



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА ПАО «КАМАЗ»

№ 36 (4015)
30 октября 2020 г.

ВЕСТИ КАМАЗА

СТАРТАП КАК МЫ,
СТАРТАП ЛУЧШЕ НАС!

5

КОГДА РАБОЧИЙ
ИГРАЕТ С ДИРЕКТОРОМ,
ПОБЕЖДАЕТ «НЕФАЗ»

7

СЕГОДНЯ, 30 ОКТЯБРЯ,
ОТМЕЧАЕМ ДЕНЬ
ТЕХНОЛОГА

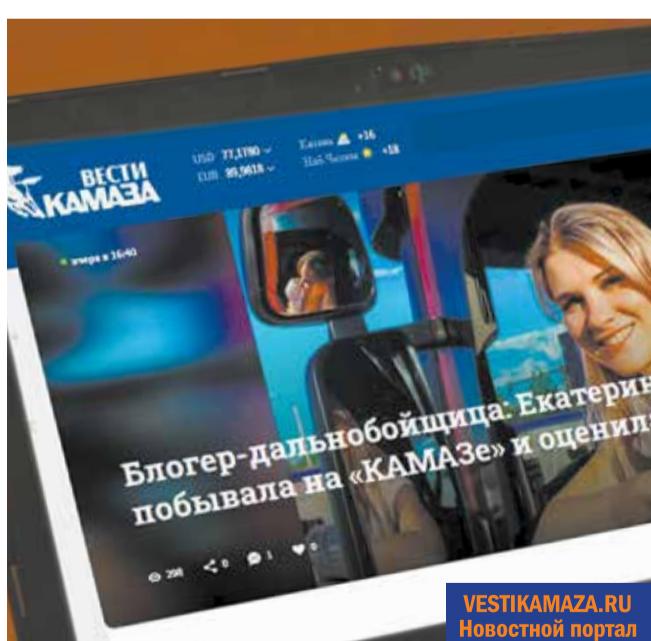
3

ТРАНСПОРТНАЯ РЕФОРМА: БЕГ ПО КРУГУ



В РАЗНОЕ ВРЕМЯ ЧЕЛНИНСКИЕ ВЛАСТИ И ПЕРЕВОЗЧИКИ ПРОБОВАЛИ РАЗНЫЕ ВАРИАНТЫ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА. ПОСЛЕ НЕОДНОКРАТНЫХ ПОПЫТОК ГОРОД ВНОВЬ ПЕРЕД ВОПРОСОМ

2-3



Самые популярные материалы недели:

- Медики Челнов о ситуации в городе: «Видим увеличение динамики после небольшого затишья»
- Качественная еда и утилизация отходов: Челны вошли в число городов с лучшей экологией
- «Вас ждёт экстаз»: актриса Ангелина Поплавская поделилась впечатлениями о сериале про «КАМАЗ-мастер»



СЕГОДНЯ, 30 ОКТЯБРЯ,
ОТМЕЧАЕМ ДЕНЬ
ТЕХНОЛОГА

3

ТЕСТ НА ВСЮ СТРАНУ



Держим кулачки
за Катю Матвееву

4

ДА БРОСЬ, И ТЫ СМОЖЕШЬ!



Пропаганда на своём примере

7

СЕМЬ «ОЦОБЫХ» ЦЕННОСТЕЙ



Конкретно вот эта — «Развитие»

8

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 37-31-99

ОСТРЫЙ ВОПРОС

Транспортная реформа: бег по кругу

Влас МЫСЬКО. Фото: Виталий ЗУДИН, Антон ЛИТВИНЕНКО

В разное время членинские перевозчики высказывали разные варианты решения проблемы общественного транспорта: разделить цены на маршрутки и большие автобусы; просто убрать микроавтобусы из города и предоставить рынку развиться с нуля; увеличить тариф за проезд до небес... Проведённая «Вестями КАМАЗа» ретроспектива 11-летней транспортной реформы показывает, что после нескольких попыток город оказался перед вопросом о возврате к системе советского ПОПАТА, только с автопарком на аутсорсинге.

Сопротивление бесполезно?

Белорусскому МАЗу и китайскому King Long предстоит вновь тестировать экономику пассажирских перевозок в Набережных Челнах, но пока перспективы рентабельности больших автобусов остаются для перевозчиков туманными. King Long, в частности, был куплен по лизинговой схеме единственным членинским оператором «Пассажирские перевозки» для других целей: гендиректор компании Николай Тятушкин брал дешёвый китайский вариант вынужденно, чтобы закрыть вопрос с доставкой людей в сады. Дачный сезон закрыт, но владелец не определился с выбором городского маршрута для King Long — оба автобуса выводят на маршрут № 26, но лишь в тестовом режиме. Минский автобус покупался целенаправленно для города, но денег у перевозчика хватило пока только на одну машину, и потому вопрос возврата к полноценной транспортной сети в Челнах остаётся вопросом обстоятельств.

«Мы пытались купить 20 МАЗов, — пояснил «ВК» Тятушкин. — Весной внесли залог 6,5 млн рублей, чтобы забронировать автобусы, и подали заявку в банк. Через два месяца банк нам отказал. Теперь непонятно, где брать деньги. В счёт залога мы просто забрали один автобус. Как будут отбиваться те машины, которые нам предстоит закупить, покажет время. У нас есть контракт на пять лет: мы знаем, где должны ходить автобусы малой вместимости, и прежде всего нас интересует это».

Из этих слов следует, что конкретного плана по устойчивой эксплуатации больших автобусов в Челнах не выработано. Это нормально, ведь вся городская отрасль ломает голову над аналогичным вопросом больше 10 лет. Ясно одно: автобусы большой вместимости успешно работали в Челнах лишь в те периоды, когда микроавтобусов на дорогах либо не было, либо они были, но возили дороже, чем их более вместительные конкуренты.

Оглядываясь в прошлое, можно заметить, что к проблемам пассажирских перевозок в Челнах привёл курс на коммерциализацию социальной отрасли. Первым шагом стала децентрализация членинского ПОПАТА в 1991 году — его филиалы обрели самостоятельность и поделили автопарк. Сохранение отдельного сегмента рынка за каждым предприятием позволило им какое-то время держаться на плаву, но усилило зависимость от нишевых условий. Так, если верить исторической справке ресурса «Набережночелбинский автобус», отковавшийся филиал ПАТП-1 закрывал городские маршруты, держал на балансе 372 машины ЛиАЗ-677 и Ikarus-280 и перевозил за день около 200 тыс. человек. ПАТП-2 тем временем возил заводчан на «КАМАЗ» и в «Татэлектромаш», располагая 362 автобусами. В первый год после разделения это предприятие показало завидную прибыль, на 6,6% перевыполнив план. Третьим игроком стал «Пассажирский автокомбинат» — на 430 ЛАЗах и «Икарусах» ПАК возил рабочих остальных предприятий, а также закрывал 14 пригородных и 13 междугородних маршрутов. Наши дни застал только ПАК — некоторые из структур группы до сих пор пребывают в стадии ликвидации.

В нулевые, в период мэра Ильдара Халикова, были допущены на рынок частные перевозчики с машинами малой вместимости — «ПАЗами» и «Газелями». Впрочем, сопротивление им было бы бесполезным, так как микроавтобусы ездили и по Казани, и по дорогам других городов. В Челнах первый опыт совместной работы муниципалов и частников оказался вполне жизнеспособным. Соседство разноформатных автобусов на дорогах обеспечивалось дифференциацией их ценников — проезд в маршрутке стоил дороже. Оба формата оставались рабочими до тех пор, пока правительство не уравняло цены за проезд. Частники тем временем вошли во вкус и принялись активно выживать своих местных конкурентов. Муниципальные автобусы ходили по расписанию, и проворным частникам оставалось лишь подогнать под них свой график. Подходя к остановкам с опережением на пару минут, маршрутки забирали пассажиров, оставляя муниципалам транспортировку воздуха.



А многих ли могут перевезти эти малогабаритные «Газели»?

тендеров. К осени 2013-го они закупили рекомендованные 100 машин, из которых 84 предназначались для городской сети. Автобусы покупались в лизинг непосредственно перед тендером — их наличие добавляло предпринимателю 16 баллов к конкурсному рейтингу. Выбор тогда снова пал на НЕФАЗы, так как покупку газомоторной техники финансово стимулировали государство и регион. Бизнесу автобусы ценой 5,8 млн рублей доставались за 37% от суммы. Но и на таких условиях затраты не отбивались. Ежемесячный лизинговый платёж всё равно выливался в 100 тыс. рублей, а заработать эти деньги предпринимателям удавалось только на микроавтобусах — так они объясняли ситуацию после тендера. В итоге на городские маршруты удалось поставить лишь несколько больших автобусов, а остальные владельцы передали вахтовикам.

Так, по итогам провалившейся реформы 2013 года Фаргат Набиев (на тот момент гендиректор ЗАО «ПАК-Инвест», занятого вахтовыми перевозками) говорил, что большие автобусы станут рентабельными, только если условные «газельки» убрать с маршрутов политическим волеизъявлением. Набиев кивал на примеры Альметьевска и Нижнекамска. Сегодня так обстоят дела в Казани: столичные перевозчики пересаживались с микроавтобусов в конце 2000-х со скандалами, но за пять-шесть лет спокойно распродали свои автопарки малой вместимости по регионам. Другие членинские организаторы вахтовых перевозок, работающие на НЕФАЗах, считали большие метановые автобусы вполне рентабельными в городе при изменении ценовой политики — то есть при возврате к дифференциации тарифов. Если цена билета в автобусе большой вместимости будет на три-пять рублей ниже, чем в «Форде», первые нарастят пассажиропоток, а вторые сохранят выручку за счёт ценника. Отметим, что муниципалитет Челнов уже предлагал такой вариант Тарифному комитету РТ, но получил однозначный отказ — вероятно, из-за сложности контроля денежных потоков.

Со сменой градоначальника реформа пассажирского транспорта в Челнах приобрела циклический характер. Мэр Наиль Магдеев по сути вернулся к варианту 2012 года, передав новый парк НЕФАЗов МУПу: место ПАДа занял «Электротранспорт». Эта история членинцам хорошо известна: 190 НЕФАЗов оказалось слишком много для города, заполненного маршрутками. В ежедневной эксплуатации МУП смог задействовать едва ли половину автобусов, а платить нужно было за все — сумма оказалась неподъёмной. С автобусами пришлось расстаться, и теперь мы оказались в середине второго цикла: с муниципальным автопарком не получилось, на очереди сценарий с частниками — их снова просят купить и использовать приличные автобусы, как в 2013 году. Не будем гадать, насколько задействован в этом процессе админресурс, отметим лишь, что федеральная программа субсидирования больших газомоторных автобусов действует и поныне, покрывая 60% их стоимости. «Пассажирские перевозки» в начале года заявились на 150 штук, планируя заменить ими собственные «Форды», но что-то пошло не так...



190 НЕФАЗов оказалось слишком много для города

Реагируя на ситуацию, ПАТП-1 вынужден был сократить число автобусов, и это лишь усугубляло положение вплоть до 2008 года, когда и это предприятие разорилось. Едва автобусы большой вместимости ушли с маршрутов, «ПАЗы» и «Газели» оказались перегружены. Война с муниципальным транспортом уступила место междуусобной войне между газелистами, народ быстро устал от неестественных поз, количество ДТП пошло в рост. Тогда муниципалитет провёл первый конкурс среди перевозчиков, а уже с 2009 года мэрия задумалась о реформе транспортной сети, итогом которой должно было стать вытеснение техники малой вместимости и восстановление автобусного парка.

Полтора круга реформ

Попытку вернуться к контролируемой модели перевозок предпринял уже Василь Шайхразиев в 2012 году. Муниципалитет тогда закупил 10 НЕФАЗов, из которых восемь поставил на баланс МУП «ПАД» и на один из самых прибыльных маршрутов — 27-й. Несмотря на трафик маршрута, автобусы оказались убыточными, и ПАД в итоге расплатился ими с кредиторами. Шайхразиев решил подступиться к вопросу с другой стороны: муниципалитет настоятельно рекомендовал частным перевозчикам купить сотню автобусов большой вместимости. При всей дикости рынка частные перевозчики оставались зависимой кастой, в первую очередь как участники муниципальных

«Даже если все микроавтобусы убрать с маршрутов, большие не выйдут на рентабельность»

В год кончины ПАТП-1 проезд в Челнах стоил 12 рублей, затем 15, 17, 20 и в апреле 2017-го вырос до 22. Но за это время топливо подорожало на 20 рублей, покрышки — на 30%, двигатели — в два раза. К текущему повышению тарифа до 25 рублей разрыв только увеличился. Чтобы понять, какой тариф способен полностью окупить большие автобусы, обратимся к опыту Нижнекамска.

НОВОСТИ

Показатель устойчивости

«КАМАЗ» по итогам девяти месяцев этого года увеличил выплаты НДФЛ в консолидированный бюджет Татарстана почти на 27 млн рублей.

По данным службы налогового регулирования ПАО «КАМАЗ», за девять месяцев 2020 года отчисления подоходного налога в бюджет Татарстана составили 1 млрд 355 млн рублей (за аналогичный период прошлого года — 1 млрд 328 млн рублей), из них в бюджет Набережных Челнов перечислено 332,6 млн рублей (за АППГ — 327,2 млн рублей). «При этом численность работников компании за этот период не увеличилась», — акцентирует внимание руководитель пресс-службы автогиганта Олег Афанасьев.

Несмотря на пандемию, «КАМАЗ» стабильно увеличивает отчисления подоходного налога. Напомним, в консолидированный бюджет республики за первые пять месяцев года автогигант перечислил на 19 млн рублей больше, чем годом ранее. На увеличение НДФЛ компании повлиял рост производства (а следовательно, и доходов камазовцев), а также индексация тарифов и окладов на 5% в ноябре прошлого года. Зарплаты проиндексированы на 5% и в этом году — 29 октября камазовцы получили увеличенные авансы. В целом отчисления «КАМАЗа» по всем налогам и взносам в бюджеты всех уровней даже за прошлый, менее успешный год составили 8,8 млрд рублей.

Благодаря отчислениям крупного бизнеса Набережные Челны заняли пятое место среди крупных городов России по устойчивости бюджета к экономическому кризису, вызванному коронавирусной пандемией.

Прокатись на новеньком

На городские маршруты в Казани 28 октября вышли 53 новых газомоторных автобуса.

23 НЕФАЗы теперь обслуживают маршрут № 36 «Вещевой рынок — Осиново», ещё 30 — маршрут № 45 «Ферма-2 — Су Анасы». Напомним, в сентябре МУП «ПАТП № 4» получило 23 новых автобуса, а в октябре 30 автобусами пополнился парк МУП «ПАТП № 2». Сейчас на автотранспортных предприятиях завершена процедура оформления, техническая служба провела все необходимые работы. Таким образом, на маршрутах № 36 и № 45 полностью обновлён подвижной состав. Поставка новых газомоторных НЕФАЗов в столицу республики осуществлялась в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».



Ездить на новом — одно удовольствие!



Даже робот выполняет задачи, прописанные технологом

Нижнекамский ПАТП закупил 70 газомоторных НЕФАЗов одновременно с челябинскими частниками в 2013 году и эксплуатирует эти автобусы до сих пор. По подсчётом гендиректора Нижнекамского ПАТП Юрия Иванова, при нынешнем пассажиропотоке, который сравним с челябинским, проезд в автобусе должен быть не 25, а все 50 рублей! «Иначе с регулируемыми тарифами экономики у больших автобусов не получается, — заключил Иванов в беседе с корреспондентом «ВК». — Даже если все микроавтобусы убрать с маршрутов, большие не выйдут на рентабельность. Сама стоимость владения высока — накладные расходы, ремонтная база и всё остальное, не говоря уж о закупочной цене».

Закупочная стоимость техники — это отдельный вопрос. «При нынешнем отношении республики к компенсации льготных проездов и при всех остальных слагаемых мы не можем покупать автобусы даже по программе «Безопасные дороги», — утверждает Тятюшкин. — Да, государство берёт на себя 60% стоимости, но техника-то берётся в лизинг. За весь срок возврата денег лизинговая компания накручивает конечный ценник автобуса снова примерно до 83%. Отсюда вопрос: кому реально помогает государство — перевозчикам или лизинговым компаниям? Я предоставлял руководству города расчёты по газомоторному автобусу: чтобы окупиться по лизинговой схеме, он должен зарабатывать в месяц по 300 тысяч. Если убрать все микроавтобусы с дорог, у нас в городе всё равно столько пассажиров не будет. Мы не можем осилить такие платежи».

Иванов в этом вопросе полностью поддерживает Тятюшкина.

«Для окупаемости большого автобуса километр его проезда должен стоить 100-110 рублей»

Даже если бы экономику перевозок автобусами большой вместимости удалось решить путём изъятия из города маршруток, эффективность такого шага сомнительна. Да, Казань сумела отказаться от микроавтобусов, однако столичная пассажирская техника различается по вместимости: средней величины автобусы ходят в районы, где сложно маневрировать из-за узких дорог и поворотов. В Челнах перевозчики не могут представить себе большой автобус на поперечных проспектах. Не смогли и проектировщики маршрутной сети из питерского НИПИ территориального развития и транспортной инфраструктуры, которые пять лет назад исследовали городские пассажиропотоки за 5,45 млн рублей. Просчитав маршруты, питерцы отвели большим автобусам шесть из них, а малым — 11.

«В Казани совершенно другой пассажиропоток, а дорожная сеть предлагает много вариантов для маневрирования. У них нерентабельный маршрут всегда можно изменить, — сравнивает гендиректор ГК «Альтекс» Ильдар Фахразеев. — У нас же четыре основных магистрали, а запустить большие автобусы по поперечным проспектам практически невозможно, хотя обслуживать их надо. Неудобно с большими автобусами и в некоторых районах — в Замелекесье, например. Быть может, удлинение Московского проспекта что-то изменит в этом плане, но пока уйти от микроавтобусов в нашем городе малореально».

Поясним, что «Альтекс» эксплуатирует НЕФАЗы, но на вахтовых перевозках: он работает по контракту с «КАМАЗом», не испытывает проблем с рентабельностью и не имеет интересов на рынке городских перевозок. Однако прежде компания тоже работала на городских маршрутах,

проблематику знает, что и позволяет Фахразееву выступать независимым экспертом. Перевозчик считает, что при правильной логистике любой автобус способен себя окупать, но в Челнах такой логистики не выстроить. «Когда я занимался городскими перевозками, мы все варианты маршрутной сети перепробовали, но не решили проблемы, — говорит Фахразеев. — Моё мнение таково: городские перевозки можно привести к рентабельности только на основе брутто-контрактов».

В пользу брутто-контрактов высказывался в последнее время и Тятюшкин, а Иванов говорит о перенаправлении финансовых потоков в бюджетное русло уже несколько лет. Механизм по сути означает возврат к муниципальному управлению перевозками, но от советской системы ПОПАТА он отличается выводом автопарка на аутсорсинг. Перевозчики в таком случае работают на своей технике, но по заказу исполкома: они больше не считают пассажиров и не имеют стимула выживать друг друга с рынка. Они получают оплату из бюджета за километраж, а сборы от обличивания горожан целиком уходят в казну. По словам Фахразеева, при таком подходе перевозчики начнут работать добросовестно. Иванов же прикинул и стоимость километра, при которой автобусы большой вместимости выйдут на рентабельность, и которую не может обеспечить тарифная политика. «В любом городе — хоть в Набережных Челнах, хоть в Москве — стоимость пассажирокилометра будет одинакова по всем параметрам, кроме зарплаты водителей, — поясняет Иванов. — Для окупаемости большого автобуса километр его проезда по маршруту должен стоить примерно 100-110 рублей. Столько город должен платить перевозчику за работу. Сегодня российские города уже идут по этому пути — Тверь перешла на брутто-контракты, Белгород внедряет, Московская область тоже».

Сложно не признать правоту перевозчиков в этом вопросе, однако надо понимать, что брутто-контракты лишь переложат проблему с плеч бизнеса на бюджет: денег-то от пассажиров больше не станет. Недостача будет покрываться теми же горожанами, только не через автобусную кассу, а через налоги. С другой стороны, именно так и работают социальные отрасли, так что предложенная система выглядит справедливой.

Каковы выводы из сказанного? Прежде всего, обеспечить все маршруты Челнов большими автобусами невозможно из-за специфики дорожной сети, однако на поперечных проспектах и в труднодоступных районах можно рассмотреть варианты автобусов средней вместимости. Чтобы перевозчики смогли в разумные сроки обновить свои парки, им нужно помочь реализовать микроавтобусы, а у тех же «Пассажирских перевозок» их больше 400. При сохранении нынешней схемы экономики перевозок для решения финансовых проблем отрасли нужно выполнить ряд условий: достать из бюджета полную компенсацию проезда льготников; жёстко разделить маршруты между большими и малыми автобусами — так, чтобы их остановки не пересекались; если «большие» и «малые» маршруты пересекаются, стоимость проезда необходимо дифференцировать; следует предложить бизнесу кредитные продукты, альтернативные лизингу, либо субсидировать не только стоимость автобуса, но и проценты лизинговых компаний. Если же такой пакет мер невыполним, остаётся лишь вспомнить, что социальному характеру отрасли больше пристало бюджетное финансирование, и вернуть его можно через систему брутто-контрактов.

СВОЙ ДЕНЬ

Строго по техпроцессу

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

На прессово-рамном заводе сегодня, 30 октября, отмечают День технолога. В честь профессионального праздника лучшим специалистам будут вручены награды.

Сейчас в технологической службе ПРЗ трудятся 129 инженеров-технологов. Благодаря их знаниям и опыту постоянно разрабатываются и оптимизируются процессы в окрасочном, сварочном и прессовом производствах. Выводят на новый уровень качество продукции завода специалисты отделов анализа эффективности средств производства, окраски, сварки, реинжиниринга, подготовки производства, методов обработки,

реализации проектов, службы главного механика, SAP и НСИ.

Благодаря усилиям руководителей и специалистов разрабатываются и внедряются технологические процессы в главных проектах «КАМАЗа»: «Модернизация ПРЗ», локализации деталей кабины К5 и алюминиевого топливного бака.

Технологи увлечены решением сложных задач не только на производстве, но и в битвах интеллектуалов. Каждая команда (а

они есть практически во всех отделах) не раз становилась обладателем специального заводского кубка.

Сегодня в актовом зале прозвучат слова благодарности от главного инженера Виктора Мракова и председателя профкома ПРЗ Рашида Харрасова, они же вручат заслуженные награды. Звания «Лучший технолог «КАМАЗа» удостоена ведущий инженер технологического отдела окраски Диляра Гатаулина. Почётные грамоты «КАМАЗа» будут вручены ведущему инженеру-технологу технологического отдела реализации проектов Ильмире Сахаповой и начальнику бюро технологического отдела сварки Айдару Хашимову. Семь специалистов награждены почётными грамотами ПРЗ, а труд и достижения инженеров-технологов отмечены благодарственными письмами профкома завода.

ЗНАЙ НАШИХ!

Предугадать мечты

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В Екатеринбурге стартовало главное событие-2020 — чемпионат WorldSkills Hi-Tech. В нём примут участие 300 профессионалов из России и 15 стран мира. «КАМАЗ» представляет главный специалист по подбору персонала блока развития Екатерина Матвеева.

В этом году из-за пандемии коронавируса участники будут выполнять задание на своём предприятии с видеофиксацией процесса в режиме онлайн. Екатерина призналась, что ей соревноваться, находясь в родных стенах НТЦ, будет намного комфортнее — на конкурсных площадках часто мешает сосредоточиться посторонний шум. В новых условиях для участника особенно важна внутренняя дисциплина, надо сосредоточиться и выложиться на все 100%.

Состояние соревновательной площадки в НТЦ контролирует технический эксперт, начальник бюро конструкторского отдела процессов цифрового проектирования Ринат Васимов. Он также ведёт протокол соревнований, следит за таймингом, оперативно решает возникающие проблемы. У Рината Рашидовича большой опыт, он был экспертом как на чемпионате WorldSkills Hi-Tech-2017, так и RostecSkills-2020.

При содействии Корпоративного университета «КАМАЗа»

Екатерина Матвеева вместе с другими участниками чемпионата на своём рабочем месте онлайн прошла интенсивное обучение по пяти темам soft skills (гибких навыков), решала в командах логические задачи, построила свой индивидуальный трек по совершенствованию навыков, пообщалась с победителями чемпионатов прошлых лет. Много времени было уделено разбору кейсов, вместе с опытными экспертами оценивались наиболее удачные решения проблем.

На чемпионате WorldSkills Hi-Tech нашему рекрутеру, как и другим конкурсантам, за три дня нужно будет выполнить пять модулей задания. Это подготовка информационно-аналитической справки, интервью заказчика и анализ рынка труда, проведение собеседования, рекрутинговое прогнозирование — карьерное консультирование, анализ HR-бренда компании-заказчика. По этой схеме проходил как корпоративный чемпионат «КАМАЗа», так и отборочный

тур Ростеха, но организаторы всегда готовят сюрприз, который усложнит задачу. И тут нужно будет подключить все навыки, которые появились с опытом работы.

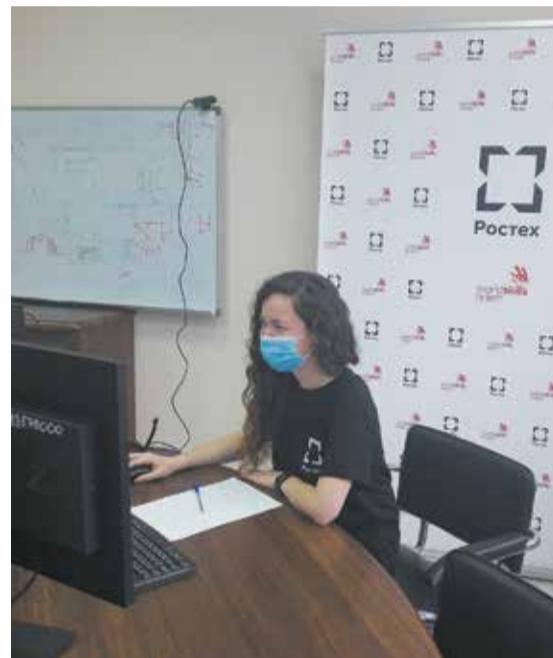
— Специалист по подбору персонала должен, с одной стороны, подобрать кандидата, соответствующего высоким требованиям заказчика, с другой — предложить соискателю вакансию, на которой он сможет реализовать свой потенциал, — обобщает задачу Екатерина. — И если раньше кейс был смоделирован, то теперь нужно вести диалог с реальными работодателями и соискателями.

Часто в жизни ни тот, ни другой до конца не понимают своих намерений. И тут рекрутеру надо проявить особое мастерство, в ходе работы предугадать мечты обеих сторон и исполнить их. Получится ли это у Екатерины Матвеевой, станет известно 30 октября. На место победителя претендует 12 конкурсантов, из них четверо из команды Ростеха.

Удачи тебе, Катя!



Технический эксперт Ринат Васимов проследит, чтобы соревнование прошло без нарушений



Участвовать в WorldSkills Hi-Tech можно и в родных стенах, при этом каждый шаг под контролем

АКТУАЛЬНО

Убрать залом!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

На автомобильном заводе 8D-команда сумела устранить дефект, который встречался на большегрузах более трёх лет. Для этого пришлось изменить конструкцию системы подачи топлива.

На моделях полноприводных КАМАЗов приёмщики Торгово-финансовой компании сталкивались с дефектом — топливные трубы левого топливного бака не закреплялись скобой на одном из двух кронштейнов. При креплении согласно требованиям конструкторской документации происходил залом, перегиб трубок, что приводило к повреждению трубопроводов и их замене.

В этом году за дело взялась 8D-команда, работу которой возглавила начальник отдела анализа обеспечения качества АвЗ Ирина Надеждина. Её участники предложили изменить место крепления трубок — одну из точек исключить, а второй кронштейн переместить на середину участка между фильтром грубой очистки топлива и топливным баком.

Экономический эффект внедрённого предложения составил более 6 млн 685 тыс. рублей, но гораздо дороже престиж «КАМАЗа», высокая оценка качества потребителя.

На АвЗ за девять месяцев было открыто 48 8D-команд. Результат их работы — экономический эффект 67 млн 286 тыс. 717 рублей.

ВОПРОС – ОТВЕТ

Почём билетик?

«На работу и домой меня, как и других работников КАМАЗа, доставляют на автобусах компании «Альтекс». На прошлой неделе стало известно, что проезд в городском транспорте с 1 ноября подорожает. А вырастет ли стоимость проезда в спецмаршрутах? Чем обосновано повышение цен? Сохранится ли скидка при оплате проезда транспортной картой «КАМАЗа»?

Эти вопросы читателя редакция «ВК» переадресовала директору департамента трудовых отношений «КАМАЗа» Сергею Романюку.

— Тариф на перевозку пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городе Набережные Челны повышается на основании постановления Государственного комитета РТ по тарифам от 14.10.2020 № 109-5/т-2020. С 1 ноября стоимость проезда будет составлять 25 рублей. Такую же сумму надо будет заплатить за билет в автобусах ООО «Альтекс». Сейчас прорабатывается вопрос о сохранении скидки при оплате проезда транспортной картой. О результатах переговоров сообщим в ближайшее время, — заверил он.



Вопрос о сохранении скидки при оплате транспортной картой обсуждается

О гардеробах в вирусном контексте

В одном из городских пабликов появилось сообщение об объединении мужских раздевалок АБК-05 и АБК-06 литейного завода. Его автор — супруга одного из сотрудников литейки — выразила опасение, что это снизит эффективность мер борьбы с распространением коронавирусной инфекции. «ВК» попросили представителей завода разъяснить ситуацию.

Как прокомментировали в службе персонала и профкоме, мужские гардеробы в АБК-05 и АБК-06 рассчитаны на 1200 и 1500 человек соответственно. Однако в производстве, к которому относятся эти АБК, работает всего 1200 сотрудников-мужчин, то есть любая из раздевалок вместит это количество. Но поскольку производство рассредоточено на больших площадях, то задействованы оба гардероба.

«Долгое время в мужском гардеробе АБК-05 не проводился ремонт (косметический делали в 2016 году). Привести помещение в порядок было просто необходимо для улучшения бытовых условий. Так что эти работы попали в планы финансирования на текущий год. То есть «переезд» работников из пятого в шестое АБК — мера временная. Ремонт планируется завершить в декабре этого года. Что касается мер, противодействующих инфицированию COVID-19, то в мужском гардеробе АБК-06 установлены ультрафиолетовые облучатели-рециркуляторы, во входной группе ведётся термометрия. Люди рассредоточены по сменам, скученности в гардеробе по факту нет», — добавил представитель службы персонала.

СМОТРИТЕ ТЕЛЕПРОГРАММУ

ВЕСТИ
КАМАЗА

22
кнопка

На «Челны-ТВ» (Татарстан-24) —
в понедельник и четверг
в 18.00

в кабельных сетях
Летай, Дом.ru, МТС

ПАО «КАМАЗ» В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ:



paokamaz



kamaz_officialgroup



@kamaz_official



kamazgroup

ОБЪЯВЛЕНИЯ

ПАО «КАМАЗ» требуются:

Автомобильный завод

- Слесарь МСР • Токарь • Слесарь-ремонтник
 - Электромонтер • Наладчик автоматических линий и агрегатных станков
- Тел.: 55-02-34, 37-10-35, 960-070-51-17,
почта: semenihinar@kamaz.ru

Кузнецкий завод

- Ведущий специалист бюро внедрения ПСК
 - Инженер гидро-, пневмосистем и аппаратов
 - Инженер по нормированию труда в планово-бюджетный отдел • Наладчик кузнечно-прессового оборудования
 - Кузнец-штамповщик
- Тел.: 37-49-92, 986-915-64-63,
почта: pp_ok_kz@kamaz.ru

Ремонтно-инструментальный завод

- Мастер • Слесарь-ремонтник-гидравлик
 - Шлифовщик • Фрезеровщик • Токарь
- Тел.: 960-070-83-36, 960-070-41-26,
почта: RyankoME@kamaz.ru

Литейный завод

- Обрубщик • Земледел • Стерженщик ручной формовки
 - Литейщик металлов и сплавов • Кокильщик-сборщик
- Тел.: 37-35-14, почта: MelnikovaLA@kamaz.ru

Завод двигателей

- Слесарь МСР • Маяр • Наладчик станков с ПУ
 - Наладчик автоматических линий • Водитель погрузчика
- Тел.: 37-40-07, 37-41-85,
почта: Kuznetsovavsv@kamaz.ru

Прессово-рамный завод

- Автомаляр • Термист • Оператор станков с ПУ
 - Распределитель работ • Электросварщик
- на автоматических и полуавтоматических машинах
- Тел.: 33-95-16, 37-41-52, 965-624-80-99,
почта: ok10@kamaz.org

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

Условия работы в ПАО «КАМАЗ»:

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

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

НОВОСТИ

Разминка для технолога

Работники инженерно-технических специальностей 30 октября отмечают свой профессиональный праздник. В преддверии этой даты в технологическом отделе термогальванического производства завода двигателей в обеденный перерыв провели интеллектуальную игру «Фотокроссворд».

Организаторы предусмотрели меры безопасности во время соревнований: игроки были в масках и соблюдали дистанцию. Участникам предложили разгадать кроссворд — да не обычный, а с заданиями, зашифрованными на фотографиях. Самой сообразительной оказалась ведущий инженер-технолог Елена Гарифуллина. Она отгадала 86 слов из 115. Каждому участнику достался приз на злобу дня — антибактериальные салфетки, а победительница вручили ещё и сладкий подарок.



Победа слаще вдвое, когда приз — коробочка конфет

ХРОНИКА ПОТЕРЬ

Потерял равновесие

21 октября на «КАМАЗе» зарегистрирован тяжёлый несчастный случай.

Плотник прессово-рамного завода на базе отдыха «Лесная сказка» решил проверить состояние замка одного из домов. Мужчина оступился и упал. У пострадавшего переломы рёбер и ключицы.

МИР УВЛЕЧЕНИЙ

Для чего шахматисту актёрский талант?

Татьяна ИВАНОВА

Команда шахматистов, созданная на заводе запасных частей и компонентов два года назад, достойно заявила о себе на городском уровне. В командном чемпионате Набережных Челнов по быстрым шахматам игроки ЗЗЧИК заняли пятое место, причём в индивидуальном зачёте двое представителей команды взяли «бронзу».

Как рассказал капитан команды, главный технолог завода Владимир Сергачёв, основной состав складывался постепенно: «Долгое время не получалось набрать команду, хотя на заводе проводились внутренние турниры, на которых многие работники показывали себя сильными шахматистами. Год от года появлялись новые игроки, и сам собой сложился состав команды из пяти чело-

век. Кроме меня, это Рифат Шавалиев, Азат Тонаганян, Наиль Гизатуллин, Фидан Салимов».

Успех шахматиста, как и обычного спортсмена, напрямую связан с регулярностью тренировок. Участники команды редко собираются поиграть вместе, но находят другие возможности отточить мастерство: кто-то любит устраивать чёрно-белые сражения с компьютером,

а кто-то по старинке занимается в Шахматно-шашечном клубе.

Каждый из шахматистов ЗЗЧИК пришёл к увлечению своим путём. Владимира Фёдоровича научила играть мама: «Мне тогда было 5-6 лет, и я очень быстро начал её обыгрывать. Потом стал находить соперников в школе, во дворе, даже у бабушки в деревне. По учебникам никогда не учился, умения характер другой — мне



Рифат Шавалиев (справа на переднем плане) и Азат Тонаганян (справа на заднем) завоевали третье места в индивидуальном зачёте



Команда шахматистов ЗЗЧИК хоть и молодая, но уже добилась неплохих результатов

ПРОБА СИЛ

Литейщики станут дикторами

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Литейщики займутся созданием аудиопостановок. Заводской Центр культуры и досуга объявил конкурс-марафон «Читаем детям».

«Для участия нужно сделать аудиозапись, прочитав хорошее произведение. Можно наложить мелодию или даже театральные шумы (скрип двери, шаги и т.п.). Аудиозапись необходимо отправить организаторам конкурса, указав название произведения, ФИО участника, место работы. Время аудиозаписи — от 1 до 3,5 минуты, для семейного аудиоспектакля — 3-7 минут», — говорится в объявлении.

Среди жанров для прочтения участникам предлагаются на выбор детские сказки, рассказы и повести (или отрывки из них), стихи и басни из школьной программы. Итоги конкурса подведут 25 ноября. Лучших

дикторов выберут в номинациях: «Бабушки и дедушки читают для внуков», «Родители читают для детей», «Дети читают детям», «Семейный аудиоспектакль».

Послушать работы участников и отметить понравившиеся лайком литейщики смогут на странице своего предприятия в «ВКонтакте». Впоследствии обладатель наибольшего количества лайков получит специальный приз слушательских симпатий.

Оценивать работы вместе со слушателями будет жюри. В него войдут директор Центра культуры и досуга, режиссёры, лауреат театрального фестиваля «Крылатый Аргамак» Амина Гильмиярова, актёр творческого коллектива ЛЗ, победитель театрального фестиваля «Крылатый Аргамак» в номинации «Лучшая мужская роль» Олег Марага, актриса творческого коллектива ЛЗ, победитель театрального фестиваля «Крылатый Аргамак» в номинации «Лучшая женская роль второго плана» Оксана Плужник.

НОВОСТИ

Победа «Правдивой истории»

Режиссёр Дома культуры прессово-рамного завода Нафиса Ибрагимова стала победителем II Международного профессионального конкурса «Гордость России». Диплом I степени вручен в номинации «Драматургия» за музыкальный спектакль «Правдивая история о Ходже Насреддине».

Постановка была представлена заводчанам накануне Международного женского дня в прошлом году. Творческий коллектив вместе с режиссёром Нафисой Якуповой придумал свою историю, взяв за основу притчу о том, как Ходжа Насреддин ишака продавал и девушку спасал. Спектакль получился современным, афористичным и очень весёлым. Прессоворамщики не упустили случая, чтобы пройтись по социальным темам.

Спектакль имел большой успех и, как это часто бывает, разошёлся на цитаты. Диплом Центра организации и проведения конкурсов «Гордость России» — ещё одно подтверждение мастерства режиссёра и всего творческого коллектива ПРЗ.



Ходжа Насреддин опять обвёл всех вокруг пальца

БУДЬ ЗДОРОВ!

И ТЫ СМОЖЕШЬ

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Александр АВДЕЙЧИК

В блоке развития определили «Время бросить курить». Сделать это лучше сейчас — перед сезоном простуд и холодов, убеждены руководители и профсоюзные лидеры. И им удалось уверить в этом и инженеров-конструкторов.

Акция была продумана до мелочей. Во время обеденного перерыва каждому направляющемуся в столовую работнику старший фельдшер здравпункта Мария Маркова предлагала пройти тест на степень никотиновой зависимости. Шесть ответов на вопросы — и картина ясна: сможешь ты сам расстаться с вредной привычкой или без помощи не обойтись? Рискнули проверить себя 19 человек. Оказалось, самостоятельно бросить курить по силам восьми.

Тут же можно было получить и необходимую помощь. Начальник бюро охраны труда и пожарной безопасности блока развития Гульшат Аюрова показывала, как через QR-код зайти в мобильное приложение «Бросить курить». Его разработчики позаботились о тестировании курильщиков: предложили ввести дату, с которой пользователь решил завязать с пагубной привычкой, посчитать, сколько стоит удовольствие, и оценить его вред в содержании смол и никотина. Есть в приложении и возможность проследить статистику достижений.

Не боялись организаторы акции и провокационных вопросов. Так, одно время бытовало мнение, что курение якобы может уберечь от коронавируса, но статистика говорит об обратном — вероятность осложнений и даже ле-

тального исхода у курящих людей в 14 раз выше, чем у тех, кто не курил. А сейчас доктора особо настоятельно рекомендуют перенесшим COVID-19 бросать сигареты — так организм успешнее и быстрее пройдёт реабилитацию. На специальном стенде была представлена и другая информация к размышлению: «Что вы знаете о табаке?», «10 достоверных фактов о курении».

«Я бросил, и ты сможешь» — такая надпись на футболке главного специалиста по социальным вопросам Дмитрия Уракова. И это не пустые слова. Курильщик с 26-летним стажем накануне Нового года решил расстаться с сигаретой. Сейчас активно занимается спортом и пропагандирует здоровый образ жизни среди коллег. В день акции он предлагал бросить в пустой контейнер сломанную сигарету, а лучше всю пачку, и взамен получить полезный фрукт из другого контейнера — тут были и бананы, и яблоки, и мандарины. Желающих получить витаминный заряд было достаточно. Многие разоткровенничались: одним бросить курить мешает страх набрать лишние килограммы, другим — потерять интересных собеседников.

«Если тебя размышления глажут, знай — сигарета тебе не поможет», — шёл в ход ещё один аргумент, уже от главного специа-



Расстаться с сигаретой поможет мобильное приложение



Фельдшер плохого не посоветует



Выбирай витамины!

листа по общим вопросам аппарата при руководстве Азата Нигметзянова.

Массированное наступление на курение по всем фронтам вызвало действие. Несколько человек, взвесив все «за» и «против», решили расстаться с вредной привычкой, подняв на занятия спор-

том, уделять больше времени прогулкам на свежем воздухе. И конструктору, и технологу, и рабочему опытно-промышленного производства для решения сложных задач нужны силы, а приумножить их поможет только здоровый образ жизни. Бросайте курить!

НОВОСТИ

Первая лечебная

Для детей камазовцев во время осенних каникул будет организована смена с санаторно-оздоровительным лечением в лагере «Крылатый» комплекса «Саулык».

Путёвки получат 256 детей работников-членов профсоюза, заезд состоится 30 октября. Смена, которая продлится 10 дней, обещает быть интересной и полезной. Детей ждёт погружение в мир кино. В рамках темы смены «Загадки режиссёра» будут организованы психологические тренинги, изучение нюансов оформления — здесь пригодятся навыки прикладного творчества, истории мировых шедевров театрального и киноискусства.

Параллельно будет организовано посещение оздоровительных процедур. По назначению врача ребята получат курс лечебной физкультуры, ингаляций, фитотерапии, посетят галокамеру и сухой бассейн. Именно поэтому важно перед отправкой оформить санаторно-курортную карту, а также получить справку об эпидокружении и отсутствии инфекционных заболеваний.

В лагере принятые все меры безопасности: корпуса отапливаются, столовые обеспечены бактерицидными лампами, закуплены дополнительные средства для дезинфекции помещений. Каждый день детям будут замерять температуру.

Закончится смена 8 ноября, как раз перед началом второй учебной четверти.

В борьбе с раком

На «НЕФАЗе» 23 октября стартовал выездной проект, направленный на раннее выявление заболеваний со злокачественным потенциалом. Это предприятие — первый участник проекта.



Онкология — враг, которого нужно найти и обезвредить как можно быстрее

Центральная городская больница Нефтекамска организовала выездную комплексную бригаду в составе онкологов, гинекологов, врача УЗИ, акушерки, лаборантки и медсестры для обследования женщин и проведения скрининга наиболее часто встречающихся онкологических заболеваний. В рамках проекта проводились заборы мазков, анализов крови на онкомаркеры, УЗИ молочных желез, выдавалось направление на маммографическое исследование.

Запись на медицинское обследование осуществляется через профком.



Команда «НЕФАЗ» — сильная и сплочённая

СПОРТПЛОЩАДКА

Нефазовцы — чемпионы

Олеся ШАПАЕВА. Фото: Евгений ИЗИБАЕВ

28 октября на «НЕФАЗе» прошло чествование работников, защищавших честь предприятия на матчах Нефтекамской любительской хоккейной лиги.

Последняя игра сезона 2019–2020 принесла ещё одну победу в копилку команды «НЕФАЗ», и хоккеисты заняли первое место в турнирной таблице. В этот раз они соревновались с любительскими командами из Башкортостана и Удмуртии: «Нефтяник Арлана», «Камбарка», «Торпедо» и «Марсиль». Нефазовцы показали отличный уровень и организованность. Все матчи автозаводчан прошли на высоких

скоростях, и каждая минута была насыщена опасными и красивыми моментами. За команду «НЕФАЗ» выступал и генеральный директор Владимир Курганов. В память об удачном сезоне профком наградил победителей оригинальными медалями, выполненными в виде шайбы с поздравительной наклейкой.

Стоит отметить, что в состав команды входят представители цехов и отделов — руководители, инженер-

но-технические работники и рабочие. Тренируются нефазовцы на льду крытого катка «Горос» с 2014 года, и с каждым годом их мастерство растёт. Поддерживают автозаводчан болельщики из созданного на предприятии клуба фанатов хоккейной команды «Горос». Кстати, название нефтекамский клуб Высшей хоккейной лиги получило в честь вахтового автомобиля «Горос», выпускавшегося на заводе с 1989 года.

МЕЖДУ ДЕЛОМ

Семь оЦОБЫХ ценностей

Татьяна ИВАНОВА

Сотрудники ЦОБа снимают сериал. Главной темой стали «оЦОБЫе» ценности — семь основных принципов, которые объединяют всех работников камазовской «дочки».



Лариса Зубрилова в немой сценке объясняет ценность «Клиент»

«Уже больше двух лет мы ориентируемся в работе на семь принципов, которые разработали совместными силами. Решили проверить, актуальны ли наши ценности, помнят ли о них цобовчане? Начали с руководителей, которых попросили назвать любую из ценностей и показать её без слов: только жестами и мимикой. Заодно проверим, как наши шефы могут донести информацию в сложных условиях», — рассказала начальник отдела по работе с персоналом ЦОБа Лилия Шаркова. Кадровики выступили не только авторами идеи, но и реализаторами: «Сами ведём киношёмки, сами монтируем ролики», — добавила HR.

В первой серии снялась гендиректор Лариса Зубрилова. При помощи настенных часов она постаралась объяснить, что 24 часа в сутки на первом месте — клиент. «Мы любим клиента и готовы помочь воплотить в жизнь его идеи, планы и задачи. Такие отделы ЦОБа как информационные технологии и сервисы, бухгалтерский и налоговый учёт, кадровое администрирование и



Жест красноречив и без слов — это ценность «Развитие»

оплата труда, информационное сопровождение сотрудников обслуживают многочисленные подразделения и организации ГК «КАМАЗ», — говорится в пояснении к видеоролику.

Директору департамента SAP Завдату Ганиеву досталась задача описать ценность «Развитие». «Обучение — двигатель прогресса.

Только получая новые знания, применяя их на практике, можно научиться генерировать классные идеи и внедрять их в работу», — такая мысль заложена в его пантомиме.

Следить за развитием сериала и узнать об остальных ценностях ЦОБа в неординарной подаче можно на странице компании «ВКонтакте».

Обратная связь

Ответы на самые распространенные вопросы

1. Говорят, вышел какой-то документ про обратную связь... Для чего это?

На «КАМАЗе» ведётся работа по формированию культуры обратной связи. Потребность в обратной связи естественна для любого человека. Делаю ли я то, что нужно компании? Правильно или не очень? Отсутствие обратной связи, как и нарушение правил её подачи, лишает человека ориентиров. Программа поможет научиться грамотно предоставлять и запрашивать обратную связь, позволит развивать и мотивировать работников. Мы разработали документ с описанием инструмента, помогающего улучшить коммуникации между руководителями и сотрудниками, коллегами и клиентами.

2. Вы научите нас общаться? Мы и так это умеем!

Обратная связь — это не про то, как разговаривать. Это про то, как донести важную информацию о работе и поведении других людей до них самих. Ответьте себе на вопрос, всегда ли ваши беседы приводили к желаемому результату?

3. Ну, может, и не всегда... Люди разные, разве есть универсальное средство?

Умение правильно давать, принимать и просить обратную связь — это навык, который можно выработать только на практике. В документе дан чёткий алгоритм действий, результат обратной связи будет максимально полезным для обеих сторон.

4. Это хорошо. Но некоторые руководители осторегаются обратной связи. Да и я стараюсь избегать откровенных разговоров.

Да, нас часто останавливает страх испортить отношения или навредить карьере, а ещё мы не знаем, как вести себя и что говорить. Именно поэтому мы разработали ряд алгоритмов предоставления обратной связи в ситуациях, связанных с рабочей деятельностью. Также есть и алгоритмы, как правильно запрашивать и принимать обратную связь. Алгоритмы чётко структурированы, с конкретными примерами, вариантами вопросов — это поможет вам легко построить диалог и достичь результата.

5. Совсем нет времени вчитываться. Может, есть что-то попроще?

Не обязательно читать сразу всё. Выберите сначала алгоритм, который актуален для вас в данный момент. Логика во всех алгоритмах одна, добавляются только специфические моменты и примеры. Алгоритмы можно распечатать и обращаться к ним тогда, когда появится необходимость.

6. Что ещё можно почитать или посмотреть по теме?

Есть полезный видеокурс «Обратная связь — навыки эффективного использования» на портале РОСТА, он состоит из коротких видеороликов. В них представлены понятные примеры, которые позволяют легко внедрить практику обратной связи в повседневную деятельность. Курс доступен и на компьютере, и на смартфоне.

7. Спасибо! А если у меня появятся ещё вопросы или нужна будет консультация?

Отлично! Мы всегда готовы оказать поддержку. Вопросы и пожелания направляйте в адрес нашего администратора Айгуль Салыхитдиновой: SalyakhitdinovaAA@kamaz.ru, либо по телефону **45-20-99**.

Методические указания по предоставлению и получению обратной связи доступны на «Комете», в разделе: Подразделения/Заместитель генерального директора по персоналу и организационному развитию/Отдел методологии оценки персонала и работы с резервом/Культура обратной связи.

В нём содержатся 11 алгоритмов, как действовать в определённых рабочих ситуациях. Например, в вашем коллективе один из сотрудников временно от времени нарушает трудовую дисциплину. Вы хотите изменить ситуацию, не прибегая к крайним мерам — на этот случай в помощь «Алгоритм по корректировке нежелательного поведения работника» и т.п.

Там же вы найдёте брошюры по алгоритмам — краткий пересказ материала.

Успешной обратной связи!

Меняем себя и среду

Служба по персоналу КАМАЗ

16+

**ВЕСТИ
КАМАЗА**

Рукописи, присланые в редакцию, не рецензируются и не возвращаются. Мнения авторов газетных публикаций могут не совпадать с мнением редакции. За достоверность предлагаемой информации несет ответственность авторы материалов. За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несет. Все скидки, акции, специальные предложения 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 №16-00525 от 10.03.2011 г. Выходит с 1973 года, до 1992 года под названием «Рабочий КАМАЗа».

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 «Гардтайп», 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 «Глагол» по адресу: 423800, РТ, г. Набережные Челны, Альметьевский тракт, д. 10, помещение 3. Время подписания в печать — 20 часов. Подписано в печать — в 20 часов. Тираж 25 000 экз. При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗа» обязательна.