявлено 636 ТОС, из них 621 – работниками отдела охраны труда, остальные 15 – работниками подразделений. В 2011 году картина изменилась: за год было выявлено 937 ТОС, из которых 609 обнаружено работниками отдела охраны труда и 328 – работниками подразделений, что свидетельствует о вовлечении персонала в работу по охране труда.

Quality (Качество)

Качественный рынок, сделанный коллективом АвЗ, отражён в серии графиков. В 2011 году уровень рекламаций по изделиям собственного производства снижен на 41,2% по сравнению с нормативом прошлого года. Снижение коэффициента дефектности (АРА) составило 53,6% по сравнению с достигнутым значением за 2010 год, снижение количества дефектов на один автомобиль (DPV) составило 52,3% по сравнению с достигнутым значением за 2010 год. Снижение уровня потерь от брака в 2010 году составило 18,2%.

– Проект «Маяк» за счёт интеграции производственных систем ОАО «КАМАЗ» – PSK и компании Daimler AG – TOS и СМК позволил вовлечь коллектив завода в работу по по-

вышению производительности труда и качества продукции, дал возможность существенно повысить операционную эффективность и обеспечить выполнение стратегических целей, – считает заместитель директора по качеству Иван Романюк.

Delivery

(Исполнение заказов)

В 2011 году заказ был выполнен полностью, с конвейера АвЗ сошло 46501 машкомплектов, в 2010 году – 33991, объём производства удалось увеличить на 36,8%.

– Главное – мы достигли такта сборки 240 секунд и стабилизировали работу конвейера в этом темпе, – заявил заместитель директора по автосборочному производству Сергей Снарский. – С сентября 2011 года ежесуточно собирается по 240 машкомплектов. Мы работаем стабильно, планоно, знаем, как управлять процессом на протяжении всей технологической цепочки. Все основные решения принимаются во время совещаний у бригадных и цеховых информационных стендов.

– Сборка балансирной подвески в 2011 году была увеличена на 33%, переднего моста – на 17%, передней оси – 59%, раздаточной коробки – на 13%. При этом доля

накладным расходам и услугам внутризаводского оборота.

Следующий этап – формирование полного бюджета доходов и расходов подразделения в системе SAP. Будут разработаны решения, позволяющие руководителям цехов управлять затратами и создавать системы мотивации, – так прокомментировал итоги года заместитель директора по экономике и финансам Халил Мирзануров.

Morale

(Корпоративная культура)

Публикации в средствах массовой информации об изменениях, произошедших на АвЗ во время реализации проекта «Маяк», повысили интерес к предприятию кандидатов, желающих трудоустроиться, и лояльность работников завода.

В 2010 году на предприятие было принято 1817 человек, коэффициент текучести составил 0,8, в 2011 году – 2319 человек, коэффициент текучести – 0,7. Для вовлечения всех принятых на работу в совершенствование производственных процессов они были обучены принципам, методам и инструментам ПСК.

В рамках проекта «Маяк» прошли курс обучения 664 руководителя высшего и среднего звена управления и 686 мастеров.

В 2011 году было подано 43066 кайдзен-предложений, из них реализовано 40233. Годом раньше их было 29363, а воплощено в жизнь 26008. Значительно выросло в прошлом году и количество открытых кайдзен-проектов. В 2010 году их было 497, в 2011-м – 969. Экономический эффект в 2010 году составил 162 млн рублей, в 2011 году – 230 млн 325 тыс. рублей.

– Количество предложений увеличивается, потому что и работники, и руководители знают, что на заводе есть база для их реализации, – считает начальник отдела развития Производственной системы Ринат Кадыров. – Они убедились на собственном опыте, что могут сделать своё рабочее место более удобным для выполнения операций.

В 2011 году на предприятии стартовало движение «Автомобильный завод – это мы!», продолжалось активное развитие общественных советов. Общее количество нарушений в 2011 году по сравнению с 2010-м снизилось на 14%.

– Таких результатов можно добиться лишь при системной работе, – уверен заместитель директора по персоналу Сергей Мальшев. – По каждому случаю нарушения дисциплины проводится служебное расследование, позже, на заседании специальной комиссии, результаты обобщаются, вырабатываются мероприятия, направленные на профилактику нарушений.

Cost

(Затраты)

– Работая в одной команде с технологиями, работниками ООТиЗ, отдела кадров, экономистами, логистами в проекте «Маяк», мы в 2011 году добились снижения доли сверхурочных работ, используемых при сборке, на один автомобиль – на 3,3%, доли дополнительных работ – на 9,2%.

Подпроект «Управление затратами» позволил определить места возникновения затрат, наладить работу по планированию и учёту фактических затрат по

Три вопроса от редакции

После совещания корреспондент «ВК» попросил Ильдуса Баянова ответить на вопросы об изменениях, произошедших на предприятии.

– *Ильдус Ильясович, изменились ли работники автомобильного завода и их отношение к труду за последнее время?*

– Самое главное – работники убедились в том, что на нашем заводе можно выпускать 240 машкомплектов в сутки. Год назад мало кто верил в осуществление этих планов. Первый конвейер сегодня работает в две смены, второй – в одну смену. Раньше оба конвейера работали круглосуточно и производили 180 машкомплектов в сутки. Работники автомобильного завода сегодня с гордостью говорят: «Мы смогли!»

– *Что вы можете сказать о роли рабочего и роли директора на современном предприятии?*

– Рабочий должен быть хозяином на своём рабочем месте и качественно выполнять свои обязанности, а директору следует быть лидером и организатором производства на предприятии.

– *Работает ли сейчас на предприятии социальный лифт, механизм которого был нарушен в 90-х?*

– Нам в отличие от многих предприятий удалось сохранить социальный лифт. Сейчас он реконструируется – в коллективном договоре появились новые обязательства, которые должны выполнять и работодатель, и работник. Активно развиваются на нашем предприятии общественные организации, участие в их работе – это возможность заявить о себе как о лидере, способном решать вопросы, волнующие коллег.

ПОГОДА В ДОМЕ

С праздником в душе

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Фото: Николай БРИК

Общий автомобилестроительный стаж семьи Валиевых-Назиповых в этом году достиг красивой цифры – 88, а камазовский давно перевалил за сотню. Удачно вписались в него ещё три круглых юбилея – по 30 лет с первого дня работы на заводе отметили ведущий инженер технологического отдела Назия Валиева, её брат, бригадир цеха мостов Зуфар Назипов, и 50-летие муж – Минахмат Валиев, также работающий в цехе мостов. А два года назад на автомобильный завод пришёл и младший Валиев – Анур.



Это лишь небольшая часть семьи Валиевых-Назиповых. Слева направо: Минахмат и Назия Валиевы, Зуфар Назипов

бот в цехе мостов автомобильного завода.

Ведущий инженер-технолог по подготовке производства Назия Заухатовна Валиева прошла по всем ступенькам карьерной лестницы.

– Решать инженерные задачи мне было несложно, ведь я начала восхождение к профессии с рабочей специальности, – считает она. – Подбирая оснастку, оборудование для производства деталей,

Любая семья держится на взаимопонимании и уважении, не исключение и эта. А автомобильный завод стал той добавкой к «цементу», которая позволила укрепить фундамент и обрести общих друзей и общие интересы.

которые необходимо подготовить для запуска в серию, я держу в голове все параметры операции, ведь рабочее место должно оставаться удобным, комфортным. А годами поиск вариантов становится ещё интереснее.

Завод давно стал для меня родным домом. У меня здесь много друзей, идёшь по цехам – здороваешься, многих я знаю не один

год. И коллектив у нас дружный, сплочённый, наш начальник бюро сборки технологического отдела Николай Витальевич Агеев всегда готов помочь советом.

Два года назад пришёл работать на завод и старший сын Назии Анур.

– Работа в цехе платформ требует не только смекалки, но и недюжинной силы, а ещё она дисциплинирует. Завод сегодня – это и стабильная заработная плата, для молодёжи созданы все условия для реализации потенциала и профессионального роста, – уверены родители. – Сын понял это, а после его рассказов о заводе туда устроились и его друзья.

Его младший брат Тимур сейчас заканчивает учёбу в институте экономики, управления и права, и кто знает, может быть, скоро и он перешагнёт порог заводской проходной.

– Сейчас нам редко удаётся собраться всей семьей, – посетовала Назия Заухатовна. – Мы все работаем в разные смены, а Минахмата часто вызывают на работу и во внеурочное время, по производственной необходимости. Но всё же у нас есть свои семейные традиции: мы всегда все вместе открываем садово-огородный сезон, до сих пор любим петь на два голоса, а ко всем дням рождения я всегда пеку фирменный медовый торт.

ЛИСТАЯ АРХИВ

Шахматы VS карты



Начало 90-х годов

С тех пор минул не один десяток лет, сейчас большинство рабочих предпочитает несколько иначе использовать обеденное время. Нынче пользуется популярностью настольный теннис, причём он достаточно развит на всех заводах «КАМАЗа». Некоторые предпочитают потратить перерыв на шахматы, у многих в бытовках есть доски и фигуры, а на заводе двигателей их можно во время обеда взять в профкоме. А вот у автомобилистов на производственной территории есть даже гигантские шахматы. Кажется, что поставили их для красоты, но на самом деле время от времени и эти фигуры принимают участие в обеденных баталиях.

На «литейке» молодые рабочие орга-

Наталия ГАРИПОВА

Фото: Николай ТУГАНОВ, Талгат ГИРФАНОВ

Ещё один интересный снимок мы нашли в архиве нашей газеты. На нём фотокорреспондент «Вестей КАМАЗа» Николай Туганов запечатлел, как работники кузнечного завода играют в карты во время обеденного перерыва.



2012 год

низовались и играют в популярную нынче игру «Мафия». На кузнечном заводе зимой народ отдаёт предпочтение

настольному теннису, а когда становится достаточно тепло, отправляется на улицу играть в волейбол и футбол.

ОБЪЯВЛЕНИЕ

Металлургический комплекс ОАО «КАМАЗ» объявляет набор группы на обучение по профессиям: водитель погрузчика (при наличии водительского удостоверения) и машинист крана. По всем вопросам обращаться в отдел кадров литейного завода по тел. 8 (8552) 37-35-14. Проезд трамваями 1, 4, 7 до ост. «ПСЛ» (АБК-07).

В ЗЕРКАЛЕ СТАТИСТИКИ

На твёрдую «четвёрку»

Наталья ГАРИПОВА

В конце прошлого года компания «Содекско ЕвроАзия» провела анкетирование среди камазовцев. Более трёх тысяч человек ответили на вопросы, связанные с оценкой уровня сервиса, качества блюд, разнообразия меню и прочим. Мы знакомим вас с результатами этого обширного исследования

Прежде всего, стоит сказать, что в целом камазовцы оценили работу «Содекско ЕвроАзия» на твёрдую «четвёрку»: 85% опрошенных удовлетворены уровнем сервиса компании, то есть 63,5% принявших участие в анкетировании поставили «хорошо»,

21,5% – «отлично» и только 14% – «удовлетворительно». Тут, как говорится, свою позицию люди подтверждают рублём: 67,1% работников «КАМАЗа» ходят в столовые компании Sodexo каждый день и 20,8% – три-четыре раза в неделю.

Что касается качества блюд в столовых, то практически по всем пунктам более 50% камазовцев оценили его на «хорошо». Напомним, что людей просили поделиться мнением по поводу вкуса блюд, их презентации, температуры при подаче, а также

отдельно оценить качество приготовления десертов, холодных закусок, горячих первых и вторых блюд. Стоит отметить, что пункт «качество первых блюд» собрал больше всего «пятёрок» (28% опрошенных). Меньше всего отличных оценок оказалось у пункта «презентация блюд». На «отлично» её оценило 20% опрошенных, но больше половины считают, что с ней в столовых всё в порядке, и выставляют «хорошо». Если говорить об оценке «удовлетворительно», то примерно каждый пятый отказался так о разнообразии блюд. Хотя 49,6% камазовцев удовлетворены им и считают, что разнообразие заслуживает оценки «хорошо». Почти 22% клиентов столовых считают, что температура блюд на раздаче заслуживает лишь удовлетворительной оценки. В компании Sodexo идёт активная работа по этому поводу. «К сожалению, во многих столовых стоят морально и физически устаревшие линии раздачи, то есть на них тяжело поддержать достаточный температурный режим, – поделился с нами региональный менеджер ООО «Содекско ЕвроАзия» Руслан Хакимов, – но мы совместно с «КАМАЗом» ежегодно обновляем оборудование во всех столовых подразделений автогиганта. Так, в минувшем году было приобретено оборудование для столовой ПРЗ, генеральной дирекции, завода двигателей и других подразделений».

На вопрос о качестве десертов почти 7% ответили, что с ними дела обстоят плохо (это максимальный процент среди

отрицательных результатов). В компании очень внимательно отнеслись к этому мнению клиентов и будут принимать меры. «Действительно, на сегодняшний день практически к единственному десертам на заводах можно отнести творожные блюда, – пояснил региональный менеджер ООО «Содекско ЕвроАзия» Руслан Хакимов. – Сейчас разрабатываются новые десерты, которые будут запущены в производство к 8 Марта». Кроме того, пристальное внимание в компании будет уделено диетическим блюдам, поскольку в ходе анкетирования было высказано много пожеланий на этот счёт.

Высоко оценивают камазовцы уровень обслуживания в столовых, чистоту раздачи и количество посадочных мест. Большинство считает, что дружелюбие и опрятность персонала Sodexo заслуживают отличной оценки.

Интересной оказалась статистика, характеризующая демографический состав посетителей столовых. Обедать в них предпочитают 47,3% женщин и 37% мужчин. Чаще всего в них можно встретить людей в возрасте от 26 до 35 лет (23,7%) и от 46 до 55 лет (23,7%). Меньше всего столовые посещают люди старше 56 лет (7,3%).

Важными аспектами в работе столовых Sodexo камазовцы считают атмосферу и уют в зале (94,9%), ассортимент блюд на раздаче (95,9%), скорость обслуживания (96,8%).

Подробнее ознакомиться с результатами анкетирования можно также на корпоративном портале «Комета» на страничке Sodexo.

ЭКСПРЕСС-ОПРОС

От голубиной почты к e-mail

Наталья ГАРИПОВА

Мы всё чаще слышим об ограблениях почтовых отделений и машин «Почты России». Стоит задать в поисковике Яндекс слова «Почта России» – и почти сразу открываются ссылки на преступления, связанные с ней. Вот и за первую неделю февраля почтовиков обчистили сначала на 7 млн рублей, а потом на 2,5 млн рублей. Причём в первом случае наводчицей оказалась работница отделения.

Кроме того, сейчас шумно обсуждается связь этого государственного учреждения с коммерческим банком, где почта служит посредником при выдаче кредитов под астрономические проценты. Многие помнят прошлогодний скандал, когда посылки из-за рубежа задерживались на несколько месяцев, а потом приходили в непотребном состоянии.

В общем, налицо системные сбои в этом ведомстве. Между тем люди продолжают активно обмениваться письмами, открытками, денежными переводами, только электронными. Виртуальный мир активно теснит классическую «бумажную» почту, обременённую рядом громких скандалов. Уйдёт ли это средство связи с историей, уступив место электронной системе? Об этом мы спросили камазовцев.

Мария Савчук, ведущий специалист производственно-технического отдела ДТОиКТ:

– Считаю, что классическая почта имеет достаточно сильные позиции и пока электронные средства связи с ней конкурировать не могут. Я имею в виду не письма и открытки, а, например, денежные переводы. Электронные переводы не являются на все сто процентов безопасными, есть мошенники и здесь. Да и все электронные магазины активно пользуются услугами почты в части доставки товаров. Так что я не представляю, что в обозримом будущем «Почта России» уступит своё место другим средствам связи и расчёта.

Тимур Фатхутдинов, мастер цеха новых изделий завода двигателей:

– На мой взгляд, новые средства связи всё же победят старые почтовые услуги. Во многом потому, что последние слишком плотно завязаны на человеческом факторе. Участие людей влечёт за собой ошибки непреднамеренные или умышленные. Везде, где есть живые деньги, существует соблазн.

Но классические почтовые услуги уйдут в небытие не так скоро. Пока живо поколение, для которого это единственно возможное средство связи, пока Интернет и оптоволокно не дошли до самых глухих деревень, почта будет функционировать. Другое дело качество её услуг. Сомневаюсь, что оно станет лучше.

Илья Князев, главный специалист Корпоративного университета «КАМАЗ»:

– Лет пять уже практически не пользуемся услугами «Почты России». Письма только электронные, бандероли и документы приходят курьерскими службами, всё это быстрее и удобнее.

Да и вообще, это проблема не отдельно взятой организации, а целого направления услуг. В прошлом году почта США была вынуждена закрыть более 3,5 тысячи отделений, и таких примеров много по всему миру. Всё это следствие информационной революции.

Технологии не стоят на месте, ведь уступили плёночные фотоаппараты место цифровым. И, безусловно, в данной ситуации «Почте России» нужно меняться: отказываться от убыточных направлений, вводить новые услуги, поднимать их качество.



Татьяна Низамутдинова, начальник бюро департамента экономической безопасности:

– На сегодняшний день «Почте России» альтернативы нет, за исключением небольших частных компаний, занимающихся доставкой груза. Для людей старшего поколения это способ общения, связи с родными и близкими. Если говорить о молодом поколении, то они более активно пользуются современными средствами связи, Интернетом.

Из-за громких скандалов в отношении «Почты России» у людей складывается негативное отношение к ней. Тем не менее, если люди пользуются её услугами (а по

сообщениям в СМИ, их объёмы растут), то значит, «Почта России» востребована и необходима.

Айрат Биктобаев, руководитель службы координации проектов:

– Да, уйдёт. Но преступления совершаются людьми, а что или кто будет их жертвой – «Почта России» или беспопечная пенсионерка, зависит от их преступных возможностей. Виновата в этом не организация и не механизмы деятельности предприятия, а его руководство. О преступлениях в сфере электронной связи мы также слышим каждый день.

Необходимо понимать, что мы уже живём в другом веке. И то, что в моём детстве казалось фантастикой (возможность разговаривать и видеть собеседника в другом городе), сегодня обычное дело. Конечно, электронная почта сегодня заменяет привычные письма. Однако необходимо понимать, что переслать физический предмет по электронной почте сегодня пока невозможно. Безусловно, такие технологии появятся в будущем.

Да, средства связи продолжают меняться от поколения к поколению: от сигнальных костров через письменность – к голубиной почте, от голубиной почты – к телеграфу. Печально, что при этом уходит в небытие простое человеческое общение, а эпистолярный жанр заменяется на сокращения с обилием синтаксических и семантических ошибок.



ПОЛЕЗНО ЗНАТЬ

Будет ли пенсия облагаться налогом?

В 2012 году вступает в силу закон «О порядке финансирования выплат за счёт средств пенсионных накоплений», согласно которому с 1 июля российским пенсионерам начнутся выплаты накопительной части трудовой пенсии. В номере от 27 января мы рассказывали о том, из чего она формируется, кто и как будет её выплачивать. Продолжаем тему и в этом номере «Вестей КАМАЗа». На вопросы отвечает управляющий Набережночелнинским филиалом НПФ «Первый промышленный альянс» Владимир Саботарь.

Какие существуют особенности выплаты средств пенсионных накоплений?

Следует отметить, что срочная пенсионная выплата и накопительная часть трудовой пенсии по старости будут ежегодно – 1 августа – корректироваться с учётом средств, поступивших на накопительную часть пенсии уже после их назначения или последней корректировки. Причём эти два вида выплат пенсионных накоплений при определённых условиях можно будет комбинировать.

К примеру, пенсионные накопления застрахованного лица формировались за счёт взносов работодателя в рамках обязательного пенсионного страхования, но при этом он был участником программы государственного софинансирования пенсии и/или направил на накопительную часть пенсии средства материнского капитала. В этом случае у застрахованного лица есть два варианта. Первый – получать всю сумму пенсионных накоплений в виде накопительной части трудо-

вой пенсии по старости. Второй – часть, сформированную за счёт взносов работодателя, застрахованное лицо будет бессрочно получать в виде накопительной части трудовой пенсии по старости, а взносы от участия в программе софинансирования и средства материнского капитала – в виде срочной пенсионной выплаты, самостоятельно определив её срок не менее 10 лет.

Если пенсионные накопления у человека в негосударственном пенсионном фонде, кто будет их выплачивать?

При формировании пенсионных накоплений в НПФ выплату средств пенсионных накоплений будет осуществлять НПФ, куда и следует обращаться застрахованному лицу (в том числе для оформления срочной пенсионной выплаты, получения единовременной выплаты средств пенсионных накоплений). Выплаты НПФ не подлежат налогообложению.

Как наследуются денежные

средства, перечисленные в рамках Программы государственного софинансирования пенсий?

• Если гражданин, формировавший средства пенсионных накоплений, умер до назначения ему накопительной части трудовой пенсии по старости или до перерасчёта размера этой части, то средства пенсионных накоплений передаются правопреемникам в полном объёме. Правопреемниками являются либо те, кого гражданин заранее указал в специальном заявлении в НПФ, либо правопреемники по закону.

• Если гражданин, формировавший средства пенсионных накоплений, умер после назна-

чения ему пенсии, и при этом он получал накопительную часть пенсии бессрочно (т.е. не выделял средства, поступающие в рамках Программы государственного софинансирования пенсий в срочную пенсионную выплату), средства пенсионных накоплений не передаются правопреемникам.

• Если гражданин умер после назначения ему срочной пенсионной выплаты, невыплаченный остаток средств пенсионных накоплений вправе получить правопреемники.

К заявлению прилагаются подлинники:

а) документов, удостоверяющих личность, возраст и место жительства застрахованного лица;

б) документов, удостоверяющих личность и место жительства законного представителя или доверенного лица, а также до-

За более подробной информацией о получении накопительной части трудовой пенсии застрахованным лицам необходимо обратиться в Набережночелнинский филиал НПФ «Первый промышленный альянс» по адресу: 1/07, 4-й подъезд, 3,5 эт. Тел.: 37-45-95, 39-59-37.

кументов, подтверждающих их полномочия;

в) страхового свидетельства обязательного пенсионного страхования застрахованного лица;

г) справки территориального органа ПФР по месту жительства застрахованного лица по форме, утверждаемой Министерством здравоохранения и социального развития РФ, подтверждающей получение застрахованным лицом трудовой пенсии по инвалидности или трудовой пенсии по случаю потери кормильца либо пенсии по

студию «Мета-3», участвовал в городских и камазовских выставках. Портреты, пейзажи, натюрморты – за всю жизнь у Вячеслава Варнашова собралось немало картин. Готовясь выставить своё творчество на публику, он подбирает работы одной тематики. Так и картины этой экспозиции в литературной гостиной объединены одной общей идеей, которая вынесена в название выставки – «Цветы на снегу».

Цветов тут действительно много. Букеты из роз, веток сирени и пышных пионов на картинах будто живые, и кажется, можно уловить их аромат. Вячеслав Варнашов признаётся, что любит цветы за их красоту, которая вдохновляет его на творчество.

– В природе всё циклично. Растения, как и все существа на земле, растут, цветут, а затем умирают. В своих картинах, вопреки всем правилам природы, я стараюсь сохранить её красоту на долгие годы, увековечить самые лучшие моменты, – поделился с нами художник. «За окном крещенские морозы, а здесь как в летнем саду», – говорят посетители литературной гостиной. Эта экспозиция объединяет как ранние работы художника, так и новые. Однако все они написаны в узнаваемой манере Вячеслава Варнашова. В своих картинах он старается быть правдивым и очень внимательно относится к деталям, а потому и пишет всегда только с натуры. «Просто я не люблю врать», – говорит художник.



«Тут ещё только цветочки, а ягодки все дома», – шутит Вячеслав Варнашов

Зимний сад

Гузель ГАТИНА
Фото: Николай БРИК

Работы художника Вячеслава Варнашова сейчас представлены в трёх выставочных залах Набережных Челнов. В картинной галерее, где проходит юбилейная выставка Собружества свободных художников имени И.Н. Крамского, в собственной квартире, в которой представлены самые любимые работы Вячеслава Васильевича, и в камазовской библиотеке, где неделю назад открылась его персональная выставка. На ней мы и побывали.

Варнашов приехал в Набережные Челны из Нижегородской области, устроился на завод двигателей художником-оформителем. Специального образования у парня не было, но за 15 лет работы он со своей бригадой оформил более 40 больших городских праздников. И всё время его не оставляло желание учиться мастерству художника. Уже взрослым человеком он окончил вечернюю художественную школу, посещал городскую изо-

ВЕСТИ КАМАЗА

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

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

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

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

Компьютерная верстка: Елена КУЧНО

Учредитель и издатель: открытое акционерное общество «КАМАЗ».
Адрес: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский, 2.

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

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

Газета отпечатана офсетным способом с готового оригинал-макета редакции «ВК» в типографии «Принт», тел. 44-31-20.

ПБОЮЛ Седельная О.В., г. Набережные Челны. Время подписания в печать – 20 час. Подписано в печать – в 20 час. Тираж 12 000 экз.

При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗа» обязательна.

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