



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА ПАО «КАМАЗ»

№ 4 (4026)
12 февраля 2021 г.

ВЕСТИ КАМАЗА

НОВОСТИ ВАКЦИНАЦИИ:
БУДЕТ ЕЩЁ 1000 ДОЗ

2

В «ИНЖЕНЕРАХ ГОДА»
ПОПОЛНЕНИЕ.
КТО ТАМ ИЗ НАШИХ?

3

ОНИ БЫЛИ ПЕРВЫМИ.
У КАЖДОГО — ТАКОЕ
УДОСТОВЕРЕНИЕ

5

ПЕРВОМУ КАМАЗУ — 45



16 ФЕВРАЛЯ 1976 ГОДА — ЛЕГЕНДАРНЫЙ ДЕНЬ В ИСТОРИИ
КОМПАНИИ. С ЧЕМ ПОДОШЛИ К ЮБИЛЕЮ?
НАЧНЁМ С ВОСПОМИНАНИЙ, ПРОДОЛЖИМ
НАСТОЯЩИМ И ПЕРСПЕКТИВАМИ

4-7

СТАВКА НА УНИВЕРСАЛОВ



Их зарплаты точно вырастут

2

ИЗ ТЫСЯЧ ОСТАНУТСЯ 150



Ремонт с продуманным итогом

3

МАЭСТРО МАЦУЕВ ОТПРАЗДНУЕТ С НАМИ



И ждём премьеру «Мастера»

4

По вопросам размещения рекламы

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

GELIOMASTER geliomaster.com

БАКТЕРИЦИДНЫЙ
ОБЛУЧАТЕЛЬ-РЕЦИРКУЛЯТОР
ДЛЯ ДОМА И БИЗНЕСА

принимаем все виды оплаты

8 (8552) 54-45-75, 8 (8552) 54-37-96

EAC TC № RU Д-RU-AJ02.6.02236 ОГРН 1091650006546

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

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 37-31-99

О ГЛАВНОМ

Ставка на универсалов

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Завод двигателей представил план по совмещению и универсализации профессий. Так, например, за счёт дополнительного обучения специалистов появится профессия наладчика-слесаря. Работники, помимо новой компетенции и дополнительных обязанностей, получат повышение заработной платы. Программа реализуется на «КАМАЗе» в целом — для выполнения показателей бизнес-плана-2021. Напомним, темп сборки во второй половине года должен вырасти до 200 машин в сутки.

10 февраля на заводе двигателей состоялось выездное совещание формата Go&See с первым заместителем гендиректора «КАМАЗа» — исполнительным директором Юрием Герасимовым по реализации проекта «Синхронизация процессов и повышение производительности». В нём приняли участие директора заводов, представители логистического центра, департамента качества и других подразделений.

Дизелисты презентовали свою программу по внедрению на заводе универсальных профессий. Напомним, в период пандемии руководство «КАМАЗа» приняло решение расширить компетенции сотрудников, чтобы при выходе на больничный, например, наладчика работа не останавливалась, а оператор мог самостоятельно наладить и обслужить свои станки. Кроме того, пандемия усилила дефицит рабочих профессий. На заслуженный отдых вышли высококвалифицированные ремонтники, механики, наладчики. Это одна из причин, тормозящих отгрузку продукции на АвЗ. Между тем, для выполнения



Фронт работы для универсалов на «движках» есть

нового бизнес-плана требуется наладить постоянную ритмичную работу конвейера.

На заводе двигателей первому заму представили конкретный пример универсализации профессий — в цехе мелких стальных деталей № 113. Так, здесь появятся новые специальности:

- наладчик автоматических линий — слесарь-ремонтник;
- наладчик станков с ПУ — слесарь-ремонтник (с до-

полнительными функциями по обслуживанию закреплённого за ними оборудования);

- оператор ПУ — наладчик ПУ (с дополнительной функцией по замене инструмента, корректировке программного управления).

Всего на первом этапе планируется переобучить на дополнительные компетенции 51 человека (31% работников цеха). При этом в цех

понадобится дополнительно набрать девять операторов АПЛСУ и двух операторов ПУ — на те участки, где за наладчиками-слесарями закреплено большое количество оборудования. «Пока наладчик будет заниматься ремонтом или наладкой станков, кто-то должен работать за этими станками, изготавливать продукцию», — пояснил до-кладчик, начальник цеха 113 Радик Садертдинов.

Юрий Герасимов настроил руководителей на готовность к росту объёмов выпуска автомобилей и компонентов к ним: «Квалифицированных специалистов на рынке труда в нужном количестве нет. Решить задачу поможет реализация программы универсализации/совмещения профессий»

Как ожидается, в результате реализации проекта в целом по заводу количество часов простоя оборудования в связи с ремонтом сократится на 10% — за счёт исключения ожидания слесаря-ремонтника и повышения заинтересованности наладчика в качестве выполняемого им обслуживания оборудования. Кроме того, завод сможет привлекать более высококвалифицированных специалистов благодаря конкурентоспособному уровню зарплаты. Мы видим, что охват можно расширить до 55%, — сообщил директор ЗД Сергей Снарский. При этом предприятие планирует выделить на мотивацию рабочих дополнительный фонд зарплаты в размере более 60 млн рублей в год. Наполнить этот фонд предполагается за счёт роста объёмов выпуска продукции и продаж.

Всего по заводам на первом этапе планируется охватить универсализацией 2154 человека — 18% персонала, доложил, в свою очередь, председатель КРПС Игорь Маясёв. Из них 11% — на АвЗ, 22% — на ПРЗ, 17% — на ЛЗ, 11% — на КЗ, 34% — на РИЗе. Ожидаемый рост зарплаты у специалистов с дополнительными компетенциями составит 5-10 тыс. рублей в месяц. Перевод персонала на совмещённые профессии должен начаться уже в июне.

Самые популярные материалы недели:

VESTIKAMAZA.RU
Новостной портал



- В «КАМАЗ-мастере» не исключают идею создания женской команды
- Сотрудница «КАМАЗа» заняла второе место в конкурсе «Лучший народный дружинник»
- Власти Челнов объяснили, почему не планируется строительство детсада и школы в 68-м комплексе
- 72% челнинцев планируют отмечать День влюблённых дома. А вы?

АКТУАЛЬНО

Вакцинация: от первой фазы до второй

Заместитель генерального директора по управлению персоналом и организационному развитию Александр Ушенин 10 февраля сделал прививку вторым компонентом вакцины от коронавируса «Спутник V».

Вторая фаза вакцинации прошла по графику: спустя 21 день после первой и уже из флакончика с красной этикеткой. Как рассказал Александр Михайлович, чувствует он себя хорошо и уверен: когда наступит 42-й день, в организме начнут вырабатываться антитела. Он призвал камазовцев следовать его примеру и активно вакцинироваться. Условия для этого созданы.

Чтобы не терять время в поликлиниках, по договорённости с управлением горздрава и больницей № 5 с 3 февраля в заводских медпунктах работают выездные



Второй компонент вакцины используется через 21 день

бригады медиков из поликлиник № 5 и № 9. Из первой партии в 6000 доз вакцины, поступивших в Набережные Челны, «КАМАЗу» было выделено 1200 доз. Из очередной 3000-й партии, которую горздрав ожидает 13 февраля, 1000 доз будут переданы камазовцам.

В период прохождения вакцинации этап заполнения анкеты занимает много времени. Поэтому ЦОБ автоматизировал этот процесс: персональные данные выгружаются из базы в формат справки, которую предоставил горздрав. Человеку

выдаётся его именная анкета, в которой остаётся заполнить только графы, касающиеся состояния здоровья. Тем самым ускорился весь процесс вакцинации.

Строго по графику

3 февраля прививки получили 75 сотрудников завода двигателей и 50 работников НТЦ. Привито 125 человек.

4 февраля ещё 200 человек вакцинированы на литейном, кузнецком заводах, в логистическом центре, на РИЗе, 33ЧИК. Количество привитых составило 325.

5 февраля вакцинацию начали проводить ПРЗ и АвЗ, прививками охвачено 190 человек. Итого вакцинировано 515 сотрудников «КАМАЗа».

8 февраля прививки сделали 180 сотрудникам из БЗГД — ДР, завода двигателей и литейного завода. Вакцинацию прошли 695 камазовцев.

9 февраля выездные бригады работали в здравпунктах департамента СТИСАД, инженерного центра, ЦИК, АЗК, «КАМАЗ-Энерго» и блока закупок. Прививки получили 131 человек. Всего привито 826 сотрудников.

10 февраля вакцинацию провели 114 желающим в ЦОБ, «ПЖДТ-Сервис», ТФК и других подразделениях. Всего на рабочих местах прививки получили 940 камазовцев.

11 февраля бригады медиков побывали на АвЗ, ПРЗ и в команде «КАМАЗ-мастер», привив 148 человек. Общее количество вакцинированных, начиная с 3 февраля, достигло 1088 человек.



ДЛЯ ПОЛЬЗЫ ДЕЛА

Линии перемен

Татьяна ИВАНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН, Татьяна ИВАНОВА

Автоматическая формовочная линия HWS-2 на литейном заводе будет отремонтирована капитально. Работы начались в период новогодних праздников и корпоративного отпуска. Сегодня они выполнены на 70%.

«Линия HWS-2 была введена в эксплуатацию в ноябре 2005 года. С тех пор она проходила техобслуживание и ремонт только силами заводских хрм-служб. За это время основные узлы и агрегаты физически, морально и усталостно износились, что сейчас сказывается на качестве продукции. Очень часто отказы в работе оборудования, аварийные простоя, а это угрожает срывом плана производства всего «КАМАЗа», — рассказал главный инженер ЛЗ Ильдар Хакимов.



В скором времени капримонт ожидает и автоматическую формовочную линию HWS-1

ЗНАЙ НАШИХ!

Не просто инженеры

Татьяна ПАРАМОНОВА

Девять камазовцев стали победителями и лауреатами традиционного Всероссийского конкурса «Инженер года-2020». Мероприятие традиционно приурочено к Дню российской науки, который отмечается 8 февраля.

Всероссийский конкурс «Инженер года» проводится ежегодно по 46 номинациям в двух версиях: «Профессиональные инженеры» — для участников конкурса, имеющих стаж работы на инженерных должностях не менее пяти лет, и «Инженерное искусство молодых» — для молодых специалистов в возрасте до 30 лет включительно. Победители конкурса награждаются дипломом жюри конкурса, медалью «Лауреат конкурса» и заносятся в реестр профессиональных инженеров России.

В конкурсе участвовало более 70 тыс. человек из 63 регионов России. По итогам двух туров лауреатами конкурса стали около 400 человек. Среди победителей есть и работники «КАМАЗа».

По версии «Профессиональные инженеры» по результатам I тура кон-

По его словам, ряд работ высокой технической сложности на линии должны были выполнить представители немецкой фирмы HWS. Однако они пока не смогли прибыть в Набережные Челны в связи с жёстким локдауном в Европе и закрытием границ. «Работы, которые нам были разрешены к самостоятельному выполнению — ремонт механической части и некоторых электрических компонентов, — состоялись в первой половине января. Их произвели ремонтные службы ЛЗ и других

заводов. Остальная часть работ отложена до приезда зарубежных специалистов. На сегодня ремонт и техобслуживание линии выполнены на 70%. Оставшиеся 30% — технически сложные работы, подлежащие обязательному шеф-монтажному контролю — ориентировочно пройдут в мае, — добавил главный инженер.

На АФЛ HWS-2 производятся отливки из серого чугуна: блоки цилиндров ЗМЗ, головки для двигателей Р6, «Камминз» и шкивы. Перед остановкой линии на ремонт был заблаговременно произведён задел отливок, чтобы производственный процесс не останавливался. Линия работает по современному технологическому процессу «Сейатцу» (воздушно-импульсная формовка с последующей подпрессовкой). На ней исключён процесс вибрации для уплотнения формы, что способствует более равномерной плотности отпечатков формы, отсутствию вредного воздействия на персонал и работающие узлы машины. Вышедшие с неё отливки обладают повышенными качественными характеристиками и более дёшевы в производстве, чем произведённые на других линиях.

Как ожидается, отремонтированная линия будет стablyно выдавать продук-



Линия HWS-2 уже заработала после ремонта

цию высокого качества. Ещё одна задача — увеличения производительности — решается в рамках программы аутсорсинга, входящей в глобальный проект реинжиниринга. «Для повышения производительности нам необходимо отказаться от ряда номенклатур, которые имеют малый развес, но при этом сдерживают работу линии. Программа выведения части номенклатуры на аутсорсинг была принята на старте проекта реинжиниринга производства чугунного литья. Так, на АФЛ изготавливается порядка 2000 наименований отливок. Это сложно как с технической точки зрения, так и с точки зрения логистики, установки смены модельной оснастки. Причём ряд отливок даже не предназначен для изготовления на этой линии. Поэтому из всего перечня номенклатуры были отфильтрованы отливки по принципу максимальной производительности, разве-

ком не менее 50 кг. Осталось около 150 наименований, которые при этом в общем весе производимых на литейном заводе отливок составляют 80%. То есть основной объём продукции всё равно остаётся у нас, но мелкие отливки небольших партий мы передаём в аутсорсинг», — пояснил Ильдар Фаатович.

Помимо HWS-2, капр-

монт ждёт также АФЛ HWS-1. Объём работ на первой линии выше, как и плановый срок ремонта — 1,5 месяца. Здесь не обойдётся без помощи ремеслукб других заводов — всего понадобится привлечь не менее 100 специалистов. В связи с напряжённой производственной программой начать работы на HWS-1 смогут не раньше мая.

НОВОСТИ

Пандемией Бегишево не напугаешь

Аэропорт Бегишево, дочернее предприятие ПАО «КАМАЗ», стал победителем VIII национальной премии «Воздушные ворота России».

Церемония награждения состоялась в МВЦ «Крокус Экспо» в рамках VIII Национальной выставки NAIS-2021, которая проходила 9-10 февраля в Москве. Премия приурочена к празднованию Дня гражданской авиации России и предназначена для определять самые эффективно и стablyно развивающиеся аэропорты страны.



Ввиду глобальных изменений в работе авиационной отрасли, вызванной пандемией коронавируса, оргкомитет скорректировал процедуру проведения премии по итогам 2020 года, а также ввёл изменения в номинации премии. В этом году за звание «Лучший аэропорт: противостояние вызовам-2020» боролись 38 участников. Победители были выбраны на основе лучших решений в условиях пандемии.

Аэропорт Бегишево одержал победу в основной номинации «Лучший аэропорт: противостояние вызовам-2020» за реализацию инфраструктурных проектов. Награду получил генеральный директор аэропорта Андрей Парфененко.

Движение будет

Лизинговая компания «КАМАЗ» профинансировала покупку 19 автомобилей КАМАЗ-5490 NEO московским партнёром, транспортной компанией «Технология движения». Грузовики переданы клиенту в рамках акционного предложения «Лизинг «Быстрый».

«Технология движения» занимается автомобильными грузоперевозками более 20 лет. В прошлом году компания была удостоена награды «Лидер отрасли-2020» всероссийского бизнес-рейтинга. Автомобили NEO приобретены для развития основной деятельности — грузоперевозок.



...Шестнадцатое февраля, год семьдесят шестой,
Звенел фанфарами конвейер главный.
И первый грузовик — приз самый дорогой —
Стал символом в тот день победы славной...

Л. Дорженковская, «Завидная судьба»

ПОЗДРАВЛЕНИЕ

Дорогие камазовцы!

Время неумолимо бежит вперёд. Остаются позади года и десятилетия, становятся достоянием прошлого события, имена и дела людей, посвятивших свои идеи, труд и жизнь созданию Камского автогиганта. В эти дни мы вспоминаем ещё одну важную дату: 16 февраля 1976 года с конвейера впервые сошёл большегруз с новым гордым именем КАМАЗ. Я поздравляю ветеранов производства и нынешнее поколение камазовцев с 45-летием со дня выпуска первого автомобиля!

В тот февральский день, 45 лет назад, ценным и дорогим был каждый миг, имеющий отношение к рождению первого автомобиля. Это было поистине событие огромного масштаба — значимое не только для «КАМАЗа», но и для всего советского автопрома и всей страны. Камазовцы в рекордные сроки с честью выполнили задачу дать стране новый автомобиль. Каждый видел в этом грузовике долю своего труда.

Уважаемые участники сборки первого автомобиля, ветераны производства, камазовцы! Огромная вам благодарность и за первый автомобиль, и за старт производства камских грузовиков! Мы чтим неповторимый путь первопроходцев, строителей «КАМАЗа» и дорожим уникальной историей предприятия. Мы признательны вам за весомый вклад в становление Камского автозавода, за автомобиль КАМАЗ.

К этому юбилейному дню «КАМАЗ» прошёл неповторимый путь, он по праву признан лидером отечественного машиностроения и входит в число ведущих мировых производителей тяжёлых грузовых автомобилей. Первенцем был КАМАЗ-5320. А сегодня в линейке нашей продукции уже более 60 основных моделей, 1500 модификаций автомобилей, и мы работаем уже над пятым поколением большегрузов.

Дорогие камазовцы! Примите пожелания здоровья и долгих счастливых лет жизни, тепла семейного очага, бодрости духа и прекрасного настроения! Молодому поколению, продолжающему дело первых челябинских машиностроителей, — больших успехов!

Генеральный директор ПАО «КАМАЗ»
С.А. Когогин

ПРЕМЬЕРА

Бондарчук привезёт сериал «Мастер»

Премьера фильма о команде «КАМАЗ-мастер» состоится на автомобильном заводе 17 февраля. У главного конвейера возведут трибуны и мобильную сцену с экраном.

Закрытый показ сериала уже состоялся в Москве. Теперь первую серию фильма смогут увидеть камазовцы. Перед показом выступят генеральный продюсер проекта Фёдор Бондарчук и актёры, которые снялись в сериале.

Съёмки спортивной драмы о команде «КАМАЗ-мастер» проходили в 2020 году. Производством проекта занималась компания Art Pictures Vision при поддержке спортивной команды «КАМАЗ-мастер» и Президента Татарстана Рустама Минниханова.

ФАКТ И КОММЕНТАРИЙ

Эволюция автомобиля: девять отличий

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Прошло 45 лет с даты выпуска первого автомобиля КАМАЗ. За это время на Камском автогиганте выпущено более 2 352 925 грузовых автомобилей (по данным на 11 февраля 2021 года). Расширяется модельный ряд, сегодня он насчитывает свыше 60 основных моделей и 1500 комплектаций. Соответственно, изменилось и внутреннее содержание грузовиков. Мы попросили заместителя главного конструктора по автомобилям — руководителя службы Игоря Валеева проанализировать, какие технические изменения претерпели автомобили.

— Конечно, между этими двумя автомобилями огромная разница, ведь прошла целая эпоха в автомобилестроении. Сравнивать их сложно, потому что это разные модели: КАМАЗ-5320 — бортовой грузовик, а КАМАЗ-54901 — магистральный тягач. Но давайте попробуем. Для этого возьмём в целом первое семейство автомобилей и поколение К5, — откликнулся на предложение Игорь Данисович.

Если семейство автомобилей КАМАЗ-5320 изначально проектировалось под максимальную осевую

нагрузку на ведущие мосты до 6 тонн, то автомобили поколения К5 рассчитаны на осевые нагрузки от 10,5 до 16 тонн. Максимальная мощность двигателя для первых автомобилей составляла от 180 до 210 л.с., для К5 — уже от 250 до 550 л.с. Крутящий момент двигателя модели КАМАЗ-740, который ставился на первые грузовики, — 647 Нм, а в современных двигателях модели КАМАЗ-910, предназначенных для 54901, достигает 2500 Нм.

Полная масса автомобилей семейства 5320 начиналась от 15 до 22 тонн,

Легендарный первенец — КАМАЗ-5320...

...и его достойный правнук 54901

АНОНС

Ожидаем особых гостей

16 февраля на автомобильном заводе в честь 45-летия со дня выпуска первого грузовика КАМАЗ состоится праздничное мероприятие.

Для участия в нём генеральный директор Сергей Когогин пригласил своих предшественников — Николая Беха и Ивана Костина, которые руководили «КАМАЗом» в разные годы. Первый директор Лев Васильев в силу возраста приехать не сможет — 7 февраля он отметил своё 96-летие. Также ожидается визит Президента Татарстана Рустама Минниханова.

Возле главного конвейера будут установлены три-

бунты и мобильная сцена. Поздравят многотысячный коллектив со значимой датой генеральный директор Сергей Когогин, председатель профкома Кирилл Пузырьков, Президент РТ Рустам Минниханов. Будет предоставлено слово участникам сборки первого автомобиля и состоится торжественное чествование ветеранов-первооткрывателей.

На всеобщее обозрение предстанет и сам виновник торжества — тот самый



Денис Мацуев давно стал для «КАМАЗа» хорошим другом автомобиля КАМАЗ-5320, который сошёл с конвейера 16 февраля 1976 года. Первенец много лет работал в Башкирии, а сейчас вернулся на автогигант в качестве музеиного экспоната, причём он до сих пор на ходу.

Подарком заводчанам станет выступление известного российского пи-

аниста-виртуоза Дениса Мацуева, который уже несколько лет радует своими концертами камазовцев. В этот раз он представит фестивальную программу.

При проведении торжества будут соблюдены все меры безопасности: гостей обеспечат масками и разместят в соответствии с санитарными нормами.

НАША С ТОБОЙ БИОГРАФИЯ

Везде успевал

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

День 16 февраля 1975 года в истории «КАМАЗа» особенный. День созидания и ликования — на глазах у руководителей страны, корреспондентов ведущих изданий, участников торжественного митинга были собраны первые серийные автомобили. Ответственность на тех, кто стоял в тот день на конвейере, лежала огромная. Но слесарь из цеха сборки автомобилей Илья Прошуин был не робкого десятка.

— О наборе на комсомольско-молодёжную стройку на Каме я услышал в 1975 году. К тому времени я уже приобрёл специальности — работал токарем, газорезчиком в родной Воронежской области. Почему бы не поехать на «КАМАЗ»? — вспоминает ветеран АвЗ.

Сразу после оформления на автомобильный завод молодого рабочего направили стажироваться на ВАЗ. А в октябре 75-го Илья был уже в производственном корпусе АвЗ. Там вовсю кипела работа, шёл монтаж

главного сборочного конвейера, устанавливались станки и автоматические линии. Рабочих, вернувшихся со стажировки, отправляли на подмогу то на один, то на другой участок. Прошуин успевал и наладчикам помочь, и кладовщикам, и технику сборки освоить.

— Самые горячие дни были перед пуском главного конвейера, — вспоминает ветеран. — Как-то поступил заказ на изготовление пожарных щитов, так мы больше двух суток из цеха



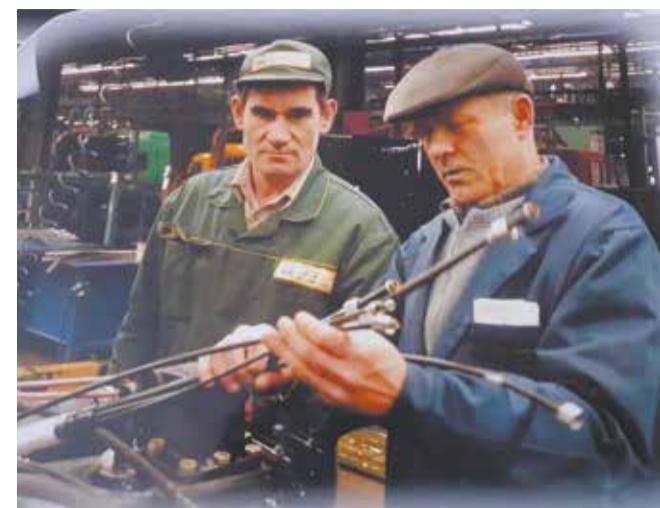
Вместе с Николаем Сморжуком, долгое время возглавлявшим цех сборки автомобилей, Илья Прошуин (справа) не раз провожал в путь юбилейные большегрузы

не выходили, но успели всё сделать в срок.

В знаменательный день я хоть и был зачислен в число участников сборки первого автомобиля, с утра работал на своём участке на сборке шасси. После переоблачения в специально пошитые ради такого случая рабочие комбинезоны из качественной джинсы мы заняли свои места на позициях.

Волнения не было, каждый знал, что и как он должен сделать. Со своей миссией мы справились, и вместе со всеми радовались первой выпущенной партии автомобилей. Гордились нашим большегрузом, красивый он получился, ладный!

Уже через месяц Илья Алексеевич стал бригадиром, позже был избран председателем профкома цеха



Мастер Прошуин (справа) всегда готов был помочь разобраться в тонкостях сборки

сборки автомобилей. Забот хватало: план сборки рос, вопросы, с которыми обращались за помощью и советом, не перечесть. В 1980 году И.А. Прошуин был награждён орденом «Знак Почёта».

— На сборке я отработал 35 лет, — задумчиво улыбается участник исторического события. — Трудился на разных участках, знал назубок практически все операции, дорос до мастера. Перелистываю его, и на душе теплее становится...

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

Они были первыми

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото из архива музея «КАМАЗа»

Пересматривая подшивки «Рабочего КАМАЗа», которые хранятся в нашем музее, встречаешь воспоминания и рассказы тех, кто принимал участие в сборке первого грузовика.

К этому значимому событию было объявлено социалистическое соревнование рабочих и коллективов бригад и цехов Камского комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей (так называли в то время «КАМАЗ») за право участия в сборке первого автомобиля. Администрация и заводской комитет профсоюза комплекса, рассмотрев итоги соцсоревнования, определили победителей.

«Поздравляю коллективы рабочих, ИТР и служащих, добившихся наилучших показателей в предстездовском соревновании, и выражая уверенность в том, что коллектив комплекса приложит все свои силы и знания по досрочному пуску первой очереди КамАЗ», — говорится

в Приказе генерального директора Л.Б. Васильева от 10 февраля 1976 года.

В этом же документе указано, что звания «Лучший коллектив цеха комплекса» удостоены 10 производственных цехов, «Лучший коллектив производственной бригады комплекса» — 19 бригад. Все они были награждены почётными грамотами и денежными премиями.

Ещё 185 рабочих ведущих профессий стали победителями соцсоревнования и получили звание «Лучший рабочий (по своей профессии) комплекса». Каждому выдали премию в 25 рублей и памятное удостоверение на право участия в сборке первого автомобиля.

Среди них Иван Соснин. Спустя годы своё удостоверение он передал в музей «КАМАЗа».



Памятная медаль «Первый выпуск автомобилей КАМАЗ-5320»

сколачивали бригаду, которая занималась сваркой кабин. В результате получился довольно интересный сборочный коллектив, в который влились рабочие УГК, ПРЗ (цеха сварки там ещё не было) и автосборочного завода. По словам Соснина, эта самая бригада и открыла счёт камазовским кабинам.



Так выглядели пригласительные для участников торжественного митинга



За почетное право участвовать в сборке первого камского грузовика боролись тысячи камазовцев. Победителями признаны 185 из них. Им были выданы такие удостоверения

ЮБИЛЕЙНАЯ ХРОНИКА

Июнь 1971 года. Бригада коммунистического труда У.Г. Наурбиева приступила к вертикальной планировке площадей под автосборочный завод.

Ноябрь 1974 года. Начался монтаж главного конвейера.

Декабрь 1975 года. На тележки конвейера установлена первая рама.

16 февраля 1976 года. В процессе пусконаладочных работ начат выпуск камазовских грузовиков. Водитель-испытатель В.В. Перетолчин свёл с главного конвейера машину под № 000001.

Октябрь 1977 года. «КАМАЗ» досрочно завершил годовой план, выпустив 15 тыс. автомобилей. К концу декабря их уже было 22 тысячи.

1981 год. Введена в эксплуатацию вторая ветка главного сборочного конвейера.

1988 год. Достигнут максимальный показатель выпуска продукции — 126662 автомобиля; общее число выпущенных грузовиков превысило миллион. Через пять лет собрано уже 1,5 млн автомобилей.

2000 год. С конвейера сошёл первый автомобиль с двигателем, соответствующим экологическим требованиям «Евро-2».

2003 год. Освоено производство среднетоннажных грузовиков грузоподъёмностью 3-5 тонн.

2008 год. Переход на более экологичные автомобили, соответствующие нормам «Евро-3».

15 февраля 2012 года. Выпуск двухмиллионного автомобиля. Камазовцев приехал поздравить Президент РФ Владимир Путин.

2013 год. Выпускается магистральный тягач КАМАЗ-5490.

2015 год. Начат серийный выпуск автомобилей 65206 и 65207 нового модельного семейства. Запущено производство большегрузов на газовом топливе.

Апрель 2017 года. С ГСК сошёл модернизированный магистральный тягач КАМАЗ-5490 NEO.

Февраль 2018 года. Собран трёхосный седельный тягач 65209.

Февраль 2019 года. Выпуск первого автомобиля премиум-класса 54901.

Август 2020 года. Началось тестирование системы MES на главном сборочном конвейере.

Ноябрь 2020 года. Собран 150-й серийный КАМАЗ-54901.

Декабрь 2020 года. Опытная сборка самосвалов поколения К5: КАМАЗ-6595, 65951, 65952.

СЛОВО – ДИРЕКТОРУ

«Мы верим в успех!»

Разговор накануне 45-летия выпуска первого серийного автомобиля с директором АвЗ Антоном Сарайкиным получился доверительным. Назначение на финише года стало хорошей проверкой для руководителя: «На наш завод устремлены все взгляды топ-менеджмента «КАМАЗа», ответ приходится держать каждый день». Предпраздничное интервью тоже началось с подведения итогов.

— Антон Викторович, скажем настроем вступает коллектив АвЗ в свой 45-й год?

— Прошедший год был непростым и очень необычным для всех. Пандемия обострила многие системные вопросы и в определённый момент привела к серьёзной разбалансировке всей технологической цепочки, включая поставщиков. Тем не менее, нам удалось собраться с силами и успешно финишировать.

В декабре на склад было сдано 4350 автомобилей, мы закрыли все обязательства перед клиентами. В сухом остатке — работа без простое, сохранение коллектива, вывод автомобиля премиум-класса 54901 в серию.

— Освоение новых моделей большегрузов идёт на заводе последние пять лет нон-стоп. Как сделать процесс эффективнее?

— Чтобы вывести на рынок качественно собранный автомобиль, важно выполнить весь комплекс

работ по постановке продукта на производство. В прошлом году параллельно с выводом в серию КАМАЗа-54901 началась опытная сборка самосвалов поколения К5. Производилась она на ГСК-2 в общем потоке машин. Запускалось не более одной новой модели в сутки, чтобы группа сопровождения, куда включены технологии и представители блока развития, могла вместе со слесарями МСР обсудить все тонкости процесса. Это, конечно, здорово притормаживает ход конвейера, но эффект от такого подхода будет гораздо значительнее, ведь в итоге ускорится процесс освоения.

— Как изменится главный сборочный конвейер?

— Будет продолжено внедрение интеллектуального инструмента, позволяющего минимизировать ошибки при сборке. Сейчас ведётся большая работа по подготовке электронных техпроцессов на автомобилях 5490 и 54901, интеграции информационных систем Teamcenter, SAP и MES. В марте-апреле должен быть завершён этап опытного тестирования MES.

Продолжается модернизация конвейера, непрерывно ведётся работа

по расшивке узких мест, перебалансировке операций. В частности, сейчас внедряется приспособление для установки на конвейер сборки кабины автомобиля 54901, позволяющее снизить тakt сборки. На ГСК-1 во время корпоративного отпуска произвели модернизацию операции установки колёс на машины тяжёлого модельного ряда.

Гораздо сложнее ситуация на агрегатном производстве — там надо создавать условия для более качественной работы. В течение года будет проведён масштабный ремонт кровли, финансирование выделено. Будет заменено освещение, начнутся работы с производства мостов, во второй половине года продолжатся на стороне механообрабатывающего производства. Закуплены специальные машины для мойки оборудования. Запланирован ремонт санузлов по ряду Ж-И.

Автомобильный завод — финишный в технологической цепочке «КАМАЗа», а значит, должен быть передовым в компании, в том числе и по уровню культуры производства.

НОВЫЙ УРОВЕНЬ

Растём так — в такт

Пуск главного конвейера «КАМАЗа» 45 лет назад стал итогом работы большой стройки и открыл новую эру в развитии машиностроения. К его ходу с тех пор прикованы взгляды не только работников компании, но и всей страны.

Основа, заложенная первостроителями, и сейчас успешно функционирует. Как и в 1976 году, на первую позицию ГСК-1 аккуратно укладывается рама, а дальше в процесс сборки свои корректировки внес технический прогресс.

— Длина конвейера осталась прежней — 700 метров, а вот количество позиций, на которых ведётся сборка, уменьшилось. Связано это с тем, что база первых автомобилей КАМАЗ-5320 была стандартной — чуть больше восьми метров, а в 90-е здесь начали собирать большегрузы тяжёлого семейства КАМАЗ-65115 и 6520 длиной до 11 метров, — пояснил начальник бюро отдела анализа эффективности сборки автомобилей Сергей Ширяев.

Изменился и способ нанесения идентификационного номера. Если раньше VIN-код автомобиля обозначался с помощью молотка и клейм, то сейчас это делает электронный маркиратор.

В 70-е все слесари МСР были вооружены пневматическими гайковёртами. Сейчас на особо ответственных участках установлен электронный инструмент. Он не зависит от давления сжатого воздуха в системе, а значит, выдаёт стабильный результат. К тому же

снабжён индикаторами затяжки: операция сделана правильно — загорается зелёный огонёк, есть ошибка — красный.

Ранее на автомобилях 6560, 65221 и 65222 на ГСК-1 устанавливались технологические колёса для перегона большегрузов в другой цех, где их «переобували», что приводило к большим потерям времени и ресурсов. В январе транспортные тележки конвейера приподняли, и теперь на тяжёлые шасси сразу устанавливают штатные колёса.

Значительно облегчило жизнь работникам конвейера внедрение манипулятора для установки громоздких топливных баков. Улучшились и условия отдыха во время регламентированных перерывов — вдоль конвейера появились удобные столы, стулья, шкафчики для личных вещей. Справили новоселье и мастера. Специально для нихозвели современные помещения с хорошей звукоизоляцией, оборудованные сплит-системами. Сейчас планируется ввод в эксплуатацию модульного офиса начальника смены, в котором предусмотрен зал совещаний для проведения оперативок.

Гораздо дальше в плане модернизации шагнул ГСК-2, на котором сейчас собирают

автомобили поколений К4 и К5. Здесь на ответственных операциях применяются электронные сборочные системы с обратной связью, интегрированные в MES. Интеллектуальная система знает, какой момент затяжки должен быть на модели автомобиля, прибывшего на операцию, и после её завершения печатает чек.

Появились стенды для заправки и прокачки гидросистемы рулевого механизма и сцепления. Прежде чем залить масло, установка проверит систему на герметичность при помощи вакуумирования. Доза жидкости также зависит от модели большегруза. Сейчас ведутся пусконаладочные работы на конвейере.

дения, нейтрализации отработавших газов, системы кондиционирования и заправки дизельным топливом.

А самое главное — теперь ход конвейера полностью контролируется системой управления. На больших информационных панелях видно, на какой позиции находится идущий по ГСК-2 большегруз. А если лента остановилась, сразу понятна причина: не подвезли вовремя детали или технологические проблемы. Есть кнопка и на случай аварии, но ЧП здесь большая редкость.

Работников конвейеров нововведения радуют: каждая новая установка — шаг к развитию. На «КАМАЗе» по-другому нельзя.



Чтобы устанавливать большие колёса, конвейер немного приподняли



«Для управления интеллектуальной системой нужны в первую очередь знания», — считает Сергей Ширяев



Работа этой заправки синхронизирована с конвейером



VIN-код, выбитый электронным маркиратором, не сотрёшь



Мастер видит ход работы бригады и в окно, и по монитору

МОЯ КАРЬЕРА

Завод как вызов

На «КАМАЗе» успешное построение карьеры — обычное явление. Толковые рабочие вырастают до бригадиров, а потом и до мастеров, выпускники институтов — до начальников отделов. Есть в компании и руководители, которые начинали с рядовых слесарей... Один из них — заместитель директора автомобильного завода по качеству Евгений Маслиев. Он поделился с «ВК» своей историей успеха.

— После окончания школы я устроился на завод двигателей в отдел гарантийного ремонта. Это был мой выбор — хотелось покопаться в железном сердце КАМАЗа. Отец, в ту пору заместитель главного инженера завода двигателей по охране труда, не возражал. Вскоре я понял: чтобы чего-то достичь, надо получить высшее образование.

На завод вернулся с дипломом инженера-механика по специальности «Двигатели внутреннего сгорания». Работая мастером, освоил азы психологии,

Через два года стал самым молодым начальником цеха. О назначении не без гордости сообщил отцу. Реакция последовала неожиданная: «Тут тебе хана пришла!»

Для меня его слова стали вызовом. Хотелось доказать (себе в первую очередь), что и в 24 года можно успешно справляться с производственными задачами. Шёл

1996 год, зарплату задерживали на четыре-шесть месяцев, а план цеха должен был выполняться. Начал присматриваться к более опытным коллегам. Рядом



Евгений Маслиев: «Я каждый день на конвейере, чтобы лично убедиться в эффективности принятых мер»

аналогичные задачи решал Рафис Кафелович Галеев. Взял на заметку кое-что из его опыта, предлагал свои решения, и ситуация начала потихоньку меняться к лучшему.

Был период, когда, чтобы обеспечивать свою молодую семью, пришлось уйти с «КАМАЗа» «на вольные хлеба». Но по-прежнему хотелось интересного, настоящего дела. И в один из дней

было невозможно. Процесс был плохо управляем.

30 мая 2009 года мне пришлось во время дежурства в третью смену остановить конвейер, чтобы не пострадало качество собираемых большегрузов. Этот поступок заметили, и буквально через месяц я получил предложение возглавить отдел технического контроля автосборочного производства АвЗ. В 2010 году получил второе высшее образование по специальности «Управление организацией». Новые знания были необходимы для дальнейшего карьерного роста, и в 2013 году я стал заместителем директора по качеству.

Мне проще бороться с дефектами, поскольку я хорошо знаю проблемы производства. В 2013 году в первую очередь надо было сократить количество некомплектных автомобилей, идущих со сборки. Этого удалось добиться, внедрив поточно-постовой метод.

Значительно снизить уровень дефектности позволило внедрение системы управления качеством и другие инструменты.

По долгу службы я регулярно общаюсь с директорами сервисных центров и всегда беру на заметку проблемы большегруза, которые волнуют нашего потребителя. Для повышения качества очень важно, чтобы каждый слесарь понимал, к каким последствиям может привести недокрученная им гайка. Настоящий прорыв — применение интеллектуальных систем для закрепления особо ответственных узлов, внедрение других инструментов контроля.

На АвЗ время течёт по-другому. Здесь нужно очень оперативно, в такт конвейеру, принимать решения, постоянно улучшать процессы, решать задачи высокой степени сложности. Такая работа мне по душе.

Материалы подготовила Татьяна Белоножкина. Фото Виталия Зудина

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

За эмоциями — в театр

Татьяна ИВАНОВА

Камазовская молодёжь возобновила коллективные походы на культмассовые мероприятия. 7 февраля активисты завода двигателей организовали посещение театра «Мастеровые», к ним присоединились и работники других заводов.

Первым после ковидных ограничений спектаклем стал «Дуры мы, дуры». Мелодрама, построенная на реальных женских историях режиссёром Дамиром Салимзяновым, произвела на камазовцев большое впечатление: «Потрясающая новогодняя история, оставляющая после просмотря самые тёплые эмоции. Героям искренне сопереживаешь, потому что узнаёшь в каждой из них себя или своих знакомых», — рассказала организатор культпохода, ведущий инженер бюро по связям с общественностью завода двигателей Олеся Смолина.



Молодёжь завода двигателей от постановки в восто

актёрами, их взаимодействие со зрителями ни с чем не сравнимы. Проблемы героинь показались очень жизненными, близкими нашим российским женщинам. Очень переживала за всех троих, а особенно за Наилю. Она честная, открытая, щедрая — всегда приходит в гости с большими пакетами угощений; старается всем помочь или хотя бы развеселить, а её неуёмная жизнерадостность заражает всех вокруг».

В следующий раз актёры планируют организовать коллективное посещение «Мастеровых» в марте. На очереди просмотр одного из самых впечатляющих спектаклей театра — «Очень простая история».

ТЁПЛАЯ СТРОКА

С уважением и благодарностью

В эти февральские дни 65-летие отмечает Гумер Закиров, начальник ремонтно-механического цеха (РМЦ) кузнецкого завода. Вот уже 13 лет он стоит у руля РМЦ: грамотный специалист, уважаемый руководитель, искренне болеющий за всё, что происходит в коллективе.



Судьба связала Гумера Закирова с кузнечным заводом в 1984 году, он пришёл сюда мастером по ремонтообслуживанию технологического оборудования. Затем в его трудовой сделана запись, указывающая на начало работы в КПК-1: сначала старшим мастером, затем заместителем начальника. С ноября 2002-го он возглавил этот производственный корпус.

Лучшие же профессиональные качества Гумера Рахимзяновича раскрылись с его приходом в РМЦ. Он возглавил производственное подразделение в 2008 году. Цех стабильно и эффективно работает все эти годы, и, что немаловажно, здесь хорошая производственная атмосфера, здесь чувствуется коллектива. А это дорогостоящее...
на конец 2008-го года. Вместо него на посту главного инженера оказался Гумер Рахимзянович.

Гумера Рахимзяновича всегда отличало чуткое отношение к людям, умение внимать в личные проблемы, хотя за личным часто кроются рабочие, профессиональные вопросы. Он всегда готов отстаивать интересы людей, поддержать не только словом, но и делом. Гумер Рахимзянович — прекрасный наставник, он профессионально помог вырасти не одному поколению мастеров кузнецкого завода.

Есть у нашего юбиляра и прекрасное хобби: выращивание томатов и огурцов. Его урожай всегда на зависть садоводам! Увлечение огородничеством он с удовольствием поддерживает и среди работников цеха, с энтузиазмом принимает участие в праздниках урожая и осенних цветов в РМЦ. В числе праздников, которые стали хорошей традицией на заводе, проводы на службу в армию, чествование ветеранов войн, приглашение на чаепитие бывших работников. Он ратует за преемственность поколений, за связь времён, за будущее, которое ему небезразлично и которое он оставит молодым кузнецам. С юбилеем, Гумер Рахимзянович!

Коллектив РМЦ кузнецкого завода

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 несет. Все скидки, акции, спецпредложения действуют

Газета зарегистрирована в Управлении
федеральной службы по надзору в сфере
связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций
по Республике Татарстан (Татарстан).
Пер. № ПИ №16-00525 от 10.03.2011 г.
Выходит с 1973 года, до 1992 года под
названием «Рабочий КАМАЗа»

Главный редактор: П. Г. МИХНО
е-mail: Miho@kamaz.ru
Зам. главного редактора: Е. Н. ШЕЯНОВ
е-mail: SheyanovaEN@kamaz.ru

При вёрстке использованы шрифтовые гарнитуры ООО НПП «ПараоТайп», 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 «БлагоПеч» 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.

Адрес редакции: 423827, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский 2, этаж 1

Завада 14