



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА ПАО «КАМАЗ»

№ 38 (4017)  
20 ноября 2020 г.

# ВЕСТИ КАМАЗА



ВЕРНУЛСЯ ПОЧТИ  
ЧТО С ПОЛОВИНОЙ  
ПРИЗОВОГО ФОНДА

2

СЕЙЧАС НЕ ЖАЛУЮТСЯ  
НИ ЛАБОРАНТЫ,  
НИ ПРИБОРЫ

6

ПРОТИВ ДЕФЕКТОВ  
И ЗАОДНО  
С КЛИЕНТОМ

4-5

## СОШЁЛ 150-Й СЕРИЙНЫЙ



ИМЕННО СЕРИЙНЫЙ, СВОИМ ХОДОМ И ПРЯМО С ГСК.  
ТЕПЕРЬ СБОРКА ФЛАГМАНА НЕ ЗАМЕДЛЯЕТ  
ОБЩИЙ ТАКТ ГЛАВНОГО КОНВЕЙЕРА,  
А НА ДЕКАБРЬ УЖЕ ЗАКАЗАНЫ 153 МАШИНЫ

2

ТАМ, ГДЕ СОЛЯНОЙ ПОДНЯЛСЯ  
ТУМАН



Эта продукция выстоит  
1000 часов

3

НА МЕСТЕ ДОЛГОСТРОЯ...



Найдется место и туге, и сосне

6

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 «ТЭМ-Инвест»

УФ ОБЛУЧАТЕЛЬ-РЕЦИРКУЛЯТОР  
ДЛЯ БАКТЕРИЦИДНОЙ ОЧИСТКИ ВОЗДУХА

**GELIOMASTER**

geliomaster.com  
8 (8552) 54-45-75

СМОТРИТЕ  
ТЕЛЕПРОГРАММУ



# ВЕСТИ КАМАЗА

22  
КНОПКА

в кабельных сетях  
Летай, Дом.ру, МТС

24  
ЧЕЛНЫ-ТВ

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

С САМОГО НАЧАЛА ЖИЗНЬ  
НЕ ЗАДАЛАСЬ



Тера ищет новый дом

8

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 37-31-99

## НОВОСТИ

## Камазовец стал первым в России среди водителей

Представитель ООО «Склад ТФК «КАМАЗ» Пётр Иванов одержал победу во Всероссийском конкурсе профмастерства «Лучший водитель грузовика», состоявшемся 11-13 ноября в Симферополе, став призёром сразу в двух номинациях.

«КАМАЗ» выступил партнёром конкурса, предоставив для проведения состязаний три автомобиля КАМАЗ-54901 с полуприцепом-рефрижератором НЕФА3-93341, а также три КАМАЗа-5325. За звание лучшего водителя грузовика боролись 37 участников из 17 регионов и 25 городов России.

Состязания проходили в двух категориях. Пётр Иванов занял первое место в категории «Автомобили грузоподъёмностью до 10 тонн» и стал вторым среди водителей автомобилей грузоподъёмностью свыше 10 тонн, незначительно уступив участнику из Екатеринбурга. В числе конкурсных заданий традиционно была проверка теоретических знаний и правил дорожного движения, а также вождение грузовика по специальной трассе с определёнными условиями.

Пётр Иванов работает на «КАМАЗе» с 1982 года, имеет 40-летний водительский стаж. По итогам состязаний победитель награждён сертификатом на 300 тыс. рублей за первое место и сертификатом на 150 тыс. рублей за второе. Общий призовой фонд конкурса составил 1 млн рублей.



Пётр Иванов — второй слева в верхнем ряду

## КОНКУРС

## Все мастера, но лучший один

На «КАМАЗе» в самом разгаре конкурс «Лучший по профессии-2020 среди мастеров». Заявки на участие подали 42 младших командира производства из восьми подразделений компании.

Как и в прошлом году, Корпоративным университетом совместно с КРПС будет организован личный зачёт для мастеров основного производства и по ремонту оборудования. В формат внесла корректировки эпидемическая ситуация: три этапа будут заочными, один пройдёт в онлайн-режиме.

На этой неделе всем участникам конкурса нужно заполнить и сдать чек-листы оценки работы мастера в 2020 году, организации эталонного участка и реализации кайдзен-проекта. Все отчёты будут подтверждены консультантами по развитию ПСК. А 20 ноября на портале РОСТА состоится онлайн-тестирование всех участников конкурса. За 75 минут нужно будет ответить на 40 вопросов, охватывающих все сферы деятельности мастеров. Оценка будет выставлена сразу после окончания экзамена.

Одержит победу мастер, набравший наибольшее количество баллов. Все призёры будут награждены специальными дипломами и солидными денежными премиями. Исходя из результатов участников, будет составлен рейтинг команд. Лучшая команда получит главный трофей конкурса — переходящий кубок.

## СТРОКА В ИСТОРИЮ

## Юбилей цвета «рубин»

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

С главного сборочного конвейера сошёл 150-й серийный КАМАЗ-54901.

Приветственно подмигивающего фарами великана встречала межфункциональная группа проекта, ускорившая его появление на свет.

За 2019 год было сдано 84 автомобиля К5 опытно-промышленной партии, с начала 2020 года до 1 сентября — 166 автомобилей, а за следующие полтора месяца уже 186!



Серийный юбилей шествует в общем потоке

Большегруз премиум-класса хорошо зарекомендовал себя на рынке, и чтобы клиенты вовремя получили уже оплаченный продукт, необходимо было ускорить темп сборки. Первое заседание межфункциональной группы проекта состоялось 1 сентября. Руководителям разных подразделений предстояло заново познакомиться с процессами поставки запчастей, изготовления комплектующих, сборки, функционала самого автомобиля, чтобы улучшить их.

Начали работу с картирования всех процессов — нужно было так сбалансировать производство, чтобы большегрузы 54901 не тормозили ход конвейера. Определив узкие места, группа взялась за системную работу и по всем направлениям.

Скорость прохождения по ГСК во многом зависит от обеспечения комплектующими. Логисты оперативно разработали список необходимых мер.

— Прежде всего, нужно было повысить регулярность

отгрузки деталей от внешних поставщиков, — вводит в курс дела заместитель директора департамента производственной логистики логистического центра Илшат Тажитдинов. — Теперь вопросы логистики по 54901 от изготовления деталей до доставки на конвейер выделены в отдельную задачу. На ГСК комплектующие вывозятся в специальных тележках, где их расположение соответствует закладке моделей автомобилей на конвейере. Следующий шаг — развитие межконвейерных зон.

Одновременно прорабатывались вопросы улучшения качества серийного автомобиля.

— Для этого в начале проекта мы проанализировали информацию, полученную от потребителя, — поясняет заместитель начальника ОТК по сборке департамента технического контроля Андрей Борисов. — С учётом замечаний от водителей были разработаны новые чек-листы, по которым сейчас принимают

продукцию контролёры на воротах качества. Особое внимание было уделено внешнему виду, контролю моментов затяжки узлов и агрегатов, устранению вредных контактов. Количество дефектов на воротах качества сократилось в четыре раза, и эта работа будет продолжена.

— Чтобы сохранить качество лакокрасочного покрытия К5, на конвейере сборки кабин, изготовили специальные накидки, которые крепятся магнитами на места, где есть риск повреждения, — отчитывается заместитель начальника цеха сборки кабин по технической части Марат Газизов. — Большая работа проведена по обучению коллектива, на каждом рабочем месте активно применяется принцип «3 НЕ». Меняется и сам конвейер — появились гайковёрты с фиксированным моментом затяжки, манипуляторы. Скоро будут внедрены электрические тележки для кабин линии. В процессе запуска линия End of line.

Пользуясь случаем, заместитель руководителя груп-

пы управления проектом «Перспективные автомобили» Денис Старшов поблагодарил всех коллег из конструкторских и технологических служб за слаженную работу:

— Мы большой командой ещё в процессе разработки продукта старались предусмотреть все нюансы, которые могли бы помешать такту сборки. Много изменений было внесено во время обсуждений проблем на заседаниях межфункциональной группы. Они были направлены в первую очередь на собираемость и увеличение ресурса узлов, настроек электронных компонентов автомобиля. Автомобиль стал более экономичным и динамичным. Вырос ресурс флагмана серии К5, а значит, большегруз стал ещё надёжнее.

Праздничная атмосфера в день сборки серийного 150-го автомобиля была и на конвейере. Слесари-сборщики, споро устанавливая все необходимые комплектующие, нет-нет да и поглаживали большегруз по красному боку, словно желая ему удачной дороги.

— Нашей группе удалось синхронизировать все потоки по доставке комплектующих, сбалансировать производство, настроить его на выпуск автомобиля премиум-класса, — подводит итог работы председатель КРПС Игорь Малясёв. — Продолжается и внедрение системы MES, которая после запуска станет ещё одним помощником в ритмичной сборке высококачественной продукции. Вместе с флагманом КАМАЗ-54901 на конвейере уже собираются и другие модели серии К5 — большегрузы с подкатной осью, самосвалы.

Будет расти и количество собранных автомобилей: уже в декабре на ГСК планируется сборка 153 машин, а в плане выпуска на 2021 год значится 2000 КАМАЗов серии К5.

Юбилейный 150-й автомобиль получит транспортная компания из Нижнего Новгорода «Приволжье-Транс». В её автопарке трудятся грузовики DAF и MAN. Своё место на маршрутах займут и КАМАЗы, и они будут не хуже зарубежных моделей.



Потрудились на отлично!



«С такой машиной работать особенно приятно», — считает водитель-испытатель Марат Кабиров

## ПРОЕКТ ГОДА

# Крепкий порошок

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Люция ШАФИКОВА

В цехе окраски № 1 ПРЗ завершена модернизация окрасочной линии 004 — внедрено нанесение порошкового покрытия. Проект направлен на улучшение качества ЛКП прежде всего комплектующих изделий большегрузов серий К4 и К5.

Раньше технологическая цепочка линии обеспечивала коррозионную стойкость в соляном тумане не более 500 часов. А детали для большегрузов в тропическом исполнении прогоняли по конвейеру в цехе окраски № 2 два раза.

Работы по демонтажу оборудования здесь начались весной прошлого года — нужно было убрать ванну окунания и камеру растекания. Перед остановкой линии большую часть деталей передали в цех окраски № 2, на период модернизации мощности линии снизились на 50%. Работники благодаря профессионализму новую

номенклатуру освоили быстро и на период модернизации обеспечили бесперебойную поставку комплектующих на главный сборочный конвейер.

На освободившихся площадях смонтировали бестеневую камеру, провели модернизацию подвешенного толкающего конвейера и запустили две установки для нанесения порошкового материала в чистой комнате. Сейчас детали после завески отправляются на промывку, обезжиривание, проходят операцию фосфатирования, сушки и грунтуются. После защиты резбовых элементов в бестеновой



В бестеновой камере на резбовые элементы надеваются специальные колпачки

камере комплектующие поступают на порошковую окраску.

В двух камерах установлены датчики, считывающие габариты деталей. В зависимости от их размеров в работу включается от двух до 12 пистолетов. В кабинах, окрашивающих отдельно правую и левую стороны, есть работа и для маляров — они наносят покрытие на внутренние поверхности и труднодоступные места. Пол очищается по регулируемому автоматическому циклу обдувом сжатым воздухом. Транспортная прорезь для подвешенного конвейера защищается от утечки порошка отражателями.

После нанесения порошка детали отправляются в камеру сушки для полимеризации. Проектная температура позволила камере сушки обойтись без дополни-

тельных инвестиций. Толщина и равномерность покрытия после модернизации линии 004 выгодно отличается все окрашенные здесь комплектующие. Качество подтверждают и показания приборов.

— Если раньше толщина покрытия составляла от 20 до 24 микрон, то сейчас она не менее 80 микрон, а коррозионная стойкость в соляном тумане выросла до 1000 часов, — отчитывается начальник отдела реинжиниринга ПРЗ Ильнар Сатдаров. — Практически завершён процесс перераспределения номенклатуры: на модернизированную линию направляются в первую очередь детали шасси для перспективных семейств автомобилей серий К5 и К4. Будут переведены из цеха окраски № 2 и комплектующие для большегрузов



В порошковой камере основную часть работы выполняет автоматика, но и маляру есть чем заняться

в тропическом исполнении. Общая номенклатура составит более 7000 позиций.

Теперь за качество покрытия можно не волноваться. Детали шасси будут служить верой и правдой много лет.



Толщина порошковой окраски 144 микрона

## ДЛЯ ПОЛЬЗЫ ДЕЛА

## Не ускользнут даже скрытые дефекты

Текст и фото: Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В лаборатории аналитических исследований материалов ПРЗ осваивают новые приборы для анализа микроструктуры металла. Новое оборудование позволит повысить качество исследований.

Обновление материальной базы ЛАИМ предусмотрено в рамках проектов «Реинжиниринг автопроизводства» и «Модернизация ПРЗ». Улучшилось оснащение лаборатории металлографии, здесь появились станки для автоматической и ручной подготовки проб, автоматический пресс для горячей запрессовки образцов в различные смолы, отрезной станок и анализатор фрагментов микроструктуры твёрдых тел на базе инвертированного микроскопа.

В лаборатории производится входной контроль качества металлопроката, его механических свойств и микроструктуры материала, химического состава.

— При оценке качества микроструктуры выявляются скрытые дефекты, что позволяет исключить проблемы при изготовлении деталей и повысить качество продукции, — пояснила начальник лаборатории аналитических исследований материалов Галина Рябенко.

Прежде чем образец металла окажется под мощным оком микроскопа, его необходимо подготовить к исследованию. Теперь это можно сделать на специальной установке в автоматическом режиме. Другая установка с ручным управлением необходима для того, чтобы доработать шлиф для получения более ясной картины.

Опытный лаборант-металлограф Валентина Евграфова знает, как лучше изготовить образец для исследования. Если детали очень мелкие, их сначала отправляют в автоматический пресс, а потом уже готовят шлиф. Отрезной станок нужен для порезки образцов, в том числе из деталей и узлов, вышедших из строя при эксплуатации для установления причины разрушения.

Строение металла специалисты оценивают под мощным микроскопом с программным обеспечением SIAMS 800. Его возможности позволяют оценить загрязнённость неметалличе-



С новым оборудованием качество оценки металла выше

скими включениями, величину зерна, измерить фрагменты микроструктуры, автоматически выполнить преобразование результатов измерения в результаты анализа. В программное обеспечение включены характеристики металла в соответствии с ГОСТами. От полученных результатов напрямую зависит качество рамы, кабины и многотысячной номенклатуры других комплектующих, которые отправляются на главный сборочный конвейер «КАМАЗа».

## ТЕРРИТОРИЯ БЕРЕЖЛИВОСТИ

## От перемены мест сумма... экономится

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Простая перестановка помогла заводу двигателей сэкономить более миллиона рублей в год. Автором кайдзен-предложения выступил мастер бригады 231 цеха мелких стальных деталей Рустам Гатиятуллин.

«Моей бригаде поручили обработку стоек, на которые крепится один из узлов двигателя. Они должны обрабатываться на двух токарных станках. Однако станки были удалены друг от друга более чем на 50 метров. Оператор тратил время на дополнительное перемещение деталей, а оборудование в это время простаивало. Мы не справлялись с планом — просто не успевали», — рассказал мастер.

Решение проблемы напрашивалось само собой — переместить один из станков поближе к другому. Это позволило сэкономить не только время, но и деньги: уход от простоев оборудования сохранил заводу 1,1 млн рублей в год.



Рустам Гатиятуллин предложил объединить два токарных станка в ячейку. Теперь с прежним объёмом работы успевает справляться один оператор, а завод экономит более миллиона в год



## ПОЗДРАВЛЕНИЕ

**Первый заместитель генерального директора ПАО «КАМАЗ» — исполнительный директор Юрий Герасимов:**

— Уважаемые коллеги! Поздравляю вас с 45-летием со дня основания службы качества. Созданная 25 ноября 1975 года, она принесла значимый вклад в развитие «КАМАЗа». Её кропотливая работа началась ещё до серийного выпуска автомобилей и продолжается по сей день.

Сегодня «КАМАЗ» — крупнейший производитель грузовой техники в России, ему принадлежит более 45% рынка, мы также входим в двадцатку ведущих мировых производителей тяжёлой грузовой техники, занимаем 16-е место по объёмам производства среди производителей техники грузоподъёмностью 16 тонн и выше.

Вопрос качества — это вопрос № 1, стоящий перед «КАМАЗом» и каждым камазовцем. Только делая качественный автомобиль, мы можем достойно держаться на рынке и иметь хорошие экономические показатели. Поэтому работа, которую выполняет служба качества, очень важна для компании.

В службе качества сейчас происходят большие изменения, направленные на качественные улучшения. Они касаются и коллектива, и новых подходов, и взаимодействия с подразделениями. Позитивные изменения в этом направлении уже происходят.

Мне хочется пожелать всем работникам службы качества огромных успехов в работе, здоровья и хорошего настроения.

## СЛОВО — ДИРЕКТОРУ

## Антон Сарайкин: «Клиент заставит нас меняться»

45 лет назад на «КАМАЗе» была создана служба качества, призванная следить за тем, чтобы с главного конвейера сходили только бездефектные грузовики. О том, какие задачи ставит современность, как они решаются, и ближайших планах рассказал директор по качеству — директор департамента качества Антон Сарайкин.

— Антон Викторович, вы занимаете пост директора департамента качества относительно недавно, с 2018 года. Тем не менее, какие ключевые моменты в истории департамента вы могли бы выделить, отметить их значимость для становления службы качества?

— Верно замечено, что руковожу службой качества третий год, и у нас есть люди, которые работают в разы дольше. Я стараюсь находить время для общения с ними, чтобы выяснить, каковы были подходы раньше, ведь зача-

стую всё новое — это хорошо забытое старое. Развитие службы качества проходило так же, как и «КАМАЗа» в целом: достаточно бурное развитие в 70–80-х годах, резкое сокращение в 90-х, очередное развитие в 2000-х, внедрение международных стандартов качества ISO 9001... А с принятием новой Стратегии качества в 2017 году и с выходом автомобилей нового поколения K5 мы получили новый импульс развития службы — и функционально, и ментально, и технически.

— Что удалось сделать в

последние годы? Чем гордитесь больше всего?

— Перед нами стояла задача усиления службы качества, и с ней мы успешно справились: создали сплочённый профессиональный коллектив, которым может гордиться наша компания.

— С конца 2017 года реализуется Стратегия качества «КАМАЗа». На каком этапе реализации департамента качества находится сейчас?

— Много было сделано, но не всего удалось по разным причинам достичь. Мы существенно расширили свой функционал: добавились задачи по аудиту производственных процессов (петля качества № 3), приёмке продукции корпоративных клиентов, расширению рекламационной деятельности, аудиту и координации вопросов качества в области закупок, SPC-координации и т.д.

Большая работа проделана в части развития коммуникаций в области качества — это очень важный раздел системы ISO 9001. Установлена системная обратная связь с нашими дилерами, сервисными центрами, заводами спецтехники. Когда демонстрируешь потребителям, какая работа продлевается по тем или иным проблемам, они совершенно иначе воспринимают и продукт, и нашу компанию. У них пропадает ощущение, что «КАМАЗ» где-то далеко и не интересуется проблемами техники, с которыми сталкивается клиент. В результате получаем от них обратную связь в виде пожеланий, замечаний, передаём их в соответствующие службы «КАМАЗа».

Это внешние коммуникации. Что касается внутренних, например, совместно с Корпоративным университетом провели мотивационные

тренинги для тысячи с лишним линейных руководителей по программе «3 НЕ». Охват обученного персонала по вопросам качества увеличился в пять-шесть раз. Многие программы обучения создавались с нуля, например, для контролёров качества.

Мы полностью пересмотрели систему мотивации персонала, увеличив вес доли качества в структуре премии — от рабочего до членов Правления. Некоторые из этих наработок заинтересовали даже наших акционеров в плане внедрения их в своих компаниях.

Реализуем проект по повышению статуса контролёра качества, опираясь на европейский опыт. Эта задача реализована на финишных участках АвЗ, теперь переносим опыт на другие заводы.

По качеству покупок изделий блок закупок уже уточнил договорные условия по гарантии, разработал систему стимулирования для поставщиков за поставки качественной продукции.

Совместно с «АвтоЗапчасть КАМАЗ» мы внедрились на базе IC автоматизированную систему контроля рассмотрения рекламационных дефектов. За время её действия срок решения проблемы в эксплуатации сократился в два раза. Это большое достижение, но всё же мы ещё далеки от лучших практик, работу надо продолжать.

Системная работа организована по исключению внутренних и рекламационных топ-дефектов. За это время показатель IPNV (количество рекламационных дефектов на 100 автомобилей) снизился на 25%. Показатель дефектности инспекционного контроля АРА снизился на 35%. Не скажу, что это прорыв, но ежегодно наблюдается улучшение этих показателей.

— Департаментом качества уделяется большое внимание цифровизации. Что из нововведений оказалось наиболее полезным в работе



Антон Сарайкин: «Желаю службе качества всегда находиться на волне развития»

и планируется ли добавлять что-то ещё в этой сфере?

— Все проекты по цифровизации, безусловно, должны иметь прикладной характер. Внедрили панель KPI по качеству, и теперь каждый руководитель процесса может у себя в гаджете в режиме онлайн посмотреть основные показатели своего процесса. В настоящий момент идёт внедрение проекта единой информационной системы управления качеством QMS, а также пилотного проекта по SPC — это статистические методы управления процессами с учётом использования умных средств измерения и ПО Q-DAS.

Ряд проектов внедрён в ОТК, в частности, цифровой подписи взамен штампов ОТК и внедрения трекеров, отслеживающих проведение пробеговых испытаний. На архитектурном комитете было защищено несколько проектов по техническому контролю качества: по цифровому зрению испытания двигателей, контролю качества окраски, испытанию мостов и контролю качества термообработки, испытанию водяных насосов. Сейчас эти проекты совместно с Центром цифровой трансформации готовятся к реализации, и, думаю, уже в следующем году принесут прикладную пользу.

— Какие проблемы в области качества на «КАМАЗе» вы считаете приоритетными?

— Номер один — проблема стабилизации коллектива, закрепляемости квалифицированных рабочих кадров и ИТР. Она касается не только «КАМАЗа», но и региона в целом. Выход ищем: ведём студентов со второго курса,

сами пишем программы для колледжей и техникумов по подготовке контролёров. Существует большая конкуренция за персонал, нам нужно её выиграть, создавая условия труда.

Вторая проблема — по восстановлению технологической точности оборудования. Она пока не решена по ряду причин, в том числе и финансовых.

Ещё одна трудность — ритмичное обеспечение производства. Пока конвейер будет работать в режиме неритмичного обеспечения, проблема с качеством будет возникать постоянно.

Ну и проблема незавершённости подготовки производства. Зачастую мы руководствуемся контрактными сроками, а нужно исходить из достаточности подготовки производства и ни в коем случае не ставить на конвейер неготовую машину.

— Меняется ли отношение камазовцев к качеству?

— Не так быстро, как хотелось бы, но я всё равно позитивно настроен, потому что знаю, что по-другому невозможно. Клиент заставит нас меняться, однозначно!

— Хотелось бы услышать о планах на ближайшее будущее.

— Вы знаете, что сформирован большой департамент технического контроля, и отделы техконтроля заводов уже перешли в него. То есть мы усиливаем именно независимую центральную службу качества. На совете по качеству мы защитили план развития ДТК, второй петли качества. Поэтому в ближайшее время посвящаем себя развитию именно этого направления.



Внедрение трекера позволило упростить процесс прохождения обкатки автомобиля (пройденный маршрут автоматически попадает в систему SAP)



Контролёр качества теперь — фигура первой важности

## СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

# Как «КАМАЗ» первый сертификат качества получил

Алексей Алексеевич Афанасьев — личность на «КАМАЗе» легендарная. Он стоял у истоков образования департамента качества, при его непосредственном участии была сертифицирована Система менеджмента качества на соответствие требованиям стандартов ИСО.

В 1999 году Алексей Афанасьев занимал пост государственно-правового инспектора по Республике Татарстан, курировал «КАМАЗ». В этот сложный период, переломный для всего «КАМАЗа», к нему обратился тогдашний генеральный директор предприятия Иван Костин.

— Как оказалось, уже полгода не было руководителя службы качества. А я этим направлением много лет занимался в военном представительстве Минобороны. Согласился и, естественно, попросил каких-то гарантий, потому что понимал, о чём идёт речь и какая ситуация с качеством на «КАМАЗе», — вспоминает Афанасьев.

Он проработал заместителем директора по качеству — директором департамента качества всего три года, с 1999 по 2002-й, но за столь короткий период сделал многое. Помнит, как впервые пришёл в 1/06, где располагался ЦКОК — центр контроля обеспечения качества, входивший в департамент производства. Служба была полностью разгромлена. Осталось девять самых стойких человек во главе с Владимиром Апариним. С этой командой и началось возрождение.

Были трудности в общении с людьми, в том числе с менеджментом «КАМАЗа». Как рассказывает Алексей Алексеевич, несмотря на то, что Иван Костин был нацелен на создание качественной конкурентоспособной продукции, рост объёмов производства и благосостояния работников, не все руководители были готовы к переменам, и некоторые только делали вид, что занимаются качеством.

После того, как удалось убедить высший менеджмент, что автогиганту необходим системный подход к качеству, встал вопрос, на какой базе всё это строить. За основу Афанасьев предложил взять наработки предшественников под руководством Станислава Андрющенко. В своё время служба качества уже делала первые попытки разработать и сертифицировать систему стандартов под международную систему качества ИСО 9000. Была проведена колоссальная работа, привлекали консультантов из нижегородского ООО «Центр «Приоритет», Ассоциацию по сертификации «Русский регистр». Летом 2001 года был получен первый сертификат.



Алексей Афанасьев стоял у истоков создания департамента качества

— Можно сказать, что с этого момента была создана служба качества в первоначальном своём виде. Далее, как требует один из восьми принципов СМК, — непрерывные улучшения. Насколько я знаю, на «КАМАЗе» сейчас, мощная система, — уверен Алексей Алексеевич. Пользуясь случаем, он обратился к нынешним работникам: — Поздравляю коллектив департамента качества и всего «КАМАЗа» с этой юбилейной датой, желаю удачи и, самое главное, здоровья. Специалист службы качества всегда между двух огней: с одной стороны — план и руководство, с другой — качество. Он должен быть очень сильно мотивирован, чтобы противостоять негативному влиянию.

## НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

## Упор на цифровизацию

Те данные, которые были наработаны в службе качества за весь период её существования, активно применяются на современном этапе развития «КАМАЗа». Как идёт работа по цифровизации, систематизации и оцифровке информации, рассказал начальник бюро аудитов процесса инжиниринга отдела технологического обеспечения качества департамента качества Сергей Маскин.

Предложение перейти в департамент качества и возглавить это бюро Сергей Маскин, инженер-технолог с семилетним стажем, получил три года назад и сразу согласился.

— Работая технологом, я видел много проблем, которые не мог решить на своём уровне. Когда предложили перейти в департамент качества, увидел, что их можно будет устранить ещё до того, как новые разработки попадут в производство, — аргументирует он свой выбор. — С другой стороны, предстояла интересная работа, связанная с сопровождением и внедрением новых продуктов, в частности, флагмана КАМАЗ-54901.

Сергей рассказывает, что изготовление бездефектной продукции, в первую очередь, зависит от правильно проработанной конструкторской документации, которая прошла все необходимые проверки на соответствие стандартам качества. И чем лучше она будет проработана на начальных этапах, тем меньше будет проблем в производстве. И тут не оценимы все наработки прошлых лет, которые отразились в стандартах и инструкциях. Они очень высокого

уровня, по ним комфортно работать, что регулярно отмечают внешние аудиторы.

— Но со временем всё приходится модернизировать, улучшать в соответствии с нынешними реалиями. В том числе сегодня, когда внедряем К5, мы увидели, что новый продукт требует новых подходов, в первую очередь цифровых, — отмечает Сергей. — С новым продуктом потребовалось получать и анализировать очень большой объём различных данных: «умный» инструмент, готовность производства, выявляемые проблемы и несоответствия на всех этапах изготовления и эксплуатации нового продукта, выпускаемых по нему распорядительных документов, решений, мероприятий, оценивать качество изготовления входящих в автомобиль деталей и узлов.

Поскольку у разных подразделений свои шаблоны документов, все работают по-разному, у каждого своя специфика, то требовалось максимально объединить их в общее цифровое поле.

— Сейчас делается упор на цифровизацию, то есть пытаемся внедрять



Сергей Маскин: «В департаменте качества проблемы можно устранить ещё до того, как новые разработки попадут в производство»

аналитику, чтобы получать объективную информацию и принимать объективные решения на основе большого количества данных, полученных от всех подразделений. Мы создали общие базы по дефектам и необходимым улучшениям, которые распространились на весь «КАМАЗ», составили общие планы по обеспечению качества нового продукта. В конечном итоге это позволяет всем подразделениям достаточно оперативно реагировать на возникающие отклонения как на производстве, так и у потребителей, которые сейчас выявляются при эксплуатации на подконтрольных автомобилях, — подводит итог проделанной работы Сергей Маскин.

## Юбилейная хроника

**1975 год.** 25 ноября, за девять дней до выпуска первого двигателя, приказом гендиректора «КАМАЗа» Л.Б. Васильева создано Управление контроля качества.

**1976 год.** Одновременно с выпуском первого грузовика КамАЗ-5320 начата разработка комплексной системы управления качеством предприятия.

**1980 год.** Грузовому тягачу КамАЗ-5320 и его модификациям присвоен государственный знак качества.

**1985 год.** Создание Центра управления качеством.

**1987 год.** Приёмка продукции «КАМАЗа» Госстандартом СССР.

**2001 год.** «КАМАЗу» вручён сертификат соответствия системы качества международным стандартам ИСО-9001:2000.

**2003 год.** Основан департамент качества.

**2005 год.** ПАО «КАМАЗ» стал лауреатом Премии Правительства РФ в области качества.

**2009 год.** Проведена сертификация на соответствие ИСО-9001:2008.

**2011 год.** Подтверждён уровень «Пять звёзд» в конкурсе Европейского фонда менеджмента качества по модели EFQM «Признанное совершенство».

**2012 год.** Область сертификации СМК ПАО «КАМАЗ» распространяется на все производственные площадки.

**2013 год.** Международная ассоциация IQNet отметила ПАО «КАМАЗ» специальным дипломом как передовое предприятие во внедрении и поддержании СМК. «КАМАЗ» стал победителем IX Международного турнира по качеству стран Центральной и Восточной Европы.

**2017 год.** Сформирована Стратегия качества.

«КАМАЗ» стал дипломантом Программы «Российское качество» и получил право на использование общедоступного одноимённого знака для маркировки продукции.

**2020 год.** Создан департамент технического контроля.

## О ПРОФЕССИИ — С ЛЮБОВЬЮ

## За качество отвечаю я

В службе качества работают неравнодушные к своему делу люди. Вот как они отзываются о своей деятельности.

**Гульнара Аркадьева, главный специалист по планированию и контролю показателей качества ОАКиР:** — Хотя мой опыт работы в этой сфере небольшой, я убедилась, что служба качества на «КАМАЗе» — это пример ответственного, вдумчивого подхода к делу. По образованию я математик, люблю точность во всём, и мне это помогает в работе. В службе качества ты постоянно развиваешься. Решая новые задачи на производстве, приятно осознавать, что я приношу пользу.

\*\*\*

**Александр Мальков, главный специалист по качеству и взаимодействию в автосборочном производстве ОАиОК:**

— На АвЗ работаю 20 лет, начинал слесарем МСР, был замначальника ОТК АСП, курировал вопросы качества по ГСК-1/2, ЦСК, ЦПП. В процессе работы решаются многие проблемы, направленные на улучшение не только качества, но и самого процесса сборки. Отсутствие рутины и большой спектр информации позволяют постоянно совершенствоваться в разных областях.

\*\*\*

**Суембике Рахматуллина, контролёр по качеству участка цеха сборки кабин:**

— Я всегда восхищалась «КАМАЗом», и в 2006 году устроилась контролёром ОТК 3 разряда. Благодаря наставнику и своему стремлению быть лучшей быстро освоила профессию. Мне нравится участвовать в процессе выпуска нашей продукции, взаимодействовать с различными структурами производства, осознавая, что я отвечаю за качество автомобилей.

Материалы подготовила Татьяна Парамонова. Фото Виталия Зудина

## ПЕРСПЕКТИВЫ

## Что строится у гендирекции?

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Открытая стоянка служебного автотранспорта на 157 машино-мест возводится у левого от входа крыла генеральной дирекции. Работы ведутся на площади 8188 кв. метров.

Подрядная организация ООО «РБР 16» приступила к ним в сентябре. В настоящее время подрядчик выполняет работы по бетонированию основания под асфальтобетонное покрытие и переносу кабельной трассы. Пришедшие холода качеству не повредят: в 2020 году будут выполнены работы, производство которых возможно при отрицательных температурах, сообщил «Вестям КАМАЗа» директор проектно-строительного департамента Рустем Фархутдинов.

В рамках благоустройства вдоль проезда между зданиями гендирекции и «Форт Диалог» появится тротуар с покрытием из брусчатки. Наверняка это очень обрадует пешеходов, которым ранее на этом участке приходилось делить дорогу с автомобилями. Ещё один повод для радости — сотрудникам гендирекции станет доступна зона отдыха, примыкающая к блокам 2 и 3 (сейчас проход к ней перекрыт забором, ограждающим стройплощадку). Здесь посадят газон, живую изгородь из лиственных кустарников и хвойные растения: пирамидальную тую, можжевельник и горную сосну. Будут установлены скамьи и урны. Кстати, и на самой автостоянке появятся элементы озеленения: ряды парковочных мест разделат полосы с газоном шириной 1,5 метра. Работы планируются завершить в июне 2021 года.



Основание под площадку забетонировано

## ТАКАЯ РАБОТА

## Ключ к твоему успеху — у психолога

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Неофициальный профессиональный праздник всех специалистов, работающих в сфере психологии, отмечается в России 22 ноября. «Вестям КАМАЗа» удалось отыскать такого сотрудника и на автогиганте. Специалист по кадрам литейного завода Вера Лукоянова прежде помогала людям найти выход из трудной жизненной ситуации, а теперь даёт рекомендации по профессиональному развитию.

До прихода на литейный Вера Витальевна работала кадровиком в одной из российских компаний, а ещё раньше консультировала обратившихся на молодёжный телефон доверия. Большое место в её трудовой биографии занимает работа психологом.

«В психологии много направлений, и у каждого, наверное, есть свой профессиональный праздник. На ЛЗ я работаю в одном из таких направлений — психологическая диагностика. Инженерно-технические работники проходят тести-

рование, после которого получают от меня обратную связь. В ходе диагностики определяются зоны развития и возможный дефицит личностных качеств и компетенций. Например, мастер должен быть доброжелательным, организованным и ответственным, чтобы эффективно работать с людьми. Если этих качеств не хватает, то их можно попытаться в себе развить», — рассказала специалист.

По словам Веры Лукояновой, встречаются в её практике случаи, когда человек «застрял» в своей

## ЦЕЛЬСИЙ РАССУДИТ

## Анализ точней без сквозняка

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Завершился ремонт экспресс-лаборатории технологического отдела термогальваники завода двигателей. В помещении заменили окна и утеплили «проблемную» стену.

В феврале этого года лаборанты жаловались на холод. По их словам, в 20-градусные морозы столбик термометра в трёх примыкающих к окну кабинетах не поднимался выше +9 °С. Люди работали в верхней одежде, а приборы отказывались выдавать показания — у техники имеются определённые требования к температуре окружающего воздуха.

Была организована совместная проверка с участием представителей администрации и профкома. Комиссия выявила и запротоколировала нарушения требований СанПиН 2.2.4.548-96 «Гигиенические требования к микроклимату в производственных помещениях». После проверки был разработан и утверждён перечень мероприятий, направленных на устранение несоответствий. В сентябре в лаборатории заменили стеклопакеты, а на днях ремонтники завершили утепление стены, соседствующей с воротами. Как отмечают сотрудники лаборатории, теперь их не беспокоят холодные сквозняки при открытии ворот.

«Чтобы в прежние зимы запустить хроматограф, помогающий определить состав атмосферы в печи, нам приходилось едва ли не под дном отапливать его с помощью переносной элек-

трической печи. Этому прибору требуется определённый микроклимат, — сообщила ведущий инженер Олеся Манцурова. — Сегодня на улице -10 °С, термометр в помещении показывает +19 °С. Так что мы можем приступать к измерениям практически без потерь времени». Как уточнила специалист, нормативная температура воздуха, при которой лабораторные приборы дают точные показания, составляет +20 °С, плюс-минус 4 градуса. При отклонениях техника выдаёт неточные значения либо не включается вовсе — особенно это касается приборов последнего поколения.

Помимо капремонта, лабораторию ждёт также косметический — он намечен на 2022 год. Кроме того, в помещении для отбора проб на исследования планируется сделать шумоизоляцию. Руководство лаборатории надеется, что перемены помогут привлечь новых сотрудников — сейчас штат укомплектован наполовину. Из необходимых 20 человек работает лишь 10.

Экспресс-лаборатория — единственная на заводе двигателей, хотя до пожара в 1993 году их было три. Её основная функция — экспресс-анализ качества термообработки деталей в ТГП. Ежемесячно здесь производится по 500 металло-



После ремонта в лаборатории стало комфортно и людям, и приборам, и растениям



Отслужившие своё окна с металлическими рамами заменили на новые пластиковые

графических и химических исследований. Лаборанты определяют твёрдость, глубину и микроструктуру закалённого высокочастотными токами слоя; проводят

химанализ газового состава атмосфер в термических печах; выясняют качества и свойства применяемых на производстве масел и моющих растворов.



Вера Лукоянова помогает сотрудникам литейного завода найти ключи к успеху

ских. Без человека в нашей профессии пока точно не обойтись», — заключила собеседница.

СЛОВО ПРОЩАНИЯ

ГАЛИУЛЛИН Наиль Фатыхович  
(15.11.1941 — 15.11.2020)

После тяжёлой болезни на 79-м году жизни скончался Наиль Фатыхович Галиуллин — ветеран «КАМАЗа», бывший директор Центра по связям с общественностью.

Наиль Фатыхович родился 15 ноября 1941 года в городе Зеленодольске Татарской АССР. В 1960 году окончил Зеленодольский механический техникум, в 1966-м — КГУ. Трудовую деятельность начал в июне 1960 года токарем на зеленодольском заводе им. Серго.

С 1967 года был литературным сотрудником нескольких газет в Петропавловске-Камчатском и Иркутске, с 1969-го до 1973 года работал собственным корреспондентом газеты «Советская Татария», рассказывал о строительстве Камского автогиганта.

В 1973 году был принят начальником участка автомобильного завода, в 1975-м стал заместителем секретаря парткома «КАМАЗа». Спустя четыре года Наиль Галиуллин возглавил профком предприятия — именно при нём профсоюзная организация «КАМАЗа» стала не только одной из крупнейших в стране, но и флагманом профсоюзного движения в отрасли. С ноября 1984-го руководил Управлением подготовки кадров «КАМАЗа». С его подачи значительно активизировалось повышение квалификации персонала, укрепилась материально-техническая база обучения, был создан учебно-курсовой комбинат. В 1987 году работал секретарём партийного комитета «КАМАЗа». В 1988-м получил пост начальника Управления внешних связей, в 1991 году возглавил представительство АО «КАМАЗ» в Будапеште. В 1994 году назначен заместителем генерального директора АО «КАМАЗ» — директором службы по связям с общественностью и СМИ. С 1996 по 2002 год был директором Центра по связям с общественностью АО «КАМАЗ». Под руководством Наиля Галиуллина было налажено взаимодействие с российскими и зарубежными СМИ и укрепилась позиция «КАМАЗа» в информационном пространстве.

На всех постах Наиль Фатыхович отдавал делу максимум энергии. Вся его деятельность — пример высокого служения Родине. Одаренный творчески, интеллигент до мозга костей, энциклопедически эрудированный, честный, трудолюбивый, отзывчивый — таким был Наиль Фатыхович. Награжден орденом Дружбы народов, орденом Трудового Красного Знамени, имеет звание «Заслуженный работник культуры РТ».

Генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин выразил глубокие и искренние соболезнования семье, родным и близким Наиля Галиуллина: «Его яркая трудовая биография наглядно показывает, каким востребованным и разносторонним специалистом он был. Наиль Галиуллин останется в нашей памяти как одаренный человек с неугасимой энергией, в котором удивительным образом сочетались качества талантливого журналиста, партийного деятеля, профсоюзного лидера и грамотного руководителя, прекрасно знавшего производственную жизнь изнутри. Работа на различных ответственных постах требовала от него самоотдачи и больших сил: душевных, организационных, творческих. Светлая и добрая память о нём навсегда останется в сердцах коллег и ветеранов «КАМАЗа».

А поэтесса Лидия Тимофеева излила боль утраты дорогого друга в тёплых строках:

*Солнечным утром ушёл в мир иной  
Ярким лучом, ослепительной вспышкой,  
Сердце — вселенная, стержень стальной,  
Светлым душой оставаясь мальчишкой.*

*Джемпер и джинсы, в борсетке блокнот,  
В мыслях задуманных строк многогранность.  
Слава, известность, заслуги, почёт —  
Это второе. Первичное — скромность.*

*Интеллигентность, тактичность — в крови,  
Верность себе и своим идеалам.  
Верность единственной в жизни любви  
И человечность в великом и малом:*

*Жить по добру и другим помогать,  
Свято храня безупречность морали.  
Кто б ни пришёл — выручать, наставлять  
С доброй улыбкой, скрывая печали...*

*Солнечный к Солнцу ушёл человек,  
Искреннее жизнь всей душой любивший,  
Золотом сердца украсивший век,  
Любям до вдоха себя посвятивший.*

*Лучших из лучших Всевышний берёт  
Жизни во имя, во имя спасенья.  
Ярким лучом ты ушёл в небосвод,  
Траурной датой назвав день рожденья...*



СОБОЛЕЗНОВАНИЕ

Профсоюзная организация ПАО «КАМАЗ» выражает глубокие соболезнования родным и близким талантливого руководителя и журналиста, бывшего председателя профкома автогиганта, первопроходца «КАМАЗа» **ГАЛИУЛЛИНА Наиля Фатыховича**.

От нас ушёл интеллигентный, эрудированный, талантливый, творческий человек. Он был свидетелем рождения и развития «КАМАЗа». В начале 70-х годов, будучи собкором газеты «Советская Татария», освещал будни строящегося автогиганта, а в 1973 году сам стал частью большой камазовской семьи. Занимая различные должности, принимал активное участие в жизни коллектива предприятия. С 1979 по 1984 год он возглавлял профсоюзный комитет автогиганта. Многое в этот период было сделано в плане создания условий для безопасного труда, комфортной деятельности, отдыха, оздоровления и всестороннего развития работников.

Уход Наиля Фатыховича — большая потеря для всего «КАМАЗа». Светлая память об этом уникальном человеке навсегда сохранится в наших сердцах.

*И.о. председателя профкома ПАО «КАМАЗ»  
Ильдар Закиров*

БЛАГОДАРНОСТЬ

Слесарь механосборочных работ АвЗ Вячеслав Валерьевич Анищенко и его семья выражают благодарность Фонду благотворительной и социальной помощи «КАМАЗа», администрации и профкому автомобильного завода, коллективу цеха комплектации и сдачи автомобилей за оказанную поддержку в ситуации, связанной с необходимостью проведения операции по пересадке костного мозга его сыну Данилу Вячеславовичу Анищенко в Национальном медицинском исследовательском центре детской гематологии, онкологии и иммунологии им. Д. Рогачёва в Москве.

Семья сотрудника автомобильного завода Константина Павловича Атанова выражает благодарность Фонду благотворительной и социальной помощи ПАО «КАМАЗ» за оказанную поддержку в трудной ситуации, связанной с необходимостью проведения консультации и лечения сына Кирилла Константиновича Атанова в Детской республиканской клинической больнице г. Казани.

Выражаем сердечную благодарность руководству, профсоюзному комитету, Совету ветеранов, лично генеральному директору ПАО «КАМАЗ» Сергею Анатольевичу Когогину, заместителю генерального директора по управлению персоналом и организационному развитию Александру Михайловичу Ушенину, друзьям, родным за оказанную моральную поддержку и материальную помощь во время лечения и при организации похорон нашего дорогого, любимого мужа, прекрасного отца и дедушки **Полторыхина Павла Павловича**.

*Жена, дети, внуки, родственники, друзья*

ХРОНИКА ПОТЕРЬ

Без страховки

На этой неделе на «КАМАЗе» зарегистрирован один несчастный случай.

Слесарь-сантехник литейного завода 17 ноября поднимался по лестнице для осмотра трубопровода. Приспособление сдвинулось с места, и мужчина, не удержавшись на ступеньке, упал на пол. У него закрытый перелом левой ключицы, ушиб коленного сустава, ссадины левой голени.

ИТОГИ КОНКУРСА

Кузнец — богатырь и молодец!

Татьяна ПАРАМОНОВА

Кузнецы «КАМАЗа» отметили свой профессиональный праздник. Одним из мероприятий, приуроченных к этому дню, стал творческий конкурс «Кузнец-молодец!», объявленный среди детей сотрудников кузнечного завода.

В конкурсе были заявлены две номинации. Ребятам предлагалось в своих рисунках, поделках и аппликациях показать, как они видят профессию кузнеца, или сочинить стихотворение, сказку, рассказ.

Первое место в номинации «Изобразительное искусство» заняла дочь слесаря-ремонтника ЦРиООК-3 Радика Фавзиева. Восемилетняя Рианна представила две работы — поделку и рисунок.

В номинации «Художественное слово» победила семилетняя Вера Заруднева, прочитав на видео сти-

хотворение собственного сочинения. На вопрос «Что такое коленвал?» она нашла ответ: «Коленвал — это главная деталь», а сотворил его «кузнец — богатырь и молодец!» Её мама Елена Заруднева работает главным специалистом в отделе контроля и анализа техпроцессов.

Всем участникам конкурса вручены памятные призы от профкома завода. Их работы размещены в поздравительном видеоролике для работников кузнечного завода.

Также в видеоролике к Дню кузнеца прозвучали поздравления от замести-



Рианна Фавзиева и её реалистичная поделка

теля директора по персоналу Андрея Шаламова и председателя профкома КЗ Павла Волохова, представлены архивные фотографии завода и заводчан.

Видеоролик выложен в группе кузнечного завода «ВКонтакте» и транслировался по телевизору в столовой № 18 в АБК-210 вместе с праздничным видеоконцертом заводской художественной самодеятельности.

## ЖИВОЙ УГОЛОК

## Тера ищет новый дом

Татьяна ИВАНОВА

Участники волонтерской «Лиги добрых дел» 14 ноября навели пушистых обитателей приюта «Азира». Как водится, приехали не с пустыми руками: привезли подопечным угощение, погуляли и поиграли с ними. А главным поводом для очередной встречи стала необходимость утеплить собачьи будки к зиме.



Участники «Лиги добрых дел» спокойны: теперь их подопечным холода не страшны

Волонтеры убрались в вольерах, заменили в конурах солому. 140 хвостатых жителей «Азир» нуждаются не только в корме и тепле, но и в общении, ласке, — говорят представители активной камазовской молодежи. Поэтому, как бы хорошо собакам ни жилось в приюте, каждой из них стараются найти хозяина. И иногда это действительно удаётся.

Так четвероногого друга обрела экономист группы организации закупок «ПЖДТ-Сервиса» Вероника Федотова. Во время одной из волонтерских поездок (в тот раз ребята помогали елабужскому приюту «Верность») она заметила девушку, которая привела щенка и, плача, прощалась с ним. Как выяснилось, у той девушки дома живут животные на передержке, и очередного питомца ей не позволила оставить мама. Вернувшись домой, Вероника рассказала эту историю своему мужу.

«Дима давно хотел завести собаку, и этот случай словно стал толчком. Мы на следующий же день отправились в приют. С тех пор с нами живёт Джек», — рассказала она. Пёс оказался на удивление смелым: знает команды «Сидеть», «Лежать», «Дай лапу»; а также на редкость дружелюбным — сразу нашёл общий язык с кошкой Люсей.

Волонтеры надеются, что удача с поиском хозяина улыбнется и четырёхмесячной Тере. К питомцу у ребят особое отношение: она была найдена на территории генеральной дирекции «КАМАЗа». С самого начала жизнь Теры не задалась. Оказавшись брошенной, она подхватила лишай и энтерит. По словам ветеринара, которому её показали, шанс выжить составлял лишь 20%. Попав в добрые руки, собака проявила недюжинную волю к жизни и скоро пошла на поправку. Камазовцы не только вылечили и вывели Теру, но также оплатили для неё прививки и стерилизацию. Временно её приютили в «Азире», но для собаки ищут новый дом. Желание завести в лице Теры верного друга могут позвонить главному специалисту по работе с молодёжью Екатерине Ждановой: +7-919-637-92-87.



Пёс по кличке Хвостик любит фотографироваться. Он позирует вместе с Вероникой Федотовой

Щенок Тера ищет дом. Историю необычного имени раскрыла Екатерина Жданова: «По дороге к ветеринару в машине она необычно подвывала, как, наверное, мог бы кричать птеродактиль. А ещё каждый, кто её видит, сразу обращает внимание на уши — настолько большие, что она их не может поднять. Они также напомнили размах крыльев доисторической птицы. Это прозвище и сократили до Теры»



## МИР УВЛЕЧЕНИЙ

## Из декретного отпуска — на подиум

Влас МЫСЬКО

Такой необычный путь проделала начальник бюро кадрового администрирования отдела персонала гендирекции «КАМАЗа» Анастасия Шакирьянова. Она в числе 26 дизайнеров стала номинантом конкурса «Кутюр по-русски», который в этом году состоялся вместе с престижной премией кино и моды Cinema Fashion в Санкт-Петербурге.

На подиум Анастасия Шакирьянова вышла вместе с дочкой Аней, чьё платье, сшитое мамой, вошло в топ-50 лучших платьев года по версии Cinema Fashion.

«Когда я была во втором декретном отпуске, понадобилось сшить платье для дочери на утренник 8 Марта, — рассказывает Анастасия. — Прежде я шитьем не увлекалась, а тут, заинтересовавшись темой, обнаружила объявление Школы Couture о том, что открывается марафон пошива платьев. Школа набирала участников, которым предстояли два месяца обучения технике рисования кружевом с последующим конкурсом работ. Цена обучения оказалась доступной, и я решила поучаствовать».

Спустя два месяца онлайн-

обучения по видеокурсам платье, сшитое на утренник, вошло в пятёрку лучших работ Школы Couture. Впоследствии оно удостоилось и показа на Cinema Fashion, однако это не единственная победа челнинки — сразу три её платья вошли в список лучших работ конкурса «Кутюр по-русски».

«Я сшила ещё одно детское платье и одно свадебное, — поясняет Анастасия. — Строго говоря, в конкурсе было две номинации: для дизайнеров, которые представляют целые коллекции, и для участников марафона одиночных работ. Мои платья победили в таком марафоне и были номинированы на участие в «Кутюр по-русски». В марафоне «Невеста» участвовало 93 человека из десятка стран, из них 48 дошли до финала, а лучшей

признана моя работа».

Среди соперников Шакирьяновой были дизайнеры, которые профессионально занимаются пошивом и прокатом платьев, однако по результатам общего голосования участников Школы Couture платье участницы с дизайнерским стажем в пару месяцев оказалось интереснее. На само платье Анастасия потратила всего 10 дней, в то время как обычный срок изготовления свадебного наряда занимает около двух месяцев.

Поясним, что, несмотря на участие представителей Германии, Кипра, Италии, Украины и других стран, конкурс «Кутюр по-русски» остаётся национальным. Его состав — русскоязычные граждане как России, так и зарубежья, поскольку школа ведёт дистанцион-



Анастасия Шакирьянова с дочкой Аней на подиуме

ное обучение. Личное присутствие потребовалось лишь от победителей марафона — участников показа, в число которых вошли Анастасия с дочерью.

«Мы с дочкой впервые оказались в такой атмосфере, испытывали страшное волнение, — вспоминает челнинка свой выход на подиум. — Аня показывала оба детских платья, а свадебное демонстрировала модель. Кроме участников на показе были приглашённые гости, федеральное телевидение. Все наши конкурсные наряды выполнены в технике рисования кружевом, это исключи-



Платье-победитель в технике рисования кружевом

тельно ручная работа. Суть в том, что кружево разрезается на мелкие кусочки, из которых составляется новый неповторимый рисунок».

Техника создана основательницей Школы Couture Евгенией Саталкиной. Её онлайн-школа — молодой проект, открытый летом 2018 года. «Кутюр по-русски» — самый масштабный проект школы Саталкиной, который фактически позиционируется как конкурс-показ для её студентов в завершение календарного года, однако это не мешает мероприятию включаться в такие известные проекты, как Cinema Fashion.

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 «Лого» 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.