



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА ПАО «КАМАЗ»

№ 26 (4005)  
7 августа 2020 г.

# ВЕСТИ КАМАЗА

«ПЕРСОНАЛЬНАЯ» ЗАБОТА  
РИНАТА АЛИМБЕКОВА

4

ОН ПОМНИТ ЧЕЛНЫ ЕЩЁ  
ДЕРЕВЯННЫМ ГОРОДКОМ

7

С ТАКИМИ ЛОГИСТАМИ,  
ШТАБЕЛЁРАМИ  
И БЕСПИЛОТНИКАМИ  
НА КОНВЕЙЕРЕ  
НЕ ЗАСКУЧАЕШЬ

5

## 14 ПЕРВЫХ MEST



**НА ВТОРОЙ ВЕТКЕ ГСК ПРИСТУПИЛИ К ТЕСТИРОВАНИЮ MES. СПЕЦИАЛЬНО ПОД ЭТО ЗАЛОЖИЛИ ТЯГАЧ 54901. СИСТЕМА В ПЕРВЫЙ РАЗ КОНТРОЛИРОВАЛА ЧАСТЬ ОПЕРАЦИЙ В УСЛОВИЯХ РЕАЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА**

3

НА КУЛАКАХ И СТУПИЦАХ



сосредоточатся работы

2

ВСЯКИЙ ПУТЬ ПОЛУЧИТ ПАСПОРТ –



решено в ходе проверки...

5

По вопросам размещения рекламы

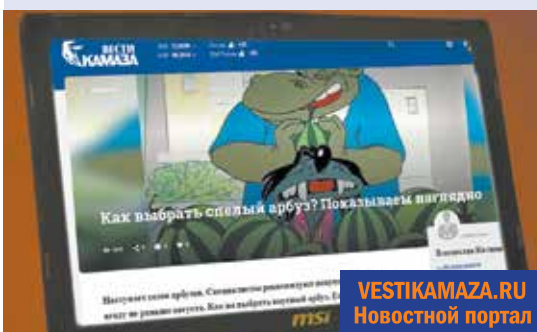
**ЗВОНИТЕ: +7 (8552) 37-30-60**  
**ПИШИТЕ: ORLOVAEA@KAMAZ.RU**

БАС ТС № RU Д-РУ.АЛ32.В.02236 ОГРН 1091650006546 Реклама ООО «ТОМ-Инвест»

**УФ ОБЛУЧАТЕЛЬ-РЕЦИРКУЛЯТОР**  
для бактерицидной очистки воздуха

**GELIOMASTER** [geliomaster.com](http://geliomaster.com)  
8 (8552) 54-45-75

Самые популярные материалы недели:

VESTIKAMAZA.RU  
Новостной портал

- Шуба, отпуск и налоги: трое камазовцев стали жертвами мошенников
- Новую ледовую арену в Челнах назвали «КАМАЗ»

НЕ ЖИЗНЬ, А СПЛОШНОЙ ЛАГЕРЬ:



как за 20 лет не устать от детей

6

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 37-31-99



## НОВОСТИ

## Товарный знак для самосвалов К4

«КАМАЗ» зарегистрировал в Федеральной службе по интеллектуальной собственности (Роспатент) новый товарный знак — ARX.



Заявлено комбинированное обозначение, состоящее из написанного оригинальным шрифтом заглавными буквами в латинской транскрипции словесного элемента ARX. Новый товарный знак планируется использовать для самосвалов поколения К4. «Арх» [аркс] в переводе с латыни означает «крепость, укрепленный замок» и символизирует мощь и надежность камазовской техники. Зарегистрирован и графический логотип — курсивное написание этой аббревиатуры. Внешний вид знака — глянцевый зеркальный.

## Идём с опережением

В июле производственные подразделения «КАМАЗа» завершили работу по выпуску основных видов продукции, по итогам семи месяцев продолжая опережать прошлогодние показатели.

Автомобильный завод за месяц изготовил 3484 машкомплекта, а всего с начала года — 20131 единицу (АППГ — 1806 и 16696 единиц соответственно). Завод двигателей и СП «КАММИНЗ КАМА» выпустили и отгрузили потребителям без малого 4000 двигателей и силовых агрегатов, с начала года — почти 22,5 тыс. (АППГ — 2096 и 18,4 тыс. единиц соответственно). Запасных частей изготовлено за июль на 2,25 млрд рублей, за первые семь месяцев года — на сумму 13,2 млрд рублей (АППГ — на 2,5 млрд и 13,54 млрд рублей соответственно).

## Крупный «Бенефит»

Филиал Лизинговой компании «КАМАЗ» в Санкт-Петербурге передал в лизинг четыре автомобиля КАМАЗ-5490 NEO и столько же полуприцепов НЕФАЗ транспортной компании «Бенефит». Они будут использоваться для перевозки негабаритных, среднетоннажных и тяжеловесных грузов по России и за рубежом.

Автомобили для «Бенефита» оформлены по условиям акции «Лови удачу!» и госпрограммы «Льготный лизинг», предполагающей скидку до 12,5% на авансовый платёж. Полуприцепы поставлены по индивидуальным условиям «КАМАЗ-ЛИЗИНГА» для представителей крупного бизнеса. Партнёром по отгрузке выступил Технический центр «Восток».

Седельные тягачи КАМАЗ-5490 NEO, переданные постоянному клиенту из Северной столицы, предназначены для работы в составе автопоездов допустимой массой до 44 тонн. Грузовики ориентированы как на межрегиональные, так и на международные перевозки.

## БУДЕТ ПРАЗДНИК

## Построим как надо

9 августа знаковый для «КАМАЗа» праздник — День строителя — отмечают работники проектно-строительного департамента.

С 1969 года его специалисты и работники ведут строительство и капитальный ремонт зданий и сооружений, обследуют их состояние, обеспечивают все подразделения компании необходимой документацией.

О темпе развития компании красноречивее всего

говорят её проекты. Сейчас в работе проектно-строительного департамента 15 крупных программ, среди них «Организация производства перспективных автомобилей КАМАЗ», «Модернизация ПРЗ», «Рейнжиниринг литейного завода», «Разработка и

## НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

# За ступицу берётся рука-робот

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Три новые линии введут на заводе двигателей. Одна из них — автоматизированный комплекс для обработки ступицы переднего колеса фирмы EMAG — уже смонтирована, на ней ведутся пусконаладочные работы. Ожидается поступление ещё двух линий: роботизированного комплекса для обработки поворотного кулака и автоматизированного комплекса для сборки ступиц колёс грузового автомобиля с подшипником кассетного типа.

На первой линии будет проходить полную обработку с высокой точностью ступица переднего колеса новых моделей седельных тягачей 54901. Конструкция передней оси претерпела изменения — в ней будут применены необслуживаемые подшипники кассетного типа, позволяющие автомобилю проходить до миллиона километров без техобслуживания. К моменту запуска линии в производство рядом с ней также появятся установка балансировки и устройство ударной маркировки.

Автоматизированный комплекс для обработки ступицы снабжён автоматической транспортной системой. Захват забирает заготовку с загрузочного транспорта, устанавливает её на станок, после обработки с одного станка передаёт на второй, а затем перекладывает готовое изделие на транспорт готовых деталей. Ещё одна особенность новой линии — наличие холодильников на установке СОЖ, благодаря которым поддерживается определённая температура охлаждающей жидкости для обеспечения стабильности размеров. Кроме того, станки снабжены системами контроля ключевых размеров обработки и поддержания их в заданном диапазоне. Комплекс рассчитан на выпуск ступиц для не менее 25 тыс. автомобилей в год. Начало массового выпуска намечено на октябрь.

Пока на новом оборудовании идёт пусконаладка, рядом на площади порядка 700 кв. м готовят фунда-

мент ещё под две линии. В комплекс обработки кулака также входят два станка EMAG: двухшпиндельный горизонтальный обрабатывающий центр, токарный вертикальный центр, установки продвки и лазерной маркировки. Перемещать заготовки и детали внутри комплекса будет робот. Оборудование для обработки кулака должно прийти в конце августа, а в начале октября на «движках» ожидают поставку автоматизированного комплекса для сборки ступиц с подшипником немецкой фирмы Paul Köster, способном контролировать усилия и глубину запрессовки. Такая технология впервые будет применена на «КАМАЗе». Перед запрессовкой у ступицы и подшипника в автоматическом режиме проверяют размеры, измеряют температуру — разница не должна превышать двух градусов. Подшипник устанавливается в ступицу роботом. Пресс с сервоприводом отвечает всем требованиям современного производства: обеспечивает точную фиксацию усилия и глубины запрессовки, работает без шума. При обеспечении заданных в конструкторской документации параметров собранный узел маркируется лазером: дата, время, усилие и глубина запрессовки. Эти данные остаются также в памяти станка и передаются на АвЗ, где будут вписаны в документацию собранной передней оси.

В ноябре автомобили будут собраны с передними осями собственного производства новой конструкции.



На новой линии будут обрабатывать ступицу переднего колеса для тягачей 54901



На токарно-обрабатывающем центре EMAG идут пусконаладочные работы



Ведётся подготовка полов перед установкой двух новых линий

организация производства семейства перспективных 6-цилиндровых рядных двигателей рабочим объёмом 12 литров», «Организация производства электробусов на площадке Сокольнического вагоноремонтно-строительного завода (СВАРЗ)» и другие.

А ещё каждый год специалисты и работники ПСД обеспечивают выполнение работ подготовки к зиме. От качества ремонта кровли, замены витражей, дверных

блоков и ворот, ремонта отмолок зданий во многом зависит температура в производственных корпусах, а значит, и производительность.

У коллектива есть и свои традиции — профессиональный праздник он отмечал выездом на базу отдыха. В этом году надо спроектировать новый формат торжества.

С праздником вас, строители! Впереди ещё много интересных проектов.



На «КАМАЗе» у строителей всегда много важных проектов. Один из них — замена стен на ПРЗ



ПРОЕКТЫ ГОДА

# Тест на MES

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

На автомобильном заводе началось тестирование системы MES на главном сборочном конвейере. Для проверки взаимодействия всех программ выбрали дистанцию в 14 позиций, как раз до первых ворот качества.

## Как на ладони

Закладки на конвейере автомобиля 54901 вместе с рабочими с волнением ждали консультанты КРПС, специалисты НТЦ, участвовавшие в создании электронного техпроцесса, разработчики программного обеспечения MES и технологи АвЗ. Капитальный прогон должен показать, насколько качественно интегрировано оборудование с информационными системами TeamCenter и SAP. Информация о деталях и узлах высвечивается на 176 мониторах терминалов, установленных на ГСК-2. Ход конвейера отображается также на планшетах мастеров и контролёров ОТК и огромных экранах, установленных на границе двух бригад.

Местоположение рамы помогают определить RFID-метки, закреплённые на стойках для её укладки. Далее следует операция идентификации — будущему большегрузу присваивается номер заказа. На терминале MES происходит подтверждение операции закладки. Тут начинается самое интересное — на мониторе поочерёдно высвечивается графический рисунок каждой детали, которую нужно установить. Специалисты НТЦ, участвовавшие в разработке электронного техпроцесса в TeamCenter, позаботились о том, чтобы была особо выделена зона, на которую производится крепёж, и сделали дополнительные указания о наименовании инструмента, который надо использовать.

В зоне особого внимания — гайковёрты с обратной связью: сразу после успешного завершения операции зелёная галочка появляется на экране автоматически. Пока слесари МСР заняты своим делом, отметки о выполнении ставят участники группы внедрения MES. Но уже в сентябре, когда проект перейдёт в стадию опытной эксплуатации, они будут сканерами считывать



Сборка автомобиля начинается с идентификации рамы



«Использование новых инструментов обеспечит оперативность управления процессом», — уверен Ильшат Нуруллин



«Конвейер будет двигаться только при условии правильной установки всех комплектующих», — заверяет Игорь Малясёв

штрих-коды деталей, а после установки делать запрос об успешном завершении операции. На всё даётся несколько минут: если установка детали будет выезжать за пределы отведённого места, рамка на мониторе загорится тревожным жёлтым цветом, потом последует остановка конвейера.

## Операция под контролем

Ход производства отражается на специальных андон-стойках и больших мониторах, установленных на границе бригадной зоны, а также на планшетах мастеров. На экранах видно, на какой позиции находится автомобиль, обеспеченность комплектующими, причины простоя, если такие случаются. Пристально следит за процессом по мобильному устройству и контролёр ОТК.

— В системе MES заложен тройной контроль качества, — поясняет начальник отдела подготовки производства АвЗ Ильшат Нуруллин. — Первый осуществляется слесарем МСР, который должен выполнить операцию, а система подтвердит, что деталь установлена правильно. Второй — ворота качества. У контролёра ОТК в планшете тоже есть графические подсказки, в том числе с часто повторяющимися дефектами. Он, внимательно осмотрев узел, может скорректировать сведения об ошибке, и система примет поправки. Если же допущенный дефект обнаружится на финише в цехе комплектации и сдачи автомобилей, операция ставится на дополнительный контроль. О дефекте будет сообщено мастеру, а тот должен принять меры для его устранения, в том числе на перспективу.

Есть и инструменты обратной связи. Все дефекты, выявленные MES и контролёром ОТК, выводятся на специальный монитор, который находится как раз напротив места сбора бригады. Кроме того, в системе имеется функция получения сообщений, и информация о допущенном браке может быть отправлена прямо на рабочее место недоглядевшего рабочего, а заодно его мастера и бригадира. Раньше учёт дефектов вёлся на бумажных носителях, их перечень фиксировался на специальных стендах. Но такой способ передачи информации трудно назвать оперативным.

— Система MES поможет нам максимально быстро собирать продукт нового уровня качества, — подчеркнул председатель КРПС «КАМАЗа» Игорь Малясёв. — В первую очередь это касается тягача нового поколения 54901, но со временем программным контролем будут охвачены процессы выпуска и



Электронный техпроцесс полностью совпадает с бумажным, но он гораздо удобнее



Пока рабочие занимаются сборкой, а контролем выполнения операций — руководители и специалисты. Но скоро всё изменится



Под тестирование попали и гайковёрты с обратной связью

других моделей автомобилей. В следующем году также планируется запуск MES и на других ключевых направлениях — ГСК-1 АвЗ, ПРЗ, конвейерах сборки двигателей Р6 и V8.

Тестовый запуск позволил зафиксировать и ряд проблем, которые необходимо решить в ближайшее время. Среди них обеспечение стабильности беспроводной

сети Wi-Fi, тонкая наладка оборудования. Обслуживанием и совершенствованием программного обеспечения вместе с разработчиками будут заниматься специалисты ЦОБа. Работу над улучшением процессов продолжит и группа внедрения MES. Промышленный запуск системы в эксплуатацию намечен на конец года.



## ЧЕЛОВЕК ДЕЛА

## Блиц-опрос



**Пришёл на «КАМАЗ» 25 лет назад,** устроился на ПРЗ рихтовщиком кузовов в цех микролитражных автомобилей. Туда брали только высоких, физически здоровых парней. Масштабы производства меня просто ошеломили. Как любой новичок, волновался, справлюсь ли, ведь рихтовка — работа сложная и ответственная, это финишный этап в процессе подготовки кабины к окраске. Но опытные дружелюбные наставники вселили в меня уверенность, и дело пошло.

**Побывал в должностях** мастера, старшего мастера, начальника цеха и производства. У меня хорошая школа.

**14-й год работаю** заместителем директора по персоналу. Понял, что надо быть открытым, внимательным и терпеливым к людям, к их проблемам и заботам. Ежедневное общение с ними, столкновение с многообразием человеческих характеров совершенствует меня с каждым днём. Я и персональщик, и производственник, и психолог в одном лице. Любого руководителя, считаю, должны отличать ответственность, высокая требовательность к себе и коллективу, умение организовывать людей и направлять их на эффективное решение задач.

**Самое сложное в моём деле** — принимать решения в отношении человека. Порой приходится делать выбор, влияющий на его судьбу.

**В шесть утра** начинается мой рабочий день. График очень плотный, нужно максимально эффективно использовать каждую минуту. Совещания, обход заводской территории, строящихся объектов, визирование документов, приём работников по личным вопросам, незапланированные срочные дела — это мои каждодневные занятия.

**К проблемам отношусь философски:** раз они появились, то появилась и возможность для своего личностного роста и улучшения работы предприятия. Забывать о, казалось бы, незначительных вопросах непросто — они могут превратиться в снежный ком. Работа над любой проблемой для меня — это приобретение опыта, знаний, развитие новых качеств.

**Стараюсь передавать заводские традиции** — поддержание атмосферы взаимовыручки и поддержки — дальше. Я благодарен своим наставникам за их дельные советы, за то, что помогли мне освоить профессию, понять особенности производства. Обо мне в своё время заботились — и я стараюсь отдать долг, сделать трудовые будни людей легче.

**Завод меняется к лучшему,** и это достижение всего нашего коллектива. Создаются благоприятные условия для работы, многое делается для решения социальных вопросов.

**Главное в жизни** — семья. Это стимул для достижения новых вершин, стремление быть гордостью для своих родителей, примером для детей. Для любого человека очень важно ощущать поддержку родных, их тепло и заботу.

# «Персональная» забота Рината Алимбекова

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Дверь в кабинет заместителя директора по персоналу прессово-рамного завода всегда открыта, и каждый работник может прийти сюда с наболевшим: вопросами по оплате труда, отношений в коллективе, производственными... Знают: Ринат Алимбеков внимательно выслушает и вникнет в суть, ведь он сам начинал на этом заводе рабочим. Занять должность главного персональщика он решил, хорошо подумав — понимал, что легко не будет. И уже 14-й год решает людские проблемы.

Пройдём с Ринатом Алимбековым по жизненно важным местам ПРЗ. Посмотрим, каких объектов коснулись значимые изменения с его участием.

## Современное производство

В 2019 году запустили полностью роботизированную линию топливного бака. На ней можно изготавливать 10 типов алюминиевых баков и три типа стальных. В 2020-м произведён монтаж оборудования под окраску рам вторым слоем, запущена линия порошковой окраски ресиверов. Построена современная лаборатория аналитических исследований материалов площадью 300 кв. метров. Монтируется линия профилирования, сборки и окраски рам.

Корпус ПРЗ прослужил практически полвека, и назрела необходимость в ремонте его каркаса. Решили провести замену фасада по оси «Я», эта работа подходит к концу. За три года удалось возвести новые стены на площади 19,7 тыс. кв. метров. Заменяли и окна — на новые металлопластиковые с однокамерными стеклопакетами.

В марте 2018 года четыре табельные, размещённые на разных концах завода, были объединены в одну — стало удобно и табельщикам, и рабочим.

## Раздевалки и душевые

В 2020 году провели капитальный ремонт мужской душевой на 50 кабин — заменили перегородки, трубы, краны, душевые лейки, в раздевалке заново залили полы. На очереди — ремонт женской раздевалки и душевых.

## Столовая

Семь лет назад ПРЗ провёл реконструкцию столовой. Практически её строили заново. Прислушавшись к совету работников столовой, поменяли поточность залов для приготовления блюд. Теперь есть два обеденных зала и буфет, способные ежедневно обслуживать до 1500 заводчан.

Ещё одну столовую, № 111, между ПРЗ и АМК планируют открыть к Дню машиностроителя. Фактически это было строительство новой столовой в разрушенном здании — на это ушло три года. Сейчас идёт монтаж оборудования для кухонных производств, для разных видов продуктов закуплены отдельные холодильные камеры. Установлены новые столы и стулья. Чтобы рабочие в холодную погоду не шли на обед по улице, есть подвальный проход в столовую. А ещё стараются создать атмосферу уюта — начали монтаж декоративного панно в обеденном зале.

## Музей

В 2010 году на заводе появился свой музей, его смогли построить в заброшенном помещении между столовой и АБК. Музейные экспонаты помогают проследить весь путь развития ПРЗ. Сотрудники отдела кадров предложили не забывать лучших работников завода и заносить их имена в Книгу почёта, а трудовые династии, чей общий стаж превышает 100 лет, — в отдельную книгу. К музею на ПРЗ отношение особое, его посещение обязательно в welcome-курсе для вновь устраивающихся работников. После знакомства с богатой историей завода новички легче принимают решение вступить в команду прессоворамщиков. В текущем году в холле третьего этажа АБК установили бюст первого директора ПРЗ Валерия Соколова.

## Медпункт

На ПРЗ в круглосуточном режиме работает медицинский пункт, куда можно обратиться при первых признаках недомогания. Здесь имеется отдельный кабинет приёма, где можно измерить давление и температуру, процедурный кабинет для инъекций и перевязок. Особо востребовано отделение физиотерапии с шестью кабинками, оснащёнными современными приборами.

Для профилактики коронавируса в местах массового пребывания работников проводится обеззараживание воздуха с помощью бактерицидных облучателей-рециркуляторов. Весь персонал завода обеспечен защитными масками, перчатками, дезинфицирующими средствами. К слову, ПРЗ начал первым шить защитные костюмы. Сдав партию из 1000 комплектов, выполнил заказ ещё на 1500.

## Для настроения

Прессоворамщики — люди заводные не только в работе. Любят они хорошую шутку, задорный танец и душевную песню. Для создания творческих номеров на заводе есть Дом культуры, театральная мастерская. Молодёжь не прочь посмеяться над собой, команда КВН «Далай-рама» — одна из сильнейших на автогиганте.

Радует глаз и поднимает настроение пополнение в зелёной зоне. 50 кустов алых роз и 10 елей были высажены возле АБК в прошлом году в честь полувекового юбилея «КАМАЗа».



Ринат Алимбеков лично контролирует условия труда на производстве



Перед заводской выпечкой мало кто устоит



Медпункт — место, где окажут первую помощь



Не производством единым живёт человек: талантливые заводчанки



## ТЕРРИТОРИЯ БЕРЕЖЛИВОСТИ

## Бликий контакт

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

В логистическом центре внедрили технологии, которые позволяют уменьшить потери на главных сборочных конвейерах АвЗ. Именно на такой эффект рассчитана организация межконвейерных зон в рамках проекта «Повышение эффективности работы ГСК-1, 2».

Площади под размещение складских территорий между двумя конвейерами были определены в прошлом году. И уже в декабре в зону № 1, располагающуюся в самом начале цикла сборки автомобилей, начали поступать первые тары для размещения. Время на доставку со склада до рабочей позиции слесаря МСР сократилось до нескольких минут.

Межконвейерная зона № 1 рассчитана на размещение 439 видов номенклатуры на 820 паллето-местах. Сюда с центрального склада доставляют комплектующие, изготовленные в подразделениях

«КАМАЗа». Стандартные тары хранятся на двухэтажных стеллажах. Как только заканчиваются комплектующие в ёмкости, расположенной на первом этаже, в систему управления складом поступает соответствующий сигнал. Пока готовится к отгрузке новая партия запчастей, используется запас из резервной тары.

— Детали комплектуются в специальные тележки по принципу just in sequence (точно в соответствии с последовательностью). Пакет деталей на них рассчитан на восемь автомобилей, модели которых заложены на ГСК, — поясняет

заместитель директора по управлению проектами департамента развития логистического центра Дмитрий Агеев. — Благодаря непосредственной близости к потребителю и оперативному исполнению заказа удалось на 21% снизить потери слесарей МСР на вспомогательные операции — поиск комплектующих на месте их расположения и доставку из тары до точки их установки.

Над снижением потерь постоянно работает и межфункциональная группа, в состав которой входят специалисты и руководители ЛЦ, блока развития и АвЗ. Эта команда выявляет отклонения нормативно-справочной информации при сборке автомобиля. Число ошибок должно быть сведено к нулю — лишь тогда под рукой у слесаря, на тележке, будут находиться необходимые комплектующие. ЛЦ также постоянно контролирует остаток деталей в пути и при необходимости может в кратчайшие сроки доставить на конвейер недостающие.



В межконвейерной зоне используются самые передовые технологии

В межконвейерной зоне № 1 быстро прижились и другие передовые технологии. При формировании пакетов для сборки используются ручные поводковые штабелёры. Персонал склада быстро подружился и с Робертом —

беспилотником, доставляющим комплектующие с центрального склада.

Два месяца назад на АвЗ начала функционировать межконвейерная зона № 2. Площадь в 2759 кв. метров пока заполнена лишь на 30%. Здесь обработка грузов ведётся из тар, стоящих на полу. Это значительно сокращает время разгрузки. Водителю даже не нужно покидать место за рулём — адреса доставки находятся практически под колёсами.

Часть номенклатуры отправляется на конвейер на JIS-тележках, часть — в бигбоксах. На этом складе планируется готовить к выдаче на главные сборочные конвейеры 700 наименований комплектующих изделий.

Сейчас в логистическом центре готовятся к развёртыванию третьей зоны оперативной логистики — МКЗ № 3. Её открытие намечено на ноябрь. Значит, конвейеры, где трудится главный заказчик логистов, станут ещё ближе.



Работники ЛЦ самостоятельно выбирают маршруты движения робота



В JIS-тележки комплектующие укладываются в соответствии с очередностью моделей автомобилей, следующих по конвейеру

## ЕСТЬ РЕЗЕРВ!

## Оцифрованные шпалы

Ксения АНТОНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Ещё один проект направления «Проверка гипотезы» получил одобрение Архитектурного комитета. На очередном его заседании, состоявшемся на днях, представили новую идею и озвучили новости о тех проектах, которые прошли защиту.

Напомним, «Проверка гипотезы» — самостоятельное направление Центра цифровой трансформации, где каждый работник может предложить свою идею модернизации какого-либо процесса, а перед тем, как внедрять её повсеместно, обкатать на пилоте. Это помогает подтвердить или опровергнуть выдвинутую гипотезу. Центр цифровой трансформации направит задумку сотрудника в нужное русло и позволит взглянуть на неё со стороны.

Оценивает целесообразность и практическое применение идеи Архитектурный комитет — специальная комиссия, куда входят руководители разных направлений: директор Центра цифровой трансформации Эльдар Шавалиев, директор ЦИКТ Юрий Шостак, директор департамента цифровых систем проектирования Алексей Пуртов, директор департамента проектного и инвестиционного управления Михаил Плехов и другие.

На этот раз проект «Электронный паспорт железнодорожной инфраструктуры предприятия» представил генеральный директор ООО «ПЖДТ-Сервис» Сергей Гук. Идея заключается в создании электронного паспорта железнодорожных путей. Все схемы путей будут переведены в электронный вид.

Цифровой сервис обеспечит контроль путей, сохранит историю состояния того или иного участка. Нововведение значительно упростит работу сотрудников. Они смогут оперативно вносить информацию со своих гаджетов и следить за состоянием дорог. Появится возможность предсказывать потенциальные поломки, а значит, своевременно проводить ремонтные работы.

Также электронный паспорт сможет решить такие проблемы, как отсутствие визуализации учёта негодных шпал, несвоевременную оценку состояния железной дороги, отсутствие оперативного доступа к данным, влияние человеческого фактора. К примеру, один отчёт сезонного осмотра составляет 25-30 страниц. Представьте, каково это — разбираться в сотнях километров путей на бумаге! Кстати, предложение упростить эту систему поступило от членов Совета директоров.

Общим голосованием Архкома проект был одобрен. Для реализации его первого этапа требуется более двух миллионов рублей.

Отметим, что за плечами «Проверки гипотезы» на сегодняшний день более 20 одобренных проек-



Теперь контроль путей и сохранение истории состояния того или иного участка обеспечит цифровой сервис

тов. К примеру, «Маркетплейс автомобильной техники», «Использование 3D-принтеров» реализованы и успешно продолжают работать. Есть проекты, которые не подтвердили гипотезу и были вынуждены закрыться или остановили свою деятельность по инициативе создателей. Это тоже результат, говорящий о том, что в каком-то направлении больше не стоит тратить ресурсы, а силы нужно устремить в другое русло. Общая статистика позитивная — 17 проектов находятся в стадии реализации.

\*\*\*

Если у вас есть интересные задумки по улучшению работы «КАМАЗа», участвуйте в «Открытом микрофоне». Приходите, делитесь идеями, и эксперты помогут их упаковать и подготовить к защите перед Архитектурным комитетом цифровой трансформации.

«Открытый микрофон» проходит онлайн каждый третий четверг месяца в 18 часов. Ближайший состоится 20 августа. Заявки принимаются на сайте [kamazdigital.ru](http://kamazdigital.ru).

## Справка

ООО «ПЖДТ-Сервис» создано в 1972 году. Владеет крупным промышленным железнодорожным узлом, осуществляет перевозку грузов в вагонах для ПАО «КАМАЗ» — литейного, кузнечного, прессово-рамного заводов, ТФК «КАМАЗ», а также для прочих членских предприятий.



О ПРОФЕССИИ — С ЛЮБОВЬЮ

# Жизнь в лагере, или Двадцать лет спустя

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Наталья Шакирову, управляющую оздоровительного комплекса «Саулык», на «КАМАЗе» знают многие. В своё время у кого-то она была вожатой в лагере, кто-то опрашивал к ней в «Крылатый» и «Звёздный» своих детей, кто-то отдыхал по программе «Мать и дитя» в санатории-профилактории «КАМАЗ». А всё началось 20 лет назад...

Этого интервью пришлось ждать не одну неделю в силу занятости «юбиляриши», ведь нынешний сезон особенный: сначала подготовка лагерей к открытию с учётом новых требований из-за пандемии, затем выезд детей в режиме карантина. Вот закончилась первая смена — и наша встреча состоялась! Наталья Геннадьевна ждала нас в своём кабинете. Видим — готовилась, на столе фотоальбомы разных лет. Перелистывая их, она словно погружается в прошлое, вспоминая своих коллег, руководителей и воспитанников.

— Летом 2000-го, будучи студенткой Елабужского педагогического университета, я (тогда была ещё Камаева) приехала на практику в лагерь «Солнечный», — начала она рассказ. — До этого все четыре лагеря были обособлены. А с начала 2000-х годов стали проводиться совместные программы на «Луне» — это такая эстрадная площадка, рассчитанная на 2500 детей. Каждый лагерь имел свой отличительный



Наталья Шакирова: «Я 20 лет в педагогике, и с каждым годом эта работа нравится мне всё больше»

цвет: «Звёздный» — красные галстуки на белом фоне, «Солнечный» — жёлтые футболки, «Следопыт» — зелёные, «Крылатый» — синие. На «Луне» проводились межлагерные музыкальные, вокальные и танцевальные конкурсы с вручением медалей и грамот. Детям и вожатым было очень интересно, и между руководителями лагерей царил дух соревновательности.

— Управляющий оздоровительного комплекса — это руководитель широкого профиля: приходится быть специалистом и на кухне, и в лечебном корпусе, и т.д. Как нарабатывали такой опыт?

— После окончания вуза в 2003 году меня пригласила поработать директор «Звёздного» Елена Яковлевна Зотова. Я втяну-

лась, стала старшей вожатой, потом педагогом-организатором, директором лагеря «Звёздный», в «КАМАЗжилбыте» поработала главным специалистом, вела направление оздоровительного комплекса. В 2014 году вернулась в «Саулык» уже в качестве управляющей. Я прошла практически все ступени, на каждой училась чему-то новому.

— Отличаются ли дети, которые отдыхали здесь 20 лет назад, от нынешних? Чем заинтересовывает новое поколение?

— Раньше было спортивное мероприятие с говорящим названием «Тропа выживания». Им приходилось бегать, прыгать, лазить по деревьям, ползать по земле. Сейчас мы уже не можем детей заставить делать это, все какие-то тепличные стали, что ли... Хотя, если постараться, разбудить в них азарт можно. Мы намеренно ушли от организации компьютерного зала и нашли кучу альтернатив. В прошлом году появился верёвочный городок, в этом — новые спортплощадки: футбольные, баскетбольные, волейбольные. Купили современные настольные игры, маты.

Ещё одна наша новинка и гордость — в рамках ОК «Саулык» создали своё радио под названием «Крылья FM». Ежедневно в 13.00 выходим в прямой эфир в группе «ВКонтакте». К нам приходят дети, рассказывают свои новости, что за день у них произошло. У нас даже есть соревнование на лучшего



Лето-2005. Наталья Шакирова (в центре, в чёрной рубашке) — директор лагеря «Звёздный»

новостника. В подписчиках уже около 10 тысяч: сами дети и их родители.

— А вожатые сейчас какие?

— Современный вожатый должен знать очень многое, поэтому готовить студентов к этой работе начинаем ещё в период учебного года. Сейчас почти не осталось обычных детских лагерей отдыха, в основном это профильные смены. А к нам заезжают дети из близлежащих городов, районов, деревень, и нам необходимо их объединить, заинтересовать, занять. На одного вожатого приходится 15 воспитанников. Сейчас очень много талантливых, неординарных детей, и чтобы всех охватить, нужен большой штат педагогов.

— Лагерь для детей — второй дом. Как создаёте уют?

— Накануне сезона-2020 обновили постельное бельё и покрывала. В корпусах установили стиральные машины, при необходимости под присмотром вожатого дети могут постирать и погладить одежду, есть утюги. В «Крылатом» в девяти корпусах полностью поменяли двери, установили пластиковые окна и москитные сетки, светодиодные светильники.

— В этом сезоне отменены родительские дни. Как поддерживается связь

родителей с детьми?

— Мы создали чаты в WhatsApp, куда каждое утро вожатые выкладывают для родителей меню и план на день. Так мамы и папы остаются спокойны, а если детям нужны какие-то вещи, имеют возможность привезти их и оставить на КПП. Но есть проблема — сердобольные родители умудряются натолкать в одежду шоколадки, сухарики, чипсы и тому подобное. Но охрана у нас бдительная. И результат: за первую смену ни одного пищевого отравления!

— Каким вы видите «Саулык» в будущем?

— Люблю общаться с коллегами из других регионов, черпаю у них опыт, знания. Например, у меня есть тетрадка с записями из «Артека», два года назад там были. Болею идеей доступной среды, например, готовится смена «Мать и дитя» для детей-инвалидов. Думаем, как организовать мероприятия, чтобы было комфортно и детям, и родителям.

Помните, в 2003–2009 годах в «Крылатом» была лесная школа? Я, кстати, там преподавала географию. Мы в этом году получили образовательную лицензию. Это позволит нам развивать новые направления в работе.

— Глядя на «стену славы», на которой уже нет места для грамот и благодарностей, всё же не могу не задать вам банальный вопрос: любите ли вы свою работу?

— Да, мне всё интересно. Тем более, со мной работает замечательный коллектив. Например, моя правая рука Эльза Верещагина, главный специалист по коммерческой деятельности, пришла вожатой в 2011 году, Павел Миронцов начинал дирижировать в 2000-м, а теперь ведущий специалист по всему, что касается музыки, информатизации, соцсетей, сувенирной продукции. Его жена Роза Миронцова пришла в 2006 году хореографом, а сейчас начальник лагеря «Звёздный». Вожатый Ашот Амирян начал в 2003 году, но все до сих пор рвутся к нему в отряд, в городе он — тренер по футболу.

— Вы находите время для семьи?

— У нас с мужем двое детей — 14-летний сын и двухлетняя дочка. В декретном отпуске я практически не была, мне очень помогает свекровь. Но каждую свободную минуту я посвящаю семье. Мы любим активный отдых, однако отпуск беру только тогда, когда нет заездов, поскольку лично несу ответственность за каждого ребёнка и отдыхающего.



Новая футбольная площадка никогда не простаивает



Прежде чем пройти испытания верёвочного городка, нужно сколотить команду



НАША С ТОБОЙ БИОГРАФИЯ

# «Город рос вместе со мной»



Ильдус Ашрапов — очевидец истории города и «КАМАЗа»

## Деревянный городок

— Я появился на свет в роддоме на улице Центральной 3 ноября 1956 года. Здание было деревянным, как и все челнинские дома в то время. Себя помню лет с трёх, а одно из первых ярких воспоминаний — как отец, дед и старший брат строили дом на Элеваторной горе. Мои родители переехали в Набережные Челны из Сармановского района. Деревянный сруб на улице Чернышевского становился всё выше, а мы, дети, залезали в строящийся дом по временной лестнице и играли внутри. Когда я учился в школе, уже сам помогал возводить пристройку к дому. Наш дом до сих пор сохранился, там живут брат с семьей.

Мой отец работал водителем, мама — учётиком на предприятии. В хозяйстве держали гусей, выращивали овощи в огороде. До четвертого класса я учился в школе № 6 на Элеваторной горе, а потом родители перевели меня в знаменитую школу № 2 им. Мулланура Вахитова. Школа находилась за Домом быта, я ходил туда пешком.

10 августа Набережные Челны отметят 90-летие со дня присвоения статуса города. Небольшой городок на Каме за пару десятков лет превратился в центр автомобилестроения с полумиллионным населением. Перемены свершались на глазах коренного челнинца Ильдуса Ашрапова, который уже более 40 лет работает на заводе двигателей. Он рассказал «ВК», каким ему запомнился город его детства и как он менялся.

## Индустриальные преобразования

— С друзьями на спор часто переплывали Каму — около 1000 метров. Когда рыбачили, наблюдали, как туда-сюда летают скоростные теплоходы. На «Метеорах» и «Ракетах», а также и на колёсных пароходах прибывали первостроители города и завода. Сойдя на берег Камы, они поднимались на Элеваторную гору по деревянной лестнице со смотровыми площадками и скамейками. Наверху можно было пообедать и выпить кружечку ледяного кваса в столовой.

Строителей-первопроходцев заселяли в вагончики с центральным отоплением, которое тогда было в новинку челнинцам, чьи дома отапливались дровами. Многие мои одноклассники до получения малосемеек и квартир проживали в них. Я впоследствии купил один вагон себе на дачу. Он был сделан из добротной крепкой древесины — гвоздь не забьёшь.

Мы росли, а вместе с нами рос и город. Вовсю шло строительство Нижнекамской ГЭС, для которой впоследствии подняли уровень воды до 62, а потом 63,3 метра. Ушли под воду любимые места отдыха наших отцов и дедов. На левом берегу Камы затопило многочисленные озёра. Там до поднятия воды ежегодно праздновали Сабантуй. Для возведения



Июль 1957 года, с. Русский Акташ Альметьевского района. Отец и двоюродный брат Ильдуса Ашрапова на грузовиках ЗИЛ-164 везут природный камень для строительства первых челнинских «хрущёвок»

котлована под строительство фундамента будущей ГЭС грузовые МАЗы, КрАЗы свозили к реке крупные бетонные кубы весом, наверное, под тонну. За ними шли грузовики с гравием, щебнем. Всё это выгружали в реку, отвоёвывая котлован для плотины.

## Легендарный камень и решающий выбор

— Осенью 1969-го в школе сообщили, что в нашем городе появится крупный комплекс автомобильных заводов. Под руководством Марата Шакировича Бибишева, семья которого проживала по соседству от нас, по улице Лермонтова, был установлен легендарный камень, возмещающий начало строительства Камского автомобильного батяра. Мы с одноклассниками задумали съездить на велосипедах к этому месту и весной 70-го отправились в путь. Бетонный блок с надписью нам удалось найти. Но

самого строительства видно не было, одни поля кругом. Позже я узнал, что оно велось километрах в трёх-четырёх от этого места.

Учился я хорошо, в старших классах окончил Московскую заочную школу высшей математики. После выпуска увидел заметку в местной газете о том, что в КАИ будут готовить специалистов для «КАМАЗа». Туда и поступил, на 7-й автомобилестроительный факультет. Окончил вуз в 1980-м. За отличную учёбу преподаватели уговаривали остаться на кафедре, но меня тянуло в родные места, к дому, семье и любимой. Вернувшись на малую родину, женился на однокласснице Анисе и по распределению устроился работать на завод двигателей. В первый же день меня направили к директору Виктору Денисовичу Поташову. Он минут 15 гонял меня по диплому, а потом направил в самый тяжёлый цех — син-



Сентябрь 1980 года. Бригада 111 цеха 210, Ильдус Ашрапов — четвёртый слева в верхнем ряду



С женой Анисой Минахметовной

хронизаторов. От завода нам с женой и старшим сыном дали малосемейку. В 90-м мы уже вчетвером, с младшей дочкой Дилярой, переехали в квартиру в 52-м комплексе.

## Благодарен судьбе за всё

— Придя на «движки» мастером, через три года стал начальником участка, ещё через два — замначальника цеха, в 90-м возглавил цех синхронизаторов, втулок и муфт КПП. А спустя три года случился пожар на заводе... На моих глазах горело моё рабочее место. После катастрофы многие по разным причинам ушли. Я в числе прочих остался разбирать

завалы, восстанавливать оборудование. Мой цех переехал на 33ЧК, где и находится по сей день. Я проработал там до 2008 года, а после перевёлся руководителем группы в отдел технического контроля. В 2002 году на «движки» пришёл сын Айдар. И он, и дочь обучались в КАИ — пошли по моим стопам.

Сегодня завод двигателей успешно работает, модернизируется, выпускает новые двигатели Р6. Я горжусь тем, что до сегодняшнего дня чувствую себя востребованным специалистом, и благодарен судьбе за принятое в своё время решение вернуться в родной город и связать свою жизнь с ним и «КАМАЗом».

Беседовала Татьяна Иванова.

Фото Виталия Зудина и из архива Ильдуса Ашрапова

БУДУЩЕЕ ЗА УГЛОМ

# «Техногород» набирает скорость

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Проект многофункционального центра дополнительного образования «Техногород», презентованный в год 50-летия «КАМАЗа», запускает новую программу обучения для старшеклассников. Мальчишки и девчонки соревнуются на гоночной трассе и изучают программы моделирования автомобилей.

Направление на дополнительное обучение в первую очередь получают члены команды «КАМАЗ-мастер Юниор». Ребята уже заслужили свои первые спортивные награды, но для получения пропуска в легендарную команду в качестве пилота или штурмана нужно ещё и разбираться в строении автомобиля.

Первая группа начала занятия в «Кванториуме» в феврале. Ребята под руководством опы-

тных преподавателей из детского технопарка изучали дисциплины «Автомоделирование компонентов и 3D-печать», «Автопроектирование и моделирование в виртуальной реальности». Из-за коронавируса занятия перешли в виртуальный формат. С августа уже для старшеклассников стартуют курсы «Автомехатроника», «Введение в техническое зрение беспилотного транспорта», «Материаловедение в



Разбираться в строении автомобиля гонщик просто обязан. И начинать нужно с детства

автомобилестроении».

— На примере изучения компонентов, автопроектирования, моделирования и диагностики ребята лучше поймут устройство современной техники. Наверняка кто-то по-настоящему полюбит автомобильное дело и

станет конструктором, технологом или гоночным инженером, — уверен руководитель проекта, заместитель директора НП «КАМАЗ-Автоспорт» Вадим Валеев.

«Техногород» тоже обретает реальные черты. В ближайшее время должен быть утверждён проект



инфраструктуры центра, включающей в себя гоночные трассы разного предназначения и уровня сложности и учебный центр. Его планируется разместить на площадке между НТЦ и автомобильным заводом. Курирует реализацию проекта Минобрнауки РТ.



## ТРАДИЦИИ

## Цветы у барельефа

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН



## Живые цветы — живая память

Внесла свои коррективы пандемия, но совсем отказываться от традиции дизелисты не были готовы. 6 августа, в день рождения легендарного руководителя, перед барельефом на входе АБК-306 собрались те, кому довелось поработать под началом Виктора Денисовича. Все эти люди знали его лично, и у каждого есть своя история, связанная с первым директором. Своими историями и воспоминаниями они делились и в этот раз.

Заслуженный работник завода, организатор (до недавнего времени — председатель) клуба первопроходцев Владимир Ипполитов посвятил «движкам» 42 года жизни.

Традиционный митинг, посвящённый памяти первого директора завода двигателей Виктора Поташова, прошёл в этом году в усечённом формате — присутствовали только члены клуба первопроходцев.

ни. Начинал он свою карьеру под руководством Поташова. «Это был человек на редкость прозорливый, с большим уважением относившийся к людям. Ему платили тем же: он также имел среди заводчан огромный авторитет. О его работоспособности ходили легенды: он приходил к семи утра, а уходил к полуночи. А еженедельные приёмы мог проводить до тех пор, пока дело не будет доведено до конца, задерживаясь до двух-трёх часов ночи», — рассказывает Владимир Михайлович.

Абакар Гаджимахмудов проработал 41 год: начинал заместителем начальника цеха сборки, сменил много руководящих должностей, в том числе был заместителем директора по качеству. «Свой рабочий день Виктор Денисович начинал с осмотра производства. Обхитрить его было невозможно: он знал всё до мелочей, от его внимания ничто не могло ускользнуть», — вспоминает он.



Замдиректора завода двигателей по персоналу Владимир Естунин: «Все собравшиеся знали Виктора Денисовича лично. Он практически с нуля занимался строительством завода, освоением первой и второй очередей. Детище, которое он нам оставил, работает по сей день, успешно развивается. Наш долг — хранить память об основателе завода и коллектива»

Пусть в этом году встреча собралась не так много участников, как обычно — не было нынешних работников и студентов Техколледжа им. Поташова — но живые цветы, как всегда 6 августа, украшают барельеф и на этот раз, символизируя знак вечной памяти и признательности.



Владимир Ипполитов вспоминает первого директора как удивительно работоспособного человека

## ИГРЫ РАЗУМА

## Что такое «Чаян»?

Вторую в этом году интеллектуальную игру на ПРЗ решили посвятить трём юбилеям: 75-летию Победы в Великой Отечественной войне, 100-летию образования ТАССР и 50-летию молодёжной организации «КАМАЗа». Для победы в квизе каждой из семи команд нужно было не только хорошо знать историю, но и литературу.

Увы, не все участники смогли дать перевод названия сатирического журнала «Чаян» («Скорпион», кстати), видимо, всё дело в снижении популярности издания. Придётся заводчанам перечитывать и классику, и тогда не вызовет затруднений вопрос о произведениях Алексея Толстого (не путать со Львом Толстым) или о самом знаменитом письме с фронта — стихотворении Константина Симонова «Жди меня, и я вернусь...»

Зато все участники квиза знают, что сводки Совинформбюро на Всесоюзном радио читал Юрий Левитан и что означала команда «воздух». Меломаны в курсе дел именитых российских и зарубежных рок-групп.

Победителем игры стала команда отдела по сопровождению SAP и НСИ, набравшая 13,5 балла из 20 возможных. На втором месте — технологический отдел сварки. Третье разделили интеллектуалы из отдела методов обработки и вторая часть отдела по сопровождению SAP и НСИ. Все призёры получили настольные игры и сладости, а победители — переходящий кубок и лекцию вкусного чая для познавательных



Победители блестяще сдали экзамен по истории

посиделок.

За кадром от ведущей Эльвиры Мухаметовой остался ещё один вопрос — о теме следующей игры. Самый популярный ответ — коронавирус. Видно, заводчанам хочется поскорее расправиться с инфекционным агентом, хотя бы в интеллектуальном батле.

## МЕЖДУ ДЕЛОМ

## Кружевной аргмак

Татьяна ИВАНОВА

Эмблему «КАМАЗа» связала крючком в технике филейного кружева работница завода двигателей. Ажурный аргмак в рамочке переедет на литейный завод вслед за коллегой рукодельницы, сменившим место работы.

«Зная о моём увлечении вязанием, бывший замначальника цеха 552 Раушан Сабиров попросил меня связать ему на память о заводе какую-нибудь салфетку. Но в результате появилась вещь-напоминание не о каком-то конкретном заводе, а об автогиганте в целом. Это то, что нас всех связывает, несмотря на карьерные перемены», — говорит ведущий специалист отдела главного энергетика Гульнара Мифтахова.

Работа от задумки до воплощения заняла две недели. Для начала девушка создала схему изображения, по которой вывязывала эмблему и буквы. А когда салфетка была готова, Гульнара решила вставить её в рамку — чтобы была всегда на виду.

О её хобби знают, пожалуй, все дизелисты. Вязанные игрушки амигуруми регулярно участвовали в заводских выставках рукоделия. Обновки ручной работы, в которых приходила Гульнара, тоже привлекали к себе внимание, вызывая восторг и массу вопросов. Увлечение появилось в детстве, научила управляться с крючком мама: «Начинала с салфеток, а когда в доме для них не осталось места, перешла на одежду. Многие из связанных вещей

дарю — для меня важно, чтобы изделие, в которое вложена душа, приносило радость, а не пылилось в шкафу. В последние пару лет вяжу в основном игрушки. Они точно приносят море удовольствия их владельцам», — рассказала собеседница.



Аргмак ручной работы отправится с «движков» на литейный

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, 37-19-54, 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 «Логол» по адресу: 423800, РТ, г. Набережные Челны, Альтиевский 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.