



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА

№ 3 (4068)
28 января 2022 г.

ВЕСТИ КАМАЗА

НАЧИНАЯ ШТАМПОВКУ,
ЗАГЛЯНИ В ТЕЛЕФОН

3

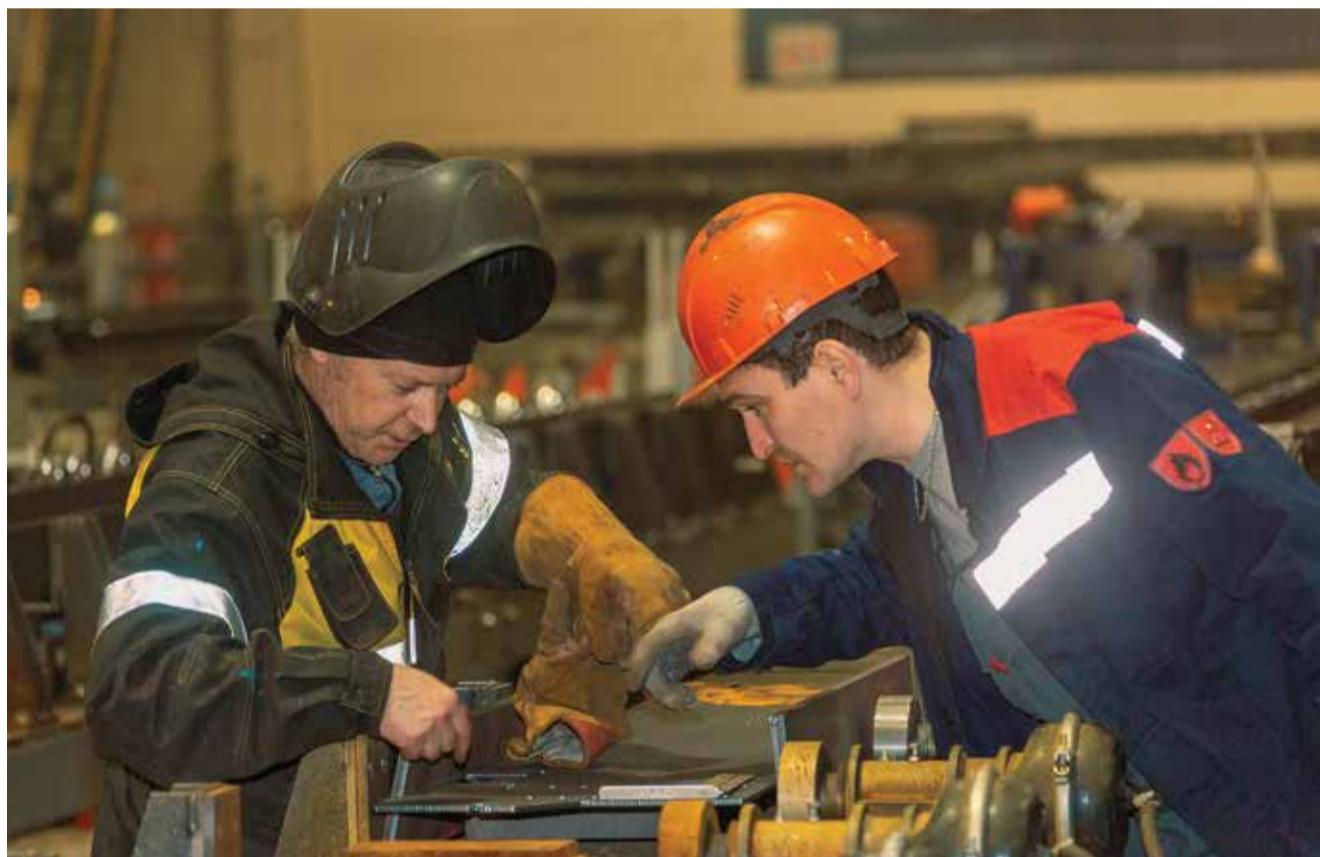
МОЛОДЁЖЬ ВСЁ
ТОРОПИТСЯ... НЕ НАДО

5

ОТКРЫТИЕ В ЭТУ
СУББОТУ, В 10.00.
ВХОД СВОБОДНЫЙ

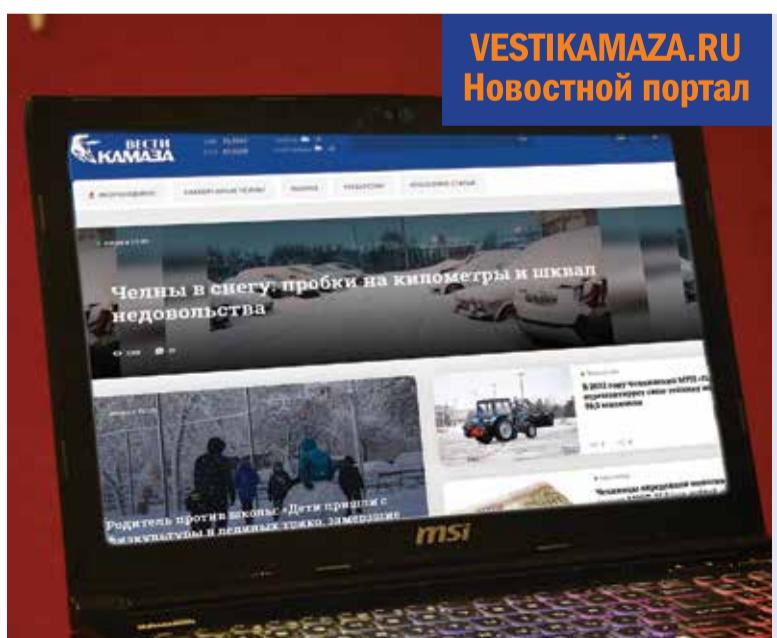
6

ТЕПЕРЬ СДЕЛАН ТЗА



НА ДВУХ ДОЧЕРНИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ В БАШКОРТОСТАНЕ, ПРОИЗОШЛИ КАРДИНАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ: ЛИНИЯ ПО СБОРКЕ ШТОРНЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ ПЕРЕЕХАЛА С «НЕФАЗА» НА ТУЙМАЗИНСКИЙ ЗАВОД АВТОБЕТОНОВОЗОВ. КОРРЕСПОНДЕНТЫ «ВК» ОТПРАВИЛИСЬ В КОМАНДИРОВКУ И УЗНАЛИ, КАК ОСВАИВАЕТСЯ НОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО

4

VESTIKAMAZA.RU
Новостной портал

Самые популярные материалы недели:

- Сергей Когогин: «Все автомобили КАМАЗ будут иметь компоненты, произведённые в Казахстане»
- Ледовый дворец вновь откроется весной, а «Олимпийский» дождётся ремонта в 2023-2024 годах
- Артемий Лебедев о визите на базу «КАМАЗ-мастера»: «Улучшить там абсолютно нечего»

29-30 ЯНВАРЯ
на картодроме «Техногород»ГОНКИ
по картингу на Кубок
КАМАЗ masterНачало 29 января в 10.00
Адрес: 40 лет Победы, 50
Ехал свободный

ЗАПЛЕЧИКАМ КОЛЕНЧАТЫХ ВАЛОВ

больше не нужна
«ручная» помощь

2

КАБИНА ПЕРЕХОДИТ В ЗАMES



Следующим – весь автомобиль

3

ОБОРОНА ОТ ОМИКРОНА:

про штамм
и суть второй прививки

7

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 37-31-99

НОВОСТИ

Обновить и закрутить

На заводе двигателей ещё один цех обзавёлся новым электрическим гайковёртом фирмы Atlas Copco. В конце ноября 2021 современное оборудование поставили в цех 417, а теперь очередь дошла и до цеха 103.

Система Atlas Copco пришла на смену «Сигме», которая много лет верой и правдой служила на заводе. Проблем с переходом на новое оборудование не возникло, ведь гайковёрты обеих фирм по принципу работы практически идентичны.

Из плюсов можно отметить, что Atlas Copco строго следует параметрам, которые заложены в требованиях к крепежу конкретной позиции. И отклонения минимальны: производитель заявляет их в пределах всего 2,5%. Также система электрических гайковёртов гибкая, она позволяет заворачивать болты не только на момент затяжки, но и на определённый угол, если в этом есть необходимость.



Электрические гайковёрты теперь есть и в цехе 103

Стратегия? Есть!

На литейном заводе началась работа по стратегическому планированию. Каскад сессий-2022, по уже сложившейся традиции, стартовал с общезаводского этапа. Литейщики подвели итоги работы за прошлый год и наметили планы на текущий.

Один из достигнутых показателей — улучшение эргономики рабочих мест. В 2021 году предприятие потратило 4 млн 275 тыс. рублей на закупку оборудования для этой цели. Так центральная заводская лаборатория обзавелась новыми муфельными печами, вытяжными шкафами, металлографическим микроскопом и лабораторной мебелью. В ПСЛ в рамках этого же направления появился станок для резки огнеупорных изделий с поворотным столом, стеллажи и прочее. В 2022 году сумма возросла, и теперь литейщикам предстоит освоить 5 млн 700 тыс. рублей. Проработка идей и подготовка документации уже началась.

Продолжая тему реализации планов, участники стратегической сессии презентовали свои проекты, над которыми будут работать в ближайшее время. Их тематика не слишком разнообразна, но зато отвечает наиболее острым вопросам производства: сокращение потерь, в том числе за счёт регулировки расхода технологических материалов и вовлечения залежальных запасов, повышение качества продукции, внедрение новых материалов и высокотехнологичных методов работы, повышение производительности труда и компетентности персонала и т.д.

Этот же вектор сохранится и на локальных сессиях стратегического развития в производственных корпусах. Они пройдут в течение февраля, и там свои наработки представят начальники цехов и мастера.

АКТУАЛЬНО

Не терять ни минуты

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

На автомобильном заводе подвели итоги работы по выявлению и устранению потерь и простоев на главных сборочных конвейерах в прошлом году. Проблемы, о которых рассказывали бригадиры, обсуждались каждый день. К их решению при необходимости подключались руководители и специалисты блока развития, логистического центра, других подразделений компании.

В поле зрения команды, работу которой координировали представители КРПС и АВЗ, попадали операции, не укладывающиеся в общий тakt сборки 240 секунд. Вот лишь несколько примеров.

Было установлено, что на ГСК-1 фактическое время выполнения операции

по установке гидроусилителя руля и трубок низкого и высокого давления на автомобили тяжёлого ряда занимает 22 минуты, так как работы выполнялись одним человеком. Было принято решение обучить и привлечь к этой работе ещё двух исполнителей.

СДЕЛАЕМ САМИ

Полируем до блеска

Текст и фото: Эльвира ГАЛЛЯМОВА

Борьба за качество и производительность не останавливается на «КАМАЗе» ни на секунду — ведь нет пределов совершенству. С таким настроем на заводе двигателей модернизировали линию Nagel в цехе 101.

Задумку, по словам ведущего инженера-технолога отдела анализа эффективности средств производства Рафаиля Хусаинова, планировалось осуществить ещё в 2019 году, но из-за пандемии коронавируса возможности не представилось.

— В 2018 году на завод стали поступать рекламации о дефекте «Проворот и выпадение упорных полукульца коленчатого вала».

Проблема серьёзная, фактически без этих полукульца двигатель выходил из строя, — объясняет Рафаиль Геннадьевич. — Дефект мы проработали и выяснили, что одна из основных его причин — низкая шероховатость после азотирования на опорных торцах (заплечиках) пятой коренной шейки.

Сопрягаясь с коленвалом, упорные полукульца изнашивались и периодически выпадали, увеличивая осевой зазор.

И началась непростая война с проблемным участком — в технической документации поменяли допустимый размер шероховатости и ввели необходимость полировать заплечики. На повестке дня встал вопрос модернизации имеющейся линии.

— Из-за коронавируса быстро провести шеф-монтаж с производителем линии не получилось. Специалисты «движков» не растерялись: придумали и организовали полировку заплечиков на обычном токарном станке. От дефекта практически избавились, но увеличилась трудоёмкость процесса, ведь появилось новое рабочее место, — отметил Рафаиль Хусаинов.

Так и работали до начала января этого года: в праздники представители фирмы Nagel установили на линию дополнительный полировальный узел для проблемно-



Так выглядит безупречно отполированный на линии Nagel коленвал



С начала года к полировке заплечиков коленвала нет претензий

Другая проблема — неправильная дислокация операций подсборки, трубы ГУР доукомплектовывали в 35 метрах от позиции установки на автомобиль. Не раз по решению группы пришлось удлинять монорельсы для более широкого диапазона работы подъёмных устройств.

На ГСК-2 в центре внимания была сборка КАМАЗа-54901. Ещё недавно щитки подножки для этого большегруза приходили в багажниках с нарушениями лакокрасочного покрытия. После того, как по решению технологической службы была изготовлена спецтележка, повреждений больше не было.

Из-за недоработки четырёхшпиндельного гайковёрта для затяжки балансирной подвески рабочим приходилось дозатягивать гайки вручную. После доработки инструмента время текта сократилось.



Конвейер должен работать ритмично

Результатом работы стала более сбалансированная работа всех бригад на главных сборочных конвейерах. Коэффициент загрузки цехов приблизился к оптимальной величине 85%.

го участка коленчатого вала. И после новогодних каникул работников цеха 101 ждал приятный сюрприз: работающая в автоматическом режиме линия.

— На всех коленчатых валах теперь производится полировка заплечиков, не только на азотированных, как раньше. Сейчас мы убрали целую операцию — больше не нужна «ручная» помощь. На линии работает наладчик, как и прежде, а нагрузка на работников бригады стала меньше.

Выиграли и по времени: раньше, при ручной полировке, на обработку одной детали уходило 215 секунд, а это в сравнении с «автоматикой» очень много. К качеству тоже теперь вопросов нет. И для работников бригады сплошные плюсы.

Наладчик автоматических линий б разряда Фаргат Мустафин отметил, что работать стало намного удобнее.

— Валы обрабатываются сразу, больше не нужно транспортировать их по цеху от станка к линии, — говорит он. — За эти три недели забыли о многих проблемах.

Что ж, новогодний подарок удался на славу. И заводчанам трудиться приятнее, и «движкам» хорошо!

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Первая кабина под контролем MES

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

На участке сборки перспективных кабин автомобильного завода собрана первая кабина К5 под контролем системы MES. С первой позиции в путь по конвейеру её провожали вместе с председателем КРПС Игорем Маясёвым руководители цеха и представители отдела по подготовке производства АвЗ.

На конвейере сборки кабин поколений К5 и К4 специальные терминалы были смонтированы весной прошлого года. Много времени заняла подготовка

и передача электронного техпроцесса из TeamCenter в SAP и MES, привязка к системе оборудования, в первую очередь гайковёртов с фиксированным моментом

затяжки, обеспечение устойчивого сигнала связи.

Отмашку старту дал заместитель начальника по технической части цеха сборки кабин Марат Газизов. Слесарь MCP отсканировал QR-код, прикреплённый к каркасу кабины, и на экране первого из 64 терминалов тут же появился её идентификационный номер. Первую операцию — снятие дверей — выполнил бригадир Булат Загидуллин, он же поставил отметку о её выполнении. Система согласилась с правильностью исполнения, можно переходить к следующему этапу сборки.

— Важно отработать все операции по нумерации, а электронная визуализация подскажет и местонахождение узла на кабине, и название комплектующих, — поясняет начальник бюро подготовки производства АвЗ Кирилл Карпов. — Как и на других терминалах MES, в цехе сборки кабин есть кнопки экстренного реагирования — дефицит, дефект, вызов, стоп-линия. Сигнал системы при обращении к ним поступает на склад, ворота качества, мастеру. Главное преимущество MES — в цифровизации всех

процессов: данные о сборке и всех использованных комплектующих автоматически архивируются и хранятся в электронном виде.

— Хорошо, что освоение нового порядка работы начали сейчас, в январе, пока план сборки К5 и К4 — 65 кабин в сутки, — вступает в разговор мастер участка Ильшат Мингазов. — Теоретическое обучение слесари прошли, но нужны и практические навыки, их можно приобрести только во время работы с MES на конвейере. С каждой кабиной сборка будет идти проще и быстрее.

Один из ключевых моментов — испытание «умного» гайковёрта под контролем MES. Система управления производством отправляет сигнал на инструмент с количеством соединений и моментом затяжки на каждую из моделей, идущих по конвейеру. Установка задней подвески проходит успешно. Впереди ещё шесть операций, от которых напрямую зависит безопасность эксплуатации большегруза.

— Пробный запуск на конвейере сборки кабин — это переход к полному контролю сборки всего автомобиля, — подчеркнул



Контроль MES включается сразу после регистрации комплектовочной ведомости кабины



Все операции выполнены успешно!

председатель КРПС Игорь Маясёв. — Запуск системы в промышленную эксплуатацию намечен на май. Следующий этап — подключение MES в цехе комплектации и сдачи автомобиля, где проводится испытание всех жизнеобеспечивающих систем большегруза.

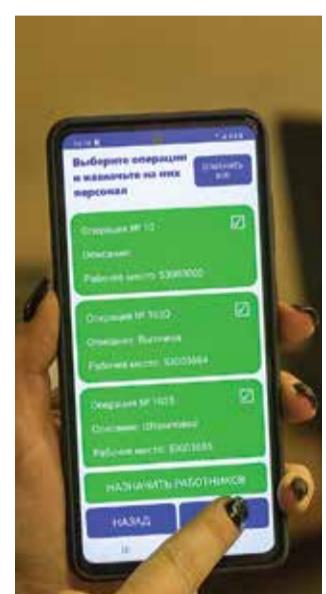
В этом году с конвейера должно сойти более 8000 большегрузов поколения К5. При синхронизации с SAP система должна стабилизизи-

ровать темп сборки.

Ещё один важный шаг в освоении MES — возможность оперативно вносить изменения в электронный техпроцесс. Под её контролем в перспективе кроме 54901 будут собираться другие седельные тягачи и самосвалы нового поколения. Параллельно идёт работа над внедрением системы на новом производстве рам ПРЗ на конвейере сборки Р6 завода двигателей.



Оценивать эффективность работы бригады мастеру Расиле Султановой помогает телефон



Приложение поможет быстрее решать производственные задачи

руку и к разработке самого приложения. Вместе с начальником отдела ЦОБ Ильдаром Саляховым производственники думали, как сделать его работу более функциональной и надёжной. «Жаль только, — се-туют в цехе, — что началось внедрение системы с середины технологиче-

ской цепочки штамповочного производства. Не видно в приложении итогов работы заготовительного цеха — основного поставщика цеха крупной штамповки».

На заводе сейчас активно

ведётся работа по цифровизации

и других подразделений, в нескольких из них

внедряется система MES.

Цех крупной штамповки, попавший в поле зрения программистов, тоже не будет обойдён вниманием, система оперативного управления производством будет внедряться и в других бригадах этого подразделения. Пока же заглядывать в телефон надо будет всем рабочим.

Этим гайковёртом узел будет прикреплён надёжно



«Сделан ещё один шаг к полному контролю сборки всего автомобиля», — уверен Игорь Маясёв

ДЛЯ ПОЛЬЗЫ ДЕЛА

Загляни в телефон!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото Виталий ЗУДИН

В цехе крупной штамповки прессово-рамного завода внедрена система оперативного управления производством. Специальное приложение, установленное на планшете или в мобильном телефоне, обеспечивает полную прозрачность производственного цикла.

Заказчик проекта — комитет развития Производственной системы «КАМАЗа» — рассчитывает с помощью новых технологий ускорить процесс обмена информацией, уменьшить потери времени. Реализовали идею руководители и специалисты Центра обслуживания бизнеса. В конце прошлого года проект был запущен в опытно-промышленную эксплуатацию.

— Раньше как было? Получение задания, а потом и отчёт о его выполнении вносились в специальный журнал на рабочем месте мастера. Много времени уходило на подготовку

накладных, на отправку деталей, — вспоминает исполняющий обязанности начальника цеха крупной штамповки Шаукат Шарифуллин. — Сейчас мастер может управлять процессом дистанционно. Планшетами и телефонами персонал обеспечен.

Задание от планово-диспетчерского отдела в онлайн-режиме приходит мастеру бригады 531 Расиле Султановой. В приложении — вкладки «Персонал», «Задачи», «Заявки на ПДО», «Планы на наладку», «Вызовы». Она определяет, кто из рабочих будет выполнять штамповку номенклатуры, назначает ответствен-

ного, который отчитается о выполнении задач.

— Штамповщики и наладчики быстро перестроились на новый формат работы: получив задание по телефону, тут же приступают к его выполнению, — улыбается Расила Накиповна. — Информация об изготовлении усилителей, балок, лицевых панелей одновременно приходит мне и контролёру ОТК. После успешного прохождения деталей через контроль качества сведения о выполнении заказа отправляются оператору, работающему в системе SAP, она же готовит накладные для отправки деталей.

Беготни после введения системы стало меньше и у меня, и у распределов. Раньше можно было определить количество изготовленных деталей только в конце рабочего дня, а сейчас я оцениваю выработку онлайн. Значительно выросла и оперативность документооборота.

Руководство цеха крупной штамповки приложило

руку и к разработке самого приложения. Вместе с начальником отдела ЦОБ Ильдаром Саляховым производственники думали, как сделать его работу более функциональной и надёжной. «Жаль только, — се-туют в цехе, — что началось внедрение системы с середины технологиче-

ской цепочки штамповочного производства. Не видно в приложении итогов работы заготовительного цеха — основного поставщика цеха крупной штамповки».

На заводе сейчас активно

ведётся работа по цифровизации

и других подразделений, в нескольких из них

внедряется система MES.

Полуприцепы: сделано на ТЗА

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Совсем недавно на двух дочерних предприятиях, расположенных в Башкортостане, произошли кардинальные изменения: линия по сборке шторных полуприцепов для автомобилей КАМАЗ переехала с «НЕФАЗ» на Туймазинский завод автобетоновозов. Корреспонденты «Вестей КАМАЗа» отправились в командировку в Туймазы и узнали, как в ПАО «ТЗА» осваивается новое производство.

— Когда «КАМАЗ» вышел на рынок с новым продуктом К5, который отвечает мировым требованиям и соответствует лучшим образцам лидеров автоПроизводства, таким как Mercedes, Volvo, MAN, тягачу потребовалась вторая часть — полуприцеп. Изначально их собирали на «НЕФАЗе», но со временем там широко и активно стало развиваться производство нового модельного ряда пассажирского транспорта. Соответственно, появился дефицит по площадям и людям, а на ТЗА эти ресурсы имеются. Таким образом, мы приступили к



Сергей Кленко: «В текущем году с выходом 1800-1900 единиц полуприцепной техники мы двоекратно увеличим объём выпускаемой продукции — до 5 млрд рублей»

реализации инвестиционного проекта по освоению полуприцепной техники на площадке ТЗА. С сентября 2021 года развернулась большая совместная, можно сказать, межзаводская работа «КАМАЗа», «НЕФАЗ» и ТЗА. На территорию нашего завода перевезли производство полуприцепной техники, — начал вводить в курс дела генеральный директор ТЗА Сергей Кленко.

В производственном корпусе группу «ВК» встретил коммерческий директор Иван Авдеев. Он рассказал, что, согласно проекту, проводится реорганизация пролётов № 7 и № 8 на площади около 5000 кв. метров. Сейчас здесь ведутся строительно-монтажные и ремонтные работы, обновляются коммуникации.

Иван Владимирович продемонстрировал новшества, которые происходят в корпусе. Например, в окрасочном цехе готовится место под монтаж новой дробеструйной и окрасочно-сушильной камеры. Параллельно идёт подготовка оснастки, внедряются современные инструменты, приобретается новое оборудование.

В пролёте № 6 сварочного цеха внедрена в производственный цикл автоматическая линия сварки лонжеронов полуприцепов MechTrack 2500, с помощью которой удалось достичь высоких показателей производительности и качества сварных швов.

Для удобства и упрощения технологических операций при сборке полуприцепов на линии был установлен сборочный конвейер и кантователь рам полуприцепов для их поворота вдоль продольной оси на 360 градусов.

Изготовлено новое диагностическое оборудование для проверки пневмоэлектросистем и систем тормозов полуприцепов. Закуплено современное шиномонтажное оборудование с возможностью балансировки колёс грузо-

обучение. Как сообщила начальник отдела управления персоналом и оплаты труда Евгения Преснякова, персонал обучается непосредственно во время рабочего процесса через мастеров и технологов, которые освоили это производство ранее на «НЕФАЗе». И процесс этот непрерывный.

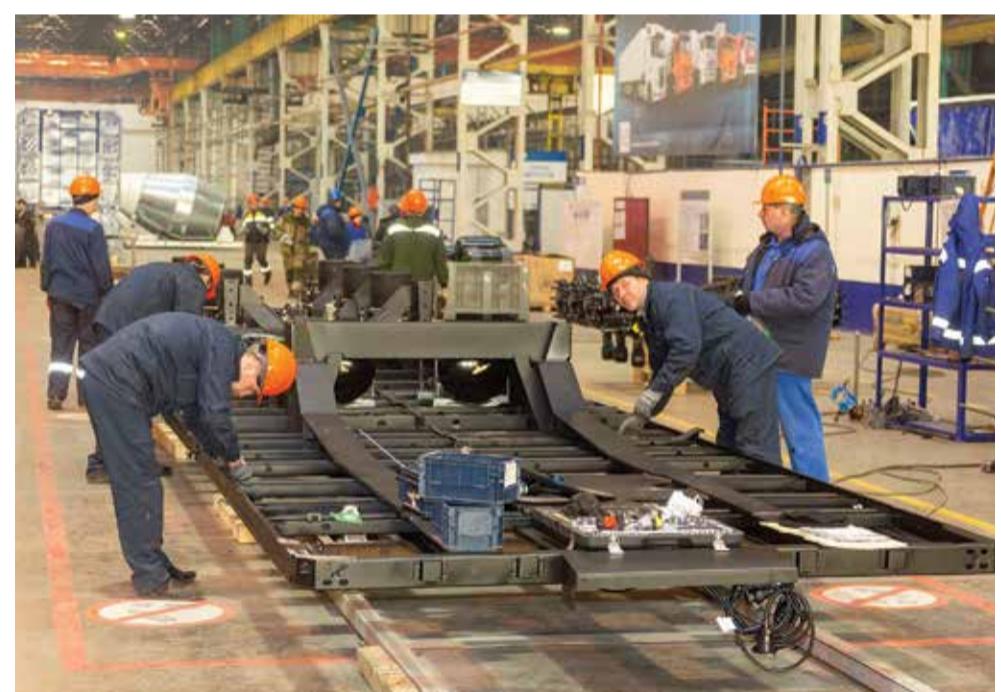
Также вместе со специалистами КРПС на ТЗА ведётся большая работа по внедрению элементов бережливого производства, отлаживается производственный процесс, производственные потоки с тем, чтобы осваивать растущие объёмы. Для улучшения условий труда рабочих было полностью заменено потолочное освещение на светодиодные лампы, улучшена эргономика рабочих мест, проведён ремонт бытовых помещений.

— В сентябре мы начали с 30 шторных полуприцепов и дальше развиваем свои мощности. Сегодня мы вышли на уровень 150-160 полуприцепов в месяц, то есть пятикратно увеличили их количество. Наша

задача — организовать на первом этапе сборку до 2000 полуприцепов в год с дальнейшим развитием мощностей до 5000. Развитие этого проекта позволяет нам значительно увеличить объём товарной продукции ТЗА. Если в 2020 году он составлял 1,8 млрд рублей, в 2021 году — 2,7 млрд, то в текущем году с выходом 1800-1900 единиц полуприцепной техники мы ещё раз двоекратно увеличим объём — до 5 млрд рублей, — подвёл итоги и поделился планами Сергей Кленко.



Иван Авдеев продемонстрировал новшества, которые происходят в производственном корпусе



Рабочие ТЗА заняты на сборке рамы полуприцепа



Полуприцеп готов отправиться на проверку в службу качества

НОВОСТИ

Электробус: из Белгорода в Пермь

В Белгороде закончилась тестовая эксплуатация электробуса КАМАЗ, переданного городу в октябре прошлого года.

Инновационный электротранспорт «КАМАЗа» курсировал в тестовом режиме с 20 октября по 17 января. За три месяца он проехал 15403 км и перевёз 31269 жителей Белгорода.

«За время эксплуатации поступило много положительных отзывов от пассажиров, им понравился тихий и мягкий ход машины. Водители также остались довольны работой электробуса. Серьёзных замечаний по технической части не поступало. Решение об использовании электробусов для областного центра будет рассмотрено после тщательного анализа всех данных», — отметил министр автодорог и транспорта Белгородской области Сергей Евтушенко.

«Тестовый экземпляр электробуса КАМАЗ уже вернулся в Набережные Челны. В феврале мы планируем передать его в опытную эксплуатацию транспортному предприятию в Перми», — сообщил руководитель службы продвижения пассажирского электротранспорта ПАО «КАМАЗ» Андрей Долганов.

Знакомьтесь: «Не лизинг»

Лизинговая компания «КАМАЗ» предлагает своим клиентам грузовую технику КАМАЗ не только в лизинг, но и за наличный расчёт, по совместной с «КАМАЗом» программе «Не лизинг «Экономный».

Представителям малого, среднего и крупного бизнеса доступны изъятые из лизинга грузовые автомобили КАМАЗ, спецтехника на шасси КАМАЗ, прицепная техника по выгодной цене. Подробнее о программе можно узнать на странице «Акции и спецпредложения» официального сайта www.kamazleasing.ru.

И до Европы доберутся

Лизинговая компания «КАМАЗ» профинансирует покупку 29 единиц техники транспортной компании «РЭДИ». 17 автомобилей нового поколения К5 КАМАЗ-54901 и 12 полуприцепов отправились в Казань предприятию, занимающемуся грузоперевозками в РФ и Европе.

Предприятие «РЭДИ» сотрудничает с «КАМАЗ-ЛИЗИНГом» с прошлого года. Одна из лидирующих транспортных компаний Приволжского федерального округа России осуществляет международные автоперевозки, перевозки для клиентов различных отраслей: автомобильного, нефтегазового сектора, пищевой промышленности, розничной торговли, фармацевтики.

ГЕРОЙ КАЧЕСТВА

Олег Скота: бригадир, новатор, наставник

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

— Смазываем литолом поверхность вала, собираем подшипник промежуточной втулки, устанавливаем шестерню, опорную шайбу, подшипник... — почти скороговоркой комментирует выполнение своей операции слесарь механосборочных работ 5 разряда Олег Скота. Он же бригадир, новатор, наставник.

В цехе карданных валов автомобильного завода Олег Митрофанович работает уже 41 год и никуда не уходил, как это делали многие, в самые тяжёлые и кризисные времена. Наоборот, как он вспоминает, с супругой зубами держались за «КАМАЗ», потому что была хоть какая-то защищённость, уверенность, что всё наладится. Со своей женой Еленой познакомился здесь же, в этом цеху, она работала на изготовлении 27-й вилки кардана руля. Ухаживал долго — около года, брак оказался крепким, дружным, супруги вырастили двоих сыновей.

За высокие производственные показатели его неоднократно отмечали заводскими и камазовскими почётными грамотами, а когда был комсомольцем, поощрили знаком «Молодой гвардеец XI пятилетки». И, как вспоминает сам Скота, именно эта награда стала решающей при получении однокомнатной квартиры, что для молодой семьи было очень важно.

Благодаря организаторским способностям, умению повести за собой коллектив на выполнение поставленных задач Олег Митрофанович назначен



Олега Скота уже 41 год выпускает только качественные раздаточные коробки

бригадиром 261-й бригады сборщиков раздаточной коробки, — характеризует подчинённого мастер участка Ленар Киямов. — Я часто к нему обращаюсь за советом, потому что только он здесь знает всё!

Своими знаниями Олег Скота делится со своими учениками. Но теми, кто стал камазовцами (а это порядка 10 человек, некоторые из них, окончив вуз, перешли

на инженерную должность), гордится. Он всегда повторяет: если не знаешь — спроси, если сомневаешься — спроси, не допускай изначально брак, переделывать будет очень трудно.

— Терпения вагон, конечно, надо. Молодёжь всё стремится делать быстро, торопится, и надо немножко осаживать, — поясняет наставник.

Он помнит свой первый рабочий день: опоздал на 20 минут, потому что очень волновался, долго не мог заснуть и в результате проспал. Даже пропуск в табельной скинулся в ячейку другого цеха и забыл, где находится его бригада, хотя завод ему уже был знаком. В конце 70-х — начале 80-х годов все членинские десятиклассники обучались заводским профессиям и практику осваивали на производстве. Профориентация не прошла даром, Олег решил продолжить работу в ставшем уже своим цехе. Говорит, профессия рабочего тогда очень ценилась, а особенно нравилось на вопрос: «Ты где работаешь?» гордо отвечать: «На «КАМАЗе!»

— После пожара на заводе двигателей наш цех закрыли, мы работали на заделах, а когда полноприводные автомобили начали снова производить, меня направили сюда мастером, — вспоминает Олег Скота. —

Линия три-четыре года не работала, мы её с нуля запускали. Тогда же объединили два цеха — карданных валов и раздаточных коробок. Бывших работников подтянули и новые кадры набирали.

Он сколотил крепкий коллектив — большинство из бригады, собранной в 1998 году, работают по сей день. Но пробы мастером восемь лет и снова ушёл в слесари, потому что любит работать руками. С годами, приобретая всё больше опыта, понимал, как надо совершенствовать рабочее место слесаря, чтобы облегчить труд и допускать меньше брака. Так он стал рационализатором. Правда, сколько было рапортов, он и сам теперь уже не помнит, говорит, что они настолько давние и органично вписались в повседневные техпроцессы, что кажется, будто так и было.

— Раз стало удобно и комфортно работать, значит, и производительность растёт, — поясняет новатор. — Например, на стендах для сборки первичного вала и дифференциала раздаточной коробки оснастки на прессах изначально были съёмные, а я сделал жёсткое крепление, чтобы экономить рабочее время, тем более, если оснастку постоянно снимать и ставить, то осколок от пресса может отлететь и поранить слесаря. А здесь, на сборке картера, заказ открыт на изготовление накопителя, чтобы картер детали на пол не ложился. Вот гайковёрты висят — закрепили шланги, чтобы ни за что не цеплялись. А для выколоток (это цилиндрический инструмент, имеющий свойство скатываться) сделали выемки под ручки. И на ровных оправках мы сделали пятаки, чтобы по руке нельзя было ударить...

В 2021 году Олег Митрофанович стал победителем в камазовском конкурсе «Лидер PSK», заняв второе место в номинации «Улучшение рабочего места». Так же им подано два кайдзен-предложения с экономическим эффектом 40 тысяч и 17 тысяч рублей.

— Я люблю свою работу за то, что из-под рук выходит что-то готовое. Я изготавливаю промежуточный и первичный вал раздаточной коробки, при необходимости подменяю людей на конвейере для установки, например, картера привода переднего моста. Пока силы есть, поработаем. А здоровье поправляем в санатории, я — член профсоюза, путёвки нам выделяют, — оптимистично настроен наш герой.

ОБЪЯВЛЕНИЯ

ПАО «КАМАЗ» требуются:

Автомобильный завод

- Слесарь MCP • Водитель-испытатель (кат. В, С)
 - Электромонтер • Слесарь-ремонтник • Малляр
 - Токарь • Наладчик автоматических линий
- Тел.: 37-10-35, 8-960-070-63-16, 8-960-070-51-17, почта: ZinnatovaAS@kamaz.ru

Литейный завод

- Обрубщик • Земледел • Стерженщик ручной формовки
 - Слесарь-ремонтник • Лаборант • Электромонтер по ремонту и обслуживанию электрооборудования
- Тел. 37-35-14, почта: GafarovaPM@kamaz.ru

Завод двигателей

- Наладчик станков и манипуляторов с ПУ
 - Слесарь MCP • Слесарь-ремонтник
 - Мастер • Наладчик автоматических линий
- Тел.: 37-40-07, 37-42-84, 37-41-85, 8-939-364-86-24, почта: KuznetsovaSV@kamaz.ru, KarpovaTF@kamaz.ru

Прессово-рамочный завод

- Наладчик станков и манипуляторов с ПУ, ОМиО, ХШО, СГПРО • Фрезеровщик • Распределитель работ
 - Слесарь MCP • Мастер
- Тел.: 33-95-16, 37-41-52, 8-965-624-80-99, почта: MasnavievaZF@kamaz.ru

Кузнецкий завод

- Токарь • Слесарь-ремонтник • Водитель погрузчика
 - Термист • Электромонтер • Слесарь MCP
- Тел.: 37-49-29, 986-915-64-63, почта: pp_ok_kz@kamaz.ru

Ремонтно-инструментальный завод

- Токарь • Фрезеровщик • Шлифовщик
 - Газорезчик с ЧПУ • Слесарь-ремонтник
- Тел.: 37-40-75, 8-960-070-83-36, почта: RyankoME@kamaz.ru

Завод запасных частей и компонентов

- Наладчик автоматических линий и агрегатных станков
 - Наладчик станков и манипуляторов с ПУ • Оператор автоматических и полуавтоматических линий, станков и установок • Лаборант-металлограф • Водитель погрузчика
- Тел. 33-90-52, почта: natalia@kamaz.ru

Логистический центр

- Водитель автомобиля (кат. В, С) • Водитель погрузчика
 - Электрогазосварщик • Оператор логистических работ
 - Электромонтер • Оператор ЭВИМ
- Тел.: 37-13-35, 960-070-27-31, почта: ArbuzovaAR@kamaz.ru

Научно-технический центр

- Наладчик станков и манипуляторов с ПУ
 - Слесарь MCP • Наладчик КИПиА • Водитель-испытатель
 - Водитель погрузчика • Стропальщик
- Тел.: 33-83-03, 960-070-31-78, почта: ShlemenkovaOM@kamaz.ru

ООО «КАМАЗ-Энерго»

- Кладовщик • Слесарь-ремонтник • Электромонтер
 - Водитель автомобиля (кат. В, С) • Электрогазосварщик
- Тел.: 33-98-06, 33-94-00, почта: KaraninaIN@kamaz.ru

ООО «АвтоЗапчасть КАМАЗ»

- Водитель погрузчика (кат. В, С)
 - Слесарь-ремонтник • Шиномонтажник
- Тел.: 37-37-40, 960-077-33-19

Блок закупок

- Инженер • Слесарь-ремонтник
 - Оператор логистических работ
 - Механизатор (грузчик) • Стропальщик
- Тел.: 55-10-46, 55-01-30, 8-960-070-44-99, почта: MustakimovaKR@kamaz.ru

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

Условия работы в ПАО «КАМАЗ»:

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

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

Устройте друга на работу на «КАМАЗ» и получите премию!

Подробно о суммах, профессиях и подразделениях-участниках уточняйте:

8(8552)45-25-23
ok@kamaz.ru

Приглашайте друзей и работайте вместе!



Вы НЕ сможете принять участие в акции, если:

- друг уже работает в ПАО «КАМАЗ» и переводится из других подразделений, организаций компании
- друг уволен с предыдущего места работы по инициативе работодателя
- вы являетесь работником подразделения по работе с персоналом и вопросы привлечения персонала - ваша функциональная обязанность

ПАО «КАМАЗ» В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ:



КомпанияКАМАЗ1969



kamaz_official



kamaz



You

Tube

КомпанияКАМАЗ1969

КАДРЫ ДЛЯ «КАМАЗА»

Технари, пора определяться

Эльвира ГАЛЛЯМОВА

Утро 20 января в Набережночелнинском политехническом колледже для учащихся и выпускников началось с интересной встречи. В гости к ним пришли представители «КАМАЗа» — о главном предприятии города рассказать, на вопросы ответить, провести ярмарку вакансий и даже немного поиграть.

Первым со студентами пообщался главный инженер завода двигателей Владимир Денисов. Он рассказал о «КАМАЗе» в целом и о своём заводе, представляя на презентации достижения последних лет — в частности, запущенное новое оборудование, на котором и хотелось бы видеть будущих технарей.

— «КАМАЗ» — это крупнейший производитель грузовых автомобилей в России, он занимает 47% рынка. Например, вы видите наши КАМАЗы, которые регулярно выигрывают ралли «Дакар». Это говорит о том, каким потенциалом обладает компания, — отметил Денисов.

Он поделился и планами на будущее: вывод на рынок новых автомобилей поколения К5 с двигателями Р6, освоение двигателя «Евро-6», расширение модельного ряда автомобилей, продолжение роботизации производства, развитие водородного транспорта, увеличение темпа сборки автомобилей. В этом году их запланировано выпустить порядка 45 тысяч!

— Мы ждём всех вас на «КАМАЗе», — подытожил Денисов. — Только с вашим потенциалом мы сможем достичь цели и продвинуть бренд «КАМАЗа».

Рассказал главный технолог 3Д и о своём труде-

вом пути, особо подчеркнув, что добиться высокой должности может любой — было бы желание и стремление развиваться и работать.

— Я когда-то тоже был студентом технического колледжа. В первый год получил профессию токаря и фрезеровщика, на втором курсе — наладчика станков с ПУ. Затем окончил Камский политехнический институт по специальности «Технология машиностроения». Начинал карьеру с мастера. У вас тоже есть такая возможность. Кто знает, может, лет через 20 кто-то из вас тоже будет стоять здесь и рассказывать таким же студентам о «КАМАЗе».

После такой действительно мотивирующей речи Денисов ответил на вопросы студентов: ребят интересовала и практика на заводе, и заработка плата. На прощание главный инженер «движков» отметил, что всегда готов к диалогу — пригласил студентов, если вдруг возникает какая-то проблема во время практики, направляться прямиком в его кабинет.

Ну а дальше студентов ждала лекция об инновационных автомобилях «КАМАЗа», интеллектуальная игра по истории автогиганта и ярмарка вакансий. Каждый завод прислал своего представителя из отдела



Владимир Денисов открыл перед студентами вполне реальные перспективы

кадров — без подробной информации о вакансиях и карьерном росте не остался ни один студент.

АНОНС

Гонки по снегу и льду

29 и 30 января на картодроме «Техногород» пройдут первые соревнования года. Они будут посвящены триумфаторам ралли «Дакар-2022» — спортивной команде «КАМАЗ-мастер».

Открытые зимние соревнования по картингу на кубок команды «КАМАЗ-мастер» состоятся в девяти классах и примут порядка сотни сильнейших спортсменов со всей России. Зимний картинг отличается особой зрелищностью, поскольку заезды проходят на снежно-ледяной трассе, покорить которую способны только настоящие виртуозы.

Почётными гостями соревнования станут пилоты-призёры ралли «Дакар-2022», с которыми можно будет пообщаться и взять автограф. Традиционным украшением соревнований по картингу станут «боевые» автомобили «КАМАЗ-мастер».

Торжественное открытие соревнований состоится 29 января в 10.30. В этот же день пройдут заезды среди самых юных участников, а также в самом быстром и массовом классе «Ротакс Макс».



Всё начинается с физики

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

Новый год в инженерных классах школы № 30 начался со знакомства с самыми интересными камазовскими профессиями. Рассказали о них сами конструкторы, технологи и инженеры-исследователи блока развития, проектирующие транспорт будущего.

Школьники, усиленно изучающие технические дисциплины, уже ощутили радость творчества, реализуя свои первые проекты. Но собрать машину будущего из подручных материалов — это одно, а сделать тягач, который будет колесить по дорогам страны не один год, — другое.

Главный специалист конструкторского отдела систем шасси Марат Салахутдинов признался, что на новые идеи может натолкнуть изучение реализованных и запатентованных конструкторских решений. К своему эксклюзивному проекту надо разработать конструкторскую документацию и постоянно совершенствовать полученный продукт.

Главный специалист по металлургии технологического центра Ильназ Салляхов обрадовал — на «КАМАЗе» много разных видов производств, и каждое интересно по-своему. А ещё в компании используются самые передовые методы разработки технологий: 3D-моделирование процессов, разработка программ для роботизированных ячеек...

Наверняка среди учени-



Владимир Карабцев знает много интересного об истории создания «КАМАЗа»

Встречи впереди ещё будет немало. В плане по трёхстороннему взаимодействию школьников со студентами КАИ и представителями «КАМАЗа» ребята узнают о важности основательного



БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ!

Шах и мат омикрону

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Виталий ЗУДИН

Ситуация с очередной волной коронавируса становится более напряжённой, количество заболевших растёт. В клинике-санатории «Набережные Челны» состоялся «круглый стол», и корреспонденты «ВК» задали медицинским работникам наиболее актуальные вопросы, которые часто слышат от камазовцев.

Чем опасен омикрон?

— Нестоит недооценивать новый омикрон-штамм — это COVID-19, клинические проявления которого могут быть разными — от небольшого насморка до серьёзных последствий. И у взрослых, и у детей болезнь протекает достаточно тяжело, — открыл мероприятие заместитель генерального директора — главного врача по медицинской части Алексей Гагаркин. Также в работе «круглого стола» приняли участие руководитель группы фельдшерских здравпунктов Ольга Игнатьева, кардиолог Зухра Шарафетдинова, терапевт Лилия Ямашева.

— Значительно сократился инкубационный пе-

риод. Омикрон стал заразнее в несколько десятков раз. Осложнения остаются прежними. Буквально с первых дней заболевания возникает риск пневмонии и тромбозов, — прокомментировала Ольга Игнатьева. — Поэтому чем больше антител у человека, тем сильнее защита.

Почему нужна ревакцинация?

— Ревакцинацию проводят через шесть месяцев после первичной вакцинации, в случае «Спутник V» отсчёт ведётся от введения второго компонента. Вирус меняется, поэтому спасти от заражения или смягчить течение болезни может только ещё большее количество

антител, которые вырабатываются при ревакцинации, — пояснил Алексей Гагаркин.

Почему «Спутник V», а не «Спутник Лайт»?

— Действительно, в народе бытует мнение, что двухкомпонентная вакцина — это более сильная нагрузка на организм. Тем не менее, врачебное сообщество единодушно во мнении, что двухкомпонентная вакцина «Спутник V» даёт более стойкий иммунитет. Мы рекомендуем ревакцинироваться именно двухкомпонентной вакциной, её эффективность подтверждена, и она выше, чем у однокомпонентных вакцин типа «Спутник Лайт». На самом деле «Спутник Лайт» — это первый компонент «Спутник V», — сообщила Лилия Ямашева.

Поможет ли «Спутник V» от омикрона?

— Штаммов у коронавируса было много, последние



Врачи клиники-санатория «Набережные Челны» подробно рассказали, как противостоять омикрон-штамму

из них — дельта и омикрон. Нас спрашивают, совершенствуется ли как-то вакцина «Спутник V». Из-за мутаций коронавируса эффективность вакцины «Спутник V» незначительно снизилась, но всё равно остаётся высокой, около 75%. Поэтому и нужна ревакцинация, защита будет надёжнее, — уверяет Алексей Гагаркин.

Зачем детям нужен «Спутник M»?

— Омикрон не щадит ни взрослых, ни детей, при этом дети болеют ничуть не легче, чем взрослые! Поэтому мы рекомендуем всем родите-

лям вакцинировать своих детей. Пора уже доверяться докторам. Я своего ребёнка обязательно буду вакцинировать, как только появится такая возможность, — заявил Алексей Гагаркин. — В Татарстан заказано 200 тысяч доз, первые партии уже поступают, вакцинация стартует в ближайшее время. Обращаем внимание, что детская вакцина содержит меньшее количество антигена и должна хорошо переноситься.

— Все разрабатываемые вакцины нацелены на эффективный результат. Детская вакцина за-

регистрирована, прошла испытания, — добавила Ольга Игнатьева. — Любая эпидемия заканчивается только тогда, когда прививается всё население. Это доказано историей. А любая дезинформация удлиняет период эпидемии, утяжеляет её течение. Чем дольше будет циркулировать вирус среди нас, тем больше вероятность его мутаций, и эпидемия будет продлеваться. Поэтому чем быстрее и дружнее мы привьёмся, тем больше выработаем антител, и вирус гораздо быстрее преобразуется в безопасную форму.

ЦИФРЫ

33790 работников «КАМАЗа» привились от коронавируса двумя компонентами вакцины «Спутник V» на 26 января.
5742 человека прошли ревакцинацию.

Проходит вакцинация в здравпунктах заводов и подразделений без отрыва от производства.

ПОЛЕЗНО ЗНАТЬ

Пенсионная программа «КАМАЗа»: итоги 2021-го и перспективы на 2022 год

По традиции корпоративный пенсионный фонд «Первый промышленный альянс» рассказывает читателям «ВК» об итогах реализации пенсионной программы Группы компаний ПАО «КАМАЗ» в 2021 году и о планах на 2022 год.

В прошедшем году автогигант выполнил свои обязательства перед участниками пенсионной программы ПАО «КАМАЗ» в полном объёме и в установленные сроки. На каждый рубль, направленный участником программы на формирование его будущей корпоративной пенсии, в среднем было начислено 1,8 рубля пенсионных взносов со стороны работодателя. В 2021 году в камазовскую пенсионную программу вступили 1024 новых участника, а на конец года в ней участвуют 7939 работников. Таким образом, каждый пятый заводчанин совместно с «КАМАЗом» формирует негосударственную пенсию.

Повышается уровень доверия к пенсионной про-

грамме у молодых камазовцев. Так, если в 2015 году доля новых участников моложе 45 лет составляла лишь 25% от общего числа, то в 2021-м этот показатель равен уже 67%. В прошлом году 575 работников «КАМАЗа» оформили корпоративную пенсию, а всего камазовскую пенсию получают более 9000 человек.

Второе направление деятельности фонда на «КАМАЗе» — работа в рамках обязательного пенсионного страхования (управление пенсионными накоплениями). За прошлый год 769 камазовцев при достижении 60 лет (мужчины) и 55 лет (женщины) обратились в фонд за накопительной пенсией.

В течение всего года фонд продолжал работу с

правопреемниками участников: по накопительной пенсии 120 правопреемников получили средства участников фонда, а по корпоративной пенсии — 110 правопреемников.

Согласно коллективному договору, администрация и профком «КАМАЗа» совместно с фондом «Первый промышленный альянс» ведут информационную работу в трудовых коллективах об условиях и принципах пенсионной программы. В условиях противодействия распространению коронавируса в 2021 году проводились информационные мероприятия с использованием методов дистанционной работы и онлайн-технологий (информационные электронные рассылки, вебина-

ры по Skype, размещение информации в «Вестях КАМАЗа», на сайте профкома ПАО «КАМАЗ», в КИС «Комета» и на заводских стендах). В четвёртом квартале прошёл пенсионный месячник «Пенсия будущего» по информированию и вовлечению работников в пенсионную программу, в рамках которого было проведено более 50 встреч с камазовцами. В подразделениях и организациях создавались мобильные офисы фонда, где заводчане могли получить квалифицированную помощь по вопросам участия в камазовской пенсионной программе.

В 2022 году на «КАМАЗе» продолжится реализация корпоративной пенсионной программы: по организациям Группы компа-



На вопросы заводчан представители «Первого промышленного альянса» всегда отвечают полно и доходчиво

ний ПАО «КАМАЗ» ожидается не менее 950 новых участников, финансирование пенсионной программы запланировано в

объёме, достаточном для выполнения всех обязательств «КАМАЗа» перед действующими и новыми участниками.

АНОНС

Зажигательный успех

В честь триумфа команды «КАМАЗ-мастер» на ралли «Дакар-2022» профком литейного завода организует конкурс рисунков «Победа глазами детей».

Победы вдохновляют на свершения всех, вот и дети литейщиков с энтузиазмом откликнулись на призыв проявить свои творческие способности. Первые рисунки гоночных болидов уже отправились на рассмотрение жюри.

Работы принимаются до 31 января. А подведение итогов состоится 4 февраля в 18 часов в МЦ «КАМАЗ».

ВЫПУСКИ «ВЕСТИ КАМАЗА»

«Авторадио» 101,5 FM: в 10.15, 15.15, 20.15. «Радио 7-Закамье» 104,2 МГц: в 10.20, 15.20, 20.20.

ПРОКУРОР РАЗЪЯСНЯЕТ

Осудили за пять рыбёшек

Татьяна ПАРАМОНОВА. Фото: Николай БРИК

Листая старую подшивку газет, на глаза попалась небольшая заметка о том, что двух рыбаков, сетью выловивших из Камы четырёх густер и одного карася, судили по уголовной статье. Прокомментировать случай мы попросили помощника прокурора г. Набережные Челны Аделя Мингазова.

— Адель Равильевич, почему суд вынес такое строгое наказание?

— Давайте рассмотрим ситуацию подробно. Во-первых, это произошло 22 мая на Куйбышевском водохранилище (ниже плотины) возле СНТ «Кама-2». На территории России спортивная и любительская ловля разрешена практически во всех водоёмах, но действует запрет на рыбную ловлю в определённый период, в каждом регионе он свой. В Татарстане с 25 апреля по 10 июня запрещена рыбная ловля всеми орудиями лова, за исключением одной поплавочной или донной удочки с берега. Рыбаки воспользовались 12-метровой сетью в 20 метрах от берега Камы. Кроме того, они занимались незаконной деятельностью по предвари-

тельномуговору, а двое — это уже группа лиц.

Приговором Набережно-челнинского горсуда, согласно ч. 3 ст. 256 УК РФ, им назначено наказание в виде двух лет лишения свободы каждому, но учитывая характер и степень преступления, личность виновного, в том числе смягчающие и отягчающие обстоятельства, суд применил ст. 73 УК РФ «Условное осуждение», и горе-рыбаки получили условное наказание с испытательным сроком на один год.

Это ещё раз говорит о том, что незнание закона не освобождает от ответственности. Рыболовы должны самостоятельно изучить правила рыбалки. Должностные лица подвергаются более жёсткому наказанию: штраф от 20 тысяч до 30 тысяч рублей. Если нарушение совер-

шено юридическим лицом, то штраф составит от 100 тысяч до 200 тысяч рублей, санкции и плавательные средства во всех случаях подлежат изъятию.

— Есть ли случаи браконьерства в отношении животных и птиц?

— К браконьерству относятся охота и рыболовство не по сезону и на запрещённых территориях, охота на исчезающие виды животных, а также вырубка лесов и сбор растений. К сожалению, уголовно-правовая статистика показывает неуклонный рост числа зарегистрированной незаконной охоты как в Российской Федерации в целом, так и в Татарстане в частности. В течение последних пяти лет в России ежегодно регистрируется порядка 1600-1900 преступлений, предусмотренных



Так, на удочку, ловить рыбу можно. Но только не в период запрета



ст. 258 УК РФ «Незаконная охота», и это число растёт.

Поскольку все лесные массивы и водные ресурсы находятся за пределами города и относятся уже к Тукаевскому району, конкретных случаев я как представитель городской прокуратуры привести не могу.

— Расскажите о видах наказания. Будет полезно знать азы законодательства, чтобы не попасть на скамью подсудимых.

— Сроки и порядки открытия охоты могут существенно различаться в зави-

симости от погодных условий, региона России и других параметров. Приказы об открытии охотничьего сезона формируются отдельно в каждом регионе и публикуются в СМИ, а также на сайтах администраций городов и в управлении охотничьих хозяйств.

За нарушение законодательства РФ в области охраны животного мира наступает административная (ч. 1 ст. 8.37 КоАП РФ «Нарушение правил охоты») и уголовная ответственность (ст. 258 УК

РФ «Незаконная охота»). Всё зависит от видов птиц и зверей, от причинения крупного ущерба, от применения транспортного или воздушного средства, использования взрывчатых веществ, газов для уничтожения животных и т. д.

Максимальная ответственность за совершение преступления, предусмотренного ст. 258 УК РФ, подразумевает штраф в размере от 500 тыс. до одного миллиона рублей или лишение свободы на срок от трёх до пяти лет.



ПРОЕКТ «ЗАВОДЧАНКИ 2.0»

Ксения Ризванова: вся в движении

«Вести КАМАЗа» пришли в гости на участок Ксении Ризвановой — инженера-исследователя, кайдзен-генератора, предцехома, меломанки и лыжницы, исследующей на литейном заводе магию металла.

Впрочем, исследовать — не то слово. Ведь Ксения не какая-то начинающая волшебница, в литье она — настоящая дипломированная чародейка! В 2019 году получила диплом магистра КНИТУ-КАИ и сразу пришла на «КАМАЗ». Её работа — это проверка качества отлитых в печах проб, выявление брака и корректировка производственного процесса. «Сегодня девушки отлично разбираются в люксовой косметике, зная её состав, или в бриллиантах, умев выбрать «свой» камень по оттенкам и чистоте... А мне интересен металл — он меня завораживает, я его чувствую. Знаю цвет качественного литья, знаю, как должен выглядеть срез. Для меня это не только работа, но и увлечение. Когда из разных сплавов создаётся нужная заготовка, это настоящая магия!» — делится Ксения.

Делится — и мчится дальше по делам, которых у неё столько, что остаётся только поражаться, как девушка всё успевает. И кайдзен-предложения собирает, и цеховым комитетом рулит, и обязанности старшей уполномоченной по охране труда на себя взяла, и в «Качественной игре» участвует. Всё для исполнения мечты!

«Я хочу стать ведущим инженером-исследователем, а там уж смотреть выше. Горжусь своей работой на гигантском заводе, который производит гигантские машины», — говорит Ксения.

Что ж, наверное, только гигантский завод может выдержать гигантский запас энергии нашей героини. Ведь после работы она вновь окунается в атмосферу «движка»! Ксения обожает заниматься спортом: лыжи, коньки и сноуборд — её лучшие друзья в зимнее время года. А электронную музыку красавица и умница любит вообще всегда. И потанцевать!

Больше фото и видео Ксении вы найдёте на портале vestikamaza.ru

Газета «Вести КАМАЗа» зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Республике Татарстан (Татарстан).
Рег. ПИ № ТУ 16-01726 от 7.04.2021 г.
Выходит с 1973 года, до 1992 года под названием «Рабочий КАМАЗа».

Главный редактор: 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, издатель, редакция — ООО «СПЕЦМЕДИАИНФОРМ-ЦЕНТР». Адрес редакции: 423827, РТ, г. Набережные Челны, пр-т Автозаводский, 2, каб. 150. Телефоны редакции: 45-21-14, 45-21-95, 37-19-54, 37-31-99, 6-87-16. Распространяется бесплатно.

Газета отпечатана офсетным способом с готового оригинал-макета редакции «ВК» в типографии ООО «Лагод» по адресу: 423800, РТ, г. Набережные Челны, Альметьевский тракт, д. 10, помещение 3. Время под подписания в печать — 20 часов. Подписано в печать — в 20 часов. Тираж 25 000 экз.

При перепечатке ссылка на «Вести КАМАЗа» обязательна.

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.