



ЕЖЕНЕДЕЛЬНАЯ ГАЗЕТА

№ 38 (4233)

12 декабря 2025 г.

ВЕСТИ КАМАЗА

МОДЕЛЬНОЙ ОСНАСТКЕ —
«УСПЕШНЫЙ ПАТЕНТ»

2

КАК СТАТЬ ЛУЧШИМ
СЛЕСАРЕМ-РЕМОНТНИКОМ

6

Х КОНФЕРЕНЦИЯ МАСТЕРОВ
И БРИГАДИРОВ: УСИЛИТЬ
СВЯЗУЮЩЕЕ ЗВЕНО
С ПРОИЗВОДСТВОМ

3

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА НА МАРШРУТАХ



25 ЛЕТ НАЗАД НА «НЕФАЗЕ» НАЧАЛАСЬ ИСТОРИЯ АВТОБУСНОГО ПРОИЗВОДСТВА. ЗА ЭТО ВРЕМЯ АВТОБУСЫ, ЭЛЕКТРОБУСЫ И ТРОЛЛЕЙБУСЫ КАМАЗОВСКОЙ «ДОЧКИ» ПОКОРИЛИ СЕРДЦА ЛЮДЕЙ И УЛИЦЫ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ

4-5

СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ 65956:



такому батыру везде рады

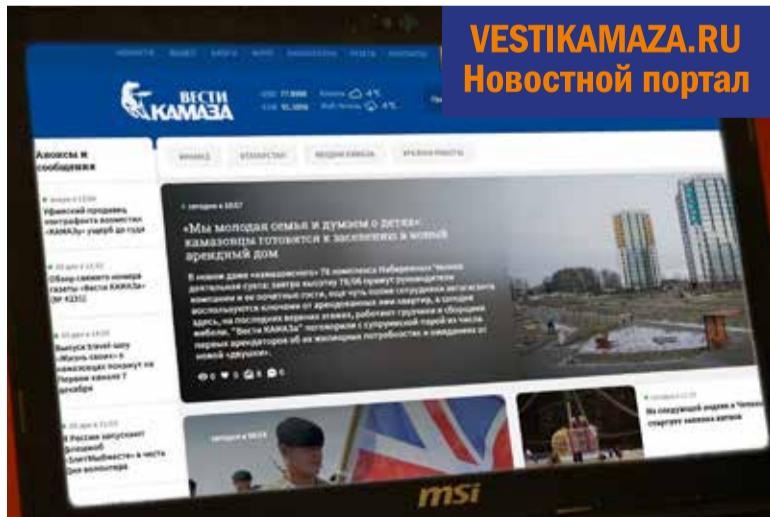
2

УНИКАЛЬНЫЙ КАЛЕНДАРЬ



смастерили на Дне «КАМАЗа»

7



Самые популярные материалы недели:

- Открытие главной ёлки Челнов и график новогодних программ
- Под продолжение Московского проспекта исполкомом подготовил к изъятию половину участков от потребности
- Обход Набережных Челнов и Нижнекамска станет платным

БЕНЕФИС ШАНСОНЬЕ КРУГЛОГО:



юмористы КВН ушли в отрыв

8

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ РЕДАКЦИИ: 37-31-99

НАЗНАЧЕНИЕ

В формате ротации

Главным механиком ПАО «КАМАЗ» и директором инженерного центра компании назначен **Раушан Сабиров**, до сих пор работавший заместителем главного инженера по энергетике.

Назначение произведено в формате ротации — бывший главный механик **Айрат Галеев** примет на себя функции Сабирова в службе главного инженера. Сабиров отработал

на позиции заместителя главного инженера компании почти весь этот год, а до этого, с ноября 2023-го, отвечал за ремонт на литейном заводе.

Раушан Сиринович родился в селе Сарманово ТАССР в 1986 году. В 2012-м окончил Казанский государственный энергетический университет с дипломом инженера электроснабжения. Три года спустя получил квалификацию бакалавра по юриспруденции в Институте социальных и гуманитарных знаний. Трудовую карьеру начинал в Альметьевске, в нефтегазодобывающем управлении, и с 2007 по 2013 год работал в этом городе в нескольких организациях.

Камазовскую трудовую деятельность начал заместителем начальника цеха по электрике на заводе двигателей. С 2013-го по настоящее время работал в основном в структурах автогиганта. Отмечен Благодарственным письмом ПАО «КАМАЗ».

Женат, в семье один ребёнок.

ПРИЗНАНИЕ

Модельной оснастке — спецприз

Кирилл СВИРИДОВ. Фото: Виталий ЗУДИН

Команда литейного завода привезла специальный диплом «Признание экспертов» со Всероссийского конкурса Роспатента «Успешный патент» за разработку модельной оснастки для автоматической формовочной линии.

Участие в этом конкурсе «КАМАЗ» принимает уже во второй раз. В 2025 году на конкурс поступило 219 заявок патентов по 50 отраслям из 49 регионов России. Литейщики представляли «КАМАЗ». Авторами патента выступили заместитель директора ДЗ по развитию — главный технолог Виталий Мартемьянов, главный специалист по анализу эффективности средств производства Андрей Ухов, начальник производства литейной оснастки Дамир Афлятов. Начальник бюро стандартизации, патентно-лицензионной и рационализаторской работы Оксана Павлова готовила документацию по подаче заявок. Самы же литейщики подчёркивают

НОВОЕ СЛОВО

КАМАЗ вытянет

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

С главного сборочного конвейера автогиганта сошла новая модель большегруза поколения K5 — КАМАЗ-65956. Сейчас она проходит обкатку на линии испытательных стендов АвЗ.

Этот седельный тягач стоит особняком в ряду собратьев: металлическая сетка на фарах указывает на возможность его эксплуатации в тяжёлых условиях. Обладая высокой грузоподъёмностью, он может работать в составе автопоезда для перевозки тяжёлой крупногабаритной техники на трале, а также доставлять сыпучие грунты на самосвальном полуприцепе. Полная масса автопоезда может достигать 91,5 тонны, если в седельное устройство поставить кузов, в него поместится 80 тонн песка или гравия. Большегруз станет хорошим помощником на промышленных объектах, строительных площадках, в карьерах.

— Сборка этой модели прошла в ритме конвейера и не вызвала больших затруднений, — поделился опытом сопровождения заместитель начальника отдела анализа эффективности сборки автомобилей — начальник бюро Артём Осипов. — Всё



Новый седельный тягач поколения K5 готов к перевозке тяжёлых грузов

дело в том, что эта машина очень похожа на другой седельный тягач — полноприводный КАМАЗ-65955, который собирается на АвЗ больше года. У него такой же двигатель, электрооборудование, система выпуска, пневматическая и топливная системы, пружинная подвеска кабины.

У новинки оригинальная конструкция задних крыльев, которая крепится на специальный кронштейн, седельное устройство выше, чем у собратьев, а сама база, предназначенная для уста-

новки платформы (трака), гораздо длиннее.

Большегруз 65956, несмотря на свои габариты, смотрится очень динамично, он будто уже готов резво выкарабкаться из карьера, прямо с мощным экскаватором на борту. Этот экземпляр, скорее всего, отправится на испытания в НТЦ. Разрабатывался он с прицелом как на эксплуатацию в России, так и отправку на экспорт в Армению, Азербайджан, Беларусь и Киргизию. Такому батырю везде будут рады.



Команда литейного завода представила «КАМАЗ» на конкурсе Роспатента



Награду Андрей Ухов получил из рук директора Федерального института промышленной собственности Олега Неретина

Руководитель Роспатента Юрий Зубов хорошо знает камазовских литейщиков и призывает российские компании патентовать все свои изобретения. Статьи о них, обращает внимание Ухов, публикуются в научных журналах и могут быть полезны и другим производственникам.

Литейщики отмечают, что впереди большая работа по патентованию внедрённых ранее в литейном производстве изобретений и полезных моделей.

Всероссийский конкурс Роспатента «Успешный патент» проводится с целью стимулирования изобретательской активности, развития инновационного потенциала и укрепления технологического лидерства России.

СОБЫТИЕ ГОДА

Преодолеть давление и кризисные шторма

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

На «КАМАЗе» состоялась юбилейная X конференция мастеров и бригадиров. Праздничное по формату событие имело насыщенную деловую программу. После небольшой паузы в деятельности Совета мастеров важно было выстроить новую стратегию развития этой организации, определить актуальные вопросы, волнующие всех командиров производства.

Сделать лучше

Приветствовал гвардию производства генеральный директор «КАМАЗа» Сергей Когогин:

— Среди современных руководителей не так много людей, которые носили мундир мастера. Но я носил, и для меня это была серьёзная школа управления людьми. Сейчас на ваших плечах лежит процесс правильной организации работы, и вам удалось многое добиться. Меньше говорить и больше делать, — это наш камазовский принцип!

Первый заместитель генерального директора «КАМАЗа» — исполнительный директор Ирек Гумеров предложил участникам конференции дождаться о результатах работы в каждом подразделении в этом году.

Первой к трибуне встала недавно назначенная председателем Совета мастеров «КАМАЗа» Татьяна Бобоназарова и сообщила, что уже началась переработка регламентирующих документов организации, которую она возглавила. На РИЗе, где она трудится, активно ведётся модернизация оборудования, внедряется спецтара, а автоматизация учёта выдачи инструмента позволила сократить время обслуживания на 30%. На заводе двигателей и заводе мостов вводятся в эксплуатацию роботизированные ячейки, токарные станки с ЧПУ, на кузнецком заводе и ПРЗ внедряется система оперативного управления производством MES, практически во всех подразделениях используется прогрессивный

инструмент, организуются эргономичные рабочие места, повышается культура производства.

— Пять лет назад мы были лидерами по внедрению инструментов ПСК и первыми, кто внедрил «Индустрию 4.0» на заводе каркасов кабин, — напомнил Сергей Когогин. — В 2020 году мир накрыла эпидемия коронавируса, потом в приоритете стала СВО. Мы наращивали выпуск полноприводных автомобилей ценой потери рынка и утеряли активность во внедрении улучшений на производстве. Сейчас у нас нет права на ошибку, мы должны проектировать изделие, которое будет востребовано потребителем, и с минимальными потерями времени проводить подготовку к выпуску продукции. При этом важно каждый день учиться управлять производством так, чтобы находить нестандартные подходы к его организации, которые позволят повысить производительность труда.

Своё видеоприветствие мастерам «КАМАЗа» направила и депутат Госдумы РФ Альфия Когогина. Она уверена: благодаря совместной командной работе будут преодолены и беспрецедентное санкционное давление, и кризисные

Приходите, мы покажем

От слов мастера перешли к делу, вместе с руководителями начав обсуждение наиболее актуальных вопросов производства. На выработку решения давалось 15 минут. «Каждая задача должна быть вызовом», — напутствовал их Ирек Гумеров. Итоги мозгового штурма представляли как сами мастера, так и руководители подразделений.

В топ наиболее актуальных проблем вошли улучшение освещения на производственных участках, автоматизация входных ворот, необходимость организации узкопрофильного обучения для мастеров, увеличение числа комнат эмоциональной разгрузки. По некоторым вопросам коллеги предлагали помочь — приходите, мы покажем, как это работает.

За столом мастеров АвЗ в процессе обсуждения родился перспективный проект по автоматическому отслеживанию заявок. Мастер цеха оригинальных деталей Денис Михальский предложил создать единую диспетчерскую службу, которая в случае неисполнения заявки будет автоматически переадресовывать её вышеящему руководителю, вплоть до директора завода. Быть может, эта мера ускорит исполнение.

Практически в каждом из докладов звучала озабоченность нехваткой персонала. Выпускники колледжей знакомятся с заводом на практике, но редко задерживаются на рабочих местах. Своим опытом поделился директор ЗЗЧиК Андрей Жандаров:

— Третий год к нам на завод на практику приходит одна и та же группа из колледжа. Студентов встречает начальник цеха, во время работы для ребят организуется несколько встреч при моём участии, где даётся оценка их знаниям и умениям. Так мы получаем обратную связь от будущих стажников и видим, насколько серьёзно каждый из них относится к овладению профессией.

Руководителя поддержала заместитель генерального директора «КАМАЗа» по управлению персоналом, организации и корпоративному управлению Жанна Халиуллина:

— Сейчас «КАМАЗ» сотрудничает с 80 учебными заведениями, заключено более 1000 договоров целевой подготовки, три кластера работают в рамках федеральной программы «Профессионализм». Система настроена, но если мы не будем вовлекать каждого студента в процесс,



Кубок за победу в командном зачёте конкурса мастеров передан дизелистам



«Важно поднять качество автомобилей, увеличить их стабильный выпуск и снизить себестоимость», — обозначил главные задачи Сергей Когогин

рассказывать о перспективах развития, эффекта не будет. Нужны комфортные рабочие места и люди, которые увлекут молодых освоением дела.

Победа по плечу

Кульминацией праздника стало награждение мастеров и бригадиров. За достижение высоких производственных показателей в работе и многолетний добросовестный труд звания «Почётный мастер» и «Почётный бригадир» с вручением диплома, знака и денежной премии присвоено 10 руководителям линейного звена управления и 10 рабочим подразделений компаний. Вручали награды гендиректор «КАМАЗа» Сергей Когогин и председатель профкома Ильдар Шамилов.

Особенно волнительной церемония была для мастеров, ставших призёрами X конкурса профессионального мастерства. Победитель, мастер завода двигателей Михаил Спиридонов, признался, что шёл к этой награде три года. Он, как и Михаил Зенн с кузнецкого завода и Никита Ермазов с «движков», благодарен руководителям за помощь и поддержку.

В командном зачёте в этом году лучшими стали тоже мастера завода двигателей. Передавая победный кубок, директор кузнецкого завода Игорь Малясёв подчеркнул:

— В сильной команде сильный руководитель, а у сильного руководителя сильная команда. Горжусь, что тоже начинал камазовскую карьеру на заводе двигателей.

— Мастера — то звено, которое связывает рабочих и руководителей. Это накладывает особую ответственность при постановке задач, каждая из которых должна быть решена, — уверен директор ЗД Анатолий Филин.

Прощаясь, мастера и бригадиры желали друг другу здоровья, продуктивной работы, успехов, стабильности и новых побед. Расставались ненадолго: теперь заседания Совета мастеров планируются проводиться ежемесячно, а новые проекты могут свести их ещё раньше.



Мастера рассказали о работе, проделанной в этом году



Во время обсуждения за «круглым столом» у Дениса Михальского родился перспективный проект

ВЕХИ ИСТОРИИ

2000 год. Руководством завода принята «Программа освоения пассажирских автобусов на шасси КАМАЗ».

6 декабря 2000 года представлен первый городской автобус НЕФАЗ-5299 большого класса на шасси КАМАЗ-5297.



2001 год. Разработан пригородный вариант НЕФАЗ-5299-01.

2002 год. Создана третья серийная модель — междугородний автобус НЕФАЗ-5299-10, четвёртая модель — автобус в северном исполнении.

2003 год. Представлены пятая модель — междугородний туристический автобус НЕФАЗ-52991 повышенной комфортабельности, шестая модель — первый российский автобус НЕФАЗ-5299-21 с газовым двигателем.

2006 год. Завод приступил к реализации проекта по производству пассажирских автобусов совместно с бельгийско-нидерландской корпорацией VDL.

2009 год. Совместно с ОАО «Башкирский троллейбусный завод» начато производство троллейбусов 52994T.

2011 год. Собран первый электрический автобус (электробус) НЕФАЗ-52992. Вскоре он был сертифицирован.

2012 год. Совместное предприятие «КАМАЗ» и бразильской Marcopolo S.A. «КАМАЗ-Марко» приступило к сборке автобусов малого класса Bravis.

2016 год. В ПАО «НЕФАЗ» от ПАО «КАМАЗ» передано производство автобусных шасси.

2018 год. Старт серийного производства электробусов КАМАЗ-6282.

2021 год. Началась реализация масштабного для предприятия проекта «Развитие производственных мощностей по выпуску пассажирских автобусов в ПАО «НЕФАЗ» до 3000 единиц в год».

2021 год. Собран водоробус КАМАЗ-6290.

2023 год. Изготовлены автобусы повышенной проходимости КАМАЗ-6250 на дизельном и газовом топливе, городской автобус среднего класса КАМАЗ-4290 на дизельном топливе, электробус КАМАЗ-6282-0000030 с ночной зарядкой (без пантографа), автобус КАМАЗ-5222-0000031-Р5 на газовом топливе, городской сочленённый автобус особо большого класса КАМАЗ-6299-0000040-5F на дизельном топливе.

2024 год. В серийное производство запущен вахтовый автобус повышенной проходимости КАМАЗ-6250.

2025 год. Представлен туристический автобус КАМАЗ-52229 на компримированном природном газе. В серийное производство запущены пригородный автобус большого класса КАМАЗ-5222, электробус большого класса КАМАЗ-52222, троллейбус КАМАЗ-6825.



СЛОВО – ДИРЕКТОРУ

Лучшая награда — довольный пассажир

6 декабря «НЕФАЗ» отметил юбилей — именно в этот день 25 лет назад с конвейера сошёл первый пассажирский автобус. С него и началась тогда история автобусного производства. Ну а сегодня «НЕФАЗ» известен, без ложной скромности, по всей стране: автобусы, электробусы и троллейбусы покорили сердца людей и улицы российских городов.

Чем живёт современное автобусное производство и какой путь удалось пройти ему за эти непростые 25 лет? Об этом рассказал генеральный директор «НЕФАЗа» Евгений Корепанов.

— Оглядываясь назад, мы видим, что в 2000 году в линейке был один-единственный автобус НЕФАЗ-5299, а сегодня осваивается уже пятое поколение пассажирской техники. Евгений Борисович, с каким транспортом подходим к юбилею, что удалось создать за эти годы?

— Пассажирская техника — это техника, которая в первую очередь создаётся под людей и их потребности. Исходя из этого, мы непрерывно развиваем модельный ряд автобусов, разрабатываем инновационную технику и повышаем удобство и качество имеющейся. Сегодня «НЕФАЗ» успешно освоил широкий модельный ряд автобусов, их у нас более 20 модификаций. Это городской автобус, пригородный, междугородний; автобус в северном исполнении, туристический автобус повышенной комфортности, автобус с газовым двигателем, городской автобус повышенной безопасности и комфортности для перевозки школьников, автобус с опцией перевозки инвалида-колясочника. Мы освоили производство автобусов малого, среднего, большого и особо большого классов.

Конечно, говоря о современном пассажирском транспорте, нельзя не упомянуть и об электробусах — они стали своеобразной визитной карточкой «НЕФАЗа». Экологичные и удобные, они хорошо зарекомендовали себя в Москве: пассажиры дают положительную обратную связь, что для нас как для производителей очень ценно.

— Наверняка и производство за 25 лет шагнуло вперёд?

— Безусловно. В 2021 году на «НЕФАЗе» был открыт инвестиционный проект модернизации автобусного производства для увеличения производственных мощностей по выпуску пассажирского автотранспорта до 3000 единиц в год. Проект направлен на развитие автоматизации процесса с минимальной долей участия человека и на максимальное улучшение качества производимой техники. Оборудование на сегодняшний день закуплено полностью, строительно-монтажные работы завершены примерно наполовину. Но новые технологии уже частично применяются на всех этапах производства автобусов и электробусов, начиная с заготовительного цеха.

Так, в работу были запущены три новых трубных лазера, которые вырезают профильные трубы различной конфигурации, автоматически подают заготовки на линию реза и автоматически разгружают их. Внедрили также четыре новых листогибочных пресса, которые позволяют гнуть детали в пяти осиах. Роботизированная сварка требует максимальной точности деталей, поэтому в заготовительном цехе мы установили и запустили в работу роботизированную гибочную ячейку. Ускоряет процесс производства и лазерный комплекс с башенным хранением. Уже удалось автоматизировать процесс установки стёкол пассажирского транспорта — теперь рабочим помогает манипулятор.



Евгений Корепанов: «За 25 лет мы произвели свыше 26 тысяч единиц пассажирского транспорта»

— А можно приоткрыть завесу тайны о будущем — чего хотелось бы достичь к следующему юбилею автобусного производства?

— Во-первых, конечно, завершить проект по модернизации — надеемся закончить пусконаладочные работы до 2027–2028 года. Далее освоить полностью новый модельный ряд А5 и распространить его на весь выпускаемый транспорт. Ещё недавно мы представили образец туристического автобуса — ожидаем скорого выхода в серию, так что поездки по нашей большой стране, думаю, станут ещё комфортнее для путешественников. Ну и, разумеется, есть наработки на шестое поколение.

— Евгений Борисович, в завершение хотелось бы спросить: как вы думаете, в чём секрет успеха автобусного производства? Благодаря чему удалось достичь таких впечатляющих результатов?

— Самое главное при создании любого продукта — это люди. Первый автобус создали в рекордные сроки, всего за четыре месяца и практически с нуля! И всё благодаря команде, которая не спасала перед трудностями и сумела создать продукт, необходимый стране и заводу.

В автобусном производстве сегодня трудится почти 2000 человек. Это высокопрофессиональный коллектив, способный решать все задачи, которые ставит современный рынок автотехники, и, я уверен, вместе мы сумеем создать ещё множество любимых нашими пассажирами продуктов.

О ПРОФЕССИИ – С ЛЮБОВЬЮ

«...На нас смотрела вся страна»

Создать целый автобус за четыре месяца... Выглядит не просто как задача со звёздочкой, а практически как невыполнимая! Однако на «НЕФАЗе» в далёком уже 2000 году с ней справились с блеском. С тех пор прошла четверть века, а ветераны предприятия до сих пор вспоминают своего первенца с любовью.

Камиль Зиянгиров — человек, под чутким руководством которого когда-то появился тот самый пассажирский автобус НЕФАЗ-5299. Трудовой путь на предприятии Камиль Дависович начал в 1984 году, сразу после окончания Уфимского авиационного института. «НЕФАЗ» он выбрал сам при распределении, поступил на работу в отдел главного конструктора.

— Как любой мальчишка, обожал всё, что связано с автомобилями. Мопед, мотоцикл, на машине уже в школьном возрасте отец ездить научил... Это увлечение переросло в желание проектировать автотехнику, — вспоминает он.

Занимался Камиль Зиянгиров созданием вахтовых автобусов, и именно этот опыт позволил ему со временем стать главным специалистом, а затем и

главным конструктором по автобусам. И одним из тех, перед кем поставили уникальную задачу создать пассажирский НЕФАЗ на камазовском шасси в рекордно короткие сроки. Проектирование таких производств как автобусное до 90-х годов выполнялось специализированными проектными институтами Минавтопрома СССР.

«НЕФАЗу» же предстояло осуществить проектирование производства по изготовлению пассажирских автобусов собственными силами.

Никто до нас не создавал автобус за четыре месяца. Обычно как бывает: разрабатывается конструкторская документация, потом начинается опытная сборка. А у нас всё шло параллельно. К работе приступили в июле 2000-го, а собирать начали уже в сентябре, иногда эски-

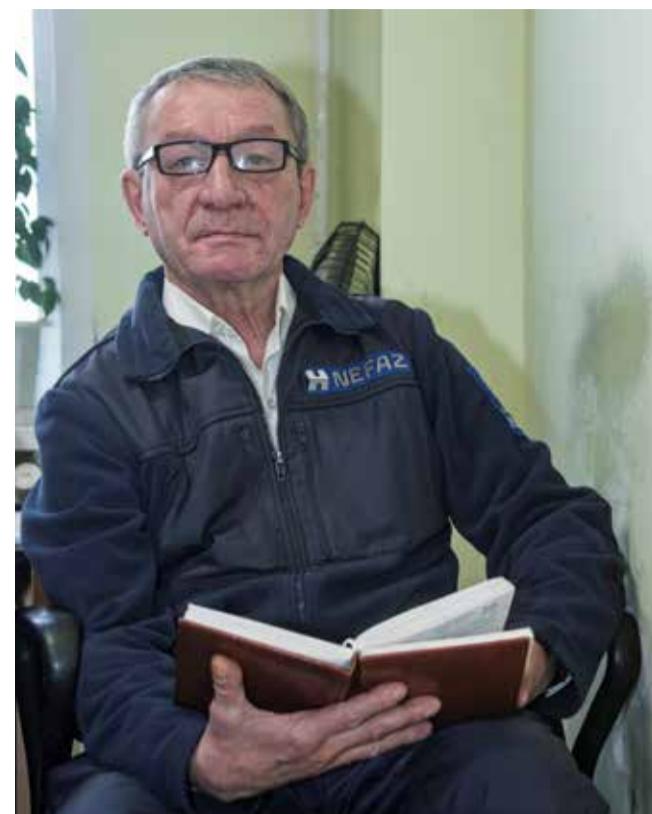
зы деталей чертили прямо по месту, в цехе. Найду, бывало, какую-нибудь карточку, быстренько начерчу эскиз на ней и отдаю на изготовление. А уже потом в компьютер переношу, — признаётся респондент.

Размышляя о том, что помогло молодой команде — а создание автобуса, по сути, доверили вчерашним студентам, которыми руководили опытные конструкторы (в частности, наш герой), имевшие опыт работы с вахтовым автомобилем, — он говорит: юность и зашкаливающий в то время энтузиазм. Конечно, случались и курьёзы: Камиль Дависович с улыбкой вспоминает, как поручил двум новичкам спроектировать боковины автобуса, одному правую, другому левую. Узлы должны были получиться одинакового размера, но у ребят вышла разница аж в 15 см!

— Наверное, многие тогда не верили, что мы справимся. Это был вызов, на нас смотрела вся страна, и мы очень хотели доказать, что всё возможно. И вот 6 декабря готовый автобус, способный двигаться своим ходом, был готов. Более того, первые автобусы — городской и пригородный — прошли полный цикл проверки в научно-исследовательском центре по испытаниям и доводке автотехники с первого раза. Это ещё раз подтвердило качество работы конструкторов, технологов и рабочих.

Сегодня, как один из тех, с кого началась на «НЕФАЗе» история пассажирской техники, Камиль Дависович с гордостью смотрит на современных внуков и правнуков того первого автобуса.

— Всегда нужно стремиться к совершенству и



Камиль Зиянгиров не скрывает гордости за своё детище — первый автобус НЕФАЗ-5299

стараться воплощать все, даже самые, казалось бы, безумные идеи. Поэтому к 25-летию автобусного производства хочу пожелать всем конструкторам неистощимого энтузиазма и энергии. Не теряйте творческой жилки и копите опыт — без него в нашем деле никак.

С МЕСТА СОБЫТИЙ

В фокусе — автобус и его создатели

По случаю важной даты на производстве прошёл праздничный митинг: 8 декабря нефазовцев для торжественного поздравления ожидали на участке сдачи готовой продукции цеха сборки автобусов № 23.

Здесь, в окружении готовых новеньких автобусов и электробусов, прозвучало множество приятных слов и пожеланий. Началась программа с обращений руководителей: перед заводчанами выступил гендиректор «НЕФАЗы» Евгений Корепанов, глава администрации Нефтекамска Эльдар Валидов и предсе-

датель профкома завода Розалия Мулахметова.

— 25 лет назад с нашего конвейера сошёл первый автобус НЕФАЗ-5299. За это время мы прошли длинный путь, и сегодня в линейке пассажирской техники представлены различные виды автобусов, троллейбусы. Нашей техникой пользуются



За труд благодарили в торжественной обстановке

пассажиры в 80 регионах страны, — отметил Евгений Корепанов значимость юбилея автобусного производства и обратился к заводчанам: — Всё это — ваша заслуга. С вами мы успешно производим высококачественную технику, востребованную на рынке. Благодарю вас за труд, с праздником!

Розалия Мулахметова, в свою очередь, напомнила, что скоро предстоит праздновать ещё один юбилей — 50-летие «НЕФАЗы», и пожелала собравшимся благополучия, здоровья и успехов в достижении всех тех задач, которые ставят перед предприятием страны. Эльдар Валидов подчеркнул, что нефазовские автобусы великолепно зарекомендовали себя во всей России — миллионы пассажиров выбирают их для своих ежедневных поездок.

Торжественную часть

ФОТОФАКТ

Это электробус

Слово «электробус» сегодня прочно ассоциируется с заводом «НЕФАЗ», на котором в 2011 году и был создан первый электрический автобус. Современный и удобный, он быстро завоевал симпатии. Были и заслуженные награды: так, электробус КАМАЗ-6282 был признан инновационным продуктом и стал лучшим отечественным автобусом на выставке Bus World Russia-2016, а в 2022 году ему был присуждён титул «Гордость Отечества» Всероссийского конкурса «100 лучших товаров России».

Ну а на этом фото — новейший электробус пятого поколения КАМАЗ-52222. Созданный по последнему слову техники, он рассчитан на перевозку 85 человек, сидящих мест в нём — 35. Совсем скоро этот электробус повсеместно можно будет видеть на улицах российских городов — пассажирам на радость!



Mario Band знает, что нужно публике



Нефазовцы — искренние и доброжелательные слушатели



Материалы подготовила Эльвира Галлямова.
Фото Виталия Зудина

ПАО «КАМАЗ» В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ:



kamaz_official



kamaz_official



Компания КАМАЗ 1969

КОНКУРС ПРОФМАСТЕРСТВА

Будь внимательней, ремонтник!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Виталий ЗУДИН

На «КАМАЗе» подвели итоги конкурса «Лучший по профессии-2025» среди слесарей-ремонтников. Его участники признались, что даже при большом опыте работы соревнование открыло для них много нового и интересного.

Встреча в МЦПК машиностроения началась с разбора теоретического и практического заданий конкурса. Кому-то из слесарей-ремонтников не давали покоя правила эскизирования, кому-то — таблица квалитетов, кому-то снился неведомый

крайцмейсель. Такая уж это работа — без постоянного обучения и практики в ней никак не обойтись.

Вместе с мастером производственного обучения Никитой Медарем, имеющим большой опыт работы по обслуживанию

технологического оборудования АвЗ, конкурсантам разбирали ошибки в выполнении конкурсных заданий. В ремонте редуктора главное — внимательность. Далеко не каждый ознакомился с конструкцией узла, а при его разборке многие



Эта фотография будет напоминать призёрам конкурса об их триумфе

не обратили внимания на трещины и потёки масла. Организаторы заложили в каждый из неработающих механизмов 30 дефектов, самым наблюдательным удалось обнаружить 26.

На мастер-классе, посвящённом эффективному управлению оборудованием, участники разбирались в причинах возникновения поломок станков и пришли к выводу — сохранить железное здоровье поможет командная работа производственников и ремонтников.

Организаторы признались, что их приятно удивил высокий уровень знаний участников. Всё дело в специфике работы.

— Слесарь-ремонтник — это не просто профессия, это призвание. Без инженерного мышления, без технической смекалки, выдержки и ответственного отношения к делу восстановить оборудование невозможно, — уверен главный инженер «КАМАЗа» Ренат Хабиров. Приветствуя участников конкурса, он поблагодарил их за труд и призвал вдохновлять своим примером молодых работников.

Перед оглашением итогов участники вспомнили о своих прогнозах. Перед началом конкурса у большинства в фаворитах были представители автомобиль-

ного, литейного и кузнецкого заводов, но исход борьбы им удалось угадать лишь частично. Третье место занял молодой слесарь-ремонтник ЗЗЧИК Алим Никонов, «серебро» — у представителя литейного завода Алексея Дербенёва, а победителем стал дизелист Виталий Володкович. Всем призёрам были вручены специальные дипломы, чеки с суммой выигранных премиальных и памятные медали, изготовленные по специальному эскизу. Пусть они напоминают о важности работы слесарей-ремонтников: восстанавливать «здравье» станков и автоматических линий дано не каждому.



ЭТО У НАС СЕМЕЙНОЕ

Две сестры

Илиса ГАНЕЕВА

Порой, принимая какое-то серьёзное, важное решение, и не представляешь до конца, какие перемены в жизни окружающих оно принесёт. Впрочем, эффект бабочки вполне может сработать и на позитив. Так, к примеру, когда-то махнули крыльышками две сестрички, две юные жительницы Воронежа... И на «КАМАЗе» появилась целая династия!

Началась история этой семьи в далёком 1977 году, когда выпускница профтехучилища Нина Булгакова пришла работать на Воронежский авиационный завод. Казалось бы, где тут «КАМАЗ»? Да вот пересеклись дороги, когда юная Нина встретилась с делегацией Камского автогиганта, которая приехала в Воронеж зазывать к себе квалифицированных специалистов. Профессия токаря, которой обучилась Нина, вполне им подходила... И девушка решилась на переезд.

«Нас на «КАМАЗ» по комсомольской путёвке собрались 30 человек. Обещали в



Нина Мамонтова начинала на РИЗе токарем

течение трёх лет обеспечить жильём. Были подъёмные, устроили в общежитие, а малосемейку мне дали уже через год. Я никогда не жалела, что приехала в Челны, вышла тут замуж, родила и воспитала сына и дочь. Надёжным помощником по жизни был «КАМАЗ»: от предприятия получила квартиру, места в детском саду, отдыхала по профсоюзовным путёвкам. Сейчас как председатель Совета ветеранов РИЗа вижу, насколько компания заботится о своих пенсионерах», — говорит Нина Васильевна Мамонтова.



Сёстры Нина (слева) и Ольга с «КАМАЗом» неразлучны

В молодом Автограде она окончила автомеханический техникум, поступила в вуз, была освобождённым секретарём комсомольской организации цеха. 38 лет в итоге отработала мастером, старшим мастером в цехах вспомогательных и режущих инструментов РИЗа, была и начальником участка, возглавляла Совет мастеров завода. Ещё в самом начале на эту должность её, 21-летнюю, выбрали сами рабочие и

лыжам, в легкоатлетическом кроссе, отстаивая честь родного завода.

Ну а за переехавшей в Челны Ниной вскоре в 1982 году последовала и её младшая сестра Ольга. Она тоже начинала на РИЗе токарем, а после окончания техникума её перевели технологом. Сейчас она работает начальником бюро технологического отдела. Как и сестра, Ольга активно занималась спортом и общественной работой. Бегала на лыжах, входила

в заводскую команду БКД. Именно на слёте дружины нашла свою судьбу в лице Петра Сафоновича, командира боевой комсомольской дружины КамПИ. Их встреча закончилась комсомольской свадьбой, а после получения диплома Пётр тоже пришёл на РИЗ, стал секретарём комсомольской организации завода. Сейчас он работает начальником бюро в департаменте качества. Их дочь Дарья пошла по стопам родителей — после окончания КАИ пришла на РИЗ, где работает ведущим инженером-технологом. Там же встретила супруга Алексея Мудрякова. Он, слесарь МСР, сейчас трудится на заводе двигателей.

Камазовская страница есть и в биографии сына Нины Васильевны, Виталия Мамонтова. Более трёх лет он работал на РИЗе инженером в отделе маркетинга, экономистом, мастером кузнецно-заготовительного участка.

В отделе кадров РИЗа подсчитали, что общий стаж этой камазовской династии составляет свыше 133 лет.

БУДЕМ ЗНАКОМЫ

Встречайте, «КАМАЗ» приехал!

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА

В прошедшую пятницу в школе № 60 встречали долгожданных гостей — шефов с прессово-рамного завода, которые привезли с собой настоящий праздник День «КАМАЗа» и красавец большегруз поколения К5.

Ученики к встрече подготовились основательно — пятиклассники изготовили макеты КАМАЗов, шестиклассники «издали» стенгазеты о мире заводских профессий, семилетчики — комиксы. Старшеклассники порадовали шефов высоким художественным уровнем видеороликов, а в эссе рассказали истории, в которых семейные линии переплетались с линиями развития автогиганта.

На Дне «КАМАЗа» каждый нашёл себе дело. Здесь был и квест «Угадай профессию» с головоломками, сборкой пазлов и интересными фактами из истории компании. Интеллектуалам пришёлся по душе брейн-ринг «Мы знаем «КАМАЗ».

Особенно запомнилась школьникам игра «Супертачки», где дали возможность погрузиться в процесс производства автомобиля. На первом этапе сле-



Для «КАМАЗа» сердечек не жалко!

сари-сборщики собирали болид, их работу проверяли контролёры ОТК. А потом автомобиль переходил в руки дизайнеров, которые создавали его уникальный облик из картона, бумаги и графики в стиле манга. Контролировали ход создания продукта начальники производства, а выводили машины для оценки членов жюри водители-испытатели.

Впервые в этой школе камазовцы организовали бизнес-игру «Построй завод». Учащимся 5-7 классов сначала рассказали о принципах построения технологической цепочки предприятия, а потом команды сами проектировали собственные заводы из лего и других материалов. Получилось футуристично.

Много желающих было попасть на тренинг «Путь в профессию». Учащиеся по-



Эта открытка сделана с уважением к компании мирового уровня

знакомились с основными заводскими специальностями и выстроили путь своего развития. Тестированием были определены техники и гуманитарии, а потом каждый честно ответил себе на важные вопросы: кем я хочу быть, в каком учебном заведении получить необходимые знания, что я могу для этого сделать сейчас и что нужно сделать в будущем, чтобы достичь цели?

На мастер-классах школьники делали подарок своими руками. Ребят увлекло создание уникального календаря, они старательно вклеивали в него изображения большегрузов, украшали рисунками из оракала и цветной бумаги. Особое внимание уделили украшению страниц февраля (в этом месяце празднуется 50-летие выпуска первого автомобиля), и августа (он будет посвящён 400-летию города).

Каждый унёс с собой и подарки на память — собранные модели большегрузов, закладки, магнитики.

Презентации и профпробы в этот день в школе № 60 проводили и учебные заведения города: Набережночелнинский институт КФУ, КНИТУ-КАИ, Казанский инновационный университет им. В.Г. Тимиряева, колледжи, КГАМТ. Особо востребованное для ПРЗ направление подготовки презентовали представители КНИТУ — это технология окраски.

И, конечно, подшефных покорило зажигательное исполнение любимых песен камазовскими артистами. Здесь же, на сцене, были вручены и подарки победителям конкурсов. Их было так же много, как и открытых, сделанных в этот день школьниками.

ФОТОФАКТ

Держи толстовку



9 декабря в торжественной обстановке в Набережночелнинском политехническом колледже состоялось вручение брендированных толстовок от «КАМАЗа». Их получили 328 второкурсников, обучающихся на наладчиков станков, мастеров, технологов, ремонтников и операторов-наладчиков. Тимур Шайдуллин — один из них, учится на технолога машиностроения.

— Выбрал эту специальность из-за её многогранности. Уже успел пройти практику в НТЦ, где познакомился со станками. Очень здорово, что есть проект «Профессионализм», и наш ссуз сотрудничает с «КАМАЗом», а вручение толстовок только укрепляет связь между ними. После окончания НПК планирую устроиться на одно из предприятий автогиганта по своей специальности.

Помимо студентов НПК, толстовки получили 267 второкурсников Технического колледжа им. В.Д. Поташова и 75 учащихся КГАМТ им. Л.Б. Васильева.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Каждому возрасту — свой стиль

Мошенников не зря часто называют тонкими психологами — в их арсенале многочисленные уловки, упор на эмоции и манипуляции, на которые реагируют эмпатичные люди. Более того, злоумышленники умеют находить подход к каждому! В частности, поводы для контакта и стиль общения преступники подстраивают под возраст, интересы и жизненный опыт человека. В службе информационной безопасности «КАМАЗа» рассказали о конкретных сценариях под каждую возрастную категорию.

Возраст от 9 до 17 лет

До юных и несовершеннолетних мошенники стараются добраться в первую очередь через онлайн-игры и соцсети. Они выдают себя за стримеров или администраторов проектов, предлагают «призы» или «прокачку» и требуют данные карт родителей, коды из SMS или доступ к телефону. Используют и запугивание: придумывают «уголовные дела» или «угрозы семье». Распространены

псевдоподработки (лайки, комментарии, «помощь в продаже»), которые часто оказываются вовлечением в незаконные операции.

Возраст от 18 до 25 лет

Только-только оперившиеся птенцы, готовые вылететь из родительского гнезда, злоумышленники чаще всего заманивают подработками, инвестициями, вакансиями. Требуют «активационный платёж», оплату обучения или по-

купку товара «для старта». Часто встречаются фейки про «взлом Госуслуг» и «оформление кредита».

Не забывают и о свиданиях: на сайтах знакомств выманивание денег маскируется под просьбы оплатить билеты, подарки или доставку.

Возраст от 26 до 40 лет

Денежный вопрос у этой возрастной категории стоит достаточно остро, поэтому мошенники предлага-

**Старше 60 лет**

Основная угроза для старшего поколения — многоходовые схемы с имитацией взлома сервисов и последующим звонком «из банка/ЦБ/ФСБ».

По-прежнему актуальная ситуация «родственник в беде», мастерски разыгранная мошенниками. Опасны и «проверки» от якобы сотрудников ЖЭКа или почты, которые просят коды, подписи и обеспечить доступ в квартиру. Нередко пожилых людей вовлекают в роль курьеров.

Рекомендации

- Будьте бдительны, всегда критически относитесь к любой информации и обязательно перепроверяйте её!
- Не принимайте поспешных решений — торопливость мешает трезво оценить ситуацию и увидеть угрозу.
- Никому и ни при каких обстоятельствах не называйте коды из SMS, пароли и личную информацию. Её могут запрашивать только мошенники!

ВЫПУСКИ «ВЕСТИ КАМАЗА»

«Авторадио» 101,5 FM: в 10.15, 15.15, 20.15. «Брежнев ФМ» 104,2 МГц: в 10.20, 15.20, 20.20.

КАМАЗОВЦЫ ШУТЯТ

Так подготовились, что снег боится выпасть

Кирилл СВИРИДОВ. Фото: Виталий ЗУДИН

Вечером 5 декабря в ДК «КАМАЗа» прошла заключительная игра фестиваля КВН 2025 года. По её завершении определилась тройка лучших команд и обладатель Кубка этого сезона.

Открывать фестиваль песней для камазовских кавээнщиков стало традицией, от которой не отошли и на декабрьской игре. В этот раз юмористы поздравили всех с наступающим Новым годом.

*Время праздничных желаний,
Блеск игрушек и гирлянд...
И опять в плену мечтаний,
И вперёд с надеждой взгляд.*

В этот вечер выступление кавээнщиков оценивали председатель профкома «КАМАЗа» Ильдар Шамилов, директор представительства автогиганта в Казани Александр Ушенин, начальник отдела по работе с молодёжью профкома компании Лидия Касымова, председатель Совета молодёжи «КАМАЗа» Алексей Тарабукин, депутат горсовета Тагир Сунгатуллин и редактор Лиги КВН работающей молодёжи Набережных Челнов Денис Софонов. Интересно, что в этот раз у жюри на столе были таблички



Под Новый год в семьях папы наряжаются в Дедов Морозов и дарят подарки.

— А тебе килограмм фарша, держи, — передаёт упаковку Дед Мороз.

— Мы же не это просили на Новый год!

— Что было по акции в магазине, то и дарю! (По феншулю)



Недавно на базе команды «КАМАЗ-мастер» российский атлет Денис Вовк тягал на сцепке два грузовика. Кавээнщики НТЦ представили, что в этот момент происходило в кабине.

— Мужик, отпусти, — кричит из кабины водитель.

— А ведь на бензине сэкономить можно... — возникла идея у его напарника.

— Да как сэкономим? Нам вообще не в ту сторону!

с цифрами от 1 до 6. По этой шкале они оценивали два конкурса — «Визитку» и «Поздравление». По традиции на зимнем состязании команды старались создать на сцене новогоднюю атмосферу, да и шуточки подготовили на эту тему.

Камазовские кавээнщики в своих миниатюрах стараются затронуть самые актуальные вопросы последнего времени, а ещё подмечают события, случившиеся не так давно: тренировка силача Дениса Вовка на базе команды «КАМАЗ-мастер», победа в ралли-марафоне «Шёлковый путь», КАМАЗ — убийца китайских грузовиков (об этом в следующем номере).

Ведущий игры Александр Степанов перед выступлением команд пошутил, что настоящая зима приходит в город только после камазовского КВН. В арсенале команды ПРЗ «Далай рама» нашлась шутка на эту тему:

— Мэрия Набережных Челнов так уверенно заявила о готовности к зиме, что снег боится выпасть.

Совсем скоро коллективы будут собираться на корпоративах, чтобы встретить Новый год и по традиции загадать желания.

— Да всё это чушь. Ничего не сбылось, что в прошлом году загадывал, — с обидой сказал участник команды «ПЖДТ-Сервис» «Камстанция».



«Полный привод» каждую игру радует зрителей яркими образами. В этот раз со сцены с предстоящим Новым годом публику поздравлял известный шансонье Лениз Круглый, исполнив песни из новой программы «Вертел я эту жизнь на конвейере».

— Он недавно откинулся с зоны, — сообщил один из ведущих.

— С особо опасной? — решил уточнить соведущий.

— Нет, с особой экономической.



Победители сезона, команда «Нелогичные», отправляются на фестиваль «КиВиН» в Сочи

— Как не сбылось? — появился Дед Мороз. — Ты же загадывал больше быть с семьёй дома. Так чем тебя четырёхдневка не устраивает?

— Древние скандинавы верили: самые достойные воины попадают в Вальхаллу — место вечной славы и доблести, — задумчиво произносит участница команды «Нелогичные» (логистический центр).

— Это просто миф.

— Мои коллеги верят, что после увольнения попадут в «Алабугу». Вот это точно миф! — парирует сокомандник.

Команда «Челнинводоканала» «ЧёВыКак?» обратила внимание, что в Набережных Челнах не так много достопримечательностей. Экскурсионный автобус проезжает мимо «Тюбетейки», и экскурсант возмущается:

— Мы уже третий раз мимо неё проезжаем!

На конечной остановке он недоволен, что автобус остановился у проходной камазовского завода.

— Так мы ещё и вахтой работаем, — ответила экскурсовод.

Команда «Мы из Центра» (БЗГД — ДР) решила блеснуть интеллектуальным юмором и привела интересный факт:

— Вы знали, что человек третью своей жизни проводит во сне?

— Ага. А камазовец в отпуске.

В этом году команда «КАМАЗ-мастер» участвовала в ралли-марафоне «Шёлковый путь». Подготовка к нему занимала много времени. «Далай рама» показывает случай на одной из тренировок.

— Ну что, волосы у тебя уже высохли? — поинтересовался у жены гонщик, остановившись после пройденного круга.

— Да! А когда ты мне наконец фен нормальный купишь? — стала высказывать давнюю претензию супруга.

— Вот гонку выиграю и куплю.

По итогам игры тройку призёров замкнули три команды: «Мои красавицы» (литейный завод), «Полный привод» (АвЗ) и «По феншулю» (кузнецкий завод). Второй стала команда «Мы из Центра». Первое место жюри присудило «Нелогичным». Логисты также подняли Кубок этого сезона. Команда в следующем году представит «КАМАЗ» на фестивале «КиВиН» в Сочи.

16+

**ВЕСТИ
КАМАЗА**

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: Sheyanova@Nekamaz.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 «СМИ-Центр». Адрес редакции и издателя: 423827, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, Альметьевский тракт, д. 10, помещение 3. Телефоны редакции: 45-21-14, 45-21-95, 37-19-54, 37-31-99, 6-87-16. Распространяется бесплатно.

Газета отпечатана офсетным способом с голового оригинал-макета редакции «ВК» в типографии ООО «Благон» по адресу: 423800, Республика Татарстан, 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.

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, специальные предложения действуют на момент выхода газеты.