50 лет С НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА КАМАЗА KAMAZ

# ИСТОРИЯ «КАМАЗА»

## В ДОКУМЕНТАХ И ФОТОГРАФИЯХ

КАМАЗ №0000001
XXV СЪЕЗДУ КПСС
К А М А З
00-01 ТАТ
ПРИНИМАЙ, РОДИНА, ПЕРВЫЙ КАМАЗ!

# ИСТОРИЯ «КАМАЗА» В ДОКУМЕНТАХ И ФОТОГРАФИЯХ

# Содержание

Обращение к читателям ... 6

## 1969 – 1976

Решение – на высшем уровне ... 8
Вначале было слово ... 10
Проектирование и проектанты ... 12
Путем испытаний ... 14
Первопроходцы ... 16
Первый «генерал» ... 18
Кадры решают ... 22
Первый ковш ... 24
Всесоюзная комсомольская ... 26
Земля плюс воля ... 30
Романтика в рублях ... 32
Романтика в метрах ... 36
Обед по расписанию ... 38
Все дороги – на «КАМАЗ» ... 40
Рождение Нового города ... 44
От схемы – к действительности ... 48
Строительство: в темпе, в темпе ... 50
Технологии строительства ... 52
Оборудование – со всего мира ... 54
Строит целая страна ... 56
Ремонтно-инструментальный завод ... 58
Кузнечный завод ... 62
Литейный завод ... 66
Прессово-рамный завод ... 70
Завод двигателей ... 74
Автомобильный завод ... 78
Ударники и передовики – краса и гордость ... 82
Глазами художника ... 84

## 1976 – 2002

Первый автомобиль ... 86
Курс – на Москву ... 88
Первые 5000 ... 90
Есть первая очередь! ... 92
УГК, будущий НТЦ ... 94
Модельный ряд: растём, прирастая ... 96
Стройка, партия, комсомол ... 98
Даёшь 100-тысячный! ... 100
«Большой приз «КАМАЗа» ... 102
Дни «КАМАЗа» ... 104
Красные субботы ... 106
Красивый, звонкий, молодой ... 108
Автоград и агитация ... 112
Первый вездеход ... 114
Есть вторая очередь! ... 116
Василий Фаустов. По плану и сверх плана ... 118
Производство: интенсивные 80-е ... 120
Роботы на «КАМАЗе». Первые шаги ... 122
Полмиллиона КАМАЗов ... 124
Вдохновляя на труд ... 126
Соцсоревнование – движущая сила ... 128
Орден Ленина – награда Родины ... 130
«КАМАЗавтоцентр»: навстречу потребителю ... 132
Рабочие «КАМАЗа» – Герои Социалистического Труда ... 134
В поисках лучших решений ... 136
Пионерская плавка и «Пионер «КАМАЗа» ... 138
Николай Бех. По максимуму ... 140
Первый миллионный ... 142
Проект-88 ... 144
«Ока» – «народный автомобиль» ... 146
Опережая время ... 150
Профсоюз и его миссия ... 152
Таланты, ваш выход! ... 154
Спорт – молодость «КАМАЗа» ... 158
«КАМАЗ-мастер». Рождение легенды ... 162
Год беды. Пожар на заводе двигателей ... 164
Иван Костин. Не ждать – действовать ... 166
Модернизация: трудностям вопреки ... 168
ТФК «КАМАЗ». Продавать и развиваться ... 170
Лихие девяностые ... 172

## 2002 – 2019

Сергей Когогин. Время меняться к лучшему ... 174
Качество. Стратегия определяет тактику ... 176
PSK – Производственная система «КАМАЗ» ... 178
Юбилейные: нули имеют значение ... 180
Два миллиона. Едем дальше! ... 182
Роботы на «КАМАЗе». Новая эра ... 184
«КАМАЗ» сегодня: НТЦ и ТЦ ... 186
«КАМАЗ» сегодня. Автомобильный завод ... 188
«КАМАЗ» сегодня. Завод двигателей ... 190
«КАМАЗ» сегодня. Литейный завод ... 192
«КАМАЗ» сегодня. Кузнечный завод ... 194
«КАМАЗ» сегодня. Прессово-рамный завод ... 196
«КАМАЗ» сегодня. Ремонтно-инструментальный завод ... 198
Совместные предприятия: ООО «ЦФ КАМА» ... 200
Совместные предприятия: ЗАО «КАММИНЗ КАМА» ... 202
Совместные предприятия: ООО «КНОРР БРЕМЗЕ КАМА» ... 204
Совместные предприятия: ООО «Федерал Могул Набережные Челны» ... 206
Совместные предприятия: ООО «ДК РУС» ... 208
«КАМАЗ» сегодня. Завод каркасов кабин ... 210
Дилерская сеть: в едином ключе ... 212
Дилерская и сервисная сеть ПАО «КАМАЗ» в СНГ и дальнем зарубежье ... 214
Праздник, от которого не отказываются ... 216
Профсоюз. В заботах о главном ... 218
Молодея год от года ... 220
«КАМАЗ» и газ ... 224
Беспилотники. Версия будущего ... 226
Электробус. Экологичный, экономичный ... 228
«Арктика» – это в Челнах? ... 230
Р6. Новый мотор – новое производство ... 232
К5: выход в премиум-класс ... 234
Знакомьтесь: новый модельный ряд ... 236
«КАМАЗу» – 50. Жизнь только начинается! ... 264

## Дорогие друзья!

**Книга «История «КАМАЗа» в документах и фотографиях» посвящена 50-летию компании. На её страницах оживают события многолетней давности. Она звучит как гимн легендарному камазовскому характеру и вдохновляет на новые свершения.**

**«КАМАЗ» строился в рекордно короткие сроки. Страна нуждалась в грузовиках, и сбавлять набранные темпы было нельзя. Равно как нельзя забыть события тех времён и поколения камазовцев, которые день за днём создавали будущее автомобильной отрасли страны. С этой целью – сохранить и приумножить – и задумана книжная трилогия.**

**Все эти полвека заводчане были верны избранному делу, городу на Каме, Татарстану и России. Сохранить опыт предыдущих поколений и приумножить его – задача тех, кто трудится на предприятии сегодня. С этой миссией камазовцы успешно справляются. Благодаря профессионализму трудового коллектива, компания по праву является лидером российского грузового автомобилестроения и пользуется заслуженным уважением в мире.**

**«КАМАЗ» встречает юбилей новыми достижениями в освоении современных моделей и передовых технологий. Перспективные проекты компании дают уверенность в том, что курс на развитие отечественного автопрома, реализуемый в тесном сотрудничестве с Госкорпорацией «Ростех», будет продолжен. Поставленные цели будут достигнуты, и автозавод ждёт дальнейшее процветание.**

**Поздравляю руководство, трудовой коллектив и ветеранов с юбилеем компании! Желаю всем крепкого здоровья, успехов и всего самого наилучшего!**

**Генеральный директор**
**Государственной корпорации «Ростех»,**
**председатель Совета директоров**
**ПАО «КАМАЗ»**
**Сергей Викторович Чемезов**

## Дорогие коллеги!
## Уважаемые читатели!

**Время неумолимо движется вперёд. Остаются позади годы и десятилетия, становятся достоянием прошлого события, имена и дела людей, беззаветно посвятивших свои идеи, труд и жизнь созданию Камского автогиганта и развитию автомобильной промышленности России… И вот мы уже на пороге золотого юбилея компании. Книга, которую вы сейчас держите в руках, была задумана как юбилейный проект, посвящённый заводчанам и демонстрирующий мощный потенциал компании на основе её неповторимой богатой истории, традиций, трудовых династий, сильного корпоративного духа. Листая её страницы, мы, по сути, перелистываем страницы далёкого прошлого, представляя условия, в которых рождался каждый новый день.**

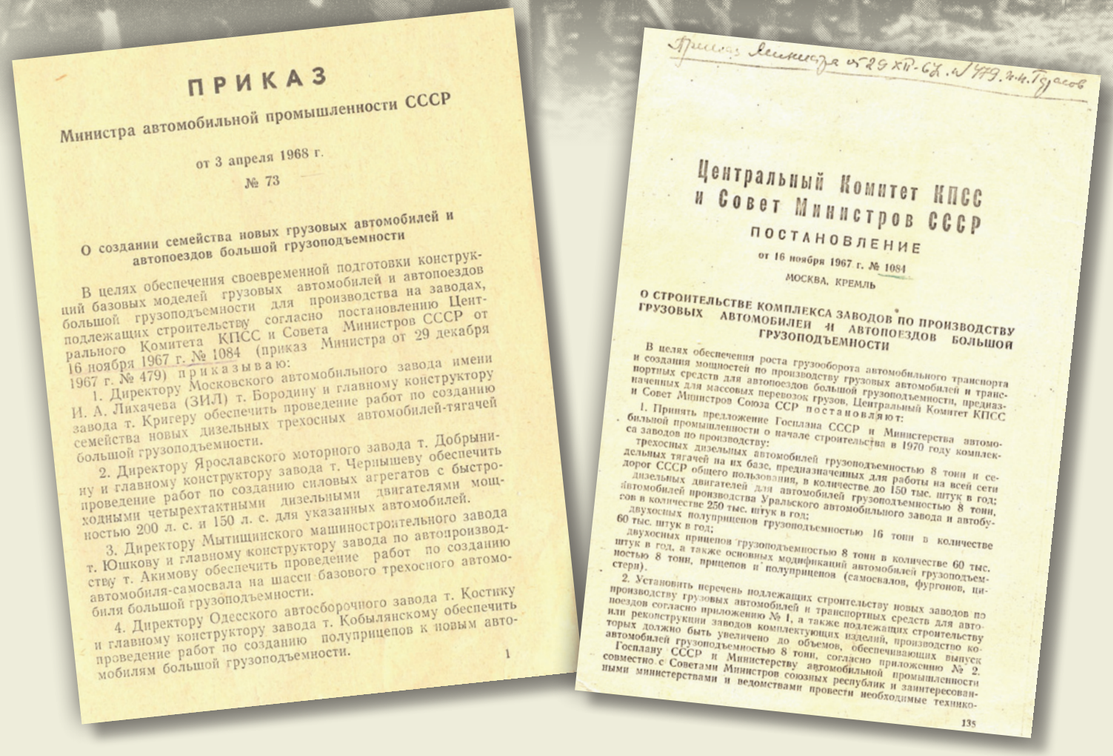
**Уникальность и ценность книги в том, что каждое слово в ней подтверждено документальными и фотоматериалами, многие из которых предоставлены очевидцами событий из личных архивов и публикуются впервые. В этих фактах, фотографиях и документах – целая жизнь длиною в 50 лет.**
**За это время наш «КАМАЗ» прошёл удивительный путь, он по праву признан лидером в отечественном машиностроении и входит в 20-ку ведущих мировых производителей тяжёлых грузовых автомобилей.**

**В год 50-летия было особенно важно сделать достоянием общественности многочисленные факты истории «КАМАЗа», страницы личных воспоминаний наших коллег: тех, кто был у истоков, и тех, чьим трудом живёт предприятие сегодня. Я уверен, что книга никого не оставит равнодушным.**
**Столь ценный материал собран и систематизирован людьми, которым небезразлична судьба нашего автозавода. Спасибо всем участникам этого проекта, авторам этого произведения за трепетное отношение к артефактам. Из отдельных документов, бережно собранных свидетельств и фотографий сложилась целая летопись. Это попытка сохранить, увековечить 50-летнюю историю предприятия.**
**Каждая глава этой книги звучит как благодарность многим поколениям заводчан за их труд.**
**Спасибо всем, кто внёс свой вклад в полувековую биографию «КАМАЗа», кто участвует в создании его новой истории. Она, как известно, пишется здесь и сейчас. Но пусть не забудутся славные дела первопроходцев, которые сегодня на заслуженном отдыхе, кого судьба разбросала по городам нашей Родины! Пусть всегда сопутствует успех тем, кто, приняв эстафету славных традиций завода, челнинских машиностроителей, продолжает достойно развивать экономику Российского государства!**

**Генеральный директор**
**ПАО «КАМАЗ»**
**Сергей Анатольевич Когогин**

# Решение – на высшем уровне

Госплан СССР изучил 70 площадок, в шорт-лист вошли восемь, а в финал – две: в Татарстане и в Красноярском крае. 17 июля 1969 года, когда в Набережных Челнах проходило совещание представителей ЦК КПСС и членов Совета Министров СССР, по распоряжению Ф. А. Табеева – первого секретаря Татарского обкома КПСС в 1960–1979 гг.– неподалёку от с. Азьмушкино был выкопан небольшой котлован и сымитирована укладка первого блока строительства «КАМАЗа».



ПРИКАЗ

Министра автомобильной промышленности СССР

от 3 апреля 1968 г.

№ 73

О создании семейства новых грузовых автомобилей и автопоездов большой грузоподъемности

В целях обеспечения своевременной подготовки конструкций базовых моделей грузовых автомобилей и автопоездов большой грузоподъемности для производства на заводах, подлежащих строительству согласно постановлению Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР от 16 ноября 1967 г. № 1084 (приказ Министра от 29 декабря 1967 г. № 479) приказываю:

1. Директору Московского автомобильного завода имени И. А. Лихачева (ЗИЛ) т. Бородину и главному конструктору завода т. Кригеру обеспечить проведение работ по созданию семейства новых дизельных трехосных автомобилей-тягачей большой грузоподъемности.

2. Директору Ярославского моторного завода т. Добрынину и главному конструктору завода т. Чернышеву обеспечить проведение работ по созданию силовых агрегатов с быстроходными четырехтактными дизельными двигателями мощностью 200 л. с. и 150 л. с. для указанных автомобилей.

3. Директору Мытищинского машиностроительного завода т. Юшкову и главному конструктору завода по автопроизводству т. Акимову обеспечить проведение работ по созданию автомобиля-самосвала на шасси базового трехосного автомобиля большой грузоподъемности.

4. Директору Одесского автосборочного завода т. Костику и главному конструктору завода т. Кобылянскому обеспечить проведение работ по созданию полуприцепов к новым автомобилям большой грузоподъемности.

1

Приказ Министра от 29 XII-67 г. № 479. Н. А. Тудаков

Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 16 ноября 1967 г. № 1084

МОСКВА, КРЕМЛЬ

О СТРОИТЕЛЬСТВЕ КОМПЛЕКСА ЗАВОДОВ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И АВТОПОЕЗДОВ БОЛЬШОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

В целях обеспечения роста грузооборота автомобильного транспорта и создания мощностей по производству грузовых автомобилей и транспортных средств для автопоездов большой грузоподъемности, предназначенных для массовых перевозок грузов, Центральный Комитет КПСС и Совет Министров Союза ССР постановляют:

1. Принять предложение Госплана СССР и Министерства автомобильной промышленности о начале строительства в 1970 году комплекса заводов по производству:

трехосных дизельных автомобилей грузоподъемностью 8 тонн и седельных тягачей на их базе, предназначенных для работы на всей сети дорог СССР общего пользования, в количестве до 150 тыс. штук в год;

дизельных двигателей для автомобилей грузоподъемностью 8 тонн, автомобилей производства Уральского автомобильного завода и автобусов в количестве 250 тыс. штук в год;

двухосных полуприцепов грузоподъемностью 16 тонн в количестве 60 тыс. штук в год;

двухосных прицепов грузоподъемностью 8 тонн в количестве 60 тыс. штук в год, а также основных модификаций автомобилей грузоподъемностью 8 тонн, прицепов и полуприцепов (самосвалов, фургонов, цистерн).

2. Установить перечень подлежащих строительству новых заводов по производству грузовых автомобилей и транспортных средств для автопоездов согласно приложению № 1, а также подлежащих строительству или реконструкции заводов комплектующих изделий, производство которых должно быть увеличено до объемов, обеспечивающих выпуск автомобилей грузоподъемностью 8 тонн, согласно приложению № 2.

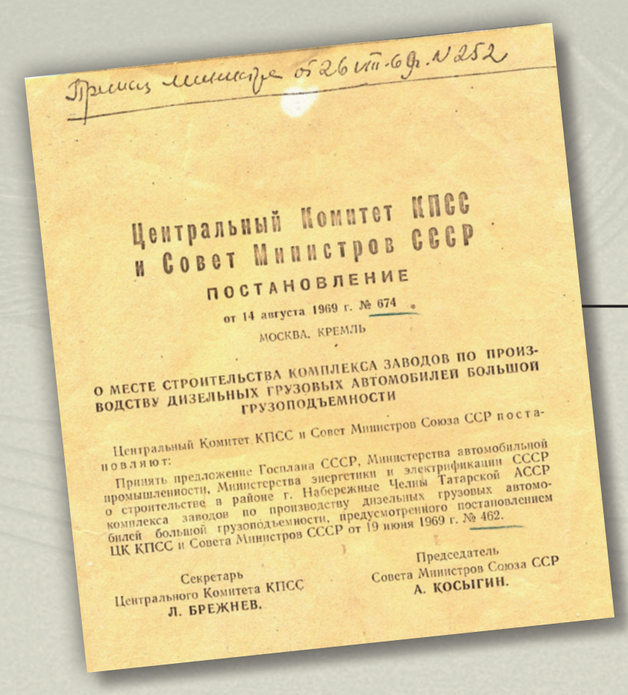
Госплану СССР и Министерству автомобильной промышленности совместно с Советами Министров союзных республик и заинтересованными министерствами и ведомствами провести необходимые технико-

135

**У всякой истории есть предыстория. Есть она и у главного документа «КАМАЗа». С 1967 года страна уже знала, какие автомобили и в каком количестве ей необходимы. Малотоннажники выпускали ГАЗ и ЗИЛ, технику грузоподъёмностью до 40 тонн – БелАЗ и КрАЗ. Возник дефицит промежуточного звена, дизельных автомобилей грузоподъёмностью 8 – 20 тонн, способных работать на любых дорогах в любую погоду. Предприятия, личности и коллективы уже получали под этот проект конкретные задания. Впервые обозначены и проектные мощности, две главные цифры: 150 тысяч автомобилей и 250 тысяч двигателей в год. Оставался главный вопрос: где строить сам завод – невиданный по размаху?**

**Через полтора часа на дороге появился кортеж из 18 легковых машин. Руководители с воодушевлением позировали на фоне камня. «И кто-то послал этот снимок в Политбюро – чуть было не испортил всё дело, – вспоминал много лет спустя Табеев. – Появилась-то фотография ещё до начала обсуждения вариантов. И когда член Политбюро Полянский выступил в том духе, что кое-кто уже тут завод построил, стало не по себе». Но… пиар-акция удалась!**

# Вначале было слово



Приказ министра от 26 сент. 69 г. N 252

Центральный Комитет КПСС
и Совет Министров СССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 14 августа 1969 г. № 674

МОСКВА, КРЕМЛЬ

О МЕСТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА КОМПЛЕКСА ЗАВОДОВ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ДИЗЕЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ БОЛЬШОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ

Центральный Комитет КПСС и Совет Министров Союза ССР постановляют:

Принять предложение Госплана СССР, Министерства автомобильной промышленности, Министерства энергетики и электрификации СССР о строительстве в районе г. Набережные Челны Татарской АССР комплекса заводов по производству дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъемности, предусмотренного постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 19 июня 1969 г. № 462.

Секретарь
Центрального Комитета КПСС
Л. БРЕЖНЕВ.

Председатель
Совета Министров Союза ССР
А. КОСЫГИН.

**«Слово» – это Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 14 августа 1969 года № 674, которым город Набережные Челны официально на весь мир объявлялся местом строительства комплекса заводов по производству грузовых автомобилей. Своего рода свидетельство о рождении. Имя «КАМАЗ» он получит от Министра автопрома три недели спустя, 7 сентября 1969 года. Но история уже началась – пока на бумаге.**



МИНАВТОПРОМУ

МИНИСТР
автомобильной
промышленности СССР
5 сентября 1969 г.
I-52/7266

Совет Министров СССР

Об организации в г.Москве представительства Дирекции строящегося в районе г.Набережные Челны Татарской АССР комплекса заводов по производству дизельных автомобилей

В соответствии с постановлениями ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 19 июня 1969 г. № 462 и от 14 августа 1969 г. № 674 Министерством создана Дирекция строящегося в районе г.Набережные Челны Татарской АССР комплекса заводов по производству дизельных автомобилей большой грузоподъемности.

Помимо выполнения функций руководства комплексным строительством, Дирекция строящегося комплекса должна участвовать в разработке конструкций и испытании автомобилей, разработке технических и рабочих проектов заводов, выборе и заказе оборудования, новых материалов и многочисленных изделий смежных производств, а также контролировать подготовку производства этих материалов и изделий в других отраслях промышленности.

Работы по проектированию технологических процессов, зданий и сооружений, а также по конструированию и испытанию автомобилей, будут выполняться многочисленными научно-исследовательскими институтами и проектными организациями, находящимися в г.Москве.

Все работы по согласованию технических заданий и заказу оборудования, материалов и изделий смежных производств должны вестись с министерствами, ведомствами и организациями, находящимися также в г.Москве.

Учитывая эти обстоятельства, прошу разрешить содержать часть состава указанной дирекции (в пределах 65 человек) в г.Москве для выполнения перечисленных работ.

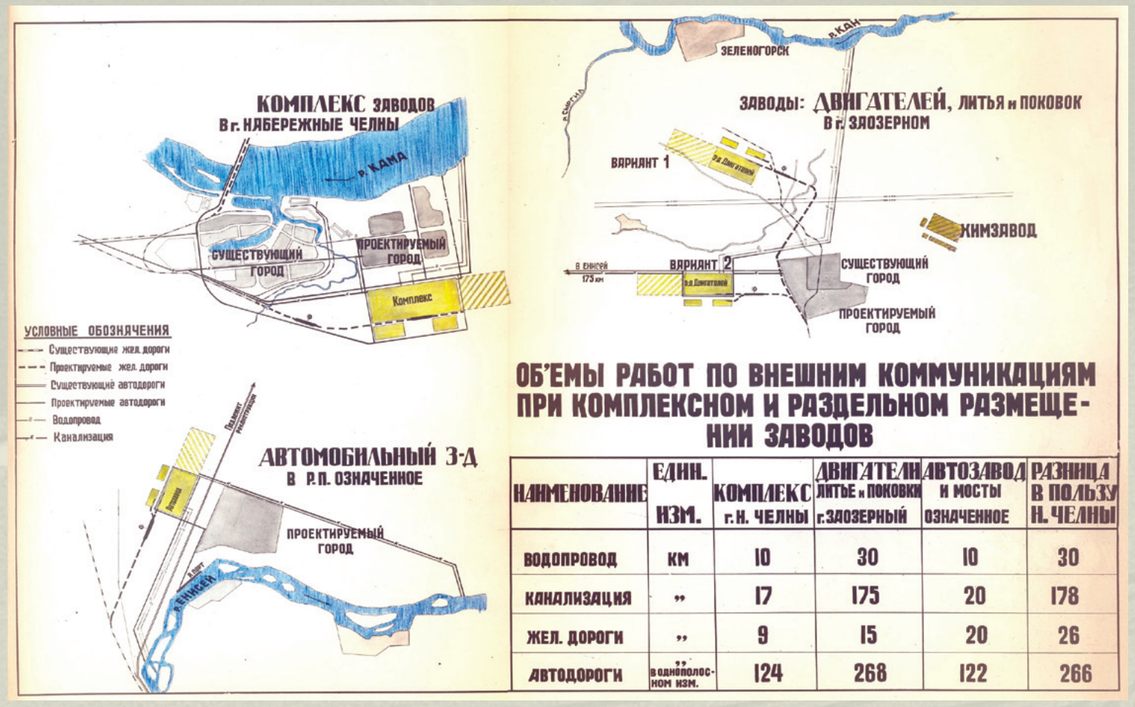
А.Тарасов

ПП-13256

К № I-52/7266

**Запущенный механизм сразу задаёт особый темп. Один за другим подписывает Министр автомобильной промышленности А. М. Тарасов приказы о создании руководящих структур строящегося комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей, в частности, дирекции и её представительства в Москве. По Приказу Министра автомобильной промышленности от 5 сентября 1969 года в Москве организуется представительство дирекции строящегося комплекса заводов.**

**Даже чисто схематично в сравнении с другими вариантами компактность стройплощадки на Каме была очевидна.**

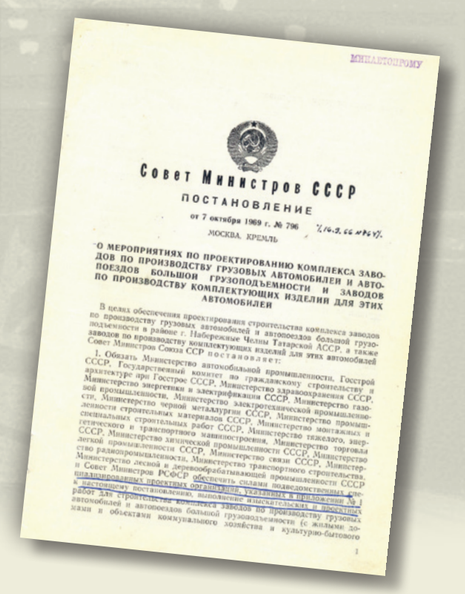



## ОБ'ЕМЫ РАБОТ ПО ВНЕШНИМ КОММУНИКАЦИЯМ ПРИ КОМПЛЕКСНОМ И РАЗДЕЛЬНОМ РАЗМЕЩЕНИИ ЗАВОДОВ

| НАИМЕНОВАНИЕ | ЕДИН. ИЗМ. | КОМПЛЕКС г. Н. ЧЕЛНЫ | ДВИГАТЕЛИ, ЛИТЬЕ и ПОКОВКИ г. ЗЛОЗЕРНЫЙ | АВТОЗАВОД И МОСТЫ ОЗНАЧЕННОЕ | РАЗНИЦА В ПОЛЬЗУ Н. ЧЕЛНЫ |
|---|---|---|---|---|---|
| ВОДОПРОВОД | км | 10 | 30 | 10 | 30 |
| КАНАЛИЗАЦИЯ | ,, | 17 | 175 | 20 | 178 |
| ЖЕЛ. ДОРОГИ | ,, | 9 | 15 | 20 | 26 |
| АВТОДОРОГИ | ,, в однополосном изм. | 124 | 268 | 122 | 266 |

**Так выглядел город Набережные Челны до начала строительства Камского автомобильного завода.**

**Всё включено! Не прошло и двух месяцев после исторического решения о создании автогиганта на Каме, как выходит новый исторический документ. Практически все министерства отныне так или иначе задействованы в проектировании комплекса заводов по производству грузовых автомобилей и автопоездов большой грузоподъёмности и заводов по производству комплектующих изделий для них. Первые шаги – выполнение изыскательских и проектных работ для строительства.**



МИНАВТОПРОМУ

Совет Министров СССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 7 октября 1969 г. № 796

МОСКВА, КРЕМЛЬ

О МЕРОПРИЯТИЯХ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ КОМПЛЕКСА ЗАВОДОВ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ И АВТОПОЕЗДОВ БОЛЬШОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ И ЗАВОДОВ ПО ПРОИЗВОДСТВУ КОМПЛЕКТУЮЩИХ ИЗДЕЛИЙ ДЛЯ ЭТИХ АВТОМОБИЛЕЙ

В целях обеспечения проектирования строительства комплекса заводов по производству грузовых автомобилей и автопоездов большой грузоподъемности в районе г. Набережные Челны Татарской АССР, а также заводов по производству комплектующих изделий для этих автомобилей Совет Министров Союза ССР п о с т а н о в л я е т:

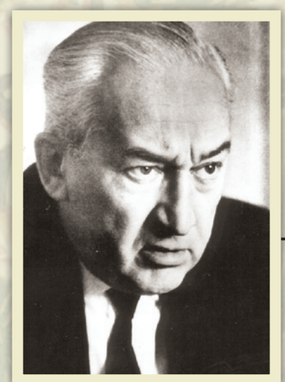
1. Обязать Министерство автомобильной промышленности, Госстрой СССР, Государственный комитет по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР, Министерство здравоохранения СССР, Министерство энергетики и электрификации СССР, Министерство электротехнической промышленности, Министерство химической промышленности, Министерство черной металлургии СССР, Министерство промышленности строительных материалов СССР, Министерство монтажных и специальных строительных работ СССР, Министерство торговли СССР, Министерство автомобильного и сельскохозяйственного транспорта СССР, Министерство тракторного и сельскохозяйственного машиностроения, Министерство тяжелого, энергетического и транспортного машиностроения, Министерство торговли СССР, Министерство легкой промышленности СССР, Министерство связи СССР, Министерство лесной и деревообрабатывающей промышленности, Министерство целлюлозно-бумажной промышленности, Министерство химической промышленности, Министерство среднего машиностроения, Министерство судостроительной промышленности СССР, Министерство радиопромышленности, Министерство транспортного строительства СССР, Министерство лесной и деревообрабатывающей промышленности, Министерство строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности СССР, Министерство строительства предприятий цветной металлургии СССР, Министерство строительства предприятий черной металлургии СССР, Министерство строительства предприятий химической промышленности СССР, Министерство строительства предприятий машиностроения и металлообработки СССР, Министерство строительства предприятий легкой промышленности и бытового обслуживания населения СССР, Министерство строительства предприятий пищевой промышленности СССР, Министерство строительства предприятий мясной и молочной промышленности СССР, Министерство строительства предприятий мукомольно-крупяной промышленности и комбикормовых заводов СССР, Министерство строительства предприятий микробиологической промышленности СССР, Министерство строительства предприятий медицинской промышленности СССР, Министерство строительства предприятий промышленности строительных материалов СССР, Министерство строительства предприятий автомобильного транспорта СССР, Министерство строительства предприятий сельскохозяйственного транспорта СССР, Министерство строительства предприятий тракторного и сельскохозяйственного машиностроения, Министерство строительства предприятий тяжелого, энергетического и транспортного машиностроения, Министерство строительства предприятий торговли СССР, Министерство строительства предприятий связи СССР, Министерство строительства предприятий лесной и деревообрабатывающей промышленности, Министерство строительства предприятий целлюлозно-бумажной промышленности, Министерство строительства предприятий химической промышленности, Министерство строительства предприятий среднего машиностроения, Министерство строительства предприятий судостроительной промышленности СССР, Министерство строительства предприятий радиопромышленности, Министерство строительства предприятий транспортного строительства

# Проектирование и проектанты

**В 1968 году приказом по Минавтопрому СССР на Московский автомобильный завод им. Лихачёва (ЗИЛ) была возложена задача по разработке семейства большегрузных автомобилей, а на Ярославский моторный завод – по созданию дизельных двигателей мощностью 150-200 л.с.**

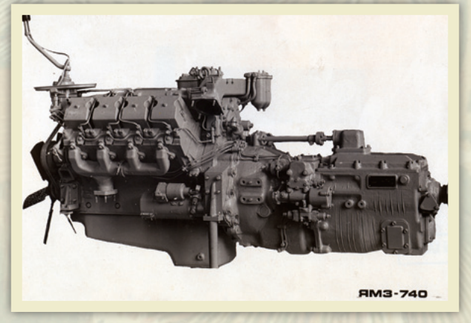
**Первый опытный образец – прообраз седельного тягача КАМАЗ-5410 – появился ещё в 1969 году на ЗИЛе.**

**Попробуем узнать в этом образце марта 1969 года, тоже рождённом на ЗИЛе, будущий КАМАЗ-53202. Сколько ещё стадий (и лет!) должно пройти, чтобы «куколка» превратилась в «бабочку» – серийный автомобиль, узнаваемый с первого взгляда!**

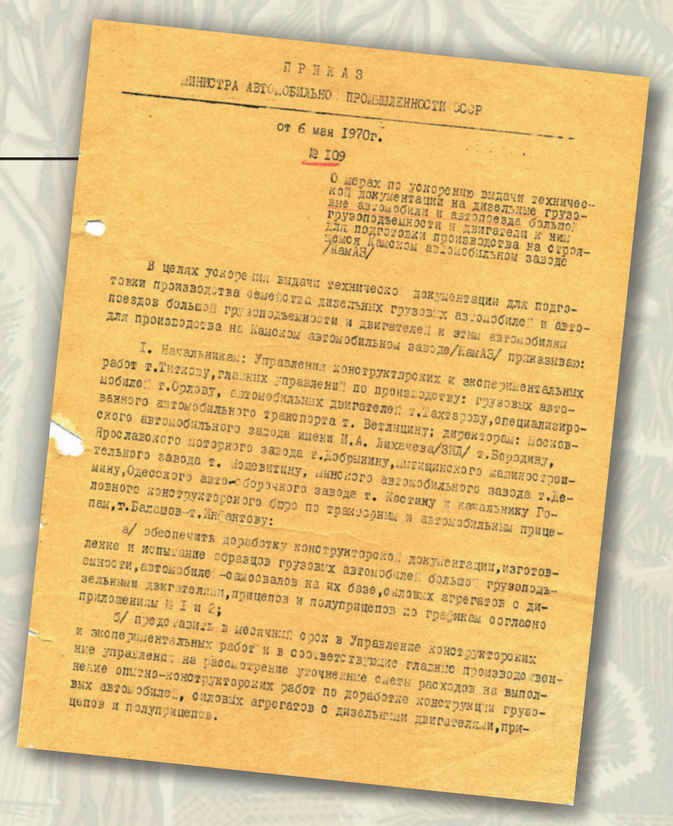


**Создателем первого автомобиля КАМАЗ стал главный конструктор ЗИЛа Анатолий Маврикиевич Кригер, с чьим именем в стране связаны десятки конструкций автомобилей практически всех классов. Коллеги отмечали его колоссальную работоспособность, энциклопедические знания. Под его руководством была разработана конструкция всего семейства автомобилей КАМАЗ. Прототипом будущего КАМАЗа стал опытный образец дизельного трёхосника (6х4) ЗИЛ-170, а всего на ЗИЛе было построено и испытано порядка 40 опытных образцов будущих КАМАЗов. За эту работу А. М. Кригер был награждён вторым орденом Ленина, в 1972 году ему было присвоено звание «Заслуженный деятель науки и техники РСФСР».**

**Пока идёт стройка, рождается автомобиль – в чертежах конструкторов. Приказом Министра автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасова вводится ряд мер по ускорению выдачи технической документации на дизельные грузовые автомобили и автопоезда большой грузоподъёмности. Задания по доработке КД и испытанию экспериментальных образцов получают руководители ряда заводов – от Москвы до Минска и Одессы. Сроки сжатые.**




**В 1970 году первый камазовский двигатель ещё называется ЯМЗ-740. Его мощность – 210 л.с. В ноябре 1973 года Госкомиссия рекомендовала его к серийному производству.**



ПРИКАЗ
МИНИСТРА АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

от 6 мая 1970г.

№ 109

О мерах по ускорению выдачи технической документации на дизельные грузовые автомобили и автопоезда большой грузоподъемности и двигатели к ним

В целях ускорения выдачи технической документации для подготовки производства семейства дизельных грузовых автомобилей и автопоездов большой грузоподъемности и двигателей к этим автомобилям для производства на Камском автомобильном заводе /КамАЗ/ приказываю:

I. Начальникам Управления конструкторских и экспериментальных работ т.Тихову, главных управлений по производству: грузовых автомобилей т.Орлову, автомобильных двигателей т.Ахазарову, специализированного автомобильного транспорта т. Ветлицину; директорам: Московского автомобильного завода имени И.А. Лихачева/ЗИЛ/ т.Бородину, Ярославского моторного завода т.Добрынину, минского автомобильного завода т.Деловного конструкторского бюро по тракторным и автомобильным прицепам, т.Балашов-т.Лифантову:

а/ обеспечить доработку конструкторской документации, изготовление и испытание образцов грузовых автомобилей большой грузоподъемности, автомобиле -самосвалов на их базе, силовых агрегатов с дизельными двигателями, прицепов и полуприцепов по графикам согласно приложениям № 1 и 2;

б/ представлять в месячный срок в Управление конструкторских и экспериментальных работ и в соответствующие главные производственные управления на рассмотрение уточненные сметы расходов на выполнение опытно-конструкторских работ по доработке конструкции грузовых автомобилей, силовых агрегатов с дизельными двигателями, прицепов и полуприцепов.

**Под руководством главного конструктора Ярославского моторного завода Георгия Дмитриевича Чернышёва был спроектирован 8-цилиндровый V-образный дизельный двигатель будущего автомобиля КАМАЗ. Ярославские моторостроители, опираясь на накопленный опыт и имеющиеся конструкторско-исследовательские наработки, создавали отечественный силовой агрегат, не уступающий зарубежным аналогам. С 1968 по 1973 гг. было изготовлено и испытано около 150 двигателей и столько же сцеплений и коробок перемены передач. В 1972 году Г. Д. Чернышёв был удостоен Государственной премии СССР.**

# Путём испытаний

**Летом 1972-го на Ярославском моторном заводе ведутся стендовые и эксплуатационные испытания двигателей ЯМЗ-740 и ЯМЗ-741, сцеплений и коробок передач. Информация о результатах регулярно направляется в Минавтопром, по заданию которого мотор разработан специально для «КАМАЗа».**

СССР

Ярославский ордена Ленина моторный завод

г. Ярославль, проспект Октября, 75.

адрес

ваш № дата

наш № 2Н/275 дата 8/IX-72 г.

Министерство Автомобильной Промышленности СССР

тов. Дронгу И.И.

г. Москва, Кузнецкий мост, 21/5

Направляем информацию о ходе стендовых и эксплуатационных испытаний двигателей ЯМЗ-740 (II3641), ЯМЗ-741, сцеплений и коробок передач для Камского автозавода за период с 20 августа по 5сентября 1972 г.

Главный конструктор завода – /Чернышёв/

**Это уже КАМАЗ? Почти. Испытания опытных образцов автомобилей в 1971 году шли в Подмосковье и на трассах, и off-road, в условиях бездорожья.**

СССР
Министерство автомобильной промышленности

МОСКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД имени И. А. ЛИХАЧЕВА
( ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ЗИЛ )

109280, Москва, Ж-280, Автозаводская ул., 23 Телефон 272-95-00

№ 16-2152-14. "9" апреля 1974 г.

ПОМОЩНИКУ МИНИСТРА АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

тов. ДРОНГУ И.И.

Препровождаю Вам справку № 24 (70) о ходе испытаний опытных образцов автомобилей КамАЗ первой, второй, третьей и четвертой серии по состоянию на 31 марта 1974 г.

Приложение: Справка № 24 (70) на 32-х листах.

ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР ЗАВОДА: 6.4.73 /КРИГЕР/

**Строится автозавод в Челнах – строится автомобиль в Москве. Главный конструктор ЗИЛа А. М. Кригер в апреле 1974 года подробно информирует Министерство автомобильной промышленности о ходе работ и испытаний опытных образцов автомобилей КАМАЗ.**

# Первопроходцы

**По факту Набережные Челны в 1969 году «выиграли тендер», одержав победу в конкурсе над другими претендентами на строительство современного автозавода. Выбор площадки был продиктован не случайностью, а целесообразностью, и неоспоримыми преимуществами, в том числе географическим положением города, климатическими условиями: в самом центре страны, вблизи судоходных рек Камы и Волги и железнодорожной ветки. Это решало проблемы с обеспечением стройки материалами, сырьём, оборудованием, комплектующими, а в дальнейшем – с транспортировкой грузовиков потребителям. Наличие в регионе крупнейшей строительной организации «Камгэснергострой» позволило оптимально организовать строительство заводских корпусов и жилья для будущих камазовцев.**

ПЕРВОПРОХОДЦЫ

— Говорят о нас редко. Пишут и того меньше,— сказал Георгий Даниилович Губа, главный специалист по геодезии Камзанского треста инженерно-строительных изысканий.

О Камском автомобильном заводе мы говорим, что первые его сооружения начнут возводиться в 1970 году, а изыскатели-топографы и геологи работают здесь уже четвертый месяц. Они с проектировщиками принимали участие в выборе площади под завод. Теперь необходимо детально изучить ситуацию и рельеф участка земной поверхности, на которой завод будет возводиться.

С самого начала Камский начинает строить вся страна: изыскатели Кузбасса, Уфы, Горького, Перми, Ростова, Куйбышева, Львова и других городов приехали в Набережные Челны, чтобы в исключительно сжатые сроки выполнить первоочередные работы.

Сделано уже немало. Определены координаты осей будущего гиганта. На территории в несколько тысяч гектаров закреплены семьдесят основных полигонометрических пунктов. Почти всю территорию топографы разбили на 200-метровые квадраты. По ним закончили нивелировку отдельных участков.

— Досрочно мы выполнили первое задание: провели полную топографическую и геологическую съемку площади под автозавод, дав возможность несколько раньше приступить к работе проектировщикам, — сказал начальник отдела Д. Е. Сергеев.

А вот что говорит об изысканиях автозавода В. Г. Галинин, заместитель управляющего трестом:

— За два месяца мы выполнили здесь изысканий на сумму более 150 тысяч рублей. До двадцати бригад топографов ежедневно выезжают в поле. Полным ходом идут съемки планов местности и составление карт. Топографы работают четко, укладываются в сроки.

Замечательно трудятся топографы, руководимые Петром Положенцовым из Бугульмы, и Геннадием Мошевым из Перми. В полевой журнал топографы заносят результаты. Точные приборы фиксируют малейшее изменение рельефа — лощины, холмы, взгорки, овраги... Цифры, цифры, цифры. Они поступают на камеральную обработку, их пересчитывают на электронно-вычислительной машине высококвалифицированные вычислители В. Ф. Сторчик и В. В. Прокопова.

Пройдя математическую обработку, цифры, полученные топографами при замерах в поле, превращаются в точки с реальными координатами в плане и показателями высот над уровнем моря.

Это—исходные данные для составления топографических планов местности разных масштабов. Затем топографы на планшетах составляют планы местности отдельных участков. Планы проверяют в поле, копируют, печатают. По десять-одиннадцать часов работают составители, лишь бы уложиться в сроки. И здесь есть мастера своего дела. Это А. Н. Норин из Пермского отделения треста и Галина Ошепкова, выпускница Московского института инженеров геодезии. Планшеты, выполненные ими, отличаются высоким качеством исполнения...

В любой точке будущего автозавода сегодня можно встретить машины с буровыми установками УРБ-2А. Это работники геологической экспедиции отдела. Задача у них не менее сложная, чем у топографов. Если последних на первом этапе в большей части интересует вся видимая поверхность площади, то геологи изучают структуру грунтов на глубинах до 15—30 метров.

Пробурено несколько тысяч скважин, отобрано столько же проб и монолитов грунта.

— Большую работу по отбору проб проделали бригады буровых мастеров из Бугульмы, которые возглавляют Вафин и Арифулов, — рассказывает главный специалист по геологии Т. А. Максимова.— Они почти в два раза перевыполнили месячное задание...

Сейчас ведутся исследования проб в грунтовой лаборатории. Не прекращаются и полевые опытные работы.

Несколько дней назад ведущие специалисты отдела подготовили полевую документацию под площадку строительной базы, которую вместе с геодезическим отчетом о плане местности представили проектировщикам.

Н. ГАЛИУЛЛИН.
Наш корр.

Воспитанник кузнечного

По праву могу сказать, что воспитан завод. На кузнечный завод пришел молодым рабочим, без высоких разрядов, сейчас вырос на нашего коллектива...

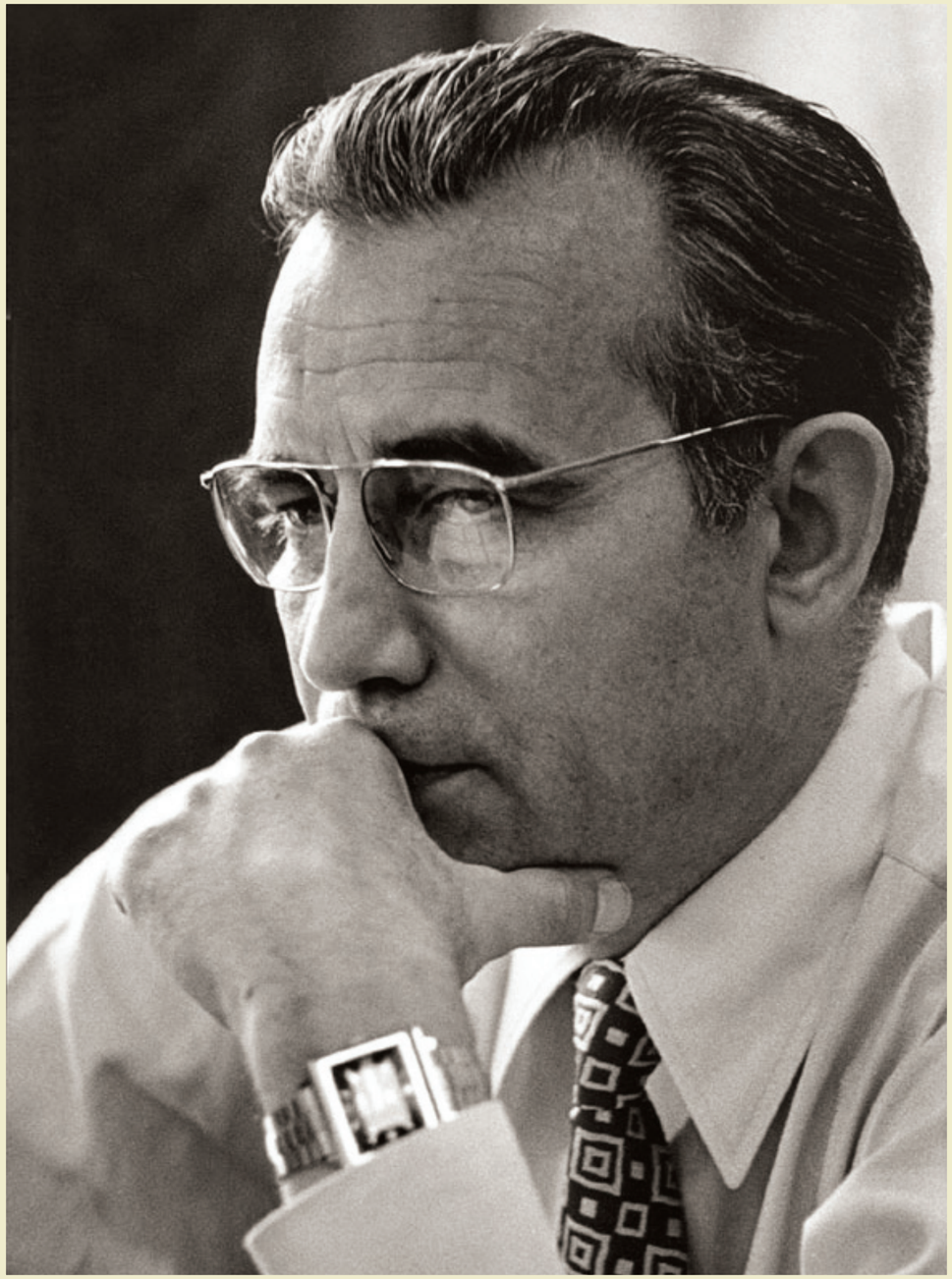
16 февраля 1976 г. □ «РАБОЧИЙ КАМАЗА» □ 3 стр.

**Одной из первых публикаций о «КАМАЗе» (который на импровизированном логотипе представлен как «КАЗ») стала корреспонденция в газете «Советская Татария» от 3 декабря 1969 года. Её герои – казанские геодезисты, первыми приступившие к изыскательским работам на будущей стройплощадке. Автор – собкор Наиль Галиуллин. Будущий камазовец.**

**Прекрасные перспективы, далёкие горизонты… Романтики цитируют Пушкина: «Здесь будет город заложён…»**

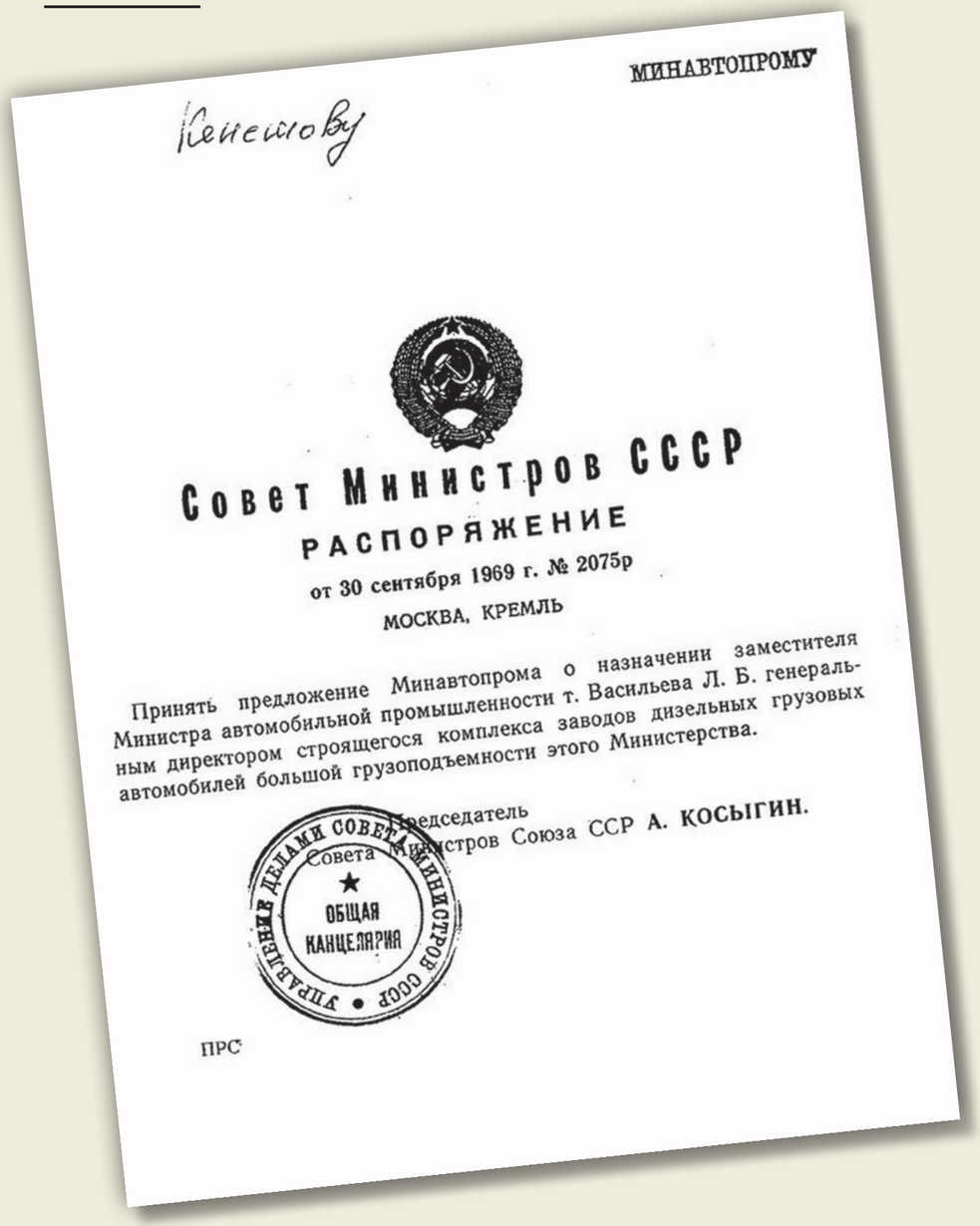
**Первые шаги – выполнение изыскательских и проектных работ для строительства. Реальный первый колышек – не метафора. Топографы, геологи, геодезисты сделали топографическую съёмку площадки и подготовили документацию под строительство.**

# Первый «генерал»



**Васильев Лев Борисович**
**Первый генеральный директор «КАМАЗа» в 1969 – 1981 гг.**

**30 сентября 1969 года появляется камазовец номер один: генеральным директором строящегося комплекса назначен 44-летний замминистра автопрома Лев Борисович Васильев. Распоряжение Совета Министров выходит за подписью Председателя Совмина СССР А. Н. Косыгина.**



МИНАВТОПРОМУ

Кепешову

Совет Министров СССР

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 30 сентября 1969 г. № 2075р

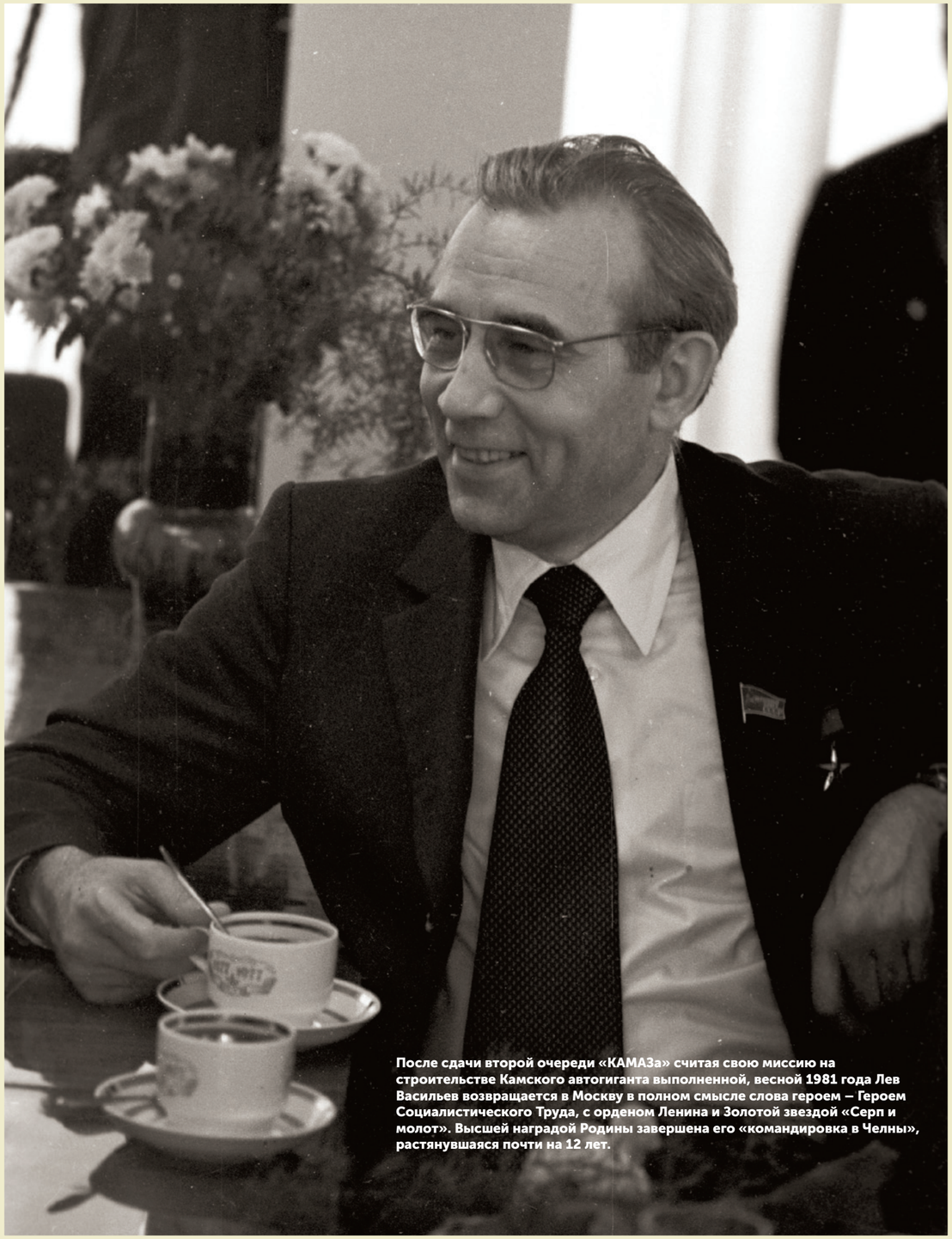
МОСКВА, КРЕМЛЬ

Принять предложение Минавтопрома о назначении заместителя Министра автомобильной промышленности т. Васильева Л. Б. генеральным директором строящегося комплекса заводов дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъемности этого Министерства.

Председатель
Совета Министров Союза ССР А. КОСЫГИН.

УПРАВЛЕНИЕ ДЕЛАМИ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР
ОБЩАЯ КАНЦЕЛЯРИЯ

ПРС



После сдачи второй очереди «КАМАЗа» считая свою миссию на строительстве Камского автогиганта выполненной, весной 1981 года Лев Васильев возвращается в Москву в полном смысле слова героем – Героем Социалистического Труда, с орденом Ленина и Золотой звездой «Серп и молот». Высшей наградой Родины завершена его «командировка в Челны», растянувшаяся почти на 12 лет.

**Лев Борисович Васильев –**
**коренной москвич. Родился 7 февраля 1925 года. Отец был шофёром, затем начальником транспортно-экспедиционной базы, мать – служащей на фабрике «Парижская коммуна».**
**С ранних лет в мальчике проснулась любовь к технике. После седьмого класса поступил в автодорожный техникум, но закончить его не пришлось: началась война. Окончив курсы, водительские права получил в неполные 17 лет, и в 1941 году стал работать шофёром автобазы Наркомата речного флота СССР. В 1943-м был призван в действующую армию. Участник кровопролитных боев на Украине, получил пять осколочных ран.**
**Войну закончил в звании старшего сержанта. После демобилизации работал шофёром автобазы Госснаба СССР. В 1948 году пришёл на Московский завод малолитражных автомобилей, где от рядового инженера вырос до директора завода. Без отрыва от производства закончил Московский автомеханический институт.**
**В 1968 году стал заместителем Министра автомобильной промышленности СССР, а с 30 сентября 1969 года получил назначение в Набережные Челны генеральным директором строящегося комплекса заводов дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъёмности – будущий «КАМАЗ». Под его руководством был реализован уникальный проект. Буквально с нуля в сжатые сроки построен крупнейший комплекс по производству большегрузных автомобилей, состоялся пуск первой, затем второй очереди. В сложных условиях параллельного проектирования и строительства Л. Б. Васильев обеспечил своевременную разработку технического проекта, выдачу технической документации строителям, подбор, изготовление и поставку высокопроизводительного оборудования, мобилизовал многотысячный коллектив эксплуатационников на совместную работу со строителями и монтажниками и быстрейший ввод в эксплуатацию «КАМАЗа».**
**Наряду с производством строился город, решалась жилищная проблема камазовцев. В «эпоху Васильева» в Набережных Челнах и Заинске построены комфортабельные жилые дома общей площадью 3571 тысяч кв. м, 27 школ, 55 детских садов, детские оздоровительные лагеря на 1420 мест, объекты торговли площадью 25 тысяч кв. м, больница скорой медицинской помощи, корпуса медгородка, ряд гостиниц.**
**В 1981 году Лев Борисович возвращается в Москву. И вновь – на автозавод: он переведён заместителем Министра автомобильной промышленности – генеральным директором автомобильного завода им. Ленинского комсомола, ПО «Москвич». С 1983 года – заместитель председателя Госплана СССР по машиностроению, с 1984 – Министр машиностроения для лёгкой и пищевой промышленности и бытовых приборов СССР, с 1988 – также в статусе Министра СССР, – заместитель председателя Государственной комиссии по военно-промышленному комплексу.**
**Л. Б. Васильев – Герой Социалистического Труда, награждён двумя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, тремя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Отечественной войны I степени, медалями «За боевые заслуги», «За освоение целинных земель» и другими, Почётной грамотой Президиума Верховного Совета ТАССР, знаком «Ударник строительства КАМАЗа». Заслуженный работник «КАМАЗа». С 1985 года – почётный гражданин г. Набережные Челны.**

Отношения первого гендиректора «КАМАЗа» Льва Борисовича Васильева и первого секретаря Набережночелнинского горкома партии Раиса Киямовича Беляева складывались «по ситуации». Но цель построить «КАМАЗ» и город была общей – как и редкие минуты отдыха. На традиционном городском празднике, Сабантуе, они вместе с жёнами, Инной Вениаминовной и Фаимой Исмагиловной, искренне радовались и аплодировали участникам народных забав.

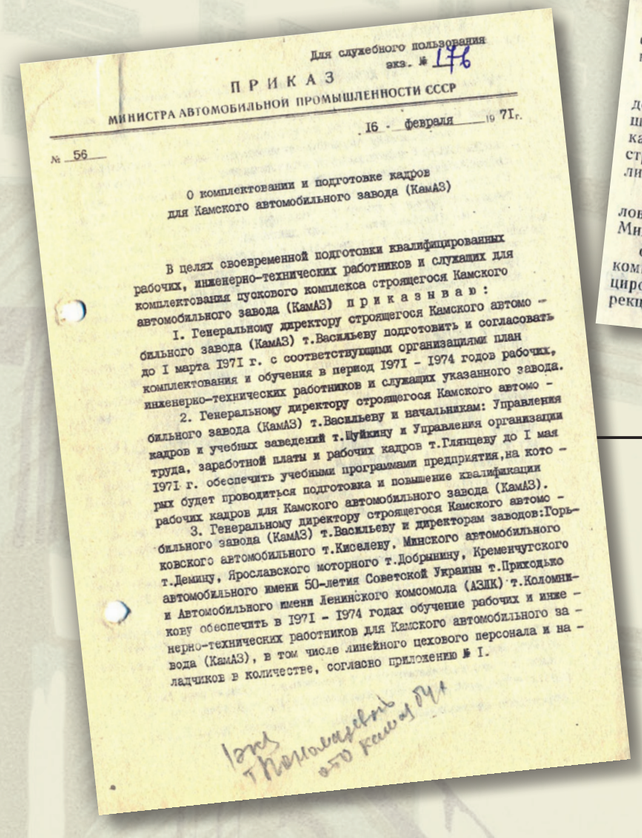
Имя А. П. Кириленко, члена Политбюро ЦК КПСС, секретаря ЦК, куратора камазовской стройки, – в ряду «отцов-основателей» автогиганта. Шесть раз приезжал он в Челны с визитами более деловыми, чем официальными, хотя встречали московского гостя всегда сообразно рангу. В июне 1980 года Андрей Павлович проверяет готовность второй очереди «КАМАЗа», внимательно слушает Л. Б. Васильева (слева). В любой момент готов включиться в разговор директор завода двигателей В. Д. Поташов (справа). Вместе с Кириленко прибыл и Виктор Николаевич Поляков, в 1975 году сменивший А. М. Тарасова на посту Министра автомобильной промышленности СССР.

В годы строительства, в период запуска Лев Борисович Васильев, по его признанию, буквально дневал и ночевал на литейке, считая этот завод основой основ для производства автомобилей. А в 1981 году он прибыл на ЛЗ на открытие ФОП – фабрики обогащения песка. Станция приёма и раздачи песка на этом объекте работает и сегодня.

Первый секретарь Татарского обкома КПСС Ф. А. Табеев на строительстве «КАМАЗа» бывал постоянно. 28 февраля 1978 года – исполняя почётную миссию: вручил представителям города диплом и переходящее Красное знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ, которое Набережные Челны завоёвывают второй год подряд. Церемония прошла в ДК «Энергетик». Вместе с Фикрятом Ахмеджановичем аплодируют подтверждённому успеху челнинцев гендиректор «КАМАЗа» Л. Б. Васильев, секретарь Автозаводского райкома КПСС Б. К. Кудимов (первый слева) и председатель исполкома Горсовета Р. Р. Гилязов (первый справа).

# Кадры решают...

**Директивным образом вводится режим наибольшего благоприятствования для стройки. Пока на уровне Минавтопрома. Укомплектование дирекции строящегося комплекса заводов высококвалифицированными кадрами в Приказе Министра автомобильной промышленности № 329 от 16 октября 1969 года обозначено как первостепенная на тот момент задача.**



Для служебного пользования
экз. № 176

ПРИКАЗ
МИНИСТРА АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

№ 56 16 февраля 1971г.

О комплектовании и подготовке кадров
для Камского автомобильного завода (КамАЗ)

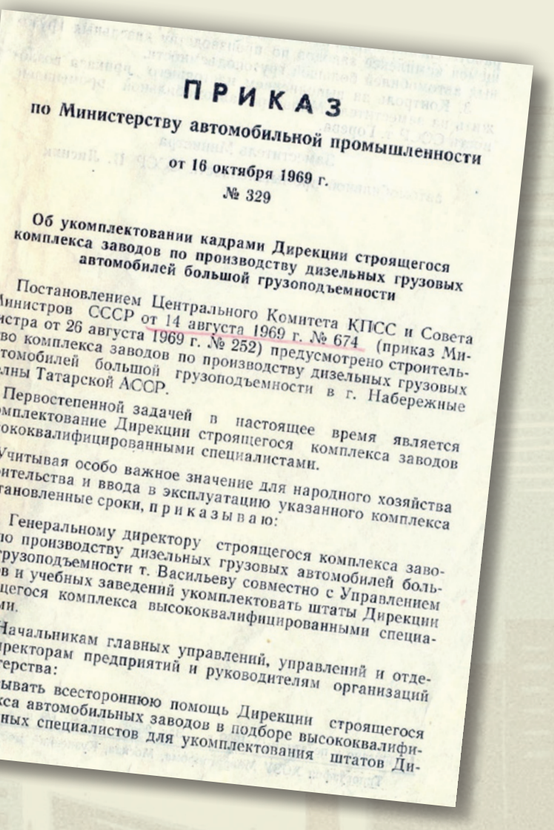
В целях своевременной подготовки квалифицированных рабочих, инженерно-технических работников и служащих для комплектования пускового комплекса строящегося Камского автомобильного завода (КамАЗ) п р и к а з ы в а ю:

1. Генеральному директору строящегося Камского автомобильного завода (КамАЗ) т.Васильеву подготовить и согласовать до I марта 1971 г. с соответствующими организациями план комплектования и обучения в период 1971 – 1974 годов рабочих, инженерно-технических работников и служащих указанного завода.

2. Генеральному директору строящегося Камского автомобильного завода (КамАЗ) т.Васильеву и начальникам: Управления кадров и учебных заведений т.Шуйкину и Управления организации труда, заработной платы и рабочих кадров т.Глянцеву до I мая 1971 г. обеспечить учебными программами предприятия, на которых будет проводиться подготовка и повышение квалификации рабочих кадров для Камского автомобильного завода (КамАЗ).

3. Генеральному директору строящегося Камского автомобильного завода (КамАЗ) т.Васильеву и директорам заводов: Горьковского автомобильного т.Киселеву, Минского автомобильного т.Демину, Ярославского моторного т.Добрынину, Кременчугского автомобильного имени 50-летия Советской Украины т.Приходько и Автомобильного имени Ленинского комсомола (ЗИЛ) т.Коломникову обеспечить в 1971 – 1974 годах обучение рабочих и инженерно-технических работников для Камского автомобильного завода (КамАЗ), в том числе линейного цехового персонала и наладчиков в количестве, согласно приложению № I.

**Одним из важнейших документов, определивших порядок комплектования и подготовки кадров для «КАМАЗа», стал приказ Министра автомобильной промышленности СССР № 56 от 16 февраля 1971 года – логическое продолжение приказа № 400, вышедшего ровно двумя месяцами раньше. В работе оказались задействованы самые разные структуры и персоналии – от составителей учебных программ до руководителей автозаводов, которым прямо предписывалось «поделиться» кадрами. Строителями «КАМАЗа» рвались стать и просто молодые люди без специальности. В Горьком, Москве, Минске, Ярославле, Кременчуге будущим камазовцам предстояло перенять профессиональный опыт. Уже в феврале отдел технического обучения «КАМАЗа» направил на стажировку в цеха Горьковского автозавода первый десант.**



ПРИКАЗ
по Министерству автомобильной промышленности
от 16 октября 1969 г.
№ 329

Об укомплектовании кадрами Дирекции строящегося комплекса заводов по производству дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъемности

Постановлением Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР от 14 августа 1969 г. № 674 (приказ Министра от 26 августа 1969 г. № 252) предусмотрено строительство комплекса заводов по производству дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъемности в г. Набережные Челны Татарской АССР.

Первостепенной задачей в настоящее время является укомплектование Дирекции строящегося комплекса заводов высококвалифицированными специалистами.

Учитывая особо важное значение для народного хозяйства строительства и ввода в эксплуатацию указанного комплекса в установленные сроки, п р и к а з ы в а ю:

1. Генеральному директору строящегося комплекса заводов по производству дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъемности т. Васильеву совместно с Управлением кадров и учебных заведений укомплектовать штаты Дирекции строящегося комплекса высококвалифицированными специалистами.

2. Начальникам главных управлений, управлений и отделов, директорам предприятий и руководителям организаций Министерства:

оказывать всестороннюю помощь Дирекции строящегося комплекса автомобильных заводов в подборе высококвалифицированных специалистов для укомплектования штатов Дирекции;

**Первые «офисы» камазовских кадровиков – вагончики на пустыре за кинотеатром «Чулпан». Как вспоминал один из первых кадровиков Анатолий Данилов, «наш отдел кадров был похож на крепость, который штурмовали тысячи приезжих. Люди приезжали семьями. Просили, умоляли, грозили... Ежедневно мы получали по 500 писем. Чаще всего к нам обращались учителя и водители. Многие приезжали из-за неустроенности быта. Большая стройка манила надеждой на лучшую жизнь».**

ПРИКАЗ
Министра автомобильной промышленности СССР
от 9 февраля 1970 г.
№ 28

Об укомплектовании квалифицированными специалистами Государственного института по проектированию заводов автомобильной промышленности (Гипроавтопром)

В дополнение к приказу по Министерству от 21 октября 1969 г. № 340, изданному во исполнение постановления Совета Министров СССР от 7 октября 1969 г. № 796 «О мероприятиях по проектированию комплекса заводов по производству грузовых автомобилей и автопоездов большой грузоподъемности и заводов по производству комплектующих изделий для этих автомобилей», п р и к а з ы в а ю:

1. Директорам заводов: Горьковского автомобильного т. Киселеву, Минского автомобильного т. Демину, Ульяновского автомобильного т. Маслову, Белорусского автомобильного т. Сидоровичу, Брянского автомобильного т. Ярошевичу, Уральского автомобильного т. Гурушкину, Кузнечно-штамповочного, г. Токмак т. Субботе, Запорожского автомобильного «Коммунар» т. Серикову, Мытищинского машиностроительного т. Мощевитину, Заволжского моторного т. Веселовскому, Ярославского моторного т. Добрынину, Четвертого государственного подшипникового (ГПЗ-4) т. Рудакову, Девятого государственного подшипникового (ГПЗ-9) им. В. В. Куйбышева т. Подлесову, Кременчугского автомобильного имени 50-летия Советской Украины т. Приходько, начальнику Специального конструкторского бюро № 3 (СКБ-3), г. Минск т. Кузовкову, и. о. начальника Центрального конструкторско-технологического бюро колесного производства, г. Челябинск т. Винокурову, директору Ульяновского научно-исследовательского и проектно-технологического институ[illegible] машиностроения (УНИПТИМАШ) т. Балыкову,

г. Войтенко: Нам это не безразлично. Возьмите на контроль 19/II (Васильев)

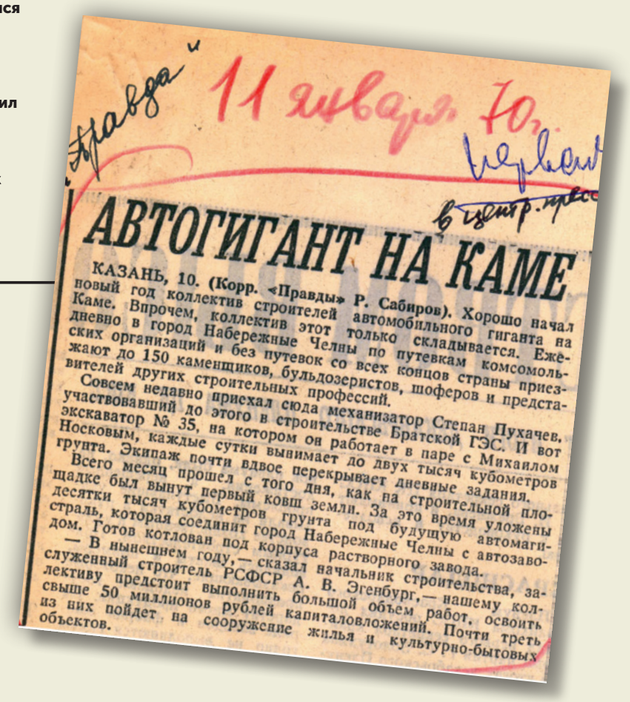
**Серьёзная кадровая «инъекция» требовалась главному проектанту «КАМАЗа» – Государственному институту по проектированию заводов автомобильной промышленности (Гипроавтопром). Рукой Л. Б. Васильева на документе виза его заместителю по кадрам в Москве А. С. Войтенко: «Нам это не безразлично». В итоге технический проект «КАМАЗа» был разработан институтом «Гипроавтопром» и проектным управлением «КАМАЗа» совместно с ведущими предприятиями и организациями СССР: институтом «Промстройпроект» Госстроя СССР и «Гипродвигателем» (Ярославль). В перечне участников проектирования «КАМАЗа» – 96 организаций, среди них ни одной зарубежной.**

# Первый ковш

**Время пошло! 13 декабря 1969 года на стройплощадке будущего автогиганта был вынут первый ковш грунта. Это день рождения «КАМАЗа», начало отсчёта исторической хроники.**
**Честь выемки первого ковша была предоставлена бригаде экскаваторщика Михаила Носкова.**
**«Чуть рассвело, – вспоминал он потом об этом событии, – прицепил я клин-бабу, взрыхлил мёрзлую землю. Подошли «КрАЗы». Бульдозеры расчистили дорогу к отвалам.**
**– Ну, Михаил Тимофеевич, начинай! – скомандовали мне. Увеличил обороты дизеля. Завёл ковш в забой. Набрал грунт, поднял его и ссыпал в самосвал. Раздались аплодисменты, защёлкали фотоаппараты…»**

**Первый ковш был вынут на экскаваторе Э-100 № 35, названном «Пионерский». Из металлолома, собранного пионерами Костромы, его изготовили костромские комсомольцы и прислали на строительство «КАМАЗа». Первыми бульдозеристами были В. Бухаров и М. Мингараев. Первым скрепером управлял Ф. Насыров. Первый ковш грунта отвёз на «КрАЗе» шофёр Фанус Фатыхов.**

**Меньше месяца миновало с момента «первого ковша», начался новый, 1970 год.**
**11 января главная газета страны, «Правда», публикует первый репортаж о строительстве «КАМАЗа». Экскаваторщик Михаил Носков фигурирует в нём уже как передовик производства вместе со своим напарником Степаном Пухачёвым. Начальник строительства А. В. Эгенбург обозначает масштабы освоения капвложений на год: 50 миллионов советских рублей.**



«Правда» 11 января 70 г. Первая в центр. пресс

## АВТОГИГАНТ НА КАМЕ

КАЗАНЬ, 10. (Корр. «Правды» Р. Сабиров). Хорошо начал новый год коллектив строителей автомобильного гиганта на Каме. Впрочем, коллектив этот только складывается. Ежедневно в город Набережные Челны по путевкам комсомольских организаций и без путевок со всех концов страны приезжают до 150 каменщиков, бульдозеристов, шоферов и представителей других строительных профессий.

Совсем недавно приехал сюда механизатор Степан Пухачев, участвовавший до этого в строительстве Братской ГЭС. И вот экскаватор № 35, на котором он работает в паре с Михаилом Носковым, каждые сутки вынимает до двух тысяч кубометров грунта. Экипаж почти вдвое перекрывает дневные задания.

Всего месяц прошел с того дня, как на строительной площадке был вынут первый ковш земли. За это время уложены десятки тысяч кубометров грунта под будущую автомагистраль, которая соединит город Набережные Челны с автозаводом. Готов котлован под корпуса растворного завода.

— В нынешнем году,— сказал начальник строительства, заслуженный строитель РСФСР А. В. Эгенбург,— нашему коллективу предстоит выполнить большой объем работ, освоить свыше 50 миллионов рублей капиталовложений. Почти треть из них пойдет на сооружение жилья и культурно-бытовых объектов.

**Параллельно шли закладка фундамента, строительство завода и города. В январе 1971 года был сдан первый в городе 12-этажный жилой дом для первопроходцев – в посёлке ГЭС.**

# Всесоюзная комсомольская

**Всесоюзной ударной комсомольской стройкой «КАМАЗ» был объявлен решением ЦК ВЛКСМ 24 января 1970 года. Заручившись в своих горкомах и райкомах комсомола комсомольскими путёвками, молодёжь со всей страны, от Калининграда до Владивостока, хлынула в Челны. 5 февраля получил свою путёвку в Казанском горкоме Владимир Стригунов. И уже 4 апреля на первом на «КАМАЗе» комсомольском собрании его, старшего инженера Управления оборудования, изберут секретарём комсомольского бюро. Штаб ВУКС возглавит Валерий Стекольщиков – полпред Татарского обкома комсомола.**

**Никому тогда, в начале 70-х, не пришло бы в голову назвать такой агитплакат рекламным. Первая партия рабочих прибыла на строительство «КАМАЗа» 1 ноября 1969 года. В следующем году стройка приняла 20 тысяч, в 1971-м – 33 тысячи человек. Средний возраст строителей «КАМАЗа» в те годы – 29 лет.**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Секретариата Центрального Совета Профессиональных Союзов
протокол № 26, п.4
от 18 сентября 1970 года

Об участии профсоюзных организаций в решении задач по строительству Камского автомобильного завода и развитию города Набережные Челны

Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 19 июня 1969 года № 462 "О строительстве комплекса заводов по производству дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъемности" и постановлением Совета Министров СССР от 9 июня 1970 года № 407 "О мерах по строительству города Набережные Челны" предусмотрено строительство в 1969–1974 годах Камского автомобильного завода и дальнейшее развитие города Набережные Челны в 1971–1975 годах.

В целях обеспечения активного участия профсоюзов в выполнении намеченного ЦК КПСС и Совета Министров СССР строительства Камского автомобильного завода и города Набережные Челны Секретариат ВЦСПС постановляет:

1. Обязать центральные комитеты профсоюзов рабочих электростанций и электротехнической промышленности, машиностроения, строительства и промышленности строительных материалов, металлургической, лесной, бумажной и деревообрабатывающей, нефтяной и химической, текстильной и легкой промышленности, работников связи, государственных учреждений и Татарский областной совет профсоюзов установить общественный контроль за выполнением планов и социалистических обязательств по вводу производственных объектов Камского автомобильного завода, объектов культурно-бытового назначения, а также объектов промышленно-коммунальной зоны города Набережные Челны, за выполнением работ по проектированию, своевременным изготовлением и поставкой на объекты строительных материалов, металла, труб, машин, механизмов, кабельных изделий и других ресурсов в соответствии с объемами работ.

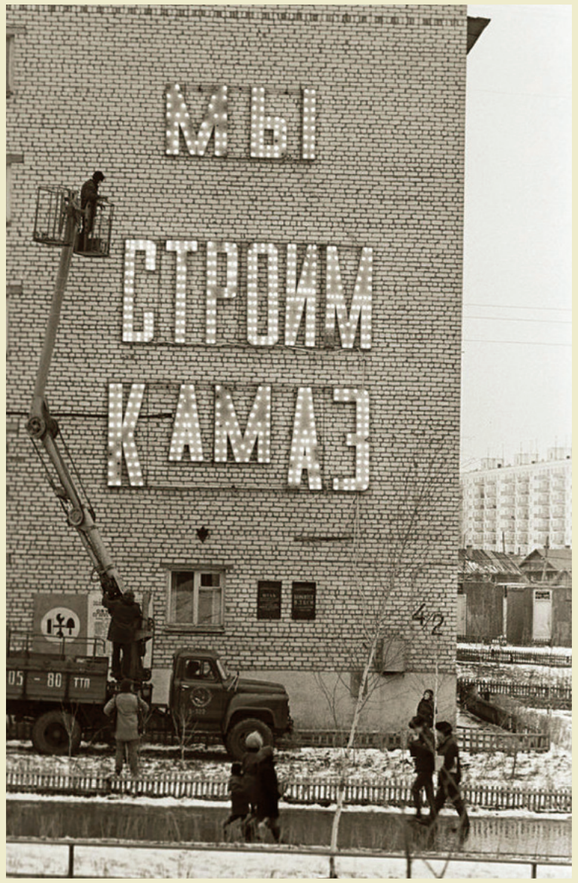
**Если комсомол объявил «КАМАЗ» Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, как мог оставаться в стороне профсоюз? 18 сентября 1970 года Секретариат ВЦСПС, со своей стороны, обязывает ЦК отраслевых профсоюзов установить общественный контроль за выполнением работ по проектированию, планов и соцобязательств по вводу объектов «КАМАЗа» и соцкультбыта.**

**Эта стела появилась в 1970 году на автодороге № 1. Будущий автомобиль КАМАЗ и комсомольский значок – вот они, символы Всесоюзной ударной комсомольской стройки.**

**Не только «Правда» и другие серьёзные издания начинают зазывать народ на «КАМАЗ». Юмористический журнал «Чаян» («Скорпион»), выходящий в Татарстане с 1947 года, в феврале 1970-го тоже недвусмысленно «направляет» прямиком в Челны ребят, отслуживших срочную армейскую службу. Чего тут больше – юмора или простой агитации, видно, как говорится, невооружённым глазом. Но поставленная задача выполнена!**

**Студенческие и ударные комсомольские отряды в 1971 году ехали на «КАМАЗ» из разных республик страны. Это движение было хорошей подмогой профессиональным строителям на самых разных объектах. В летние месяцы, сдав экзаменационные сессии, ребята и девушки, не боявшиеся физического труда, рады были хоть где предложить свои рабочие руки. В трудовой семестр в ССО 70-80-х годов реально было заработать неплохие деньги.**
**В июле 1971-го в Челны прибыл Всесоюзный студенческий отряд – 2500 человек, в августе штаб принял новое пополнение.**

Во время строительства ни у кого сомнений не возникало: «КАМАЗ»– это город. Город– это «КАМАЗ». В посёлке Гидростроителей, на торце здания 4/2 крепится «говорящий» лозунг.




Жизнь в стремительно растущем городе бурлила. Милиции не хватало – на подмогу привлекалась общественность. По опыту Казани, в Челнах в 1970 году для охраны общественного порядка создаётся особое подразделение – БКД, Боевая комсомольская дружина. В первом отряде было 42 человека, вскоре численность БКД вырастет до 600 человек.
На дежурствах парни и девушки с красными повязками усмиряли хулиганов, возвращали сбегавших из дому подростков, боролись с расхитителями социалистической собственности, работая вместе с угрозыском, ГАИ, ОБХСС...
За всё полагалось три дополнительных дня к отпуску.

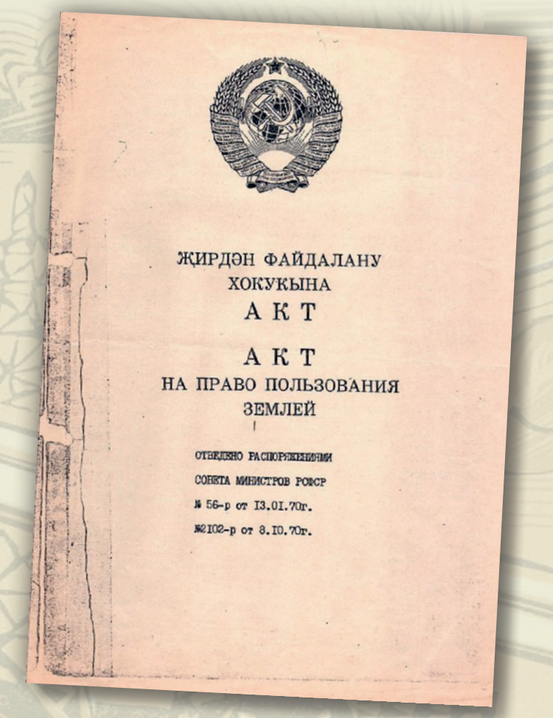
На дежурстве. В 1975 – 1980 годах командиром БКД «КАМАЗа» был Сергей Лобанов (первый слева).

За три года жизни Всесоюзной ударной дизайн комсомольской путёвки, говоря современным языком, сильно изменился. Теперь это отчётный документ с номером и отрывным талоном. Пафоса и цитат значительно прибавилось. Появился и точный «адрес» подразделения, куда и в качестве кого направляется на «КАМАЗе» посланец ВЛКСМ.

Идёт 1973 год, «КАМАЗу» по-прежнему нужны кадры: и квалифицированные специалисты, и те, кто не имеет заводских специальностей. Жить и работать в городе будущего листовки приглашают, в первую очередь, молодёжь. В газете «Рабочий КАМАЗа», которая стала выходить с 29 сентября 1973 года, опубликовано стихотворение «Строители». Автор, М. Кожин, передаёт атмосферу времени:
«Не спешим напролом в историю,
Только, дело своё любя,
Заодно с КАМАЗом
мы строим
Незаметно – самих себя.
Вырастают кварталы
светлые,
Где недавно чернел
пустырь.
И гляжу я в глаза
приветливо
Тем, кто с Будущим
просто на ты».

Первая в истории Камского автомобильного комплекса отчётно-выборная комсомольская конференция состоялась 26 октября 1973 года. В актовом зале средней школы № 14 собралось 300 делегатов. С отчётом о работе и задачах на будущее выступил секретарь комитета ВЛКСМ «КАМАЗа» Владимир Прудников. «Хочется пожелать, чтобы трудовые почины, традиции, родившиеся в комсомольских коллективах, послужили вдохновляющим примером для всей молодёжи «КАМАЗа», – сказал он в напутствие, поскольку уже переходил на другую работу, и передал эстафету своему заместителю. Новым секретарём комитета ВЛКСМ «КАМАЗа» был избран Наиль Нурмухаметов. В работе конференции участвовал генеральный директор Л. Б. Васильев.

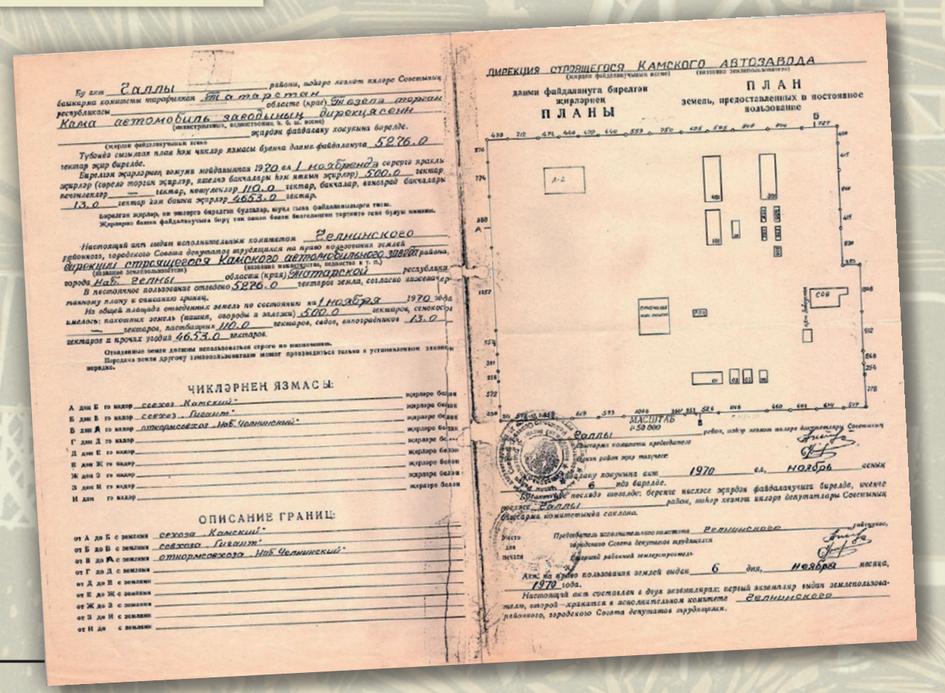
# Земля плюс воля



ЖИРДӘН ФАЙДАЛАНУ
ХОКУКЫНА
А К Т

А К Т
НА ПРАВО ПОЛЬЗОВАНИЯ
ЗЕМЛЕЙ

ОТВЕДЕНО РАСПОРЯЖЕНИЯМИ
СОВЕТА МИНИСТРОВ РОФСР
№ 56-р от 13.01.70г.
№2102-р от 8.10.70г.



ДИРЕКЦИЯ СТРОЯЩЕГОСЯ КАМСКОГО АВТОЗАВОДА

ПЛАНЫ

ПЛАН

ЧИКЛӘРНЕН ЯЗМАСЫ:

ОПИСАНИЕ ГРАНИЦ:

МАСШТАБ 1:5000

Выписка

Распоряжение Совета Министров РСФСР

от 13 января 1970 г. № 56-р

г.Москва

Сообщается,что Совет Министров РСФСР :

Принял предложение Совета Министров Татарской АССР об изъятии земельных участков общей площадью 4730 гектаров / пашни 4482 гектара / из земель колхозов, с согласия собраний уполномоченных колхозов , и из земель совхоза "Челнинский " Минсельхоза РСФСР и отводе их Генеральной дирекции строящегося Камского автомобильного завода Минавтопрома для строительства завода,подъездных путей и других коммуникаций к нему,согласно приложению .

Совету Министров Татарской АССР отвод земельных участков производить по мере надобности в этом для строительства отдельных объектов .

П.П. Зам. Председателя
Совета Министров РСФСР – А.Школьников

КАМАЗ
Инспектор
ГЕРНО

**Этот уникальный документ хранится в музее «КАМАЗа». Исполком Челнинского горсовета утверждает на татарском и русском языках акт на право землепользования: дирекции строящегося Камского автомобильного завода в постоянное пользование отводится 5276,0 гектаров земли, определяются план и границы стройплощадки. Запись об этом сделана в государственной книге регистраций землепользований 1 ноября 1970 года. Ещё 4,4 тыс. га отведут под Новый город.**

**Хоть и говорят, что «КАМАЗ» строился «на пустом месте», на самом деле это не совсем так. Пахотные земли, поля, пастбища и прочие сельхозугодья в окрестностях Челнов, на которых предстояло разместить заводские корпуса, принадлежали местным колхозам и совхозам и использовались по назначению. На изъятие было необходимо согласие уполномоченных хозяйств – эта формальность, как свидетельствует Распоряжение Совета Министров РСФСР № 56-р от 13 января 1970 года, была соблюдена. В дальнейшем Совмину ТАССР разрешается производить землеотвод под строительство отдельных объектов по мере надобности.**

# Романтика в рублях

**Два миллиона рублей премиальных на самом высоком уровне – ЦК КПСС и Совета Министров СССР – было выделено в 1971 году министерствам в виде поощрения за качественное выполнение работ на строительстве «КАМАЗа» и объектов промкомзоны. Доля дирекции Камского автозавода в этом «пироге» – 300 тысяч рублей. Самую солидную получили организации «Камгэсэнергостроя» с субподрядчиками. На документе автографы всех ключевых фигур.**

ПРОТОКОЛ №49

по распределению премиальных средств, выделенных Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 49 от 21 января 1971 года за обеспечение своевременного и высококачественного выполнения работ по строительству Камского автомобильного завода г.Набережные Челны и объектов промышленно – коммунальной зоны, выполняемых в 1971 году.

г.Москва "28" января 1971г.

Исходя из объемов и трудоемкости выполняемых работ, принять следующее распределение премии по министерствам:

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Организациям Камгэсэнергостроя с субподрядными организациями | 1380 тыс.руб. |
| 2. | Организациям Минтрансстроя | 158 –"– |
| 3. | Организациям Министерства газовой промышленности | 61 –"– |
| 4. | Организациям Министерства связи | 11 –"– |
| 5. | Дирекции Камского автозавода | 300 –"– |
| 6. | Резерв | 100 –"– |
| | Всего: | 2000 тыс.руб. |

Зам.Министра автомобильной промышленности СССР Н.Васильев

Зам.Министра энергетики и электрификации СССР Н.Иванцов

Зам.Министра транспортного строительства СССР И.Сосков

Зам.Министра газовой промышленности СССР К.Смирнов

Зам.Министра связи СССР И.Разин

1971

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР ПО ВОПРОСАМ ТРУДА И ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ И СЕКРЕТАРИАТ ВСЕСОЮЗНОГО ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СОЮЗОВ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от "17" октября 1969 г. № 417/25

г.Москва

О районном коэффициенте к заработной плате работников строительных и ремонтно-строительных организаций, расположенных на территории Нижнекамского и Челнинского районов Татарской АССР

Государственный комитет Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и Секретариат Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов ПОСТАНОВЛЯЮТ:

Утвердить районный коэффициент 1,15 к заработной плате работников, строительных и ремонтно-строительных организаций, расположенных на территории Нижнекамского и Челнинского районов Татарской АССР.

Указанный коэффициент применяется в порядке, установленном постановлением Государственного комитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и Секретариата ВЦСПС от 31 марта 1960 г. № 453/9. Расходы, связанные с введением коэффициента, осуществляются в пределах фонда заработной платы, утвержденного соответствующими министерствам и ведомствам.

Председатель Государственного комитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы А.Волков

Секретарь Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов Н.Романов

**Решением Госкомитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и ВЦСПС от 17 октября 1969 года для работников строительных организаций Челнов и Нижнекамска вводится районный коэффициент к зарплате – 1,15. Первый «бонус» для строителей.**

т.Дзиневу М.П.
Удацову Ф.А.
г.Высочина
12.71-712

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР ПО ВОПРОСАМ ТРУДА И ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ И СЕКРЕТАРИАТ ВСЕСОЮЗНОГО ЦЕНТРАЛЬНОГО СОВЕТА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СОЮЗОВ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от "2" мая 1971 г. № 266/19

г. Москва

Об увеличении максимальных размеров премий рабочим ремонтно-инструментального производства строящегося Камского автомобильного завода

Государственный комитет Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и Секретариат Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов ПОСТАНОВЛЯЮТ:

Предоставить право директору строящегося Камского автомобильного завода Министерства автомобильной промышленности по согласованию с заводским комитетом профсоюза увеличивать установленные максимальные размеры премий до 50 % тарифной ставки рабочим ремонтно-инструментального производства при переводе их со сдельно-премиальной работ на повременно-оплачиваемую работу, выполняемую по технически обоснованным нормированным заданиям или нормам обслуживания.

Повышение максимальных размеров премий должно производиться в пределах фонда заработной платы, установленного предприятию.

Председатель Государственного комитета Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы А.Волков

Секретарь Всесоюзного Центрального Совета Профессиональных Союзов Н.Романов

**Материальные стимулы в кадровой политике и при социализме трудно было переоценить. Генеральному директору строящегося автозавода предоставлялось право увеличивать установленные максимальные размеры премий до 50% тарифной ставки – в частности, рабочим РИЗа при переводе их со сдельной работы на повременную. Такими полномочиями Л. Б. Васильева наделили Госкомитет Совета Министров СССР по вопросам труда и заработной платы и Секретариат ВЦСПС.**

**На открытие в городском отделении Госбанка расчётного счёта предприятию требовалось разрешение Министра. 3 августа 1971 года А. М. Тарасов подписывает такой приказ. Отныне «КАМАЗ» – самостоятельный финансовый субъект. Курс рубля к доллару США в 1971 году, согласно официальному курсу Госбанка СССР, был 0,9 (максимальное значение) – 0,829 (минимальное, в конце года).**

ПРИКАЗ №241

МИНИСТРА АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

№ 241 3 августа 1971 г.

Об открытии в отделении Госбанка города Набережные-Челны ТАССР расчетного счета Камскому автомобильному заводу (КамАЗ)

В связи с вводом в эксплуатацию отдельных хозяйственных объектов Камского автомобильного завода (КамАЗ) разрешить заводу открыть расчетный счет в отделении Госбанка города Набережные-Челны ТАССР.

А.Тарасов

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

5.07 1971 г.

№ 1-25/5622

г. Москва

Управление капитального строительства

√ Московская дирекция строящегося Камского автомобильного завода

Планово-экономическое управление

Для укрепления служб дирекции строящегося Камского автомобильного завода, обеспечивающих технический надзор за ходом строительства, проектирования и отработки конструкций автомобиля и двигателя, а также укомплектования служб по эксплуатации транспортного транспорта в г.Набережные Челны, Управлению капитального строительства передается из промышленности фонд заработной платы на 1971 год в сумме 220 тыс. рублей и расчетная численность работающих в количестве 150 чел., в том числе на III и IV кварталы по 110 тыс. рублей и 300 чел.

Н.Потапов

**Укрепление рублём служб дирекции строящегося «КАМАЗа» – тоже своего рода закладка фундамента. Для этого в ведение Управления капстроительства передаётся из промышленности фонд заработной платы на 1971 год. Не беда, что на календаре уже 5 июля...**

**Исключительность, «особые условия» для Камского автозавода оговариваются руководством страны едва ли не в каждом документе. Беспрецедентное распоряжение подписал 15 октября 1971 года Предсовмина А. Н. Косыгин: с 1972 года на период строительства квалифицированным рабочим, прибывшим на ударную стройку и временно направляемым на работу не по специальности, до полугода могли выплачиваться доплаты до уровня среднего заработка по месту их прежней работы. Прибывшим по распределению молодым специалистам в 1971 году выдавали по окладу – 100 рублей.**

Совет Министров СССР

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 15 октября 1971 г. № 2203р

МОСКВА, КРЕМЛЬ

Принять предложение Минавтопрома, согласованное с Госпланом СССР, Госкомтрудом, Минфином СССР и Минюстом СССР, о разрешении, в виде исключения, Камскому автомобильному заводу производить в период строительства этого завода, начиная с 1972 года, в течение не более 6 месяцев доплаты до среднего заработка по прежнему месту работы квалифицированным рабочим завода, имеющим третий и более высокие разряды, временно направляемым с их согласия на работу не по специальности в организации и на предприятия, осуществляющие строительство указанного завода, если получаемая ими в этих организациях и на предприятиях заработная плата ниже их среднего заработка по прежнему месту работы.

Связанные с этим расходы производить в пределах фонда заработной платы Камского автомобильного завода.

Председатель
Совета Министров Союза ССР А. КОСЫГИН.

**В 1972 – 1974 гг. ради закрепления квалифицированных кадров «КАМАЗ», что называется, платит за всё: в том числе оплачивает стоимость проезда семей камазовцев, прибывших на постоянную работу. Те, кто приехал «по вызову», получают единовременное пособие, в простонародье – подъёмные. Размеры варьировались в пределах 240 – 300 рублей.**

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА
АВТОМОБИЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР
22 мая 1972 г.
№ I-75/4355
г. Москва

Генеральному директору строящегося Камского автомобильного завода (КамАЗ)

тов.Васильеву Л.Б.

Начальнику Управления бухгалтерского учета, отчетности и контроля

тов.Бокову Н.М.

Начальнику Управления организации труда, заработной платы и рабочих кадров

тов.Глянцеву М.П.

Примите к руководству и исполнению, что Совет Министров СССР распоряжением от I2 мая I972г. № 99Iр разрешил Камскому автомобильному заводу оплачивать в I972-I974 годах работникам, переводимым на постоянную работу на этот завод, стоимость проезда членов их семей, провоза их имущества и выдавать единовременное пособие на членов семей в порядке, предусмотренном подпунктом "в" пункта 2 постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от I3 июля I970г. № 528.

В соответствии с подпунктом "в" пункта 2 указанного постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР названные выше выплаты производятся за счет завода не позднее двух лет со дня перевода работника.

П.Лисняк

**С учётом опыта братского ВАЗа, по поручению Совета Министров СССР Госплан досрочно, с 1 декабря 1973 года, вводит для камазовцев новые условия оплаты труда. «Масштаб КАМАЗа, – скажет потом Л. Б. Васильев, – потребовал разработки особых систем управления предприятием, организации труда на нём и решения ряда других проблем, присущих только ему». Так на «КАМАЗе» вводится повременная система с доплатой за выполнение нормированных заданий (до 30% повременной части). Кроме того, всем работникам, занятым в основном производстве, выплачивается районный коэффициент в размере 15 % от заработной платы (в народе – «уральские»). По опыту ВАЗа с 1974 года на «КАМАЗе» внедряется и бригадная система работы.**

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЛАНОВЫЙ КОМИТЕТ
Совета Министров СССР
(Госплан СССР)

№ 10223-Х

«14» декабря 1973 г.

СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР

О досрочном введении на КамАЗе новых условий оплаты труда

(Поручение Совета Министров СССР от 8 мая 1973 г.№ ПП-6919)

Комплектование квалифицированными кадрами пусковых объектов Волжского автомобильного завода с одновременным введением новых, более эффективных, условий оплаты труда позволили в короткие сроки освоить вводимые мощности.

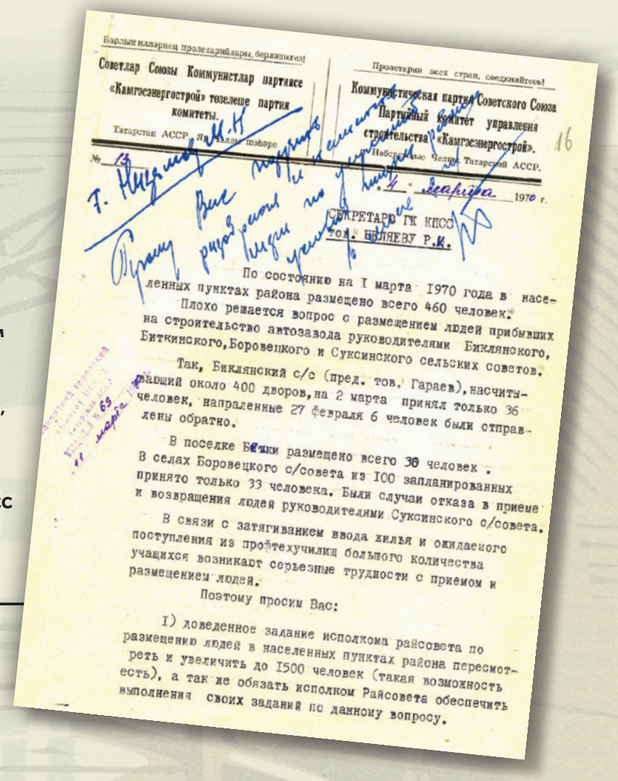
Учитывая этот положительный опыт, Госплан СССР считает возможным, в целях обеспечения пусковых комплексов завода КАМАЗ квалифицированными кадрами, поддержать предложение Минавтопрома о досрочном введении, с 1 декабря 1973 г., новых условий оплаты труда для работников Камского автомобильного завода, предусмотренных постановлением ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС от 12 декабря 1972 г. № 842 в пределах фонда заработной платы, установленного Минавтопрому по плану на 1973 г.

Заместитель Председателя
Госплана СССР (В.Лебедев)

**Строители-монтажники – при полном своём обмундировании.**

# Романтика в метрах

Агитация работала, газеты, радио, телевидение делали своё дело. Со всей страны в Набережные Челны устремлялись добровольцы с горящими глазами.
Но энтузиазму грозило «разбиться о быт»: чтобы работать, людям нужно было где-то жить. А город тоже ещё нужно построить, на дворе – зима 1970-го.
На первых порах приезжающих размещали где возможно: не только в 27-тысячном провинциальном городке, не ожидавшем такого аккордного пополнения, но и в окрестных деревнях и сёлах.
Ежегодно в период строительства население в городе увеличивалось на 30-40 тысяч человек. Рабочие и специалисты, представители более 70 национальностей, съехались на стройку в Набережные Челны. На самой строительной площадке работало более 100 тысяч человек. Партком «Камгэсэнергостроя» просит помощи в решении ситуации с жильём, обращаясь с письмом лично к секретарю горкома КПСС Р. К. Беляеву.
12 марта 1970 года приказом Министра в Челнах для строительства жилых домов было создано строительно-монтажное управление – СМУ «КАМАЗа».



Барлык иллэрнец пролетарийлары, берлэшегез!

Советлар Союзы Коммунистлар партиясе «Камгэсэнергострой» тозелеше партия комитеты.

Татарстан АССР, Яр Чаллы шэһәре

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Коммунистическая партия Советского Союза Партийный комитет управления строительства «Камгэсэнергострой».

Набережные Челны, Татарской АССР.

№ 13 «4» марта 1970 г.

СЕКРЕТАРЮ ГК КПСС тов. БЕЛЯЕВУ Р.К.

По состоянию на I марта 1970 года в населенных пунктах района размещено всего 460 человек.

Плохо решается вопрос с размещением людей прибывших на строительство автозавода руководителями Биклянского, Биткинского, Боровецкого и Суксинского сельских советов.

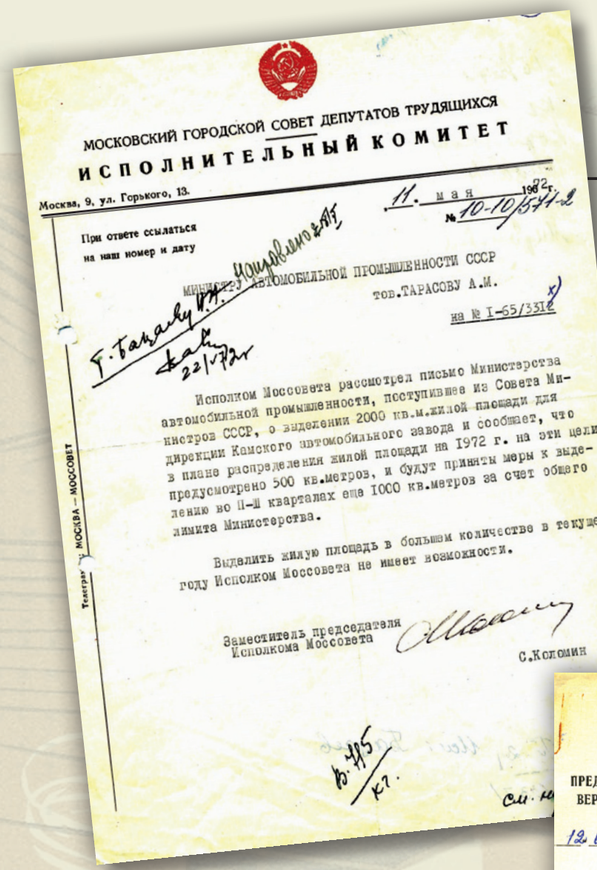
Так, Биклянский с/с (пред. тов. Гараев), насчитывающий около 400 дворов, на 2 марта принял только 36 человек, направленные 27 февраля 6 человек были отправлены обратно.

В поселке Бетки размещено всего 30 человек. В селах Боровецкого с/совета из 100 запланированных принято только 33 человека. Были случаи отказа в приеме и возвращения людей руководителями Суксинского с/совета.

В связи с затягиванием ввода жилья и ожидаемого поступления из профтехучилищ большого количества учащихся возникают серьезные трудности с приемом и размещением людей.

Поэтому просим Вас:

I) доведенное задание исполкома райсовета по размещению людей в населенных пунктах района пересмотреть и увеличить до 1500 человек (такая возможность есть), а так же обязать исполком Райсовета обеспечить выполнения своих заданий по данному вопросу.



МОСКОВСКИЙ ГОРОДСКОЙ СОВЕТ ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Москва, 9, ул. Горького, 13.

11 мая 1972 г.

№ 10-10/571-2

При ответе ссылаться на наш номер и дату

МИНИСТРУ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР тов.ТАРАСОВУ А.М.

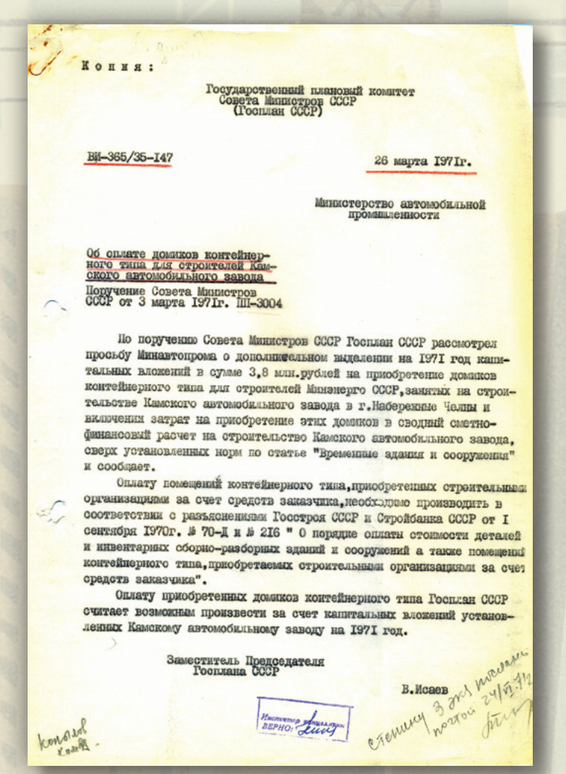
на № I-65/3312

Исполком Моссовета рассмотрел письмо Министерства автомобильной промышленности, поступившее из Совета Министров СССР, о выделении 2000 кв.м.жилой площади для дирекции Камского автомобильного завода и сообщает, что в плане распределения жилой площади на 1972 г. на эти цели предусмотрено 500 кв.метров, и будут приняты меры к выделению во II-III кварталах еще 1000 кв.метров за счет общего лимита Министерства.

Выделить жилую площадь в большем количестве в текущем году Исполком Моссовета не имеет возможности.

Заместитель председателя Исполкома Моссовета С.Коломин

Телеграф МОСКВА – МОССОВЕТ



Копия:

Государственный плановый комитет Совета Министров СССР (Госплан СССР)

ВИ-365/35-147 26 марта 1971г.

Министерство автомобильной промышленности

Об оплате домиков контейнерного типа для строителей Камского автомобильного завода

Поручение Совета Министров СССР от 3 марта 1971г. ПП-3004

По поручению Совета Министров СССР Госплан СССР рассмотрел просьбу Минавтопрома о дополнительном выделении на 1971 год капитальных вложений в сумме 3,8 млн.рублей на приобретение домиков контейнерного типа для строителей Минэнерго СССР, занятых на строительстве Камского автомобильного завода в г.Набережные Челны и включении затрат на приобретение этих домиков в сводный сметно-финансовый расчет на строительство Камского автомобильного завода, сверх установленных норм по статье "Временные здания и сооружения" и сообщает.

Оплату помещений контейнерного типа, приобретенных строительными организациями за счет средств заказчика, необходимо производить в соответствии с разъяснениями Госстроя СССР и Стройбанка СССР от I сентября 1970г. № 70-Д и № 216 " О порядке оплаты стоимости деталей и инвентарных сборно-разборных зданий и сооружений а также помещений контейнерного типа, приобретаемых строительными организациями за счет средств заказчика".

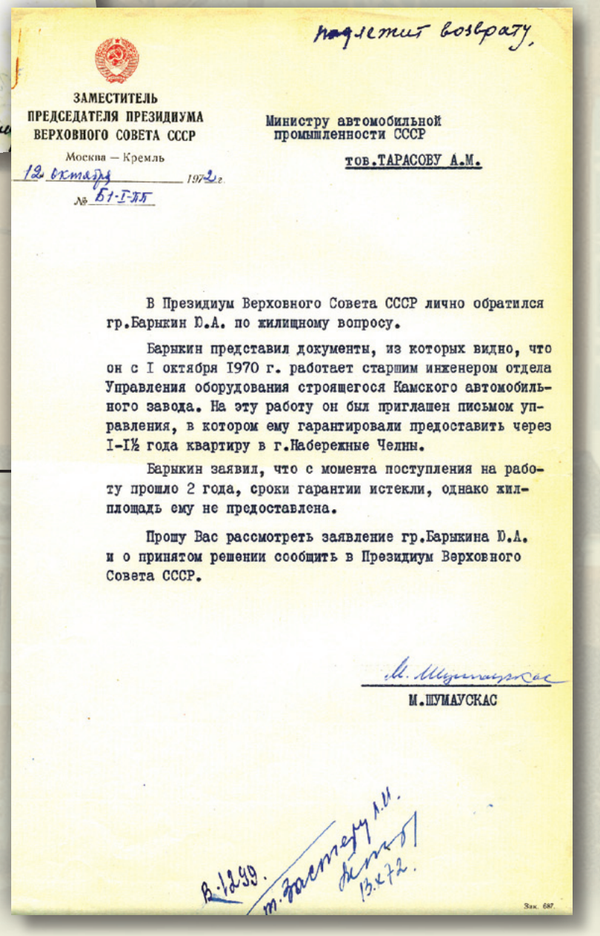
Оплату приобретенных домиков контейнерного типа Госплан СССР считает возможным произвести за счет капитальных вложений установленных Камскому автомобильному заводу на 1971 год.

Заместитель Председателя Госплана СССР В.Исаев

Мест в общежитиях, как и самих общежитий, не хватало.
17 февраля 1971 года начинается строительство жилого района – Нового города. Заселение первого в нём камазовского общежития (4/06) начнётся 3 декабря 1971 года. В качестве временного варианта обеспечения работников жильём на уровне Госплана СССР рассматривается вопрос приобретения домиков контейнерного типа для строителей Минэнерго, занятых на строительстве «КАМАЗа». Это так называемые «вагончики» – одна из примет времени.
Красивые названия давали строители своим посёлкам: «Солнечный», «Молодёжный», «Энтузиастов», «Наука», «Тёплый», «Надежда»... Их было более 20, они возникали вокруг стройки, а жили в них около 40 тысяч человек.

Для московских камазовцев жилищная проблема была не менее актуальной, чем для камазовцев в Челнах. Столичные власти изыскивали резервы.

Жилищный вопрос в «структуре» романтического порыва первопроходцев нельзя недооценивать. Но обещанная перспектива получения квартиры (в течение двух лет) в реальности оказывалась порой не такой близкой. Устав от неустроенности и потеряв терпение, самые энергичные – как, например, старший инженер Управления оборудования «КАМАЗа» Юрий Барыкин – добирались до самого верху: в Москву, в Президиум Верховного Совета СССР.



подлежит возврату.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

Москва – Кремль

12 октября 1972 г.

№ Б1-I-ПП

Министру автомобильной промышленности СССР тов.ТАРАСОВУ А.М.

В Президиум Верховного Совета СССР лично обратился гр.Барыкин Ю.А. по жилищному вопросу.

Барыкин представил документы, из которых видно, что он с I октября 1970 г. работает старшим инженером отдела Управления оборудования строящегося Камского автомобильного завода. На эту работу он был приглашен письмом управления, в котором ему гарантировали предоставить через I-I½ года квартиру в г.Набережные Челны.

Барыкин заявил, что с момента поступления на работу прошло 2 года, сроки гарантии истекли, однако жилплощадь ему не предоставлена.

Прошу Вас рассмотреть заявление гр.Барыкина Ю.А. и о принятом решении сообщить в Президиум Верховного Совета СССР.

М.ШУМАУСКАС

# Обед по расписанию

**Вагончик посреди заснеженного поля? Нет, столовая прямо на стройплощадке! Вопрос строительства временных и капитальных столовых, буфетов рассматривался на специальном заседании горкома партии. Приходилось мириться с временными трудностями.**

**С 1973 по 1992 годы комбинат общественного питания «КАМАЗа» возглавлял Александр Ефимович Кривов. Под его руководством КОП «КАМАЗа» превратился в мощную организацию, объединившую заготовочную фабрику, около 30 заводских столовых, более 30 буфетов в общежитиях «КАМАЗа». Коллектив КОПа в 1980-х дважды выходил победителем социалистического соревнования среди торгующих организаций города с вручением организации переходящего Красного знамени. Во времена подъёма производства количество питающихся в столовых КОП «КАМАЗа» работников автогиганта достигало 90 тысяч человек в день.**

ПРИКАЗ

МИНИСТРА АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

№ 169 5 июня 1972 г.

О создании комбината общественного питания на Камском автомобильном заводе

В целях улучшения организации общественного питания на Камском автомобильном заводе п р и к а з ы в а ю :

1. Создать комбинат общественного питания в г.Набережные Челны с подчинением дирекции строящегося Камского автомобильного завода.

2. Генеральному директору строящегося Камского автомобильного завода т.Васильеву в месячный срок представить на утверждение руководству Министерства проект устава комбината общественного питания в г.Набережные Челны Татарской АССР.

А. Тарасов

**5 июня 1972 года Министр автомобильной промышленности СССР А. М. Тарасов подписал Приказ о создании комбината общественного питания в г. Набережные Челны с подчинением дирекции строящегося Камского автомобильного завода.**

ПРИКАЗ

ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА КАМСКОГО КОМПЛЕКСА ЗАВОДОВ ПО ПРОИЗВОДСТВУ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

№ 154 26.10.73 г.

"О дальнейшем совершенствовании системы управления структурными подразделениями комплекса"

В связи с резким увеличением объема работ по развертыванию сети общественного питания, строительству баз и хранилищ для овощей, и в целях повышения оперативности руководства обслуживанием трудящихся Нового города и бесперебойного обеспечения питанием работников комплекса,

П Р И К А З Ы В А Ю :

1. Ввести дополнительно в штат генеральной дирекции комплекса должность помощника генерального директора по общественному питанию.

2. Назначить на должность помощника генерального директора комплекса по общественному питанию тов.КРИВОВА Александра Ефимовича, возложив на него одновременно и функции директора комбината общественного питания.

3. Помощнику генерального директора по общественному питанию – директору КОПа разработать мероприятия, направленные на резкое улучшение организации общественного питания работников комплекса и обслуживания трудящихся в Новом городе.

4. Заместителю генерального директора по экономическим вопросам т.Паринову внести соответствующие изменения в оргструктуру генеральной дирекции в связи с выводом из подчиненности зам.генерального директора по быту комбината общественного питания.

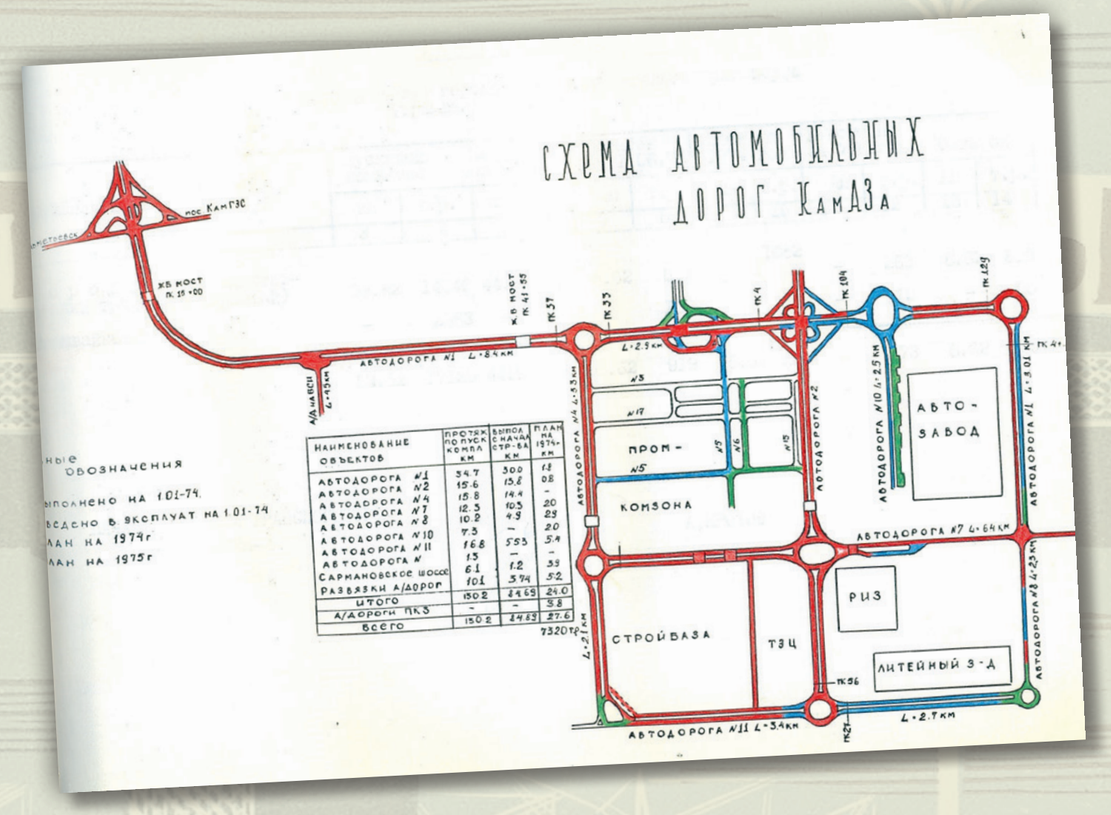
Л.ВАСИЛЬЕВ

**Питание строителей и работников «КАМАЗа» находилось под постоянным контролем генерального директора Л. Б. Васильева. Совсем неслучайно в ноябре 1973 года появляется приказ «О дальнейшем совершенствовании системы управления структурными подразделениями комплекса», в котором директор КОП «КАМАЗа» назначается помощником генерального директора по общественному питанию.**

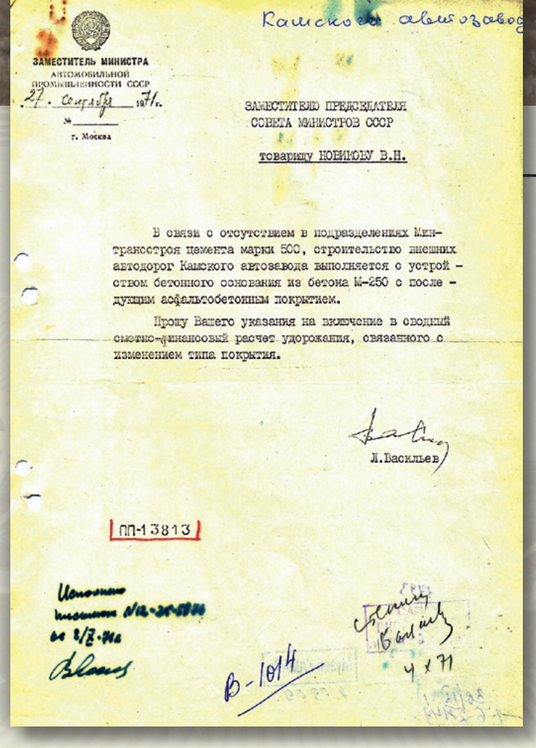
**Секретарь ЦК КПСС А. П. Кириленко инспектирует столовую ремонтно-инструментального завода.**

# Все дороги – на «КАМАЗ»

**Схема автомобильных дорог «КАМАЗа» отражает ситуацию на 1 января 1974 года. С начала строительства выполнено без малого 85 км автодорог, в планах на год – ещё 27,6 км. Наибольшее внимание планируется уделить транспортным путям в районе автомобильного, литейного заводов, РИЗа и в промкомзоне.**



Первая, самая главная магистраль города, – автодорога № 1.



ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР
г. Москва

ЗАМЕСТИТЕЛЮ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР

товарищу НОВИКОВУ В.Н.

В связи с отсутствием в подразделениях Минтрансстроя цемента марки 500, строительство внешних автодорог Камского автозавода выполняется с устройством бетонного основания из бетона М-250 с последующим асфальтобетонным покрытием.

Прошу Вашего указания на включение в сводный сметно-финансовый расчет удорожания, связанного с изменением типа покрытия.

Л. Васильев

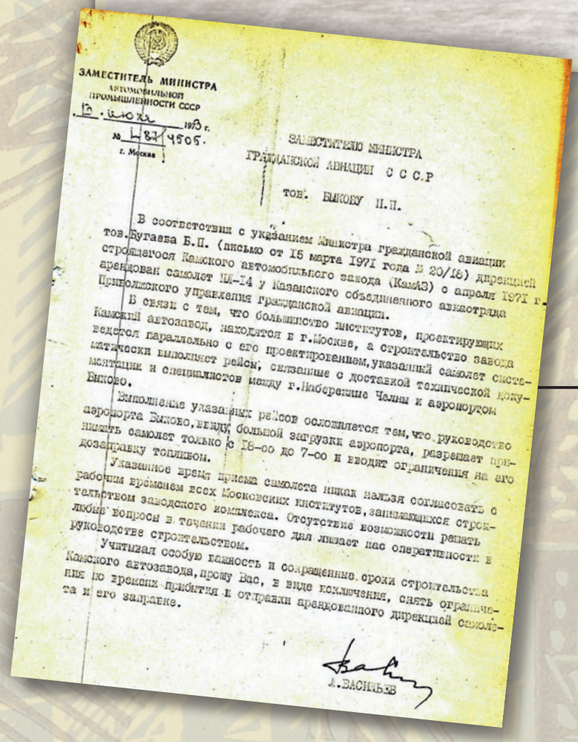
ПП-13813

**Дорога к стройплощадке «КАМАЗа» была готова до прихода на неё большой стройки. Осенью 1971 года внимание сконцентрировано на внешних автодорогах. Вариант временных трасс был отвергнут сразу. Из-за дефицита материалов вместо известнякового щебня в основание дороги клали дорогой – гранитный, но другой тип покрытия вёл к удорожанию. За финансовой поддержкой Л. Б. Васильев обращается к заместителю Косыгина – В. Н. Новикову.**

**В нашу гавань заходили корабли – и грузовые, и пассажирские. Историки говорят об основании челнинской пристани в 1850 году, связывая её с развитием пароходства. Наличие судоходной Камы, как известно, стало одним из главных аргументов в решении вопроса о строительстве автогиганта именно в Набережных Челнах: водная артерия могла использоваться для доставки стройматериалов, сырья, оборудования, комплектующих. Действительно, в 1972 году пристань работала как речной порт.**

**Что такое стройка? Это прежде всего дороги, подъездные пути. В Набережных Челнах словно все четыре стихии дали своё «добро» на строительство автогиганта: люди, грузы, оборудование прибывали по реке – через речной порт, по железной дороге, по автомобильным шоссе, по воздуху.**

**Старожилы помнят: первый – ещё даже не аэропорт, а аэродром – находился в Челнах в посёлке ЗЯБ, в районе старого (теперь уже) автовокзала.**



ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА
АВТОМОБИЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР
13 июня 1973 г.
№ I-87/4505.
г. Москва

ЗАМЕСТИТЕЛЮ МИНИСТРА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ С С С Р
тов. БЫКОВУ Н.П.

В соответствии с указанием Министра гражданской авиации тов.Бугаева Б.П. (письмо от 15 марта 1971 года № 20/18) дирекцией строящегося Камского автомобильного завода (КамАЗ) с апреля 1971 г. арендован самолет ИЛ-14 у Казанского объединенного авиаотряда Приволжского управления гражданской авиации.

В связи с тем, что большинство институтов, проектирующих Камский автозавод, находится в г.Москве, а строительство завода ведется параллельно с его проектированием, указанный самолет систематически выполняет рейсы, связанные с доставкой технической документации и специалистов между г.Набережные Челны и аэропортом Быково.

Выполнение указанных рейсов осложняется тем, что руководство аэропорта Быково, ввиду большой загрузки аэропорта, разрешает принимать самолет только с 18-00 до 7-00 и вводит ограничения на его дозаправку топливом.

Указанное время приема самолета никак нельзя согласовать с рабочим временем всех Московских институтов, занимающихся строительством заводского комплекса. Отсутствие возможности решать любые вопросы в течении рабочего дня лишает нас оперативности в руководстве строительством.

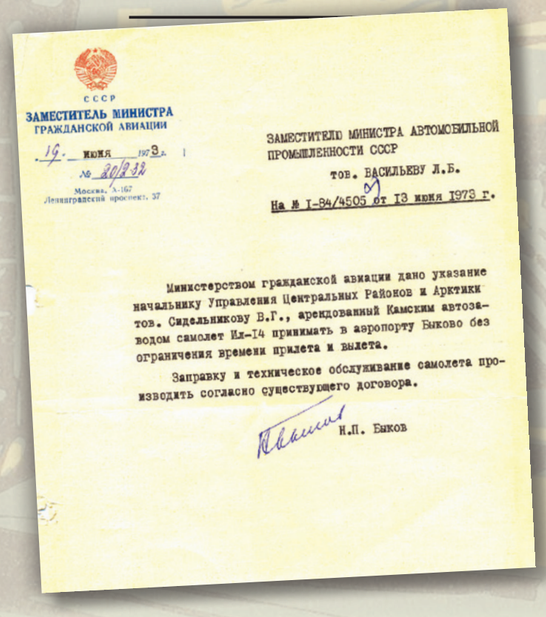
Учитывая особую важность и сокращенные сроки строительства Камского автозавода, прошу Вас, в виде исключения, снять ограничения по времени прибытия и отправки арендованного дирекцией самолета и его заправке.

Л.ВАСИЛЬЕВ

**Доставка специалистов и документации из столицы в Челны и обратно осуществлялась по воздуху. С апреля 1971 года дирекция арендует Ил-14 у казанского авиаотряда. Аэропорт Быково выделил для приёма этого рейса специальные часы, но график для «КАМАЗа» неудобен, и потому Л. Б. Васильев в письме от 13 июня 1973 года, «в виде исключения, учитывая особую важность и сокращённые сроки строительства Камского автозавода», просит своего коллегу – заместителя Министра гражданской авиации – снять ограничения.**

**Аэропорт «Бегишево» был построен в 1970–1971 годах на левом берегу Камы, в 21 км от Нижнекамска и в 24 км от Набережных Челнов. 25 декабря 1971 года был совершён первый рейс экипажем самолёта АН-24. С 2008 года аэропорт стал дочерним предприятием «КАМАЗа».**

**Положительное решение следует незамедлительно, уже 19 июня 1973 года: отныне взлётная полоса для камазовского самолёта будет находиться в любое время. С осени камазовцы будут летать уже не на Ил-14, а на Як-40.**



СССР
ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
19 июня 1973 г.
№ 20/232
Москва, А-167
Ленинградский проспект, 37

ЗАМЕСТИТЕЛЮ МИНИСТРА АВТОМОБИЛЬНОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР
тов. ВАСИЛЬЕВУ Л.Б.
На № I-84/4505 от 13 июня 1973 г.

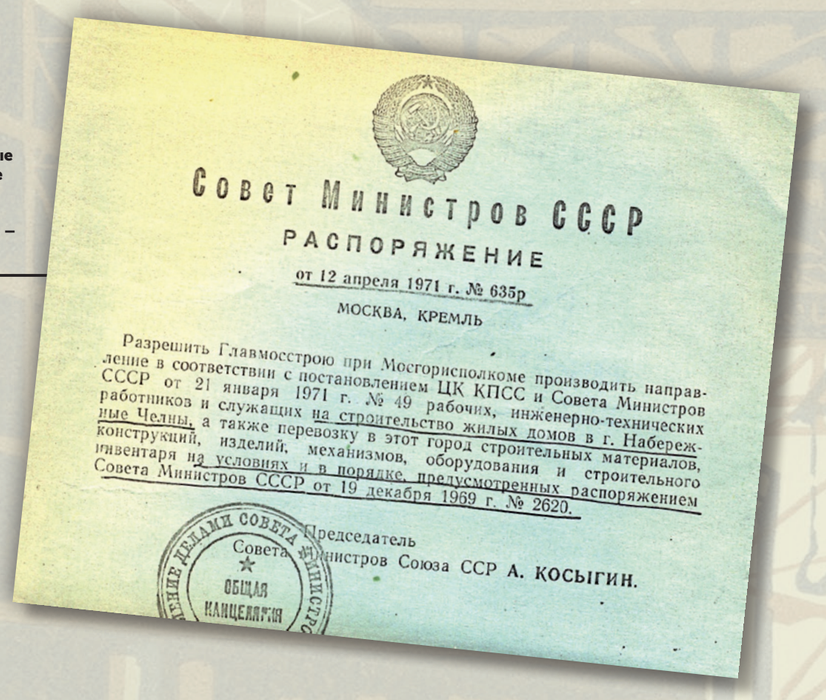
Министерством гражданской авиации дано указание начальнику Управления Центральных Районов и Арктики тов. Сидельникову В.Г., арендованный Камским автозаводом самолет Ил-14 принимать в аэропорту Быково без ограничения времени прилета и вылета.

Заправку и техническое обслуживание самолета производить согласно существующего договора.

Н.П. Быков

# Рождение Нового города

**Распоряжением правительства на строительство жилых домов в Набережные Челны направляются квалифицированные столичные кадры. Вместе с ними на Каму «едут» оборудование, стройматериалы и механизмы. «Нам помогали всем миром», – признается спустя годы Л. Б. Васильев.**



СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 12 апреля 1971 г. № 635р

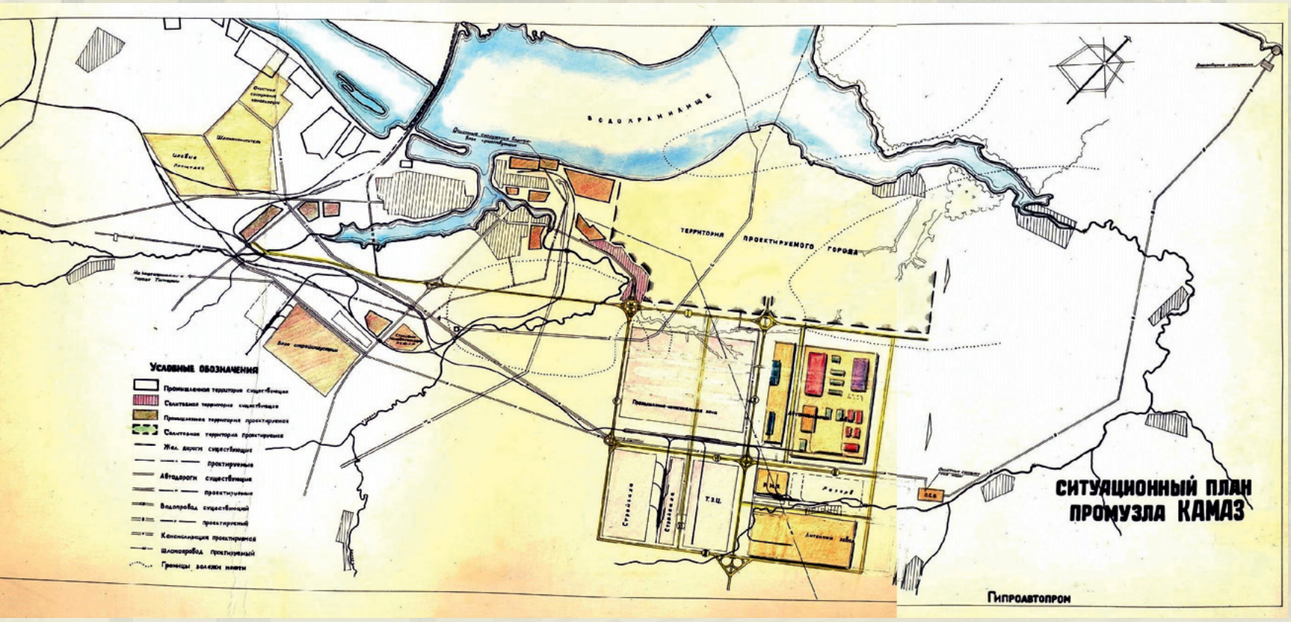
МОСКВА, КРЕМЛЬ

Разрешить Главмосстрою при Мосгорисполкоме производить направление в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 21 января 1971 г. № 49 рабочих, инженерно-технических работников и служащих на строительство жилых домов в г. Набережные Челны, а также перевозку в этот город строительных материалов, конструкций, изделий, механизмов, оборудования и строительного инвентаря на условиях и в порядке, предусмотренных распоряжением Совета Министров СССР от 19 декабря 1969 г. № 2620.

Председатель Совета Министров Союза ССР А. КОСЫГИН.

ОБЩАЯ КАНЦЕЛЯРИЯ

**Гипроавтопром выдал разработанный ситуационный план промышленного узла «КАМАЗ». Без этого документа осуществление строительных работ было невозможно. В технологии строительства впервые применён параллельный метод проектирования, разработки рабочих чертежей и строительства. Селитебная зона между заводами и городом предназначалась для защиты населения от вредных выбросов в атмосферу работающего заводского оборудования. Сравнение графического схематичного изображения 1970 года и сегодняшнего ракурса «вид сверху» Автограда подтверждает жизнеспособность проекта.**




ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОМИТЕТА ПО ГРАЖДАНСКОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ И АРХИТЕКТУРЕ ПРИ ГОССТРОЕ СССР

«18» января 1971 г.

№ ГФ-8-24

г. Москва

Министру автомобильной промышленности

тов.ТАРАСОВУ А.М.

Государственным комитетом по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР с участием местных органов по делам строительства и архитектуры, представителей дирекции Камского автомобильного завода Министерства автомобильной промышленности, Главзаводоспецстроя, Главэнергостройпрома и Управления "Камгэсэнергострой" Министерства энергетики и электрификации СССР проведена проверка состояния качества жилищно-гражданского строительства в г.Набережные Челны, Татарской АССР.

Установлено, что в г.Набережные Челны при возведении жилых и гражданских зданий и сооружений Управлением "Камгэсэнергострой" и производстве для этих целей строительных изделий предприятиями Главэнергостройпрома допускаются грубые нарушения проектов, строительных норм и правил, технических условий и государственных стандартов.

В то же время дирекция Камского автомобильного завода не предъявляет необходимой требовательности к качеству строительства, принимает и оплачивает массовый брак, допускаемый при строительстве жилых и гражданских зданий и сооружений в г.Набережные Челны, а также принимает и предъявляет к государственной приемке в эксплуатацию жилые и общественные здания при наличии большого количества недоделок.

Государственный комитет по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР просит Министерство автомобильной промышленности рассмотреть прилагаемую справку о состоянии качества жилищно-гражданского строительства в г.Набережные Челны, с тем чтобы принять необходимые меры к устранению имеющихся недостатков и недопустить низкого качества строительства при застройке новой части города.

Н.ФОМИН

**На стройке далеко не всё гладко и безоблачно. Средства и ресурсы щедро выделяются на высшем уровне, но учёт и контроль соответствующих органов никто не отменял. Председатель госкомитета при Госстрое СССР Геннадий Фомин направляет 18 января 1971 года Министру автопрома письмо о грубых нарушениях и недоделках при строительстве Нового города – зданий, жилых домов, требуя принять меры к устранению недостатков: количество не должно быть в ущерб качеству.**

**С первого дома, 2/01, начался Новый город. Первый ковш грунта вынут 17 февраля 1971 года – это право завоевали ударники коммунистического труда Н. Евграфов и А. Тимошенко, работавшие на экскаваторе Э-1252. «Поздно вечером, – вспомнит об этом дне в декабре 1973 года газета «Рабочий КАМАЗа», – в посёлке Гидростроителей был слышен глухой взрыв. «В новом городе, – догадались посвящённые, – под первый дом».**
**В марте 1971 года забита первая свая. Вдохновлял и «программировал» строителей лозунг: «Дадим 60 тыс. кв. м жилья в Новом городе в 1971 году!» Осенью вместе с 2/01 поднимутся и другие первые дома – 4/04, 4/06, 4/08: темп строительства задан.**

Май? Кто сказал – всю жизнь маяться? Долой приметы, комсомольцы презирают предрассудки! Первую на «КАМАЗе» свадьбу сыграли 28 мая 1971 года. И не надо быть бабкой Вангой, чтобы уже по гостям не прочесть: скоро будут ещё!
За весь 1971 год в Набережных Челнах, по статистике ЗАГСа, было зарегистрировано 1207 браков.

А вот и первые маленькие челнинцы-камазята. По праву рождения, они тоже осваивают улицу Гидростроителей – кое-кто, путешествуя на руках у своих юных мам, мечтающих обзавестись детской коляской. Эти кадры сделал фотокорреспондент издательства «Молодая гвардия» Виктор Забровский, откомандированный в Челны в начале 70-х годов. Но настоящий бэби-бум у Челнов ещё впереди, пик рождаемости придётся на 1986 год.

Старейшая улица молодых Челнов в 1971 году переживает свою стремительную юность. Штаб стройки, первые общежития, первая столовая, первый кинотеатр – всё это одно за другим радостно вмещала улица Гидростроителей.
И хотя по привычке народ ещё не снимает рабочей амуниции и легендарных резиновых сапог, здесь по асфальту уже вполне можно «в самых лучших туфельках ходить».

Приоткрою-ка и я дверь в будущее!

Острая проблема жилья требовала ускоренного решения, монотонность фасадов крупнопанельных типовых многоэтажек в 1973 году мало волновала очередников-камазовцев. В меру сил архитекторы стремились к визуальным отличиям домов-близнецов, по-разному оформляя хотя бы торцевые части, выходившие на центральные проспекты.

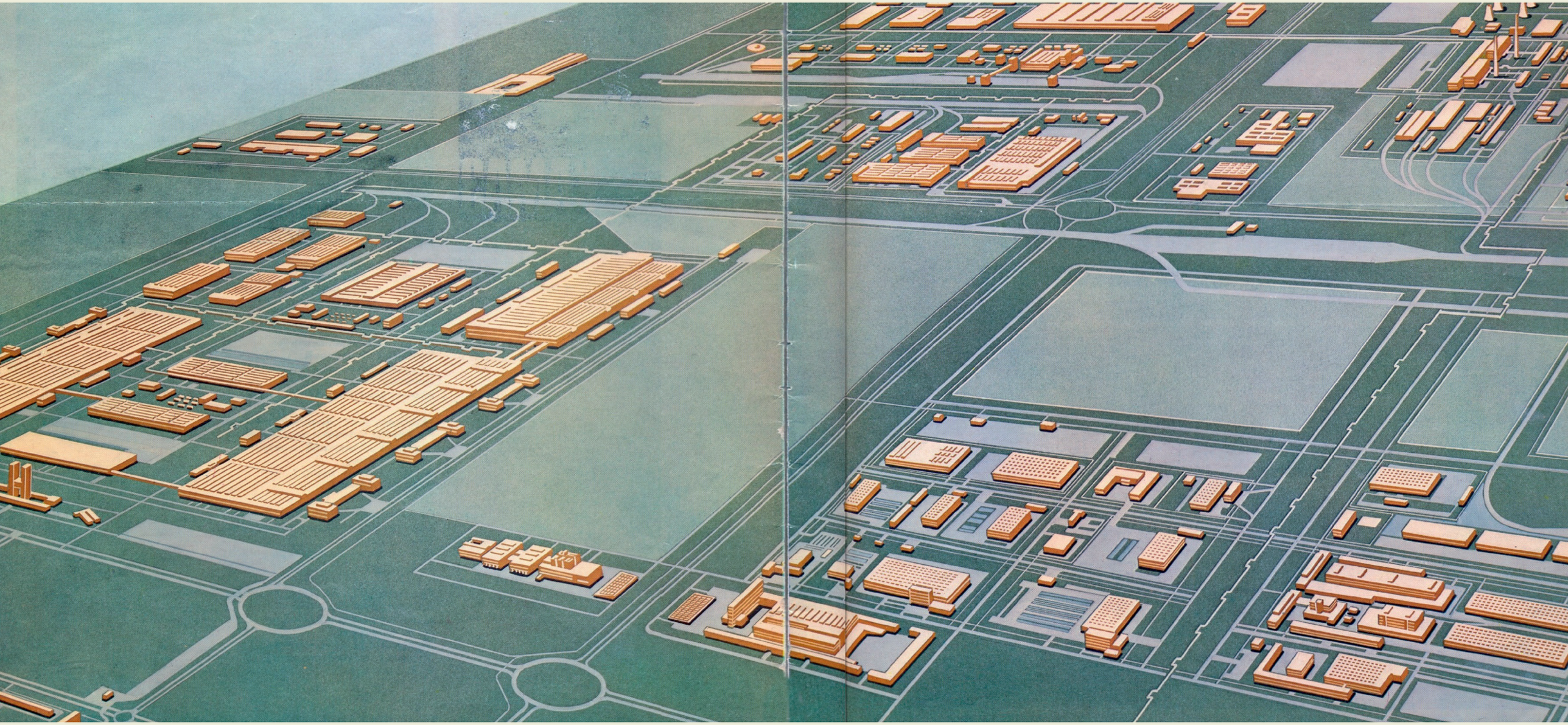
Московский проспект – это уже не только жилые дома, но и почта, телеграф, телефон: все стратегические объекты. Транспорта на городских магистралях пока немного. Личные «Жигули» в 70-х – предел мечтаний.

Проспект Мусы Джалиля в 1974 году уже обретает современные контуры. Ему суждено стать основной городской магистралью, застроенной домами в 5, 9 и 12 этажей. И уже бегут по рельсам трамваи, доставляя камазовцев на работу и домой.

Архитекторами при строительстве Автограда заложена грамотная инженерная и транспортная инфраструктура. В плане комплексной застройки новеньким пятиэтажкам усовершенствованной типовой серии отведено достойное место. Челнинская традиция называть микрорайоны «комплексами» родом оттуда, из 70-х.

# От схемы – к действительности

**Зарубежный специализированный журнал опубликовал в 1976 году план-схему всех заводов «КАМАЗа». Найдёте свой завод?**



# Строительство: в темпе, в темпе

**Ход проектных работ, связанных со строительством Камского автозавода, – под контролем заместителя Председателя Совета Министров СССР В. Н. Новикова. Одновременно проектируются завод и автомобиль. В центре внимания участников совещания 10 марта 1970 года – разработка конструкций будущих автомобилей и двигателей. Риторика протокола далека от восторженных интонаций: отмечается, что Минавтопром эту работу «затянул против установленных сроков».**
**В рабочей записке к протоколу совещания – прямое указание принять меры по сокращению сроков разработки и испытания, ускорить работу с Комитетом по науке и технике и Госпланом.**

Подлежит возврату в канцелярию Минавтопрома

Подлежит возврату т. Тарасову А. М.

ВЗЯТО НА КОНТРОЛЬ

П Р О Т О К О Л

совещания у Зам.Председателя Совета Министров СССР тов.Новикова В.Н.

от 10 марта 1970 г.

Присутствовали:

от Минавтопрома – тт.Тарасов А.М.,Строкин Н.И., Васильев Л.Б.,Бацаев Н.А., Сицынский М.И.,Кондратьев В.А.

от Отдела машиностроения ЦК КПСС – тт.Фролов В.С.,Козлов И.И., Вольский А.И.

от Московского автозавода им.Лихачева – тт.Бородин П.Д.,Кригер А.М., Строганов К.А.,Бужинский А.И.

О ходе проектных работ, связанных со строительством Камского автомобильного завода

(тт.Кригер,Строганов,Бородин,Васильев, Бужинский,Строкин,Тарасов,Козлов,Фролов, Новиков В.)

1. Отметить, что Минавтопром затянул против установленных сроков разработку конструкций автомобилей и двигателей, намечаемых к производству на вновь строящемся Камском автомобильном заводе, в связи с чем задерживается разработка технической документации, необходимой для обеспечения своевременного строительства производственных объектов Камского автомобильного завода, а также решение вопросов, связанных с обеспечением этого завода технологическим и другим инженерным оборудованием.

2. Поручить Минавтопрому (т.Тарасову) дополнительно рассмотреть вопрос о ходе работ по разработке конструкций, изготовлении и испытании образцов автомобилей и двигателей для Камского автомобильного завода, принять меры к максимальному сокращению сроков разработки и испытания этих автомобилей и двигателей, утвердить график проведения указанных работ, предусмотрев в нем и сроки проведения государственных испытаний автомобилей, и представить его в Совет Министров СССР в 2-недельный срок.

Для ускорения работ по разработке конструкций и технологии производства грузовых автомобилей и двигателей для Камского автомобильного завода обязать Минавтопром (т.Тарасова) и Московский

М-759

К протоколу совещания у т.Новикова от 10 марта 1970г.

ВЗЯТО НА КОНТРОЛЬ

1.тт.Строкину Н.И.
Бородину П.Д.

Примите меры к сокращению сроков разработки и испытания указанных изделий, подготовьте график для утверждения в Совете Министров СССР и к названному сроку доложите (пункт 2).

2. тт.Васильеву Л.Б.
Кондратьеву В.А.
Иванюку Г.П.

Совместно с Комитетом по науке и технике и Госпланом подготовьте в указанный срок для представления в Правительство предложения и доложите (пункты 3, 4)

3. тт.Строкину Н.И.
Васильеву Л.Б.

Ускорьте подготовку указанных предложений.(пункт 6)

"13" марта 1970г. П.Лисняк

VII-71г

" УТВЕРЖДАЮ "

Министр автомобильной промышленности СССР

А.Тарасов

"17" VII 1971г.

Г Р А Ф И К

рассмотрения технического проекта Камского автомобильного завода у Министра автомобильной промышленности СССР т.Тарасова А.М.

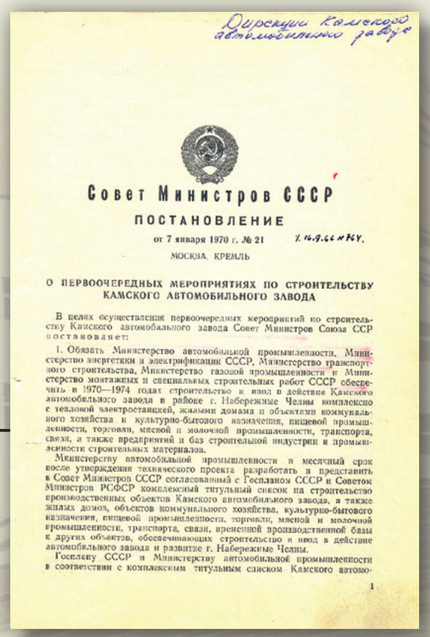
| №№ пп | Производство | Дата проведения | Докладчик | Присутствуют |
|---|---|---|---|---|
| I. | Литейное (корпус серого и ковкого чугуна,сталелитейный корпус,цветнолитейный корпус,корпус точного стального литья) | 19/VII-71г. | Краковский Струков Мухин | Строкин,Потапов,Васильев,Фалитнов, Плахов,Берштейн,Кондратьев,Залесский,Устинов,Минлин,Соломахин, Иванов,Строганов,Клепацкий,Тананин, Неня,Паринов,Уваров. |
| 2. | Кузнечно и прессово-рамное | 21/VII-71г. | Несканин Цветков | Строкин,Потапов,Васильев,Фалитнов, Плахов,Кондратьев,Залесский,Минлин, Иванов,Строганов,Клепацкий,Паринов, Суббета,Альтшуллер,Теренин. |
| 3. | Автомобильное и дизельное | 23/VII-71г. | Цветков Лосик | Строкин,Потапов,Васильев,Плахов, Кондратьев,Залесский,Устинов,Микулин, Соломахин,Иванов,Строганов,Клепацкий Паринов,Гузанов,Сухомлинов,Носков, Виноградов,Попов. |

Заместитель Министра автомобильной промышленности Н.Потапов

**Сжатость сроков сводила к минимуму бюрократические процедуры, в том числе – в верхах. В пять дней, в одну рабочую неделю июля 1971-го, укладывается график рассмотрения технического проекта заводов «КАМАЗа» у Министра А. М. Тарасова. Пока это ещё не заводы, а производства: литейное, кузнечное, прессово-рамное, автомобильное и дизельное.**

# Технологии строительства

Постановлением Совета Министров СССР № 21 от 7 января 1970 года утверждаются первоочередные мероприятия по строительству «КАМАЗа».
По опыту ВАЗа разрешается строить объекты, не дожидаясь разработки и утверждения технического проекта и смет. Документ обязывает обеспечить строительство не только самого Камского автомобильного завода с его производственными корпусами, но и всей сопутствующей городской инфраструктуры: ТЭЦ, жилых домов, объектов коммунального хозяйства, транспорта, связи, пищевой промышленности, соцкультбыта и других.



Дирекции Камского автомобильного завода

Совет Министров СССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 7 января 1970 г. № 21 7.16.9.66 № 764.

МОСКВА, КРЕМЛЬ

О ПЕРВООЧЕРЕДНЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ КАМСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

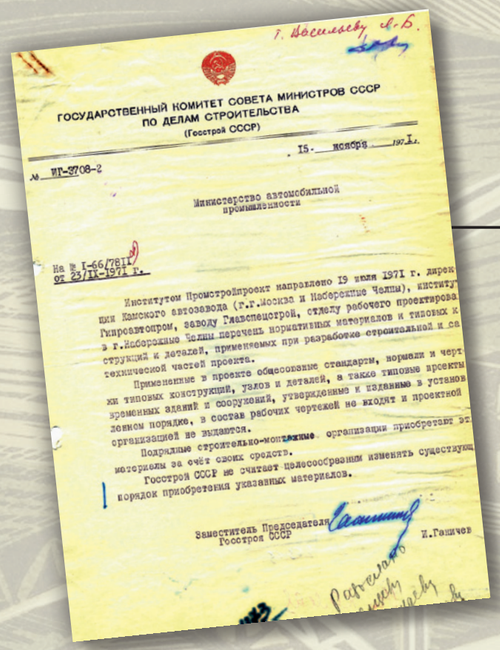
В целях осуществления первоочередных мероприятий по строительству Камского автомобильного завода Совет Министров Союза ССР постановляет:

1. Обязать Министерство автомобильной промышленности, Министерство энергетики и электрификации СССР, Министерство транспортного строительства, Министерство газовой промышленности и Министерство монтажных и специальных строительных работ СССР обеспечить в 1970—1974 годах строительство и ввод в действие Камского автомобильного завода в районе г. Набережные Челны комплексно с тепловой электростанцией, жилыми домами и объектами коммунального хозяйства и культурно-бытового назначения, пищевой промышленности, торговли, мясной и молочной промышленности, транспорта, связи, а также предприятий и баз строительной индустрии и промышленности строительных материалов.

Министерству автомобильной промышленности в месячный срок после утверждения технического проекта разработать и представить в Совет Министров СССР согласованный с Госпланом СССР и Советом Министров РСФСР комплексный титульный список на строительство производственных объектов Камского автомобильного завода, а также жилых домов, объектов коммунального хозяйства, культурно-бытового назначения, пищевой промышленности, торговли, мясной и молочной промышленности, транспорта, связи, временной производственной базы и других объектов, обеспечивающих строительство и ввод в действие автомобильного завода и развитие г. Набережные Челны.

Госплану СССР и Министерству автомобильной промышленности в соответствии с комплексным титульным списком Камского автомо-

1



г. Васильеву Л.Б.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР ПО ДЕЛАМ СТРОИТЕЛЬСТВА (Госстрой СССР)

15 ноября 1971 г.

№ ИГ-3708-2

Министерство автомобильной промышленности

На № I-66/7811 от 23/IX-1971 г.

Институтом Промстройпроект направлено 19 июля 1971 г. дирекции Камского автозавода (г.г.Москва и Набережные Челны), институтом Гипроавтопром, заводу Главспецстрой, отделу рабочего проектирования в г.Набережные Челны перечень нормативных материалов и типовых конструкций и деталей, применяемых при разработке строительной и системной частей проекта.

Применение в проекте общесоюзные стандарты, нормали и чертежи типовых конструкций, узлов и деталей, а также типовые проекты временных зданий и сооружений, утвержденные и изданные в установленном порядке, в состав рабочих чертежей не входят и проектной организацией не выдаются.

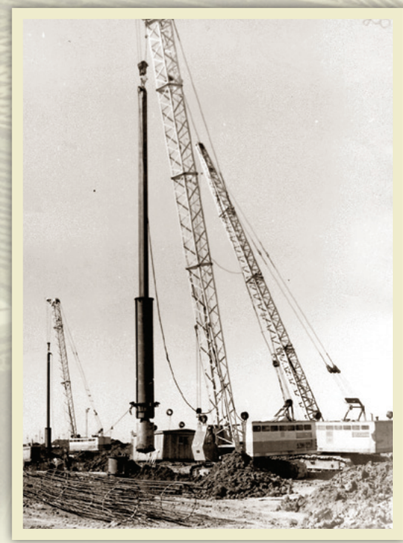
Подрядные строительно-монтажные организации приобретают эти материалы за счёт своих средств.

Госстрой СССР не считает целесообразным изменять существующий порядок приобретения указанных материалов.

Заместитель Председателя Госстроя СССР И.Ганичев

Перечень нормативных материалов и типовых конструкций и деталей, применяемых при разработке строительной части проекта, институт «Промстройпроект» направляет в Москву и Челны и сообщает: всё, что не входит в состав рабочих чертежей, подрядные строительно-монтажные организации приобретают за свой счёт. Госстрой не считает нужным менять этот порядок.

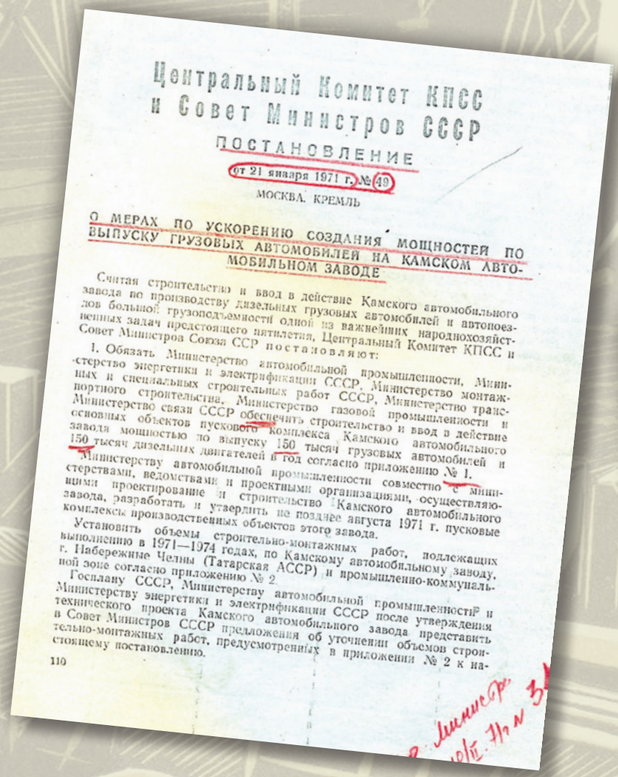
«Параллельное ведение проектирования и строительства как заводских объектов, так и жилого массива Нового города было, на мой взгляд, наиболее важной особенностью строительства «КАМАЗа», которая, конечно, невероятно осложняла работу моей команды, – признавался потом Л. Б. Васильев. – Думаю, что применение этого метода в таких грандиозных масштабах, какие имели место в Набережных Челнах, останется в истории исключительным фактом».



В технологии строительства «КАМАЗа» впервые при сооружении фундаментов производственных корпусов заводов использован метод устройства буронабивных свай с сетчатыми каркасами и ростверками. При строительстве применён блочный метод монтажа каркаса кровли. Многие подобные важные решения позволили значительно сократить сроки строительства и ввода в эксплуатацию производственных мощностей. Позже этот опыт широко распространится на большинстве строек страны.

При возведении завода двигателей, а следом – ПРЗ и автомобильного, был применён и усовершенствован метод конвейерной сборки и крупноблочного монтажа конструкций перекрытий корпусов, ранее опробованный на ГАЗе. Строительный конвейер располагался на земле, где гигантские блоки собирались, доводились до готовности, а затем поднимались краном, чтобы занять отведённое им на крыше место. Это было куда удобнее и безопаснее, чем на высоте, и значительно ускорило и облегчило трудоёмкий процесс.

Высшее руководство страны определяет приоритеты на год и ближайшую пятилетку. В их числе – ускорение создания мощностей по выпуску на «КАМАЗе» грузовых автомобилей. Постановлением ЦК КПСС и СМ СССР № 49 от 21 января 1971 года Минавтопрому совместно с другими министерствами, ведомствами и организациями предписано не позднее августа разработать и утвердить пусковые комплексы объектов завода. Обозначены проектные мощности будущего автогиганта: в год он должен выпускать 150 тысяч автомобилей. Объём строительно-монтажных работ корректируется по ходу дела.



Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 21 января 1971 г. № 49

МОСКВА, КРЕМЛЬ

О МЕРАХ ПО УСКОРЕНИЮ СОЗДАНИЯ МОЩНОСТЕЙ ПО ВЫПУСКУ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ НА КАМСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ ЗАВОДЕ

Считая строительство и ввод в действие Камского автомобильного завода по производству дизельных грузовых автомобилей и автопоездов большой грузоподъемности одной из важнейших народнохозяйственных задач предстоящего пятилетия, Центральный Комитет КПСС и Совет Министров Союза ССР постановляют:

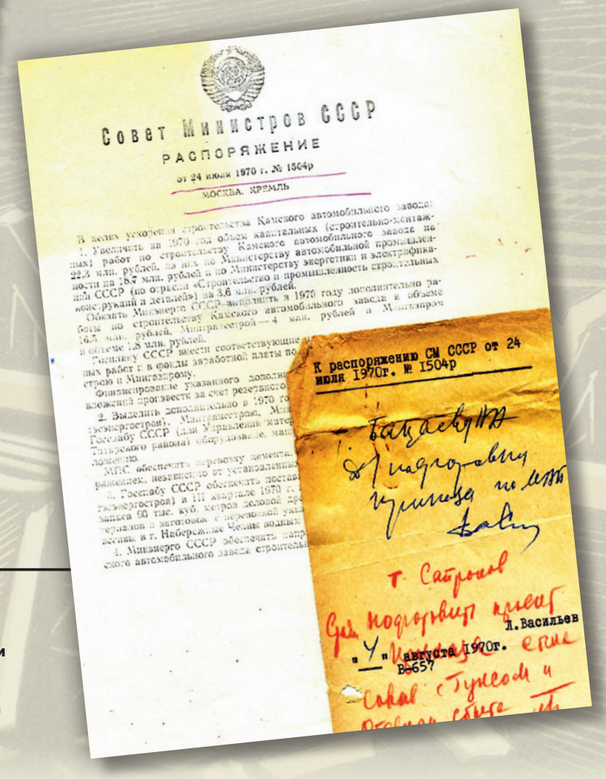
1. Обязать Министерство автомобильной промышленности, Министерство энергетики и электрификации СССР, Министерство монтажных и специальных строительных работ СССР, Министерство транспортного строительства, Министерство газовой промышленности и Министерство связи СССР обеспечить строительство и ввод в действие основных объектов пускового комплекса Камского автомобильного завода мощностью по выпуску 150 тысяч грузовых автомобилей и 150 тысяч дизельных двигателей в год согласно приложению № 1.

Министерству автомобильной промышленности совместно с министерствами, ведомствами и проектными организациями, осуществляющими проектирование и строительство Камского автомобильного завода, разработать и утвердить не позднее августа 1971 г. пусковые комплексы производственных объектов этого завода.

Установить объемы строительно-монтажных работ, подлежащих выполнению в 1971—1974 годах, по Камскому автомобильному заводу, г. Набережные Челны (Татарская АССР) и промышленно-коммунальной зоне согласно приложению № 2.

Госплану СССР, Министерству автомобильной промышленности и Министерству энергетики и электрификации СССР после утверждения технического проекта Камского автомобильного завода представить в Совет Министров СССР предложения об уточнении объемов строительно-монтажных работ, предусмотренных в приложении № 2 к настоящему постановлению.

110



Совет Министров СССР

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 24 июля 1970 г. № 1504р

МОСКВА, КРЕМЛЬ

В целях ускорения строительства Камского автомобильного завода:

1. Увеличить на 1970 год объем капитальных (строительно-монтажных) работ по строительству Камского автомобильного завода на 22,3 млн. рублей, из них по Министерству автомобильной промышленности на 18,7 млн. рублей и по Министерству энергетики и электрификации СССР (по отрасли «Строительство и промышленность строительных конструкций и деталей») на 3,6 млн. рублей.

Обязать Министерство СССР выполнить в 1970 году дополнительно работы по строительству Камского автомобильного завода в объеме 16,5 млн. рублей, Минтрансстрой — 4 млн. рублей и Минтяжпром в объеме 1,8 млн. рублей.

Госплану СССР внести соответствующие ...

К распоряжению СМ СССР от 24 июля 1970г. № 1504р

Л.Васильев

"4" августа 1970г.

В-657

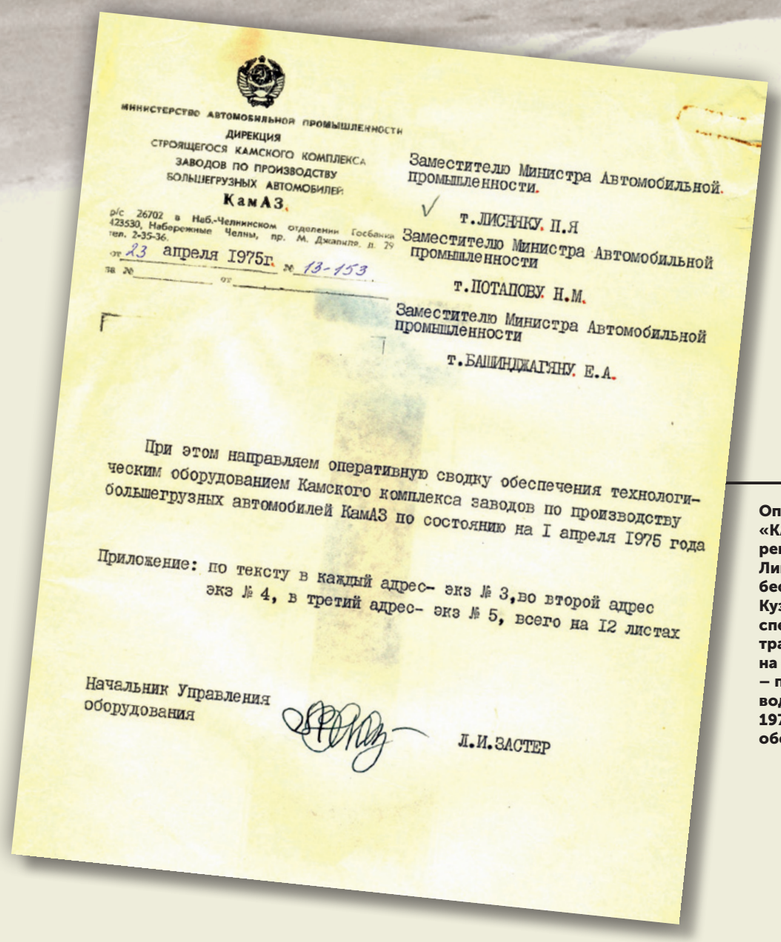
Проходит полгода – правительство вновь придаёт строительству «КАМАЗа» ускорение: Распоряжением Совета Министров № 1504р от 24 июля 1970 года объём капитальных работ увеличивается на 22,3 млн рублей. Соответственно, Госплану СССР предписывается внести изменения в график строительных работ и фонды заработной платы. Подготовить на основе этого документа локальный проект приказа замминистра – гендиректор «КАМАЗа» Л. Б. Васильев поручает 4 августа своему заместителю по московской дирекции Н. А. Бацаеву.

# Оборудование – со всего мира

**В изготовлении и поставке на «КАМАЗ» более 35 тысяч единиц оборудования принимали участие свыше 500 фирм более чем из 20 стран мира. Приёмка проводилась непосредственно на фирмах поставщиков. Более 200 заводов Советского Союза также поставляли своё оборудование. Часть его сразу шла на монтаж, но часть застревала на подходе к стройке. Для временного хранения в районе стройбазы строители возвели 10 крытых корпусов, оборудовали открытые бетонированные площадки, протянули четыре железнодорожные ветки, позднее – ещё одну базу хранения оборудования, в районе станции «Автозаводская».**

**Причал для приёмки импортного заказа принимал уникальное, самое тяжёлое оборудование с неразделимыми частями до 500 тонн, в том числе мощные прессы для кузнечного и прессово-рамного заводов.**
**Для этого в 1973–1975 годах работали два гигантских крана грузоподъёмностью до 320 тонн со специальной системой блокировки и портальные краны грузоподъёмностью по 16 и 30-50 тонн.**

**Централизованно осуществляло монтаж технологического оборудования на всех вводимых в строй объектах «КАМАЗа» Управление ремонта и обслуживания технологического оборудования. Специалисты фирм-производителей называли сверхсжатые сроки монтажа и запуска «авантюризмом», но… это был камазовский характер, камазовский дух.**



МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
ДИРЕКЦИЯ
СТРОЯЩЕГОСЯ КАМСКОГО КОМПЛЕКСА
ЗАВОДОВ ПО ПРОИЗВОДСТВУ
БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
КамАЗ

р/с 26702 в Наб.-Челнинском отделении Госбанка
423530, Набережные Челны, пр. М. Джалиля, д. 29
тел. 2-35-36.

от 23 апреля 1975г. № 13-153.
на № от

Заместителю Министра Автомобильной промышленности
т.ЛИСНЯКУ П.Я

Заместителю Министра Автомобильной промышленности
т.ПОТАПОВУ Н.М.

Заместителю Министра Автомобильной промышленности
т.БАШИНДЖАГЯНУ Е.А.

При этом направляем оперативную сводку обеспечения технологическим оборудованием Камского комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей КамАЗ по состоянию на I апреля 1975 года

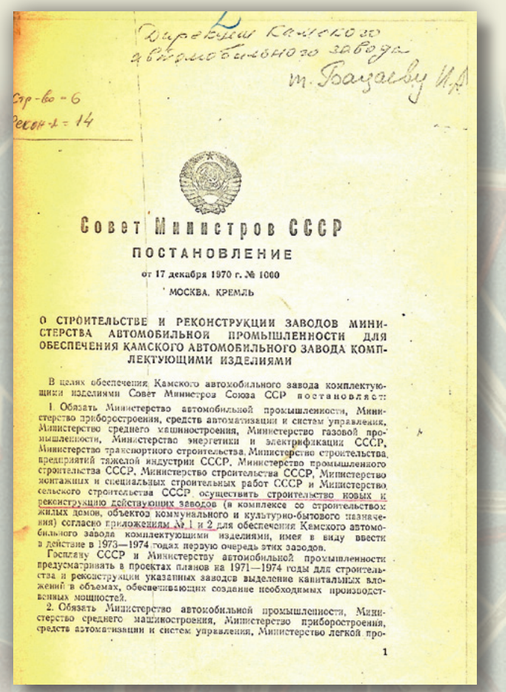
Приложение: по тексту в каждый адрес- экз № 3,во второй адрес экз № 4, в третий адрес- экз № 5, всего на 12 листах

Начальник Управления оборудования Л.И.ЗАСТЕР

**Оперативные сводки по обеспечению заводов «КАМАЗа» технологическим оборудованием регулярно поступают в Минавтопром. Линии и станки должны были обеспечить бесперебойный выпуск автомобилей. Кузнечно-прессовое, литейное, сварочное, специальное металлорежущее, подъёмно-транспортное и прочее оборудование «ехало» на «КАМАЗ» буквально со всех концов света – по железным и автомобильным дорогам, водным путём по Каме. О ситуации на 1 апреля 1975 года информирует начальник Управления оборудования «КАМАЗа» Л. И. Застер.**

# Строит целая страна

Уникальным проект «КАМАЗа» стал ещё и потому, что на Всесоюзную ударную съехались со всех концов страны люди более 70 национальностей. Не случайно даже в этом праздничном лозунге каждая буква персонифицирована.



Дирекции Камского автомобильного завода
т. Бацаеву И.А.

Стр-во - 6
Рекон-я - 14

Совет Министров СССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 17 декабря 1970 г. № 1000

МОСКВА. КРЕМЛЬ

О СТРОИТЕЛЬСТВЕ И РЕКОНСТРУКЦИИ ЗАВОДОВ МИНИСТЕРСТВА АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КАМСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА КОМПЛЕКТУЮЩИМИ ИЗДЕЛИЯМИ

В целях обеспечения Камского автомобильного завода комплектующими изделиями Совет Министров Союза ССР постановляет:

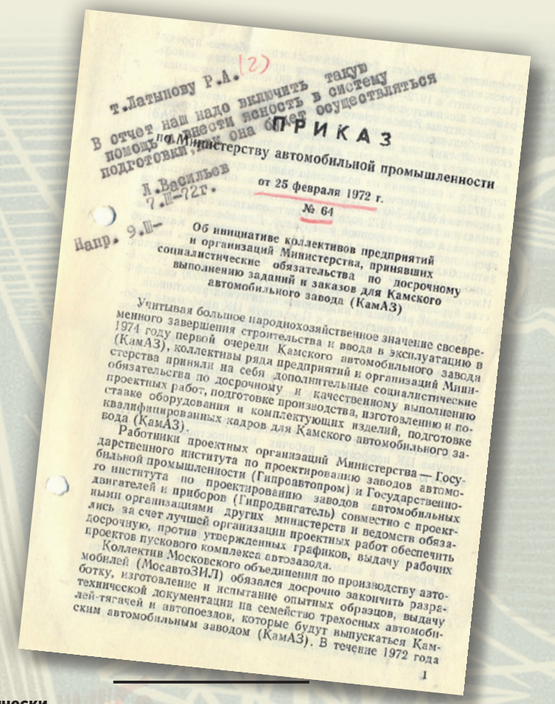
1. Обязать Министерство автомобильной промышленности, Министерство приборостроения, средств автоматизации и систем управления, Министерство среднего машиностроения, Министерство газовой промышленности, Министерство энергетики и электрификации СССР, Министерство транспортного строительства, Министерство строительства предприятий тяжелой индустрии СССР, Министерство промышленного строительства СССР, Министерство строительства СССР, Министерство монтажных и специальных строительных работ СССР и Министерство сельского строительства СССР осуществить строительство новых и реконструкцию действующих заводов (в комплексе со строительством жилых домов, объектов коммунального и культурно-бытового назначения) согласно приложениям № 1 и 2 для обеспечения Камского автомобильного завода комплектующими изделиями, имея в виду ввести в действие в 1973—1974 годах первую очередь этих заводов.

Госплану СССР и Министерству автомобильной промышленности предусматривать в проектах планов на 1971—1974 годы для строительства и реконструкции указанных заводов выделение капитальных вложений в объемах, обеспечивающих создание необходимых производственных мощностей.

2. Обязать Министерство автомобильной промышленности, Министерство среднего машиностроения, Министерство приборостроения, средств автоматизации и систем управления, Министерство легкой про-

1

17 декабря 1970 года выходит знаменитое Постановление № 1000. Фактически Совет Министров СССР принимает масштабную программу по развитию автопрома в стране, и рождается она «под КАМАЗ».
Для обеспечения будущего автогиганта комплектующими изделиями планируется реконструкция 14 действующих и строительство шести новых заводов-смежников. Капвложения в этот проект предусмотрены госструктурами в требуемых объёмах.



т. Латыпову Р.А. (2)

В отчет наш надо включить такую помощь и внести ясность в систему подготовки, как она будет осуществляться

Л. Васильев
7.III-72г.

Напр. 9.III-

ПРИКАЗ

по Министерству автомобильной промышленности

от 25 февраля 1972 г.

№ 64

Об инициативе коллективов предприятий и организаций Министерства, принявших социалистические обязательства по досрочному выполнению заданий и заказов для Камского автомобильного завода (КамАЗ)

Учитывая большое народнохозяйственное значение своевременного завершения строительства и ввода в эксплуатацию в 1974 году первой очереди Камского автомобильного завода (КамАЗ), коллективы ряда предприятий и организаций Министерства приняли на себя дополнительные социалистические обязательства по досрочному и качественному выполнению проектных работ, подготовке производства, изготовлению и поставке оборудования и комплектующих изделий, подготовке квалифицированных кадров для Камского автомобильного завода (КамАЗ).

Работники проектных организаций Министерства — Государственного института по проектированию заводов автомобильной промышленности (Гипроавтопром) и Государственного института по проектированию заводов автомобильных двигателей и приборов (Гипродвигатель) совместно с проектными организациями других министерств и ведомств обязались за счет лучшей организации проектных работ обеспечить досрочную, против утвержденных графиков, выдачу рабочих проектов пускового комплекса автозавода.

Коллектив Московского объединения по производству автомобилей (МосавтоЗИЛ) обязался досрочно закончить разработку, изготовление и испытание опытных образцов, выдачу технической документации на семейство трехосных автомобилей-тягачей и автопоездов, которые будут выпускаться Камским автомобильным заводом (КамАЗ). В течение 1972 года

1

Всё для стройки, всё для «КАМАЗа» – так в мирные 70-е можно перефразировать известный лозунг военного лихолетья. Коллективы предприятий Минавтопрома вышли с инициативой досрочно выполнить задания и заказы для «КАМАЗа» – в частности, «за счёт лучшей организации проектных работ обеспечить досрочную, против утверждённых графиков, выдачу рабочих проектов пускового комплекса заводов». Сейчас это удивляет: если экономика – плановая, что значит «досрочно»? Но Л. Б. Васильев своей визой «встраивает» инициативу, одобренную Министерством, в реальную жизнь строящегося автозавода.

Дирекции Камского автомобильного завода

Совет Министров СССР

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 20 марта 1970 г. № 522р

МОСКВА. КРЕМЛЬ

Выделить дополнительно в 1970 году для обеспечения строительства Камского автомобильного завода:

Минэнерго СССР (Камгэсэнергострою) прокат черных металлов, трубы, строительные материалы, оборудование, кабельные и другие изделия согласно приложениям № 1, 2 и 3;

Минтрансстрою строительные машины и цемент согласно приложению № 4.

Председатель
Совета Министров Союза ССР А. КОСЫГИН.

Все необходимые для строительства «КАМАЗа» ресурсы выделяются по распоряжению Председателя Совета Министров СССР А. Н. Косыгина: стройматериалы, металлопрокат, трубы, оборудование, транспорт и даже цемент. Заказы «КАМАЗа» на строительные материалы и оборудование выполняли все министерства и ведомства, всего свыше 2000 предприятий. По словам М. Ц. Марковского, в прошлом – замглавного технолога, директора проектной фирмы «КАМАЗпроект», за выполнение камазовского задания на изготовление технологического оборудования отечественные заводы получали 25%-ную надбавку. Фактически такой заказ приравнивался к экспортному и предполагал исполнение с высоким качеством.

# Ремонтно-инструментальный завод

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

1965

1970 Сентябрь 22 Вторник

Газета основана 13 апреля 1917 года

# СОВЕТСКАЯ ТАТАРИЯ

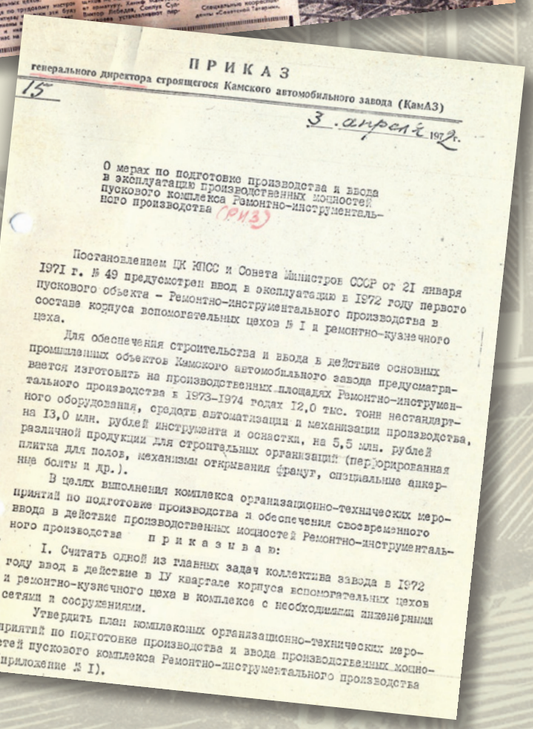
Орган Татарского областного комитета КПСС, Верховного Совета и Совета Министров Татарской АССР

КПССның Татарстан өлкә комитеты, Татарстан АССР Верховный Советы һәм Министрлар Советы органы

## РОЖДАЕТСЯ В КАМНЕ

Сентябрьские ритмы КамАЗа

На площадке ремонтно-инструментального завода начались бетонные работы



ПРИКАЗ

генерального директора строящегося Камского автомобильного завода (КамАЗ)

15 3 апреля 1972 г.

О мерах по подготовке производства и вводе в эксплуатацию производственных мощностей пускового комплекса ремонтно-инструментального производства (РИЗ)

Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 21 января 1971 г. № 49 предусмотрен ввод в эксплуатацию в 1972 году первого пускового объекта – Ремонтно-инструментального производства в составе корпуса вспомогательных цехов № 1 и ремонтно-кузнечного цеха.

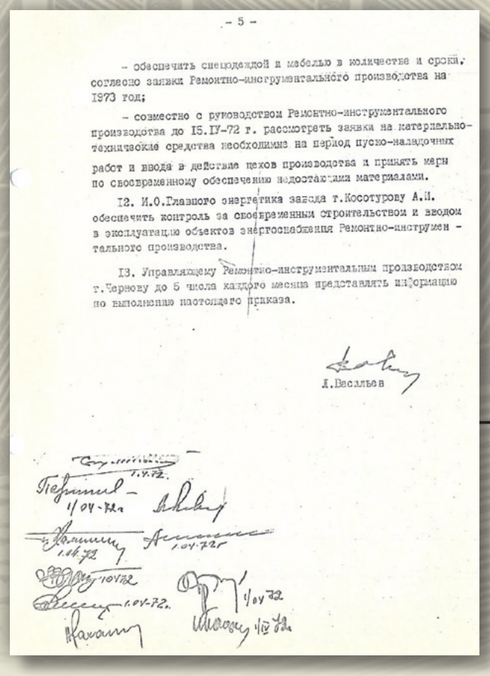
Для обеспечения строительства и ввода в действие основных промышленных объектов Камского автомобильного завода предусматривается изготовить на производственных площадях Ремонтно-инструментального производства в 1973–1974 годах 12,0 тыс. тонн нестандартного оборудования, средств автоматизации и механизации производства, на 13,0 млн. рублей инструмента и оснастки, на 5,5 млн. рублей различной продукции для строительных организаций (перфорированная плитка для полов, механизмы открывания фрамуг, специальные анкерные болты и др.).

В целях выполнения комплекса организационно-технических мероприятий по подготовке производства и обеспечения своевременного ввода в действие производственных мощностей Ремонтно-инструментального производства

приказываю:

1. Считать одной из главных задач коллектива завода в 1972 году ввод в действие в IV квартале корпуса вспомогательных цехов и ремонтно-кузнечного цеха в комплексе с необходимыми инженерными сетями и сооружениями.

Утвердить план комплексных организационно-технических мероприятий по подготовке производства и ввода производственных мощностей пускового комплекса Ремонтно-инструментального производства (приложение № 1).



– 5 –

– обеспечить спецодеждой и мебелью в количестве и сроки, согласно заявки Ремонтно-инструментального производства на 1973 год;

– совместно с руководством Ремонтно-инструментального производства до 15.IV-72 г. рассмотреть заявки на материально-технические средства необходимые на период пуско-наладочных работ и ввода в действие цехов производства и принять меры по своевременному обеспечению недостающими материалами.

12. И.О.Главного энергетика завода т.Косоурову А.Н. обеспечить контроль за своевременным строительством и вводом в эксплуатацию объектов энергоснабжения Ремонтно-инструментального производства.

13. Управляющему Ремонтно-инструментальным производством т.Чернову до 5 числа каждого месяца представлять информацию по выполнению настоящего приказа.

А.Васильев

Первенцем среди шести заводов Камского комплекса должен был стать РИЗ, ремонтно-инструментальный завод. 8 апреля 1970 года на стройплощадке РИЗа был вынут первый ковш, ровно пять месяцев спустя началась закладка первого фундамента. По этому поводу и побывали на стройплощадке спецкоры «Советской Татарии».

25 мая 1971 года был начат монтаж первой колонны. Первоначально сдать в эксплуатацию РИЗ с его цехами – ремонтно-кузнечным, ремонтно-литейным и КВЦ – предполагалось в 1972 году. Приказом Л. Б. Васильева от 3 апреля 1972 года определён ряд мер по подготовке производства и вводу в эксплуатацию производственных мощностей пускового комплекса РИЗа. Но сроки оказались нереальными. Акт приёмки в эксплуатацию Госкомиссией первой очереди РИЗа министр А. М. Тарасов подпишет 31 июля 1974 года.
28 марта 1973 года ремонтно-инструментальное производство было переименовано в ремонтно-инструментальный завод.
Этот день на РИЗе считают днём образования завода.

В 46 лет приехал на «КАМАЗ» по приглашению из Саратова Георгий Михайлович Чернов. С 30 ноября 1970 года он – управляющий инструментальным производством, после получения первенцем «КАМАЗа» статуса завода, с 12 апреля 1973 года, – первый директор РИЗа. В этой должности проработал до 6 октября 1973 года.

8 января 1973 года бригадой А.С. Акиньшина в цехе механизации и автоматизации РИЗа смонтирован первый токарно-винторезный станок – начался год массового монтажа, пуска и наладки оборудования. Состоялся торжественный митинг.

Пока столичные художники-графики, прибывавшие в Челны в творческие командировки, размышляли над сюжетами и композицией своих картин, местные фотографы-хроникёры едва успевали запечатлевать реальность. Благодаря им мы сегодня видим, как в 1971-м строился РИЗ: в мае приступили к монтажу корпуса.

Статус «РИЗ – первенец «КАМАЗа» в 1974 году был официально закреплён за заводом, что называется, большими буквами.

Готовить смену камазовцы начали с первых лет. В 1974 году первенец автогиганта уже выпускал продукцию – было что показать юным гостям, ребятам из подшефной школы № 13, которых ризовцы-вожатые навещали по два-три раза в неделю. И самой большой наградой считали строки в школьных сочинениях: «Хочу работать на ремонтно-инструментальном».

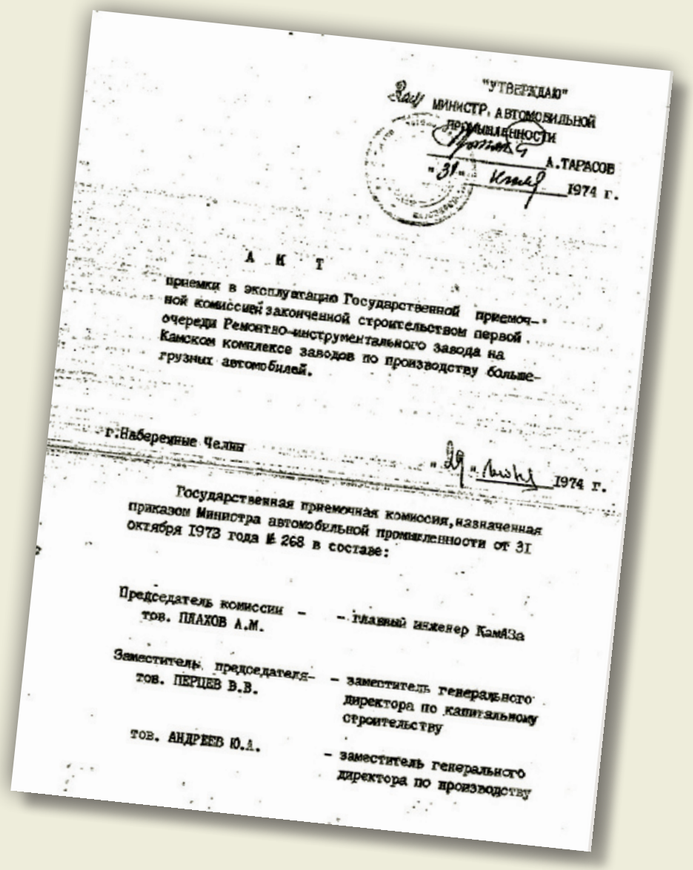
Цех мерительного инструмента РИЗа готовил инструментальную оснастку под новые детали и узлы автомобиля. В передовиках – комсомольско-молодёжная бригада слесарей ЦМИ, руководимая резьбошлифовщиком Николаем Лощаковым (второй справа). Вся продукция сдаётся ими с первого предъявления, они поддержали почин выполнить план пятилетки к 110-летней годовщине со дня рождения Ленина. Три месяца 1979 года подряд бригада резьбошлифовщиков – лидер среди комсомольско-молодёжных коллективов завода.

11 октября 1975 года в Автограде побывала партийно-государственная делегация ГДР во главе с Первым секретарём СЕПГ Эрихом Хонеккером. Гости знакомились с ходом сооружения «КАМАЗа», побывали на РИЗе, ПРЗ и на автосборочном заводе.

Ремонтно-кузнечный цех (РКЦ) был запущен в первой очереди РИЗа. Здесь была установлена машина для литья под давлением «Вотан» производства Западной Германии. В 1978-м на РИЗе ежемесячно в среднем выпускалось 1662 индекса инструмента. Трудовой коллектив РКЦ – в числе передовиков. Опыт РИЗа помог запустить кузнечный завод.

Первая очередь РИЗа сдана и принята в эксплуатацию в июле 1974 года. Более десятка цехов изготавливают инструменты и оснастку – для «КАМАЗа» и предприятий Минавтопрома страны. По мере запуска других камазовских заводов – литейного, кузнечного, ПРЗ, завода двигателей – росли объёмы и номенклатура продукции «металлистов» – так тогда называли ризовцев. Годы становления РИЗа – это энтузиазм, соцсоревнование за досрочное выполнение планов. Имена зачинателей починов не сходили с газетных страниц. Лозунги в цехах вдохновляли коллектив, подстёгивали отстающих.

В 1979 году во вновь организованном цехе РИЗа кавалер орденов Ленина и Трудового Красного Знамени Виктор Николаевич Егоров возглавил бригаду токарей по выпуску пневмоинструмента. Он – из тех, кто первыми пришли в котлован будущего завода, первыми стали обживать рабочие места, монтировать первые станки. Мастер своего дела, наставник молодёжи, чуткий человек – в конце 70-х все эти качества вмещал статус «гвардеец пятилетки». 5 ноября 1982 года В. Н. Егоров стал первым на «КАМАЗе» лауреатом Государственной премии СССР.



"УТВЕРЖДАЮ"
МИНИСТР АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
А.ТАРАСОВ
"31" Июля 1974 г.

А К Т

приемки в эксплуатацию Государственной приемочной комиссией законченной строительством первой очереди Ремонтно-инструментального завода на Камском комплексе заводов по производству большегрузных автомобилей.

г.Набережные Челны "29" Июля 1974 г.

Государственная приемочная комиссия, назначенная приказом Министра автомобильной промышленности от 31 октября 1973 года № 268 в составе:

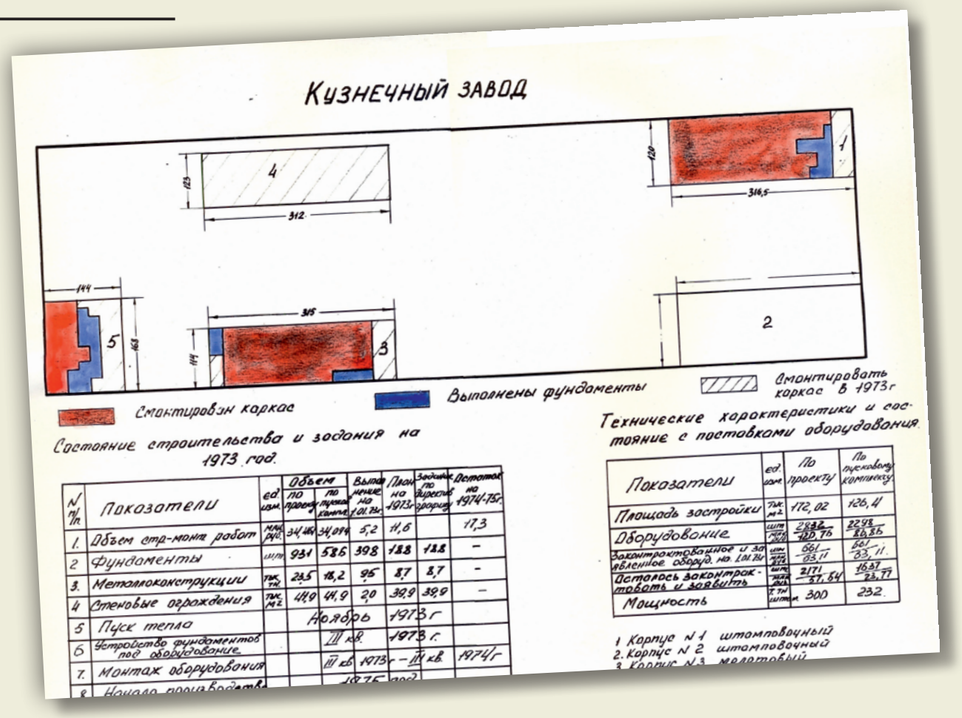
Председатель комиссии тов. ПЛАХОВ А.М. – главный инженер КамАЗа

Заместитель председателя тов. ПЕРЦЕВ В.В. – заместитель генерального директора по капитальному строительству

тов. АНДРЕЕВ Ю.А. – заместитель генерального директора по производству

# Кузнечный завод

**В июле 1971 года на площадке, отведённой под строительство будущих сооружений кузнечного завода, был снят верхний слой земли. Миссия кузнечного для комплекса заводов «КАМАЗа» – обеспечение поковками завода двигателей, автомобильного, прессово-рамного, Заинского завода колёс и Нефтекамского автосамосвалов в объёме свыше 300 тысяч тонн в год.**



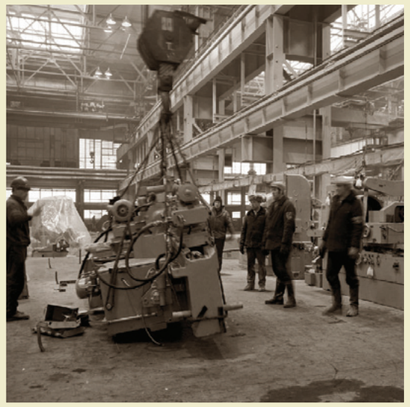
**По приглашению Министра автопрома прибыл на «КАМАЗ» в 1970 году 40-летний Алексей Павлович Суббота, ставший первым директором кузнечного завода. Ещё возглавляя завод в Токмаке (Запорожье), он сделал ставку на новейшие технологии, не имевшие аналогов в автопроме Европы. Революционным для камазовской кузницы стало его решение отказаться от мощностей, рассчитанных на производство на молотах (под которые изначально был спроектирован завод), в пользу закупки прессов и автоматических линий коленвала и балки передней оси. Компетентный специалист, он сумел отстоять свою принципиальную позицию. Под его руководством были внесены изменения в проектные решения, закуплено свыше 2600 единиц уникального технологического оборудования.**
**В 1984 году он был назначен заместителем генерального директора «КАМАЗа».**

**Камазовские «болтуны» – отнюдь не бездельники. Бригада болтовщиков монтирует на арматурном каркасе фундаментов специальные анкерные болты длиною до четырёх метров и весом от 40 до 180 кг. На такие болты крепились несущие колонны будущего автозавода.**

**Первый ковш грунта на площадке под первый из корпусов кузнечного завода экскаваторщик УМС А. Совчук вынул 30 июня 1971 года. Зимой 1972 года фотография запечатлела строительство уже пятого корпуса. Пройдёт меньше года – 4 ноября 1973 года монтаж корпусов кузнечного завода будет завершён.**

На участке № 7 в ШМЦ, штампово-механическом цехе (первоначальное название – КВЦ, ныне – ШИК), идёт установка и запуск шлифовальной группы станков. Впоследствии на 450 единицах технологического оборудования корпуса можно будет выполнять любые операции при изготовлении штамповой оснастки.
В 1975 году коллектив ШМЦ выполнил свои обязательства и освоил изготовление штамповой оснастки на восемь деталей автомобиля.

В канун 1975 года в КВЦ, корпусе вспомогательных цехов, ставшем первенцем кузницы, были закончены пуско-наладочные работы на уже сотом станке. Сделали это лучшие работники лаборатории промэлектроники вместе с асами из ремонтно-механического цеха.



2 сентября 1974 года на кузнечном заводе, в штампово-механическом цехе 5-го корпуса, был смонтирован первый станок – радиально-сверлильный. 250 человек соревновались за право участия в этом событии. Победили восемь. «Подведена символическая черта под двумя годами жизни завода, – завершала репортаж газета «Рабочий КАМАЗа». – Начался монтаж оборудования».

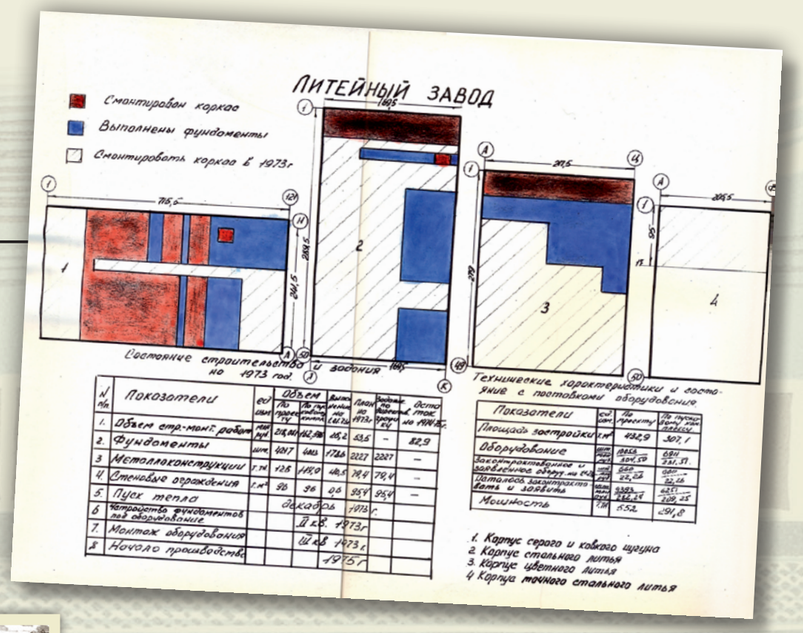
Первые станки прибывают в 1974 году на кузнечный завод. Идёт выгрузка, а лозунг в цехе сразу настраивает рабочих на новую культуру производства: «Каждый станок при работе надёжен, когда он налажен, проверен, ухожен!»

В пусковом, 1975 году, кузнецы трудились под лозунгом: «Вслед за РИЗом – кузнечный!» Самым трудным А. П. Суббота называл именно этот год. Акт о приёмке был подписан в декабре.

10 сентября 1975 года в цехе № 1 была отштампована первая поковка – крестовина карданного вала.

# Литейный завод

Точно такая же, как и по КЗ, схема – по состоянию строительства и заданию на 1973 год по литейному заводу. «Белых пятен» здесь значительно больше: предстоит смонтировать большинство каркасов для корпусов стального литья, цветного литья и точного стального литья.



Что у «КАМАЗа» будет своя литейка, было ясно ещё на стадии проектирования: ни один литейный завод в стране не смог бы обеспечить заявленные проектные мощности будущего автогиганта. Генплан Л3 был утверждён 22 мая 1970 года. Он предусматривал строительство четырёх корпусов – серого и ковкого чугуна, стального литья, цветного литья и КВЦ. Первый ковш грунта для котлована будущего КСКЧ экскаваторщик А. П. Стрелков из УМС-1 «Камгэсэнергостроя» вынул 13 ноября 1970 года. В декабре на стройплощадке вовсю орудовали скреперы. Глубина фундамента по проекту доходила до 9,5 метра. Под КСКЧ отводилось 18 га земли.

В связи со спецификой металлургического производства, место для строительства литейного завода было выбрано за пять километров от города с учётом розы ветров. Строительные работы вела организация «Металлургстрой», созданная на базе ПО «Камгэсэнергострой». «Нынче сделать больше, чем вчера, завтра – больше, чем сегодня» – таков был лозунг строителей.

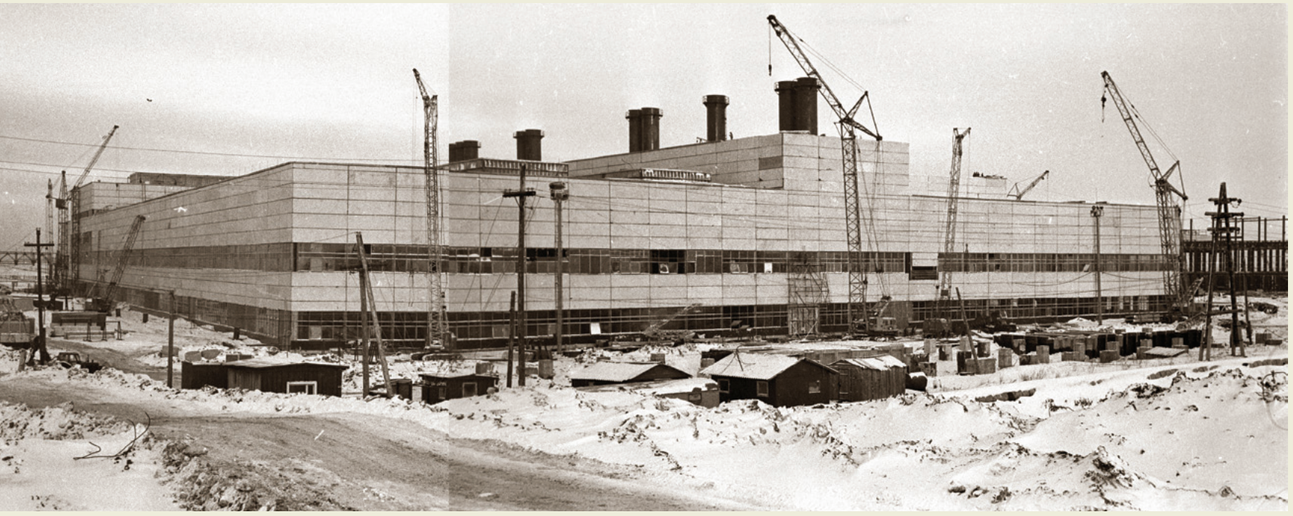
Фундаменты под КСКЧ делались в традиционном монолитном варианте. В плавильном отделении КСЛ, корпуса стального литья, – на буронабивных сваях, причём с изменённой конструкцией, для восприятия больших горизонтальных нагрузок. К концу августа 1972 года на стройплощадку поступило 20 тысяч метров свай. Стройке нужны были рабочие руки – заводчане не считались со временем, многие квалифицированные специалисты вливались в строительные бригады.

Днём своего рождения литейный завод «КАМАЗа» считает 22 июля 1971 года. Именно тогда был назначен первый директор – Аркадий Васильевич Лобанов.
Он прибыл из Ярославля, имея за плечами опыт руководства литейным цехом на ЯМЗ.
Ему было 35 лет. Прозванный потом «строителем», он практически жил на заводе. Руководил проектированием и строительством, выбором технологий, ориентируясь на всё самое передовое в мире.
Руководил работой Л3 до 1980 года – до перевода на должность главного металлурга «КАМАЗа».

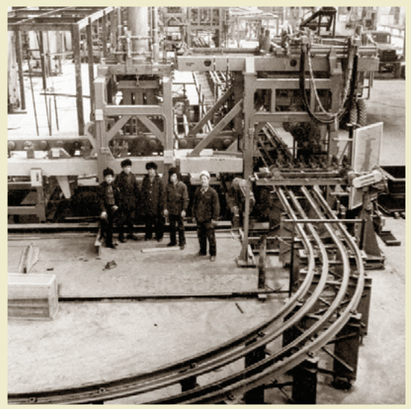
13 сентября 1972 года на литейном заводе начат монтаж ещё одного корпуса – стального литья, а 12 ноября забиты пять свай под первый ростверк фундамента для корпуса точного стального литья.

Идёт монтаж плавильных печей КСКЧ в 1975 году.

**После возведения фундаментов в конце 1972 года начался следующий этап строительства – возведение коробок корпусов. Всего на строительство литейного завода ушло без малого пять лет. Сложность и важность этого объекта всегда отмечал Л. Б. Васильев: «Не пустим литейку – не заработает весь комплекс». В 1975 году были сданы все корпуса, начался монтаж основного технологического оборудования.**



**Как его ждали! 5 ноября 1975 года первый трамвай прибыл на литейку, со следующего дня к литейному заводу было открыто регулярное трамвайное движение – трудовой подарок строителям и заводчанам к годовщине Октября. В декабре принято в эксплуатацию 8,5 км трамвайных путей от РИЗа до литейного завода. В городе появляется новый, третий по счёту, трамвайный маршрут: «Сангородок – Литейный». Под сангородком подразумевался район нынешней БСМП.**



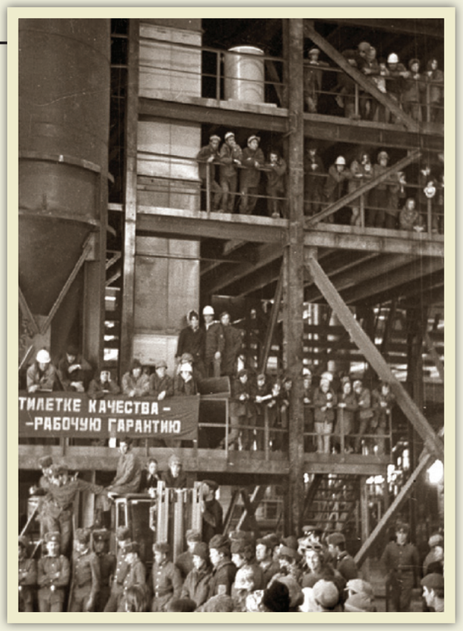
**Для литейного завода 1975-й – год начала монтажа оборудования, которое по морям и океанам шло из стран Азии и Америки. Монтаж первой автоматической формовочной линии в КСКЧ – корпусе серого и ковкого чугуна (ныне – ПЧЛ, производство чугунного литья) начался в августе. Фото сохранило один из этапов монтажа АФЛ SPO-2.**





**Производственные корпуса литейного завода в 1976 году один за другим уже выдают первые отливки. 17 апреля первая плавка прошла в корпусе стального литья. На митинг по этому случаю собралось более тысячи человек.**

**Первая плавка в корпусе серого и ковкого чугуна состоялась 22 апреля 1976 года. Дата говорит сама за себя: событие приурочено к дню рождения вождя мирового пролетариата.**




**Управление печами плавки было невозможно без ЭВМ. Первая плавка в компьютерном режиме была выполнена 22 августа 1979 года в КСКЧ. Первым в стране литейный завод «КАМАЗа» внедрил систему АСУ ТП «Плавка». Она была удостоена золотой медали ВДНХ СССР.**

**Первая плавка на электродуговых печах в КСЛ состоялась 30 июня 1976 года – всё началось с неполадки в печи № 1, которые устраняли целый день. Первый металл пошёл только в три часа ночи.**

# Прессово-рамный завод

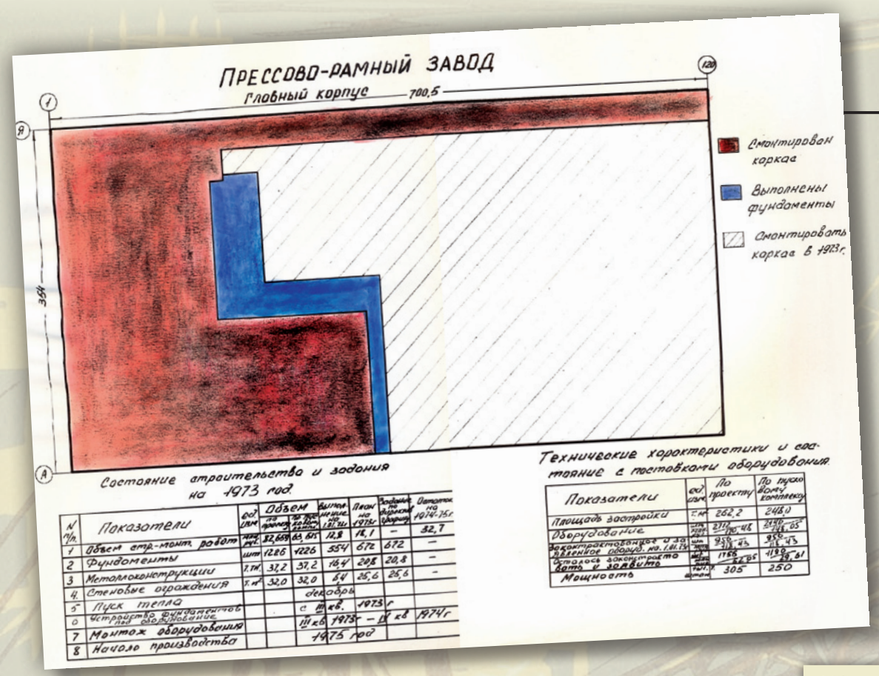



Схема отражает состояние прессово-рамного завода на 1973 год.

На экскаваторе № 435 кто-то из строителей написал: «От первого куба земли до первого автомобиля – один гигантский шаг!» Право вынуть первый кубометр грунта получил машинист Г. Р. Чертищев.

Днём рождения прессово-рамного завода считается 22 марта 1971 года. Вбит первый колышек, к стройплощадке подали электроэнергию.

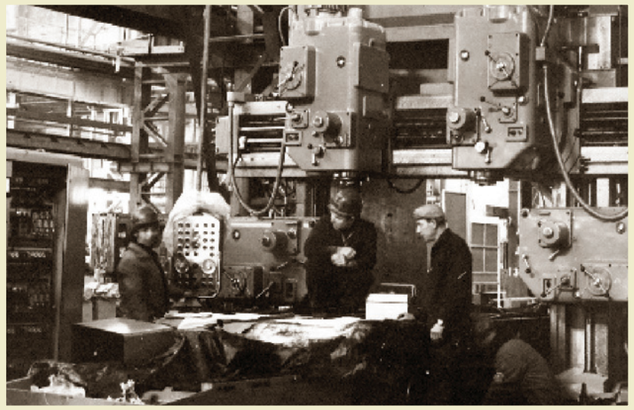
Начинается строительство корпусов: главного – для подачи узлов автосборочному заводу, зданий краскоприготовительного и пакетировочного отделений, столовых, АБК и модельного цеха с лабораториями.

Первый кубометр бетона в фундамент главного корпуса прессово-рамного завода был уложен бригадой Константина Альчикова 8 мая 1971 года. Дождливой осенью 1974-го, 7 октября, та же бригада уложила 900-тысячный кубометр бетона в один из технологических фундаментов ПРЗ. Устройство фундаментов – десятиметровых в высоту, прямоугольных, круглых, овальных – стало своего рода узкой специализацией бригады.

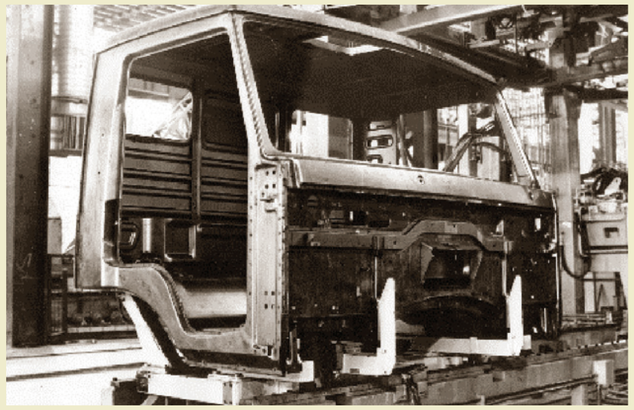
Первый директор ПРЗ Валерий Николаевич Соколов прибыл на «КАМАЗ» 21 февраля 1970 года. В 31 год он, потомственный инженер, был очень эрудированным человеком, имел опыт работы на Барнаульском заводе механических прессов и на АЗЛК в Москве. Изначально в проекте «КАМАЗа» прессово-рамному производству отводилась роль заготовительного подразделения, но, сделав ставку на производство товарной продукции, В. Н. Соколов отстоял статус завода. Многие технические решения были применены тогда на ПРЗ впервые в мире. «Теперь, когда прошло столько лет, я понимаю, что такое счастье выпадает редко», – признавался он в 2014 году. В 1976 году был назначен заместителем генерального директора «КАМАЗа» по производству.

Последний блок перекрытия на ПРЗ был установлен 29 апреля 1974 года. Строители посвятили свою трудовую победу Первомаю.

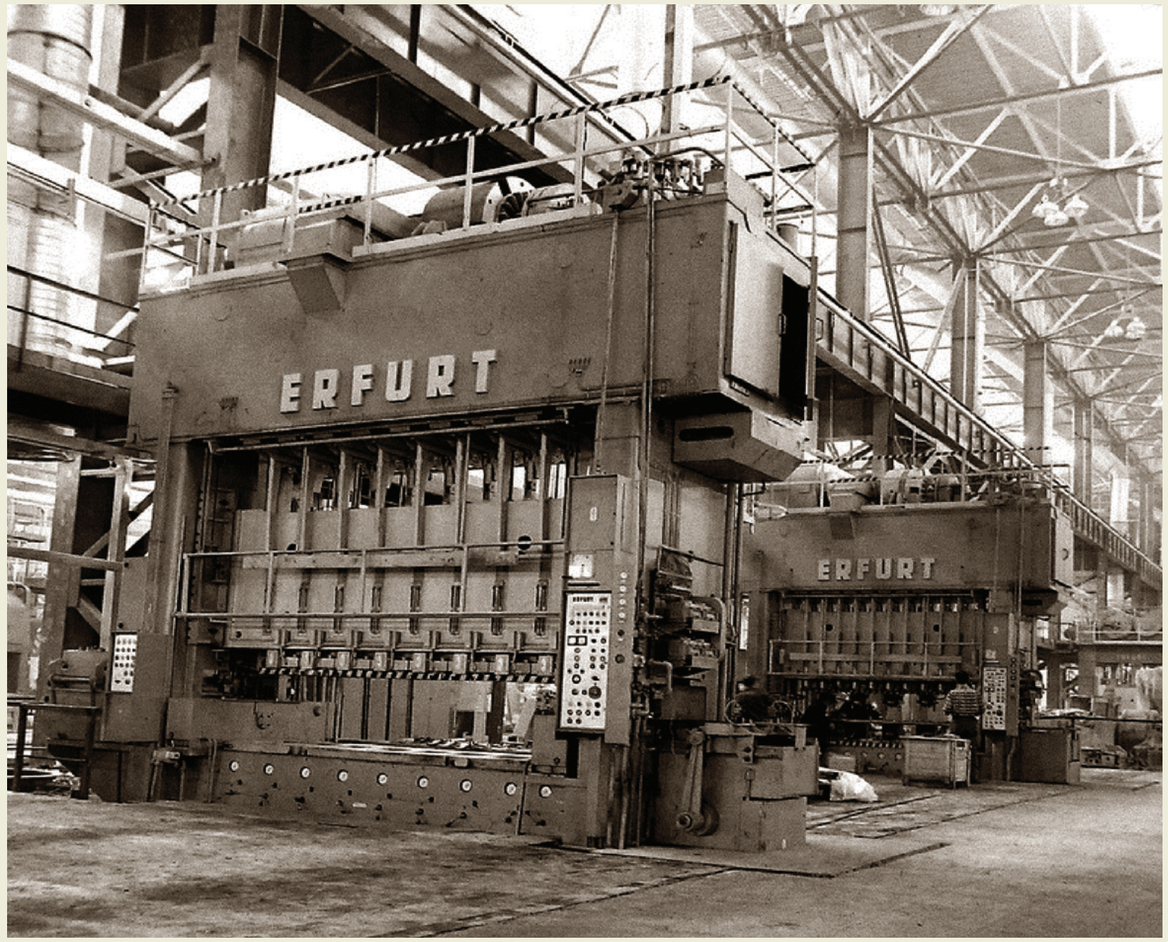
Так выглядел корпус прессово-рамного завода в 1975 году.



19 декабря 1974 года был сдан в эксплуатацию первый пресс мощностью в 100 тонн в цехе изготовления штампов.



1975-й год и вовсе – знаковый: идёт монтаж оборудования, 15 сентября собрана первая рама, 19 декабря сварена первая кабина.

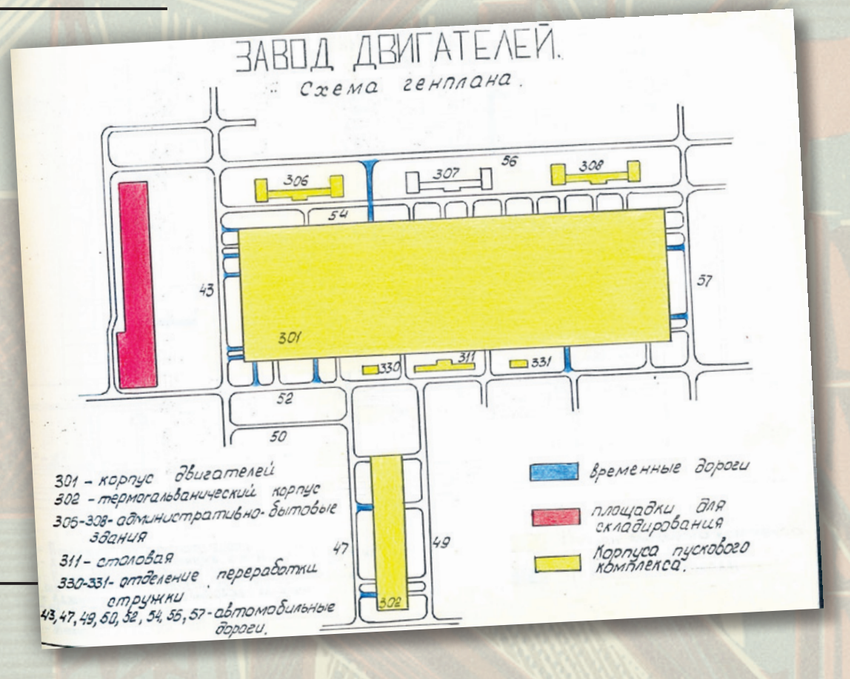



Холодноштамповочные прессы с выдвижными столами фирмы «Эрфурт» по сей день трудятся на ПРЗ. В апреле 2018 года пресс «Эрфурт» усилием 800 тонн был демонтирован в цехе мелких серий, модернизирован и перенесён на прессовый участок цеха штамповки и сварки деталей кабин. Планируется задействовать его в изготовлении деталей для кабины грузовика поколения К5.

В 1976 году была сдана первая очередь прессово-рамного завода. Для участников этого события и строителей-первопроходцев была отлита специальная заводская медаль.

# Завод двигателей

**6 августа 1972 года, в день своего 45-летия, заместитель директора по производству Барнаульского завода транспортного машиностроения Виктор Денисович Поташов дал согласие возглавить завод двигателей «КАМАЗа». За 12 лет его руководства был построен крупнейший в Европе завод, и коллектив дизелистов начал серийный выпуск камазовских моторов. Было создано уникальное по оснащённости и мощности дизельное производство. Монтаж первого станка, первой автоматической линии, сборка первого мотора, сдача 1-й и 2-й очередей ЗД – все эти вехи в истории завода связаны с именем первого директора. В 1984 году он был переведён на работу в Московскую дирекцию «КАМАЗа».**




**По проекту, в состав завода двигателей входили 16 объектов, занимающих общую площадь в 500 тыс. кв. м, в том числе главный корпус длиною 1152 метра и шириною 363 метра. Здесь должны были разместиться 19 цехов. Отдельно на схеме генплана представлен термогальванический корпус площадью 50,3 тыс. кв. м.**

**5 августа 1971 года была забита первая буронабивная свая под основание главного корпуса завода. Это – новый метод на строительстве «КАМАЗа».**

**Полным ходом идёт строительство подземных тоннелей на заводе двигателей.**

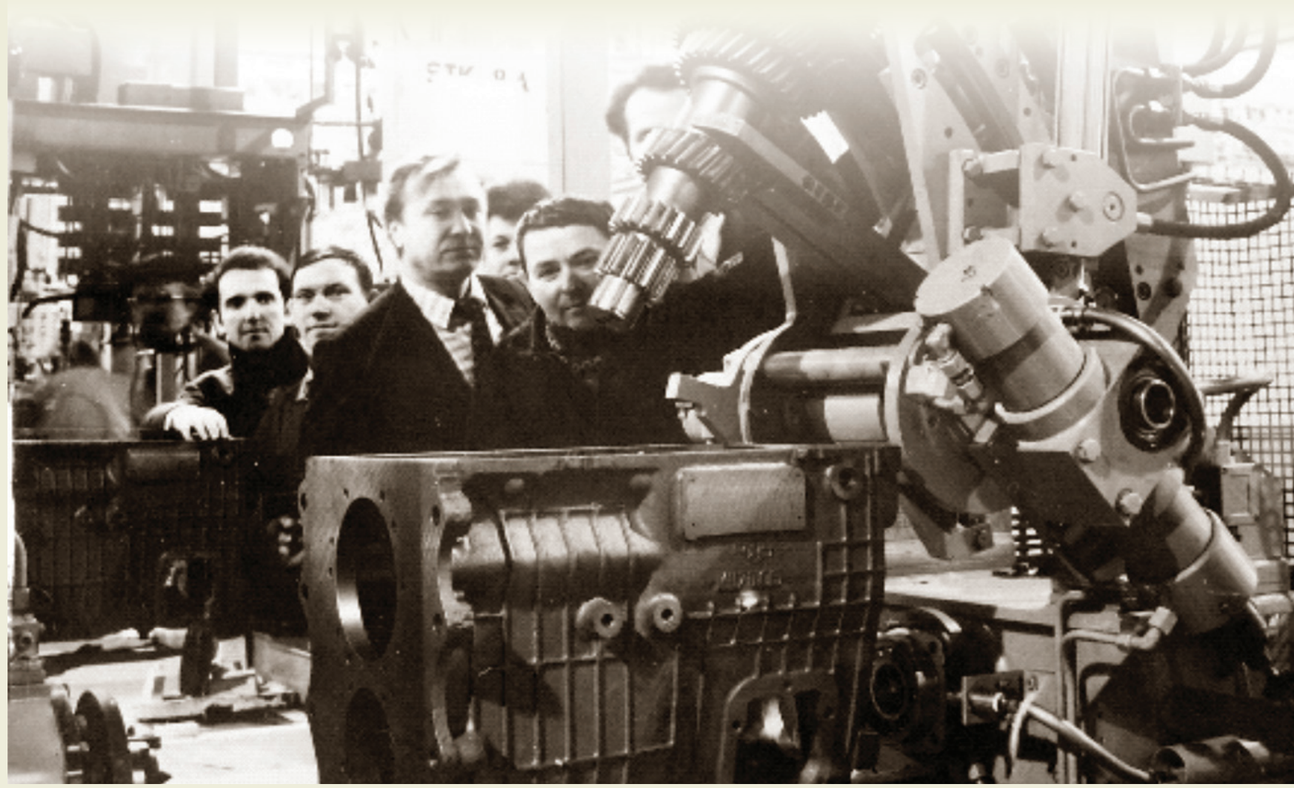
**Завод двигателей сразу замышлялся в целом как образец научно-технического прогресса, и уже в период строительства стал колыбелью многих новаторских идей. В частности, был применён и усовершенствован метод конвейерной сборки и крупноблочного монтажа конструкций перекрытий главного корпуса. Первый блок покрытия был установлен на колонны 2 октября 1972 года. А в начале 1974-го главный фронт работ переместился уже на цеховые площади.**

**«Мы это сделали!» – доносится ликующий хор победителей с фотографии 22 октября 1973 года. В этот день на главном корпусе завода двигателей был установлен последний, 1200-й блок перекрытия. 27 ноября было закончено закрытие главного производственного корпуса: бригада Юрия Павлова из СМУ-4 «Автозаводстроя» смонтировала последнюю стеновую панель. (Та же бригада устанавливала первую панель 8 января). На митинге, посвящённом этому событию, присутствовал инструктор ЦК КПСС Д.Ф. Проценко.**

**1975-й вошёл в историю завода двигателей как год большого монтажа.**

**День 4 декабря 1974 года в летописи завода двигателей – исторический. На заточном участке цеха картеров с монтажа плоскошлифовального станка была начата установка технологического оборудования. Честь смонтировать первый станок была предоставлена токарю Б. П. Ногтеву, наладчику Ю. В. Хехневу, шлифовщику Е. Н. Помыткину, электрику энергоцеха М. Г. Должено и слесарю РМЦ В. Н. Васяткину. Эта звёздная пятёрка – победители общезаводского соцсоревнования. С их лёгкой руки на «движках» и стартовал год большого монтажа.**

**20 февраля на заводе двигателей началась установка станков для первой автоматической линии. Первой на всём «КАМАЗе». Главные действующие лица – бригада П. Шишкова (второй справа).**

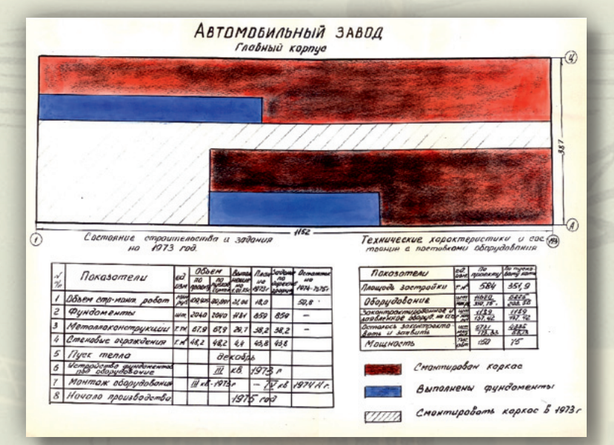


**10 января 1976 года на заводе двигателей собрана первая коробка перемены передач – производство КПП заработало. Процесс лично контролировал начальник цеха сборки и испытаний КПП А. П. Антипов.**

**Строительство термогальванического корпуса завода двигателей продвигалось очень туго. Активизировалось его возведение в конце 1974 года – с назначением на должность начальника ТГК Юрия Горожанинова. В январе 1976-го в термическом цехе была обработана первая деталь.**

**4 декабря 1975 года собран первый двигатель КАМАЗ – по временной технологии. Целью заводчан было обеспечить выпуск двигателей с конвейера к началу сборки автомобиля.**

# Автомобильный завод



На пороге своего 45-летия получил назначение на «КАМАЗ» Владимир Яковлевич Ивженко, до этого работавший начальником цеха шасси на Кременчугском автомобильном заводе. С 5 июля 1971 года он становится заместителем управляющего, управляющим, а с 1973 по 1977 гг. – директором автомобильного завода. Главной его задачей было достроить корпуса, произвести монтаж оборудования (которого ещё не было) и подготовить к пуску главный конвейер. При нём был выпущен первый автомобиль и первые пять тысяч КАМАЗов.
Правда, днём своего рождения автомобильный завод считает 16 февраля 1976 года – день выпуска первого автомобиля КАМАЗ.

В сентябре 1972 года был установлен 1000-й блок на колонны каркаса автомобильного завода. На этой схеме графически отражено положение дел по состоянию строительства на 1 января 1973 года. В декабре запланирован пуск тепла, началом производства называется 1975 год. В краткой таблице приведены также технические характеристики и состояние поставок оборудования.

В июне 1971 года бригада коммунистического труда У. Г. Наурбиева приступила к вертикальной планировке площадей под автосборочный завод. Своё нынешнее название – автомобильный – он получит только 13 марта 1973 года приказом Министра № 60.

Установка 32-тонного блока покрытия на колонны автосборочного завода началась 29 января 1972 года. Стальную махину поднял и опустил на проектную отметку машинист крана СКР-1500 Б. И. Кузнецов. Последний, 1440-й блок, весом 45 тонн будет установлен 22 марта 1974 года бригадой монтажников В. Т. Тазеева.
В том же году, в ноябре, начнётся монтаж главного конвейера.

УПРАВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ ТАТАРСКОЙ АССР ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ

МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР
ДИРЕКЦИЯ СТРОЯЩЕГОСЯ КАМСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

# МОЛОДЕЖЬ СТРАНЫ, КАМАЗУ ЛЮДИ ТРУДА НУЖНЫ!

Камский автомобильный гигант — это комплекс заводов, в состав которого войдут: ремонтно-инструментальный завод, литейный, кузнечный, прессово-рамный, автосборочный, колёсный и завод двигателей.

КамАЗу нужны тысячи работников всех заводских специальностей.

И Вы можете быть в их числе.

Наряду с квалифицированными работниками, КамАЗ приглашает лиц, достигших 18-летнего возраста и не имеющих заводских специальностей, для направления на обучение на автомобильные заводы и предприятия г.г. Горький, Москву, Минск, Ярославль, Кременчуг, Казань, Волгоград и др., где в течение 6-ти месяцев можно приобрести заводские специальности.

В период обучения рабочим выплачивается стипендия и предоставляется благоустроенное общежитие.

„КамАЗ" на испытаниях.

Проспект Мусы Джалиля в синяя вечерних огнях

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА КамАЗ!

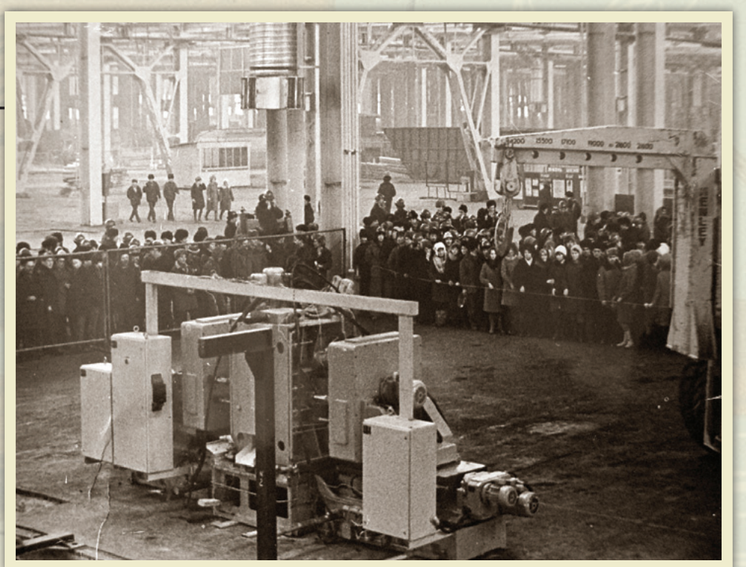
Наш адрес: Татарская АССР, г. Набережные Челны, Дирекция КамАЗа, Управление кадров.

Проезд: 1. От г. Казани — самолетом, а в летний период также и теплоходом.
2. По железной дороге — до ст. Бугульма Куйбышевской ж. д., а затем автобусом.

**Рекламная кампания по приглашению на работу на «КАМАЗ» в начале 70-х годов проходит ни много ни мало под эгидой Минавтопрома СССР и Совета министров ТАССР. Нет ещё адреса в привычном смысле слова у дирекции «КАМАЗа» и управления кадров. Но… приедете – не заблудитесь! Письма приходили мешками – Л. Б. Васильев требовал, чтобы кадровики отвечали на каждое. А в середине 70-х успех дела стал целиком зависеть от укомплектованности производств кадрами.**

**Почтовую марку «КАМАЗ» Минсвязи СССР выпустило ещё до того, как с конвейера стали сходить автомобили марки КАМАЗ: в октябре 1974 года, в серии «57-я годовщина Великой Октябрьской социалистической революции». Она посвящена ударной комсомольской стройке в Набережных Челнах, цена – 4 коп., тираж – 3,8 тыс. «Соседями» большегруза КАМАЗ по этой серии стали марки с изображением Ордена Трудовой Славы всех трёх степеней на фоне индустриальной панорамы, и Нурекской ГЭС в Таджикистане. Все три – многоцветные, с текстом на красной ленте: «Славим делами тебя, Октябрь!». Автор рисунков – Е. Анискин.**

**Почётное право смонтировать 5 марта 1975 года первый агрегатно-сверлильный станок в цехе картеров главного корпуса автомобильного завода завоевала бригада Юрия Рыбакова – победитель соцсоревнования. Событие было неординарное, по этому случаю состоялся митинг, на котором выступил директор завода В. Я. Ивженко: он лично контролировал ход монтажа и пусконаладку.**



**«Съезду КПСС – наладочную партию автомобилей!» С начала 1976 года под этим лозунгом живёт весь «КАМАЗ», но особенный смысл вкладывают в него автосборщики. Включён «обратный отсчёт»: до пуска главного конвейера – всего четыре дня.**

# Ударники и передовики – краса и гордость

**Знаком «Ударник строительства КАМАЗа» награждены сотни и сотни челнинцев. Первостроители называли его между собой «малый челнинский орден».**
**Знак был утверждён по инициативе первого секретаря Набережночелнинского горкома КПСС Р. К. Беляева.**
**Награждение первых отличившихся знаком «Ударник строительства КАМАЗа» состоялось 1 мая 1973 года.**
**Среди них были прославленные работники «Камгэсэнергостроя» Алексей Новолодский, Виктор Филимонов, Раис Салахов, Константин Альчиков и знатные рабочие ремонтно-инструментального завода «КАМАЗа» Анатолий Акиньшин и Алексей Морозов.**
**На первых порах знак давал право на бесплатный проезд в городском транспорте; для его обладателя уменьшались сроки получения квартиры, вне очереди предоставлялись путёвки в санатории и дома отдыха.**

**Это теперь мы говорим «лицо с обложки», имея в виду гламур.**
**Во времена камазовской стройки с плакатов смотрели лица передовиков производства. Победитель соцсоревнования, токарь цеха нестандартного оборудования РИЗа «обстоятельный общественник» Владимир Ватагин и его коллега Мударис Исламгалеев – инициаторы почина «Шестидневное задание – за пять дней». В 1974-м почти весь коллектив РИЗа работал под этим лозунгом. Сами друзья-соперники подписали договор о соревновании между собой. В. А. Ватагин стал кавалером орденов Ленина, Октябрьской революции и Трудового Красного Знамени, а М.А. Исламгалеев в 1977 году – первым рабочим-камазовцем – Героем Социалистического Труда.**

ПЕРЕДОВИКИ КАМСКОГО КОМПЛЕКСА ЗАВОДОВ ПО ПРОИЗВОДСТВУ АВТОМОБИЛЕЙ

«Если мы будем работать завтра лучше, чем сегодня, то наши планы будут не только выполнены, но и перевыполнены».

Владимир Александрович ВАТАГИН
токарь цеха нестандартного оборудования РИЗа

СЛАВА ПОБЕДИТЕЛЯМ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ!

**Бригадир плотников-бетонщиков (впоследствии – замначальника СМУ-3) Автозаводстроя Константин Михайлович Альчиков по профессии слесарь-лекальщик. Качество работы бригады Альчикова руководство стройки называло эталонным, а его имя навсегда вошло в историю строительства ПРЗ. Знак «Победитель социалистического соревнования 1973 года» – одна из множества наград ударника строительства «КАМАЗа» под номером 4. Потом будут медаль «За трудовую доблесть», орден Трудового Красного Знамени, а за вторую очередь «КАМАЗа» – орден Ленина. В 2000-м он станет почётным гражданином г. Набережные Челны.**

„ПОБЕДИТЕЛЬ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ 1973 ГОДА"

1973 ПОБЕДИТЕЛЬ СОЦСОРЕВНОВАНИЯ

Знак учрежден ЦК КПСС, Советом Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ

УДОСТОВЕРЕНИЕ

АЛЬЧИКОВ
Константин
Михайлович

награжден знаком

„ПОБЕДИТЕЛЬ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ 1973 ГОДА"

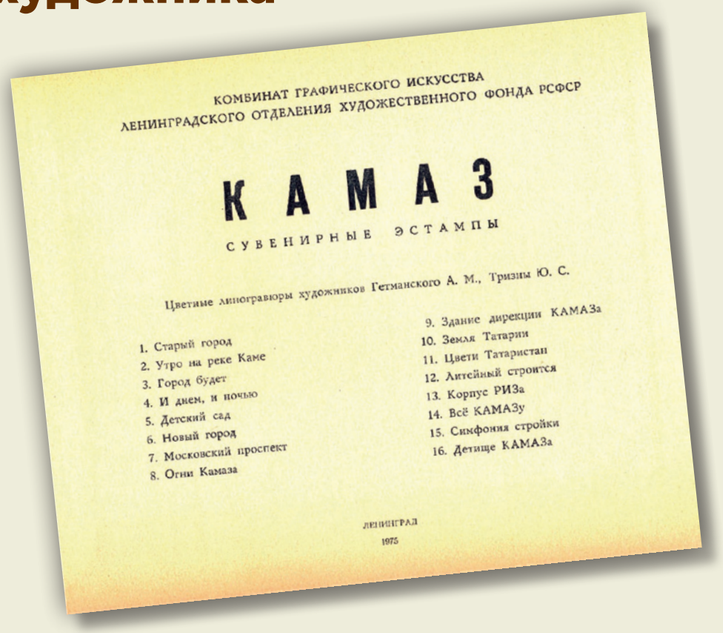
Решением коллегии Минэнерго СССР и Президиума ЦК профсоюза

3 декабря 197 3 г.

(подпись) (подпись)

**Знак «Ударник пятилетки» был учреждён в стране в феврале 1974 года. В 9, 10, XI и XII пятилетках он вручался лучшим работникам, добившимся наиболее высоких показателей во Всесоюзном социалистическом соревновании и досрочно выполнившим пятилетние задания. К нему прилагалось удостоверение. Бригадир наладчиков завода двигателей Иван Скакун был удостоен знака «Ударник девятой пятилетки» в числе первых, в 1975 году.**

# Глазами художника


КОМБИНАТ ГРАФИЧЕСКОГО ИСКУССТВА
ЛЕНИНГРАДСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ХУДОЖЕСТВЕННОГО ФОНДА РСФСР

КАМАЗ

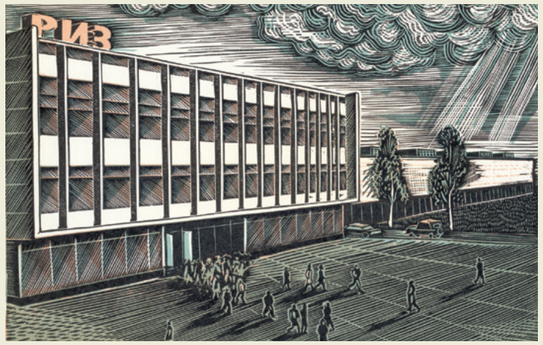
СУВЕНИРНЫЕ ЭСТАМПЫ

Цветные линогравюры художников Гетманского А. М., Тризны Ю. С.

1. Старый город
2. Утро на реке Каме
3. Город будет
4. И днем, и ночью
5. Детский сад
6. Новый город
7. Московский проспект
8. Огни Камаза
9. Здание дирекции КАМАЗа
10. Земля Татарии
11. Цветы Татаристан
12. Литейный строится
13. Корпус РИЗа
14. Всё КАМАЗу
15. Симфония стройки
16. Детище КАМАЗа

ЛЕНИНГРАД
1975

**«Набережные Челны стали Меккой писателей, художников, кинематографистов», – говорится в книге «Утро КАМАЗа», выпущенной в 1974 году издательством «Молодая гвардия». В ней рассказывается о начальном этапе строительства камского автогиганта. Пока строители возводили заводские корпуса и жилые кварталы, а конструкторы совершенствовали автомобиль КАМАЗ в чертежах, своё видение города и автомобиля будущего представляли и люди творческих профессий.**
**Суровой челнинской романтикой вдохновлялись, в частности, лучшие ленинградские художники-графики Анатолий Гетманский и Юрий Тризна, создавшие целую серию сувенирных эстампов с видами города и стройки. Многие объекты узнаваемы и сегодня, а лозунг на татарском языке не оставляет сомнений по поводу аутентичности! Цветные линогравюры были выпущены отдельным изданием в Ленинграде в 1975 году – ещё до схода с конвейера в Челнах первых грузовиков.**



# Первый автомобиль

С 1 января 1976 года «КАМАЗ» заступил на 50-дневную предсъездовскую вахту. Огромные календари в посёлке Гидростроителей и в новой части города вели отсчёт: 16 февраля с конвейера должен был сойти первый грузовик. Накануне, 14 февраля, руководители «КАМАЗа» – гендиректор Лев Васильев и секретарь парткома Аркадий Родыгин, а также первый заместитель начальника «Камгэсэнергостроя» Евгений Батенчук выступили на пресс-конференции перед журналистами. В кабинете № 40 дирекции «КАМАЗа» были представлены центральные издания страны и телевидение.

Первый КАМАЗ! Этот автомобиль, как желанное дитя, страна ждала и любила ещё до рождения. Главное событие, ради которого больше пяти лет строился автогигант, произошло 16 февраля 1976 года. Поистине исторический день «приближали, как могли». И вот с главного сборочного конвейера автомобильного завода сходят первые серийные автомобили КАМАЗ. Открыта новая страница в автомобилестроении!

Первый экипаж первого КАМАЗа въезжает в историю. За рулём – водитель-испытатель УГК Валерий Перетолчин, рядом – строитель «Камгэсэнергостроя» Рафис Сабирзянов и монтажник «Минмонтажспецстроя» Дмитрий Загребельный. Русский, татарин и украинец – дружба народов тогда и не предполагала, что на смену ей придёт «политкорректность».

История пишется здесь и сейчас – в ручном режиме! С годами о КАМАЗе № 1, превратившемся в некий миф, стали говорить, что в действительности «первых» было несколько. И это не только те пять автомобилей, что ушли в Москву в качестве подарка съезду. Желание запечатлеться на фоне первенца заставляло камазовцев идти на разного рода уловки – делать постановочные кадры. У оригинала появлялись «клоны». Но разве это лишает момент его исторической харизмы?

Мороз 16 февраля 1976 года не испугал молодых строителей: тысячи людей с лозунгами и флагами с утра двинулись к автомобильному заводу. Вскоре на огромной площадке яблоку негде было упасть. Возле конвейера соорудили трибуну. На церемонию пуска в горкоме было отпечатано пять тысяч билетов, но собралось на автомобильном тысяч 15-20! Конвейер был пущен 16 февраля в 12 часов 05 минут. Медленно сошедший с ленты конвейера грузовик под номером 000 000 1 люди приветствовали ликованием: обнимались, плакали, поздравляя друг друга. Издававшийся в то время в стране звуковой журнал «Кругозор» зафиксировал: «Грузовик вдруг вздрогнул и чуть наклонился. И тотчас все заметили это движение. Под сводом словно бы прокатился вздох облегчения, перешедший в крики: «Ура!», «Давай-давай!», «Шайбу!» Облепив верхотуру, монтажники размахивали касками. Кто-то пустил сверху струю листовок, и она разлетелась рассыпчатым дождём над головами».

«Принимай, Родина, первый КАМАЗ!» – трубит пресса. Первую полосу «Социндустрии на строительстве Камского автозавода» от 19 февраля 1976 года украсило творчество самих камазовцев: плакат техника-строителя Викторина Максимова и стихотворение плотника Евгения Кувайцева – челнинского поэта, оставшегося в истории певцом великой стройки.

Среди тысяч камазовцев шло соревнование за право участвовать в сборке первого автомобиля. Победителями были признаны 175 рабочих и инженерно-технических работников со всего объединения. Сфотографироваться на фоне первенца – честь, которой в числе первых удостоены передовики соцсоревнования.

ПРИНИМАЙ, РОДИНА, ПЕРВЫЙ «КАМАЗ»!

Социалистическая ИНДУСТРИЯ

НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ КАМСКОГО АВТОЗАВОДА

XXV съезду КПСС – достойную встречу

ГЛАВНЫЙ КОНВЕЙЕР ДЕЙСТВУЕТ

ТОЧКА НА КАРТЕ

ВОЗЬМЕМ НОВЫЕ ВЫСОТЫ

# Курс – на Москву

Тысяча километров от Набережных Челнов до Москвы по зимней трассе для колонны первых КАМАЗов – как первые эксплуатационные испытания и тест на выживаемость.

Вымпел с первым КАМАЗом – прекрасный бизнес-сувенир.

Тебе, Родина, трудовой подарок! Первые КАМАЗы, сошедшие 16 февраля 1976 года с главного сборочного конвейера автомобильного завода, прибыли в Москву, на Красную площадь, как сказали бы теперь, Just in Time, «точно вовремя»: к моменту открытия XXV съезда КПСС 24 февраля 1976 года. Взятые на себя обязательства камазовцы выполнили. Не всё вышло гладко, и на вопрос: «Где же пятая машина?» находчивые фотографы отшучивались: «В кадр не вошла!»

# Первые 5000

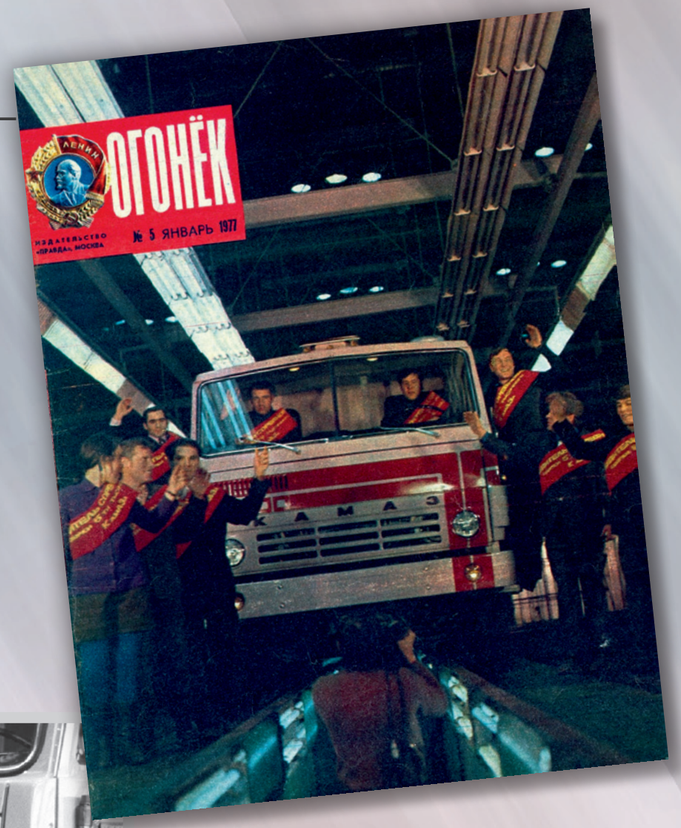
**Новая трудовая победа, обязательства выполнены досрочно! С закладки юбилейной рамы на автомобильном заводе начинается 5-тысячный КАМАЗ. 10 месяцев отделяют его от первого автомобиля. На конвейере – большие перемены, везде появились стенды для подсборки узлов, точно выверены действия слесарей-сборщиков.**

**Не прошло и года! С момента выпуска первого автомобиля миновало 300 дней, и 28 декабря 1976 года выпущен 5000-й КАМАЗ. В числе первых пяти тысяч грузовиков – модели КАМАЗ-5320 с модификациями и седельный тягач КАМАЗ-5410. Плановое задание первого года своей жизни юный завод перевыполнил на целую тысячу автомобилей. Митинг по этому случаю собрал на автомобильном заводе передовиков производства, руководителей города, высоких гостей из Москвы и Казани.**

ПРИНИМАЙ, РОДИНА, 5000-й

28 ДЕКАБРЯ 1976 ГОДА С ГЛАВНОГО КОНВЕЙЕРА КАМАЗА СОШЕЛ 5000-Й БОЛЬШЕГРУЗ. ЭТОМУ СОБЫТИЮ БЫЛ ПОСВЯЩЕН МИТИНГ НА АВТОСБОРОЧНОМ ЗАВОДЕ.

**За почётное право участия в сборке юбилейного большегруза соревновались все коллективы объединения. Среди 80 победителей – автокрановщик Управления ремонта и обслуживания оборудования Григорий Суслопаров.**

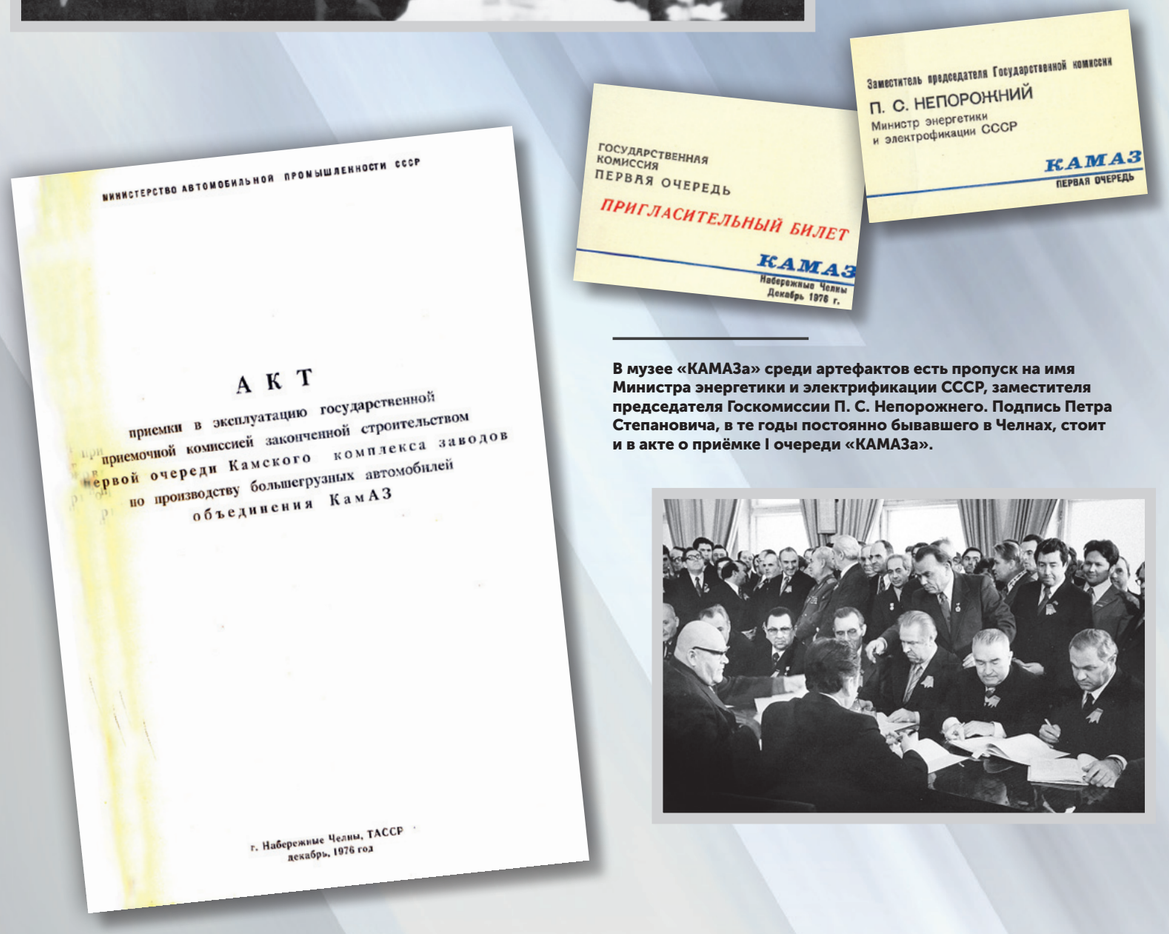



**В 1976-м, в год сдачи первой очереди «КАМАЗа» и выпуска первых пяти тысяч автомобилей, специальные корреспонденты журнала «Огонёк» Галина Куликовская и Геннадий Копосов побывали в Челнах в творческой командировке. Итог их визита – большой фоторепортаж в январском номере за 1977 год «Путешествие по КАМАЗу». Завод назван «новоявленным исполином XX века», журналисты обращают внимание, что на камазовской кузнице нет ни одного молота, что выпускники вузов не считают зазорным работать наладчиками… «Победа коллективная, одна на всех!» – завершается публикация.**

**Символический ключ от КАМАЗа-5410 под номером 5000 в торжественной обстановке был передан Герою Социалистического Труда, знатному ленинградскому шофёру Сергею Попову. «КАМАЗ – прекрасная машина, – цитировала газета «Рабочий КАМАЗа» водителя, уверенного, что за X пятилетку он выполнит на юбилейном грузовике два плана. – В ваш грузовик шофёры, как правило, «влюбляются с первого взгляда». Он очень маневренный, экономичный, лёгкий в управлении, что в сочетании с комфортабельностью кабины позволяет сравнить его с легковым автомобилем».**

# Есть первая очередь!

**«Отлично» – с такой оценкой Государственная комиссия под председательством Министра автомобильной промышленности СССР В. Н. Полякова подписала акт о приёмке в эксплуатацию первой очереди Камского комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей.**
**Событие произошло 29 декабря 1976 года в малом зале ДК «Энергетик».**
**С этого момента «КАМАЗ» становится действующим предприятием СССР. С 18 июля у него новое название: «Камское объединение по производству большегрузных автомобилей».**




**В музее «КАМАЗа» среди артефактов есть пропуск на имя Министра энергетики и электрификации СССР, заместителя председателя Госкомиссии П. С. Непорожнего. Подпись Петра Степановича, в те годы постоянно бывавшего в Челнах, стоит и в акте о приёмке I очереди «КАМАЗа».**



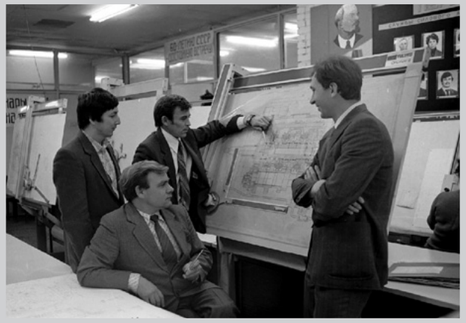
**Великое дело сделано – автогигант на Каме построен! Город ликовал. Торжественное собрание прошло в большом зале ДК «Энергетик». Потом первый гендиректор «КАМАЗа» об этом подвиге скажет в трёх словах: «Люди совершили невозможное».**

**30 декабря 1976 года генеральный директор «КАМАЗа» Л. Б. Васильев принял символический ключ от I очереди «КАМАЗа», который передал ему начальник «Камгэсэнергостроя» В. А. Фоменко.**

# УГК, будущий НТЦ

**Управление главного конструктора «КАМАЗа», ставшее впоследствии научно-техническим центром (НТЦ) ОАО «КАМАЗ», создано 1 апреля 1970 года. Первым руководителем службы был главный конструктор по автомобилям (с 1977 – главный конструктор «КАМАЗа») Владимир Барун. На его долю выпала задача становления конструкторской службы, формирования основных принципов работы самостоятельной конструкторской школы Камского гиганта.**

**В отделе компоновок УГК «КАМАЗа» в 1978 году – напряжённо. Множество оригинальных, революционных для своего времени решений применено в разработке седельного тягача 6410 с пневмоподвеской, на носкатной ошиновке. Интересно, что в любом отделе в любой момент возле кульмана мог неожиданно появиться сам Главный конструктор Владимир Наумович Барун (слева), немного посмотреть и сказать: «Вот здесь и здесь переделайте, пожалуйста».**



**Широко отмечалось в стране в октябре-ноябре 1974 года 50-летие отечественного автопрома: за «точку отсчёта» был принят первый показ грузовых автомобилей АМО-Ф-15. Коллектив экспериментального цеха УГК собрал к юбилейной дате опытный образец с длинным фургоном. На улицах города этот КАМАЗ приветствовали во время праздничной демонстрации 7 ноября.**

**Из всех профильных технических вузов страны ехали в начале 70-х на «КАМАЗ» молодые специалисты – инженеры, конструкторы, технологи. Ехали самые лучшие – отличники, которым суждено было стать основоположниками новой инженерной камазовской школы. Здесь их ждала «аспирантура» – в заводских «аудиториях». Её окончили в своё время и герои фотографии 1975 года, сделанной на заводе двигателей, на линии обработки головок цилиндров. Практически каждый впишет своё имя в историю «КАМАЗа»: Анатолий Буденков, Виктор Конопкин, Данис Валеев, Николай Шинкаренко, Евгений Борисенков. Кстати, на «движках», в бытовках, с 1973 по 1993 годы (вплоть до пожара) размещалось подразделение главного конструктора комплекса по двигателям, которое возглавлял Александр Анатольевич Шестаков.**

**Днём создания Управления главного конструктора (УГК) «КАМАЗа» стало 1 апреля 1970 года. Поначалу конструкторы базировались в Москве. В 1974 году состоялся переезд службы в Набережные Челны. В мае коллектив экспериментального цеха УГК собрал первый двигатель для камского грузовика. Своего «дома» у конструкторов долго не было, они размещались в здании проектного управления (6/3) и были разбросаны по заводам «КАМАЗа».**

**Здесь будет НТЦ «КАМАЗа»! 20 июня 1978 года на пустыре за автодорогой № 1 было начато строительство научно-технического центра «КАМАЗа». Каждый работник считал своим долгом внести в это дело личный трудовой вклад.**

**Лучшие работники УГК, в 1981 году получившие государственные награды.**

**Начиная с 1976 года силами сотрудников созданного в УГК художественно-конструкторского бюро под руководством Сергея Екимова было разработано и изготовлено несколько натурных макетов модернизации кабины КАМАЗ. В 80-е годы отдел решал серьёзные проектные задачи. «Работа велась, – рассказал много лет спустя Сергей Варламович, – по нескольким направлениям: создание более комфортных условий работы и отдыха водителей, разработка двуспальной кабины, рестайлинг и модернизация внешнего вида кабины и улучшение аэродинамики и др.».**

**Институт «Гипропрос» в своё время разработал проект Инженерного центра «КАМАЗа». Его полная сметная стоимость составляла 36800,0 тыс. рублей. Но перед пуском I очереди в 1976 году выяснилось, что средств на строительство нет. Не нашлось и при строительстве второй. Так что всё произошло «не благодаря, а вопреки» – методом народной стройки. Возведение корпуса НТЦ затянулось больше чем на десятилетие. В 1987 году всё-таки состоялся переезд камазовских конструкторов в блок № 1.**

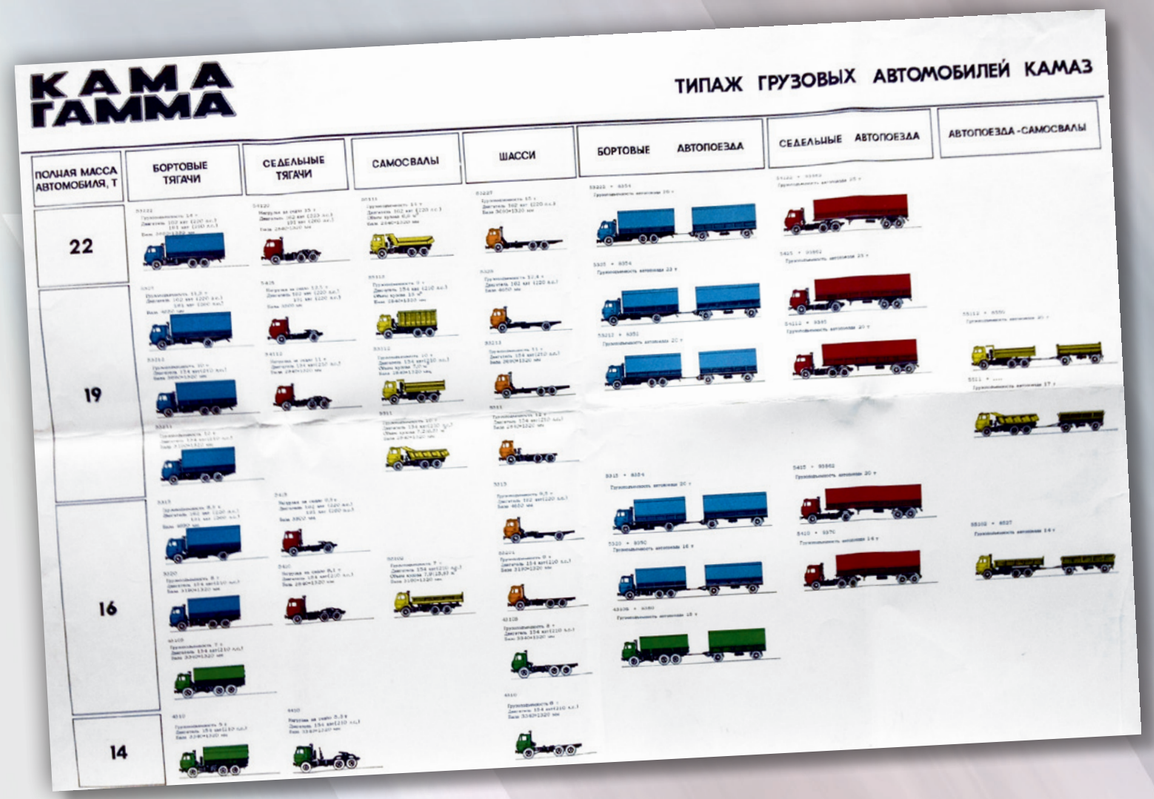
# Модельный ряд: растём, прирастая

Первенцем среди серийных моделей нового автозавода стал трёхосный бортовой КАМАЗ-5320. Первой партией «КАМАЗ» заявил о себе миру, обеспечив самой массовой модели популярность и долгожительство: именно такую машину, для ближней и дальней транспортировки грузов, трудолюбивую и неприхотливую, очень ждали транспортные предприятия страны. За 25 лет было выпущено 393309 КАМАЗов-5320. Последний тягач покинул площадку автопроизводства в 2000 году.

Первой самостоятельной разработке камазовских конструкторов, автомобилю КАМАЗ-5511, посвящались значок, вымпел и медаль.

В числе первых моделей, с которых начинался «КАМАЗ» как предприятие автомобилестроения, – 10-тонный самосвал КАМАЗ-5511 (в зиловской конструкции он был семитонником). Это предсерийный КАМАЗ-5511, изготовленный в 1976 году. Впервые его продемонстрировали Министру автопрома СССР В. Н. Полякову в канун 1977 года, когда он прибыл в Челны на подписание акта о сдаче I очереди «КАМАЗа». Новинка пришлась министру по сердцу.

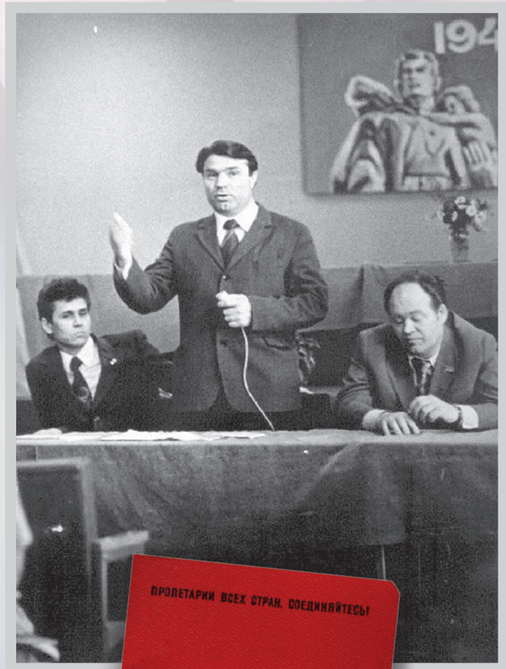
Серийный выпуск первого камазовского самосвала стартовал в октябре 1977 года на «НЕФАЗе» и на ГСК автомобильного завода.
Сами конструкторы называли КАМАЗ-5511 «красивым». Были применены новейшие на тот момент технические разработки: особые фары, испускающие асимметричные лучи, прочный стальной кузов с задним типом разгрузки. Автомобили этой модели начали сходить с конвейера 11 октября 1977 года. Шасси, изготовленные в Челнах, отправлялись в Нефтекамск, где на них монтировались кузов и опрокидывающий механизм. Рейтинг популярности КАМАЗа-5511 в 1976 – 1991 годах был очень высок. В этот период было выпущено 343623 автомобиля.




Общая подготовка производства I очереди предусматривала выпуск в 1976 – 1977 годах четырёх базовых моделей грузовика: бортовой КАМАЗ-5320, самосвал КАМАЗ-5511, седельный тягач КАМАЗ-5410 и длиннобазовый КАМАЗ-53212. Систематизацию камазовских грузовиков, получившую название «КАМА ГАММА», в 70-х годах предложил Рамиль Азаматов, на тот момент – заместитель главного конструктора по автомобилям, впоследствии – второй главный конструктор «КАМАЗа». Её удобство сразу же было оценено, система стала незаменимым помощником для всех, кому интересно разобраться в модификациях автомобилей КАМАЗ.

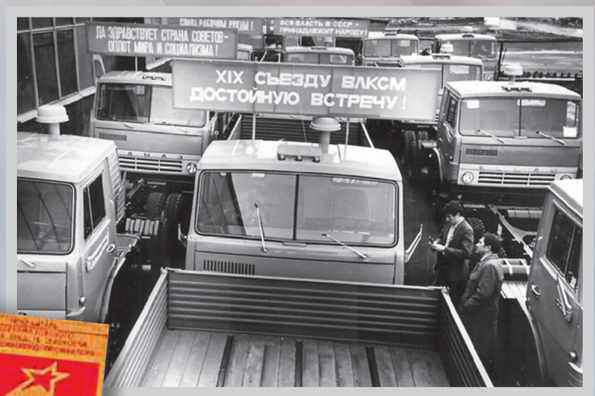
Седельный тягач КАМАЗ-5410 главный конвейер начал выпускать в августе 1976 года. Тогда же по этому случаю были выпущены памятные значки и медали, хранящиеся в музее «КАМАЗа».

# Стройка, партия, комсомол



У «КАМАЗа» своя «история партии». Секретарём первого партбюро в 1970 году была Клара Тригубенко. 23 марта 1971 года состоялось отчётно-выборное партсобрание, избран партком «КАМАЗа», секретарём парткома стал выпускник Академии общественных наук при ЦК КПСС, кандидат экономических наук Аркадий Родыгин, уже имевший опыт партийной работы. 16 ноября 1973 года на «КАМАЗе» состоялась первая отчётно-выборная партийная конференция. Такие форумы проходили раз в два и три года. К этому времени 3630 коммунистов «КАМАЗа» были объединены в 24 партийные организации с правами первичных. Стройка перешагнула экватор по освоению капвложений. Партком видел свою задачу в том, чтобы мобилизовать все силы для своевременного выполнения задач второго, не менее сложного этапа.

Партхозактив заседал дважды в год, по итогам готовился план реализации критических замечаний. Пропуск на одно из таких собраний, 26 сентября 1974 года, был выдан В. А. Иовлевой. Она приехала на «КАМАЗ» в 1972 году по комсомольской путёвке, в 1981–1985 гг. была секретарём парткома ПРЗ.



Около 30 тысяч комсомольцев-камазовцев состояло на учёте на момент VII отчётно-выборной конференции, прошедшей 25 октября 1986 года в ДК «КАМАЗа». Страна уже двигалась курсом перестройки, комсомольцы (вместе с партией) – в авангарде. «Каждый второй камазовец сегодня моложе 30 лет, каждый четвёртый – комсомолец, – заявил в своём отчётном докладе секретарь комитета ВЛКСМ автогиганта Николай Ларин. – Без пытливого ума и умелых рук нашей молодёжи не было бы камских большегрузов, а их за 10 с небольшим лет – уже 750 тысяч». В Постановлении, принятом делегатами, нашли отражение задачи по достойной встрече XX съезда ВЛКСМ. Вожаком вновь был избран Ларин.

С 3 ноября 1986 года комсомольцы-камазовцы заступили на трудовую вахту «XX съезду ВЛКСМ – 20 ударных недель» и обязались собрать 20 сверхплановых автомобилей. Сборка «подарка комсомолии «КАМАЗа» съезду» произошла за две недели до его открытия – 29 марта, в воскресенье, объявленное ради такого случая… правильно, рабочим днём. Колонна имени XX съезда ВЛКСМ – особенная, все 20 машин собраны из сэкономленных материалов. Ключи от тягачей получат лучшие молодые водители страны. Для их выявления ПФ «КАМАЗавтоцентр» организовала массовое соцсоревнование.

# Даёшь 100-тысячный!

**«Камазовская молния» – такие оперативные «боевые листки», издававшиеся парткомом «КАМАЗа», заряжали заводчан на трудовые подвиги, создавали настроение и, в общем, не давали расслабляться. Любой этап расценивался как промежуточный: только что выпущен 50-тысячный КАМАЗ, надо удваивать результат!**

КАМАЗОВСКАЯ МОЛНИЯ

ДАЕШЬ 100-ТЫСЯЧНЫЙ!

Настоящим трудовым праздником стало для камазовцев 8 августа. В этот день на главном конвейере был собран 50-тысячный автомобиль. По традиции в выпуске юбилейной машины участвовали более 80 передовиков производства – победителей социалистического соревнования. Это лучшие из лучших представители нашего многотысячного коллектива, с честью справившиеся с повышенными обязательствами. Участник сборки бригадир термистов с литейного завода Г. Павлов заявил: «Я выражу, видимо, общее мнение, если скажу, что все мы испытываем законное удовлетворение достигнутым. Вместе с тем мы хорошо понимаем, что этот успех – только промежуточный этап на пути к новым, более высоким рубежам!»

Большегруз «КамАЗ» за № 50 000 был вручен передовому водителю Казанского производственного объединения грузового автотранспорта Герою Социалистического Труда, члену Президиума Верховного Совета ТАССР Раису Загидуллину.

Очередной вершиной, к которой идет коллектив КамАЗа, будет выпуск 100-тысячного автомобиля. За право участвовать в его сборке борются рабочие, мастера, молодые специалисты, инженеры, техники, служащие.

Наиболее вероятными обладателями почетной путевки будут те, кто внесет наибольший вклад в выполнение планов и встречных обязательств третьего года пятилетки, в повышение эффективности производства и качества работы, укрепление режима экономии ресурсов и материалов.

КАМАЗОВЦЫ! ВЫШЕ ЗНАМЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ ЗА ПРАВО УЧАСТИЯ В СБОРКЕ 100-ТЫСЯЧНОГО БОЛЬШЕГРУЗНОГО АВТОМОБИЛЯ!

**Каждый завод «КАМАЗа» в 1979 году внёс свой – тоже юбилейный! – вклад в 100-тысячный автомобиль. В июне дизелисты собрали 100-тысячный силовой агрегат. Прессоворамщики – 100-тысячную раму.**

**Новая вершина – сборка 100-тысячного КАМАЗа. Всего лишь за три с половиной года с начала выпуска достигли её камазовцы – ни один завод в стране не знал таких рекордов. Событие произошло 10 июля 1979 года.**
**С 1 февраля темп сборки достиг 210 автомобилей в сутки. В конце апреля в режиме пусконаладки заработала вторая нитка главного конвейера.**

**83 тысячи камазовцев соревновались за право участвовать в сборке 100-тысячного автомобиля. Такого размаха трудовое соперничество в объединении ещё не знало. Свидетельства победителям – наладчикам, операторам, конструкторам, технологам и многим другим работникам – вручили в конференц-зале АБК 10 июля 1979 года. Церемония была краткой.**

«Мы придем к победе коммунистического труда»
(В. И. Ленин)

ПОБЕДИТЕЛЮ

социалистического соревнования автомобилестроителей объединения КамАЗ за повышение эффективности и качества работы

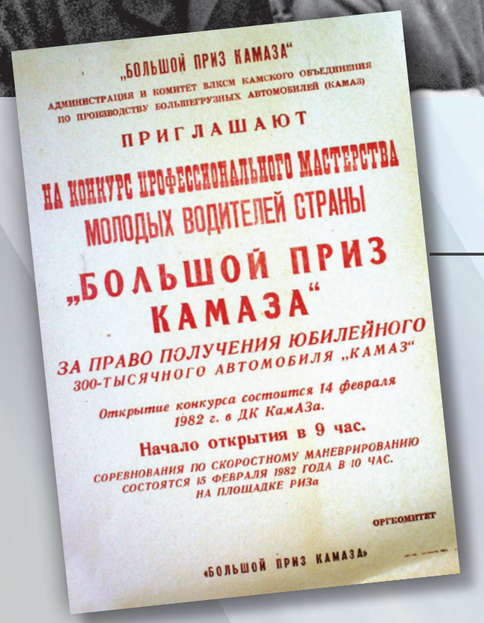
УДОСТОВЕРЕНИЕ

Выдано тов. Ворониной Людмиле Гавриловне – инженеру-технологу ремонтно-инструментального завода на право участия в сборке 100-тысячного автомобиля.

Генеральный директор Е. Васильев
Секретарь партбюро В. К. Андреев
Председатель профкома Ш. Л. Идиатуллин
Секретарь комитета ВЛКСМ О. Л. Куропенко

**Кто хочет стать миллионером? Выпустив 100-тысячный грузовик, завод уже умножает «в уме» эту цифру на 10. Во время митинга на автомобильном заводе так и говорят: заложен фундамент для будущих свершений. «Прекрасное далёко» не за горами – до миллионного грузовика меньше 10 лет. А этот юбилейный КАМАЗ с пятью нулями получит в пользование заслуженный работник транспорта Казахской ССР Курмангужи Самарханов.**

# «Большой приз «КАМАЗа»




**8 апреля 1980 года был собран 150-тысячный КАМАЗ. Шаукат Хуснутдинов, орденоносец, легендарный бригадир слесарей-сборщиков автомобильного завода, начиная с первого КАМАЗа, всю жизнь в центре не только на фотографиях. Он участвовал в сборке почти всех юбилейных автомобилей, в том числе – под номером 1 000 000.**

**Начиная с 1980 года по инициативе комитета ВЛКСМ «КАМАЗа» и при поддержке администрации автогиганта в Челнах стали проводиться Всесоюзные конкурсы молодых водителей «Большой приз КАМАЗа» – за право работать на юбилейном автомобиле. Всего было проведено пять таких конкурсов – с 1980 по 1988 годы. Соревнования включали три этапа: проверку теоретических знаний, устранение неисправностей и состязания по фигурному вождению. Ключи получали водители-победители со всего Союза. Афиша 1982 года сообщает о соревновании за 300-тысячный КАМАЗ.**

**Право работать на 150-тысячном КАМАЗе завоевал на первом Всесоюзном конкурсе молодых водителей шофёр автобазы № 6 г. Абакана Анатолий Деревцов с Саяно-Шушенской ГЭС. Конкурс прошёл в Набережных Челнах 12-13 апреля 1980 года. Это был первый «Большой приз КАМАЗа».**

**300-тысячный самосвал тоже стал «Большим призом КАМАЗа» во Всесоюзном конкурсе профессионального мастерства молодых водителей. Символический ключ от него был вручён водителю Николаю Коробову из Горького (ныне Нижний Новгород) на митинге, приуроченном к Дню завода, 16 февраля. Всего шесть лет отделяют первый автомобиль от 300-тысячного.**

**За руль 500-тысячного грузовика садится Александр Кукушкин из Орехова-Зуева Московской области.**

**Программа Всесоюзного конкурса профмастерства, проводившегося в Набережных Челнах в 1982 году во второй раз, становится обширнее.**
**Торжественное открытие состоялось 14 февраля в ДК «КАМАЗа». Для участников предусмотрена не только собственно конкурсная часть по скоростному маневрированию на площадке РИЗа, но и экскурсионная, и культурно-досуговая.**

**25 сентября 1986 года 750-тысячного железного коня «оседлал» лучший водитель – Вячеслав Солдаткин из посёлка Ивантеевка Московской области.**

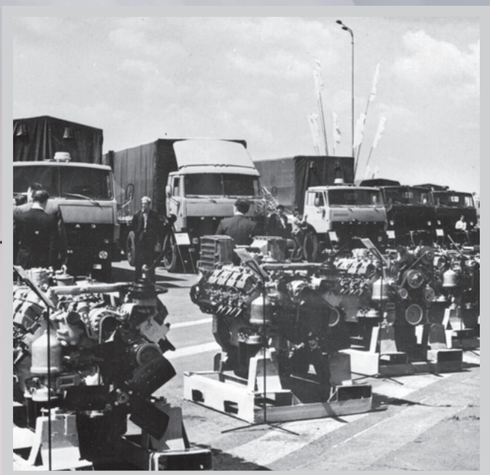
# Дни «КАМАЗа»

**Впервые праздник под названием «День КАМАЗа» автогигант отметил 12 августа 1979 года – в канун своего 10-летия. Позиционировался он как закладка новой традиции. «От души желаю вам, молодым, встретить 50-летний юбилей КАМАЗа», – закончил в тот день своё выступление заместитель генерального директора В. В. Перцев. К этому времени «камский батыр» уже выпустил первые 100 тысяч грузовиков. «День КАМАЗа», начавшись в 10 утра в жилых микрорайонах, действительно, длился целый день. Были чествования лучших бригад, встречи с руководителями шефствующих подразделений, ветеранами производства, спортивные состязания. Больше всего внимания было отдано детям, увлекательные мероприятия сменялись одно за другим. Состоялась первая молодёжная олимпиада объединения, в общежитиях прошли соревнования по настольному теннису и волейболу, а вечером в парке «Гренада», как свидетельствует афиша, праздник достиг своего апогея.**

**Свой день в 1980-м агрегатный завод отмечал при активном участии заводской агитбригады.**

**«Дню КАМАЗа», у которого не было жёсткой привязки к определённой дате (обычно в июле-августе), предшествовали «Дни заводов», тоже проводившиеся с размахом. Так, в 1980-м заводу двигателей потребовалось для реализации своей праздничной программы целых два дня.**

**«Папа, мама, я – спортивная семья!» Какой же «День КАМАЗа» без спортивного праздника?**



**«Дни КАМАЗа» представляют и товар лицом: передвижную (благо, всё перемещается самоходом!) выставку образцов серийной и перспективной техники КАМАЗ, которая побывает на всех заводах и в центре города, а также выставку новых моторов.**

**Часто к общезаводским праздникам в 80-е годы приурочивались и личные. Вот и молодые автосборщики в день своего родного завода решили быть вместе навсегда.**

# Красные субботы

**«Красные субботы» – комсомольско-молодёжные, коммунистические и просто субботники – неотъемлемая часть истории «КАМАЗа». Праздники труда проводились в честь съездов, юбилейных дат, политических событий и ради обычного наведения чистоты и порядка на улицах города, на заводских территориях, в АБК. Главное, что определяло общую атмосферу, – оживлённое настроение, всеобщее воодушевление, подъём. В далёких ещё от формализма 70-х и начале 80-х апрельские субботники в Автограде проходили с молодым задором и реально ознаменовывались высокими трудовыми достижениями. «Все на субботник!» – всякий раз обновлялись лозунги и плакаты, звучали призывы, устные и письменные. Бригады, цеха, целые заводские коллективы объявляли субботник днём наивысшей производительности труда, днём трудовых рекордов.**

КАМСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ (КАМАЗ)

«МЫ ПРИДЕМ К ПОБЕДЕ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ТРУДА»
В. И. Ленин.

ВСЕ
на коммунистический субботник!

Уважаемый товарищ
АНТРЕЕВ
АНАТОЛИЙ ПЕТРОВИЧ

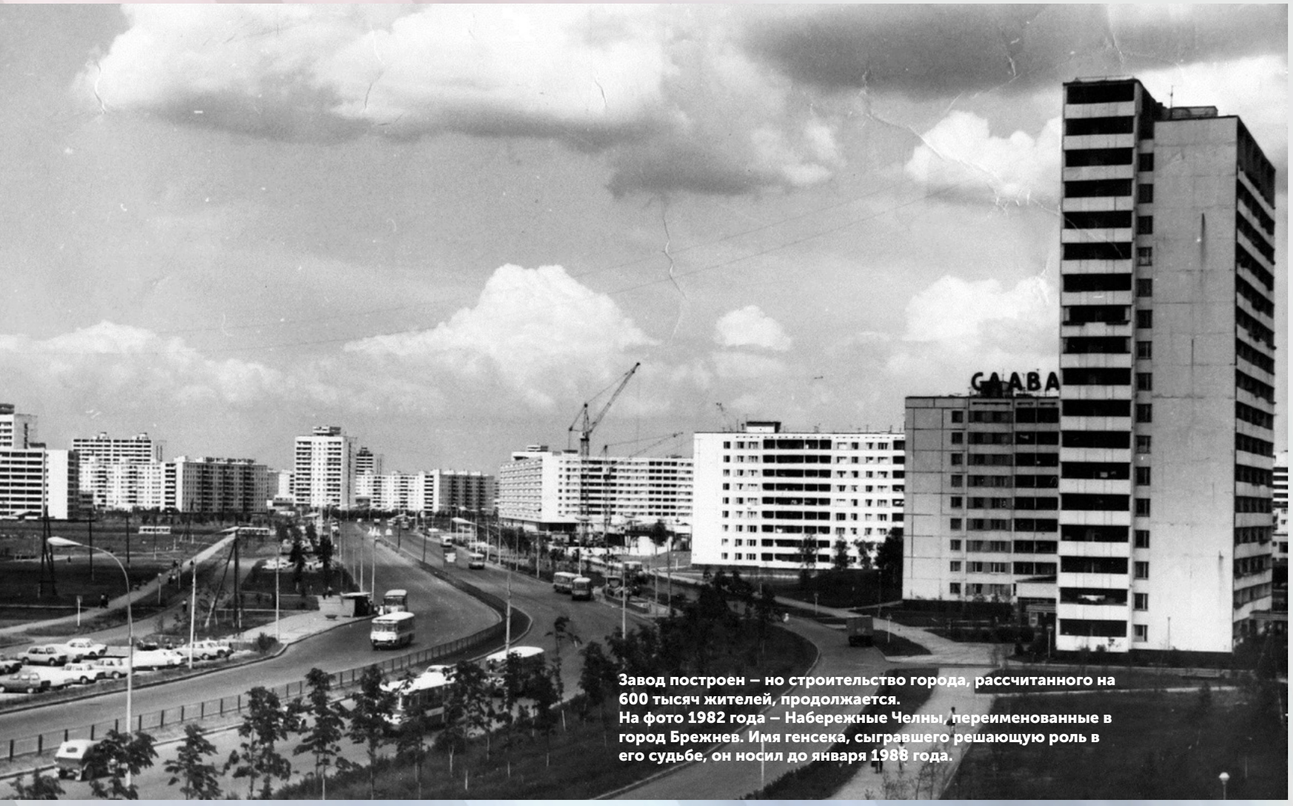
Администрация, партийная, профсоюзная и комсомольская организации

БЛАГОДАРЯТ ВАС
за безвозмездный, самоотверженный труд в день Всесоюзного коммунистического субботника в апреле 1980 года, посвященного 110-й годовщине со дня рождения Владимира Ильича Ленина.

Руководитель подразделения
Председатель профсоюзного комитета
Секретарь парткома
Секретарь комитета комсомола

**«Быть первыми на субботнике непросто, – рассказывал газете «Рабочий КАМАЗа» наладчик завода двигателей В. Жидков, «по совместительству» – заместитель секретаря партбюро цеха. – В такой день даже «середнячки» подтягиваются до уровня передовиков. Вот что значит боевой настрой». Подчас субботник приходился на «КАМАЗе» на рабочую субботу. И тогда властный «четырёхугольник» (гендиректор, партком, профком и комитет ВЛКСМ объединения) просто переносил рабочий день на… воскресенье!**

# Красивый, звонкий, молодой




Завод построен – но строительство города, рассчитанного на 600 тысяч жителей, продолжается.
На фото 1982 года – Набережные Челны, переименованные в город Брежнев. Имя генсека, сыгравшего решающую роль в его судьбе, он носил до января 1988 года.

Московский проспект в 1984 году уже активно выполнял свои функции – одной из четырёх главных магистралей Нового города.
Его протяжённость – около 6 км, а своё название он получил в память о специалистах Главмосстроя, силами которых возводилось большинство жилых домов так называемой московской серии.

Интенсивная застройка этого проспекта началась в 1972 году – в честь чего он и получил своё название: проспект 50-летия СССР. На волне переименований начала 90-х годов также был переименован и по сей день носит имя Хасана Туфана, выдающегося татарского поэта.

Одновременно с возведением корпусов «КАМАЗа» началось масштабное строительство нового жилого района – Нового города, который в 70-х годах рос небывалыми темпами.

Койко-место в общежитии – сотни тысяч камазовцев начинали свою жизнь в новом городе с этой стартовой позиции, даже если ехали на «КАМАЗ» целенаправленно «за жильём». Романтики, как могли, стремились разнообразить стандартный казённый уют. 1984-й – это вам далеко не 1974-й!

Панорама проспекта им. Мусы Джалиля – первого проспекта, по которому в 1973 году был пущен челнинский трамвай.

К 30-летию Победы, 9 мая 1975 года, в память о челнинцах, погибших в Великой Отечественной войне, был открыт мемориальный комплекс «Родина-мать» – работа известного скульптора-монументалиста Ильдара Ханова. Факел, зажжённый от Вечного огня на Мамаевом кургане в Волгограде, доставили лучшие строители «КАМАЗа».

В посёлке ГЭС на Набережной Тукая был сдан в 1979 году стадион «Строитель» с футбольным полем, беговыми дорожками, с трибунами на 10 тысяч зрителей. Одна из крупнейших и любимых спортивных арен города.

Первые коттеджи (весьма и весьма скромные, по нынешним временам) появились в Челнах в начале 70-х годов. Этот посёлок из 40 двухэтажных двухквартирных домов в Сидоровке предназначался для руководителей «КАМАЗа» и «Камгэсэнергостроя». С просьбой разрешить их строительство «для создания необходимых условий по размещению высококвалифицированных специалистов Минавтопрома, направляемых на «КАМАЗ», генеральный директор «КАМАЗа» Л. Б. Васильев осенью 1971 года обратился к заместителю председателя Совета Министров СССР И. Т. Новикову. Письмо с положительной резолюцией хранится в музее «КАМАЗа».

Челнинские комплексы – это микрорайоны, где всё в комплексе: жилые дома, детский сад, школа, магазин. Всё в шаговой доступности. Но слава универсама в посёлке ГЭС как торгового центра распространялась далеко за пределы его родного 9-го комплекса.

Набережные Челны – город аббревиатур. С названием посёлка ЗЯБ, занимающего по своему местоположению центральную часть Автограда, связано множество анекдотов. Иногородцы никак не могут взять в толк, что это никакая не «зябь»: своё имя жилой микрорайон получил от завода ячеистых бетонов, и первыми жителями посёлка были домостроители. Сармановский тракт с его торговыми центрами – одна из самых оживлённых городских магистралей.

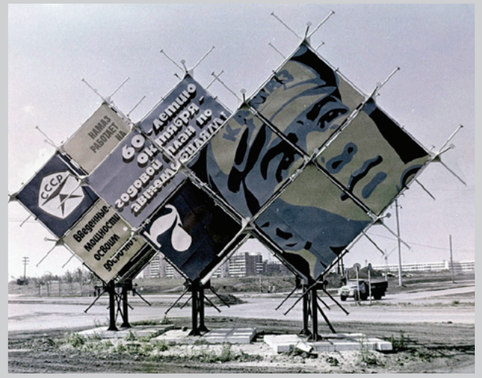
# Автоград и агитация

**Время строительства «КАМАЗа» – это небывалый энтузиазм, который, однако, умело поддерживался. О политтехнологиях первопроходцы тогда и не слыхивали, реклама отсутствовала «как класс», а вот с наглядной агитацией люди жили в мире-дружбе – она была неотъемлемой частью жизни, эпохи. Значение её в мобилизации рабочих трудно переоценить.**

**Не лозунг, а песня – в полном смысле слова! «Сын я Братска, внук Магнитки, а зовут меня КАМАЗ!» – слова и ноты (авторы – М. Владимов и Л. Лядова) были опубликованы в газете «Социалистическая индустрия на строительстве Камского автозавода» 26 апреля 1973 года.**

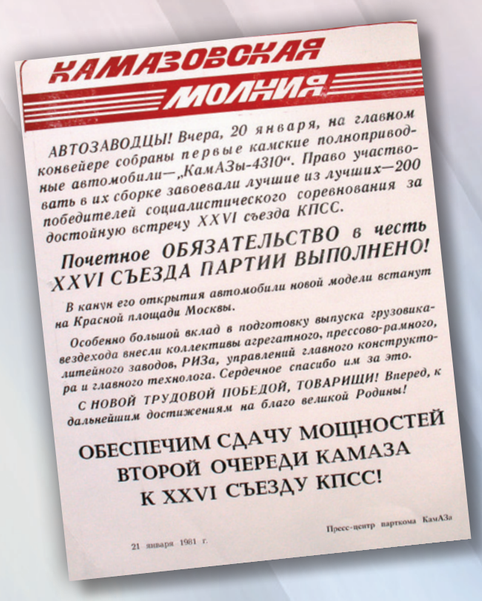
**Город будущего начинал встречать такими «визитками» новосёлов и гостей с первых лет и с первых шагов, задавая приподнято-деловой тон и сообщая о себе актуальную на данный момент информацию. А далее стенды, флаги, растяжки словно выполняли миссию сопровождения по всем проспектам и магистралям.**

**Как правило, плакаты и транспаранты, вдохновлявшие на трудовые подвиги, были сделаны профессионально, но главное – просто, ярко, лаконично и конкретно. Чем производили своё визуальное и эмоциональное воздействие – «зажигали».**



**Опыт работы пресс-центров Автограда получил своеобразное обобщение и презентацию в книге С.И. Кирилова «Наглядная агитация на стройке», выпущенной московским издательством «Плакат» в 1978 году. Уникальный экспонат передал в дар камазовскому музею Н.Ф. Галиуллин. Экземпляр, в котором немало иллюстраций, можно также отыскать в Российской государственной библиотеке.**

# Первый вездеход


КАМАЗОВСКАЯ МОЛНИЯ

АВТОЗАВОДЦЫ! Вчера, 20 января, на главном конвейере собраны первые камские полноприводные автомобили — „КамАЗы-4310". Право участвовать в их сборке завоевали лучшие из лучших — 200 победителей социалистического соревнования за достойную встречу XXVI съезда КПСС.

Почетное ОБЯЗАТЕЛЬСТВО в честь XXVI СЪЕЗДА ПАРТИИ ВЫПОЛНЕНО!

В канун его открытия автомобили новой модели встанут на Красной площади Москвы.

Особенно большой вклад в подготовку выпуска грузовика-вездехода внесли коллективы агрегатного, прессово-рамного, литейного заводов, РИЗа, управлений главного конструктора и главного технолога. Сердечное спасибо им за это.

С НОВОЙ ТРУДОВОЙ ПОБЕДОЙ, ТОВАРИЩИ! Вперед, к дальнейшим достижениям на благо великой Родины!

ОБЕСПЕЧИМ СДАЧУ МОЩНОСТЕЙ ВТОРОЙ ОЧЕРЕДИ КАМАЗА К XXVI СЪЕЗДУ КПСС!

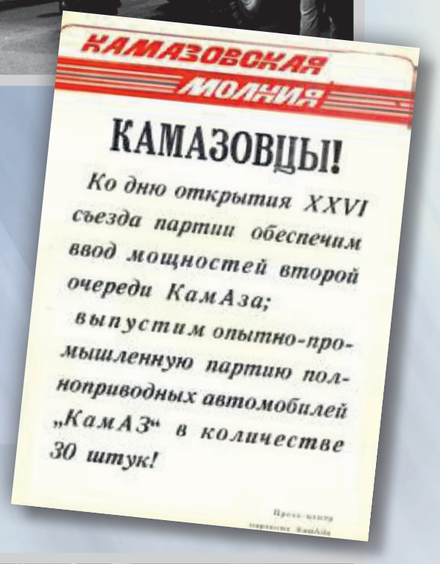
Пресс-центр парткома КамАЗа

21 января 1981 г.

**Первые полноприводные КАМАЗы-4310 собраны на ГСК 20 января 1981 года. «Камазовская молния», поздравляя заводчан с победой, напоминает: совсем немного осталось до сдачи второй очереди «КАМАЗа». XXVI съезд партии откроется в Москве 23 февраля – надо успеть!**

**Интерьер кабины КАМАЗа-4310 улучшен и усовершенствован.**

**Водитель-испытатель Валерий Перетолчин в этот момент – там, где ему и положено быть: за рулём КАМАЗа-4310 под номером 001!**


КАМАЗОВСКАЯ МОЛНИЯ

КАМАЗОВЦЫ!

Ко дню открытия XXVI съезда партии обеспечим ввод мощностей второй очереди КамАза;

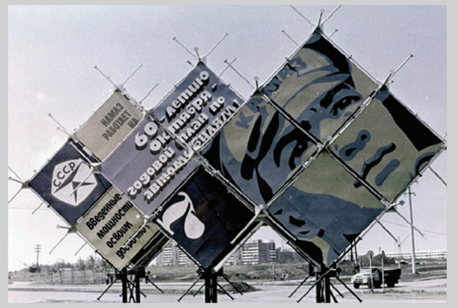
выпустим опытно-промышленную партию полноприводных автомобилей „КамАЗ" в количестве 30 штук!

Пресс-центр парткома КамАЗа

**На митинге 20 января 1981 года первый секретарь горкома КПСС Раис Беляев и генеральный директор «КАМАЗа» Лев Васильев поздравили камазовцев со сборкой первого вездехода.**



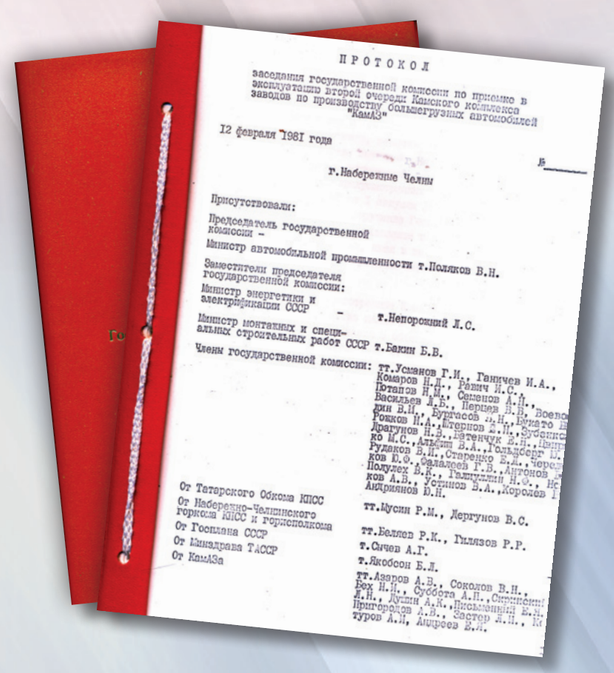
**«Камский вездеход – наш подарок XXVI съезду КПСС» – гласит надпись на капоте первенца-тягача повышенной проходимости с бортовой платформой.**




**Что такое «вездеход»? Наш КАМАЗ везде пройдёт!**

**Спустя пять лет в Москве – почти что дежавю.**

# Есть вторая очередь!



ПРОТОКОЛ

заседания государственной комиссии по приемке в эксплуатацию второй очереди Камского комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей «КамАЗ»

12 февраля 1981 года

г.Набережные Челны

Присутствовали:

Председатель государственной комиссии –

Министр автомобильной промышленности т.Поляков В.Н.

Заместители председателя государственной комиссии:

Министр энергетики и электрификации СССР – т.Непорожний Л.С.

Министр монтажных и специальных строительных работ СССР т.Бакин Б.В.

Член государственной комиссии: тт.Усманов Г.И., Ганичев И.А., Комаров Н.Д., Рашич Н.С., Путилов Н.И., Семенов А.А., Васильев А.К., Первеев Н.Н., Воеводин В.М., Бутусов А.Н., Ивато Н. Гоголев М.Г., Егоров А.Н., Ивато Н. Драгунов В.Н., Евтенчук Е.Н., Бурлаченко М.С., Алексеев А.А., Гольдберг Н. Гусаков В.М., Стариченко Е.А., Черепков В.С., Давыдов Г.В., Дергунов А.В., Полулях А.Г., Галимуллин Н.С., Нестеров А.В., Уфимцев В.А., Королев Г. Андрианов В.Н.

тт.Мусин Р.М., Дергунов В.С.

тт.Беллер Р.К., Гильязов Р.Р.

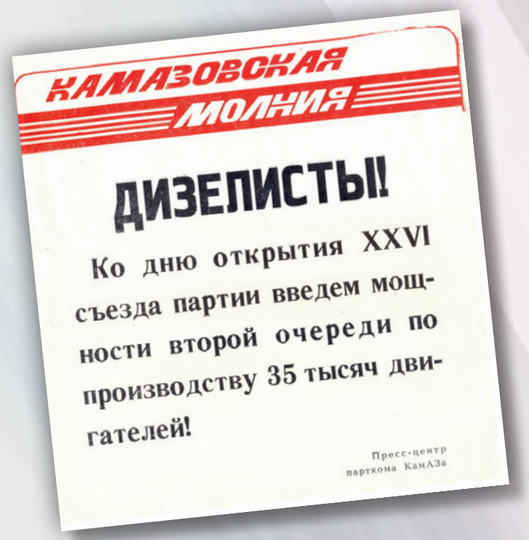
т.Сачек А.Г.

т.Якобсон Б.Л.

тт.Азаров А.В., Соколов В.Н., Рех Н.Н., Суббота А.П., Семенихин Г.Н., Дунин А.А., Инюшкин Г.Н., Григорьев А.Н., Сахтер Л.Н., Кутуров А.И, Андреев Б.А.

От Татарского обкома КПСС
От Набережно-Челнинского горкома КПСС и горисполкома
От Госплана СССР
От Минфина СССР
От Госснаба ТАССР
От КамАЗа

**В феврале 1981 года Государственная комиссия приняла производственные мощности второй очереди Камского комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей.**




**И вновь, как и I очереди, поставлена высшая оценка – «отлично».**

# Василий Фаустов. По плану и сверх плана

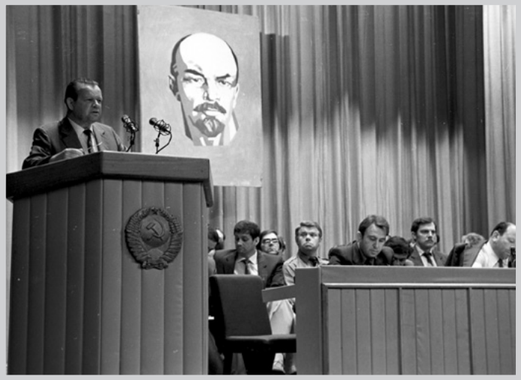
**Фаустов Василий Алексеевич**
**Генеральный директор «КАМАЗа»**
**в 1981–1987 гг.**

**Василий Алексеевич Фаустов – из Липецкой области. Родился 11 января 1930 года. В 1952 году с отличием окончил Новочеркасский политехнический институт как инженер-механик. При распределении получив право выбора места работы, решил поехать на Ярославский моторный завод. Здесь прошёл путь от мастера в сложном пролёте до замначальника цеха. В 1961 году стал директором Ярославского завода топливной аппаратуры, откуда его в 1966-м пригласили в Министерство автомобильной промышленности СССР. Здесь он работает 15 лет: главным инженером – первым заместителем начальника управления по производству автомобильных двигателей, с 1976 года становится начальником управления главного технолога – до своего назначения на «КАМАЗ» в июне 1981 года (как и его предшественник Л. Б. Васильев – в статусе замминистра автомобильной промышленности СССР).**

**Второй генеральный директор ПО «КАМАЗ» сохранял этот пост до 1987 года. В истории автогиганта остался как образец руководителя высокой технической квалификации и талантливый организатор. Он изменил структуру управления объединением, ввёл новую систему материального стимулирования работников «КАМАЗа», увязав локальные производственные планы с планами объединения и пересмотрев бригадную форму организации труда. Природным даром считал Василий Алексеевич способность к аналитике и к руководству. Работу на «КАМАЗе» расценивал как лучший период в своей жизни, поскольку считал, что именно здесь смог проявить себя в полной мере.**
**Он был также автором идеи образования профессиональных училищ при крупных предприятиях. Награждён орденом Ленина, Трудового Красного Знамени, «Знак Почёта», многими медалями.**
**После «КАМАЗа» с 1987 по 1990 год работал первым заместителем председателя Государственного комитета СССР по материально-техническому снабжению.**
**В январе 2018 года отметивший 88-летие Василий Алексеевич Фаустов был признан почётным гражданином города Набережные Челны.**
**18 мая 2018 года его не стало.**

**Десять лет стимулировал камазовцев на трудовые свершения совместный проект автогиганта и журнала «Огонёк». Соревнование за приз «Огонька» стартовало в апреле 1978 года. Это была хрустальная ваза, изготовленная мастерами-стеклодувами Дятьковского хрустального завода (сегодня хранится в музее ПАО «КАМАЗ»). Претендовать на переходящий приз могли бригады, имеющие звания «Коллектив коммунистического труда», «Лучшая бригада объединения», «Бригада отличного качества».**
**Итоги подводились ежегодно в апреле. Приз вручал (слева направо) камазовский «четырёхугольник», руководители объединения:**
**В. А. Фаустов – генеральный директор (1981 – 1987),**
**П. П. Полторыхин – секретарь парткома (1983 – 1987),**
**Н. Ф. Галиуллин – председатель профкома (1979 – 1984),**
**Н. Г. Ларин – секретарь комитета ВЛКСМ (1983 – 1987).**

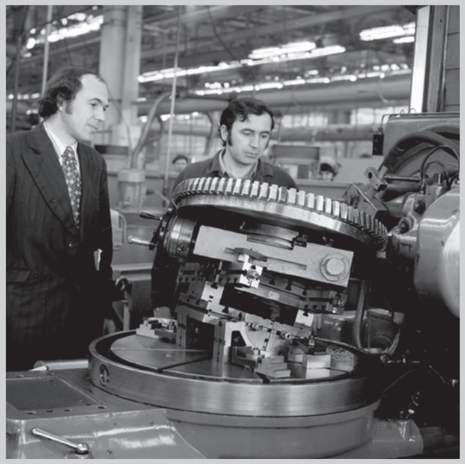
**В. А. Фаустов всегда ценил информацию с мест, считая её самой достоверной, для чего лично общался с рабочими, бригадирами, мастерами. Один такой диалог с Г. С. Баштанюком, бригадиром по ремонту и наладке сложных гидравлических и пневматических систем литейного завода, сохранил для истории известный фотокор Михаил Медведев. В 1986 году оба героя этого снимка представляли городскую парторганизацию Набережных Челнов на XXVII съезде КПСС. Тогда же знатный бригадир был удостоен звания Героя Социалистического Труда.**



**На трибуне – Василий Алексеевич Фаустов, второй генеральный директор «КАМАЗа».**
**При нём в 1984 году автогигант, выполнивший пятилетний план за четыре года, был награждён орденом Ленина.**

# Производство: интенсивные 80-е

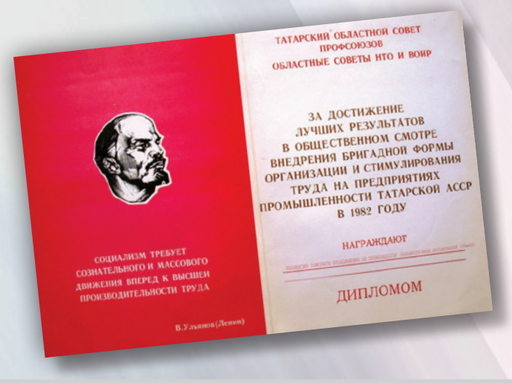
Отлично работают на монтаже оборудования второй очереди завода двигателей в 1980 году Николай Баландин (первый слева) и его бригада.



Впервые на РИЗе в цехе сложно-режущего инструмента 12 февраля 1982 года изготовлена фреза диаметром 630 мм. Для технолога В. Панина и зуборезчика В. Моренова этот день памятный на всю жизнь.

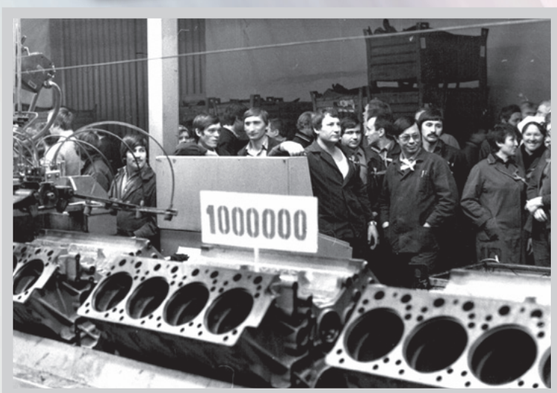
Первым подразделением, занимавшимся внедрением на «КАМАЗе» АСУ – автоматизированных систем управления, – было УОП, Управление организации производства, созданное уже в январе 1970 года по примеру ВАЗа. Оно выполняло функции обеспечения эффективной работы систем управления производством в части разработки и внедрения АСУ с использованием средств вычислительной связи и промышленного телевидения, а также обеспечения оргтехникой.
В лаборатории УОП «КАМАЗа» на фото 1982 года специалисты В. Т. Моторин и В. А. Забегаев заняты отладкой СМ-1 ЭВМ. В том же году началось внедрение новой программы «АСУ «Ремонт» на литейном заводе.

Для выполнения функций по внедрению АСУ были построены Вычислительный центр УОП (ГВЦ) с филиалами на заводах, а также типография, централизованный узел связи, радиостанция. Так выглядела терминальная комната ГВЦ в 1983 году.



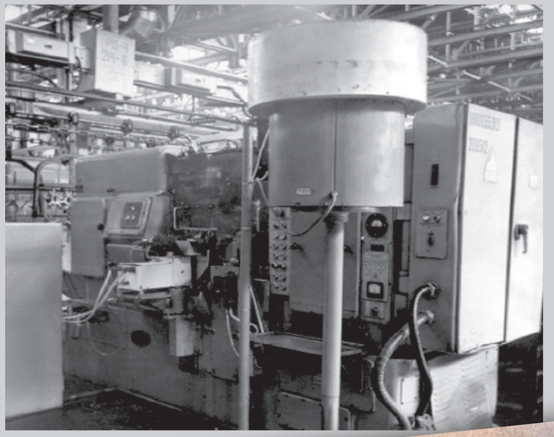

Цех окраски № 2 появился на прессово-рамном заводе в конце 1975 года, корпус был построен всего за шесть месяцев, а в начале 1977-го здесь уже начали красить первые каркасы кабин и детали оперения. Фото 1981 года запечатлело недавно пущенную вторую нитку новой автоматической окрасочной линии и подъёмно-транспортный (или подвесной толкающий) конвейер, ПТК.
Это позволило коллективу за короткий срок увеличить количество окрашиваемых деталей почти вдвое.

В 80-е годы на литейном заводе в цехе точного стального литья действовала комплексная бригада, ставшая победителем конкурса на приз журнала «Огонёк». Сквозная цепочка охватывала все звенья технологии изготовления отливки. Заливка металла на заливочном агрегате 675 А в ЦТСЛ – очень ответственная операция, требующая высокой квалификации заливщика металлов и сплавов.

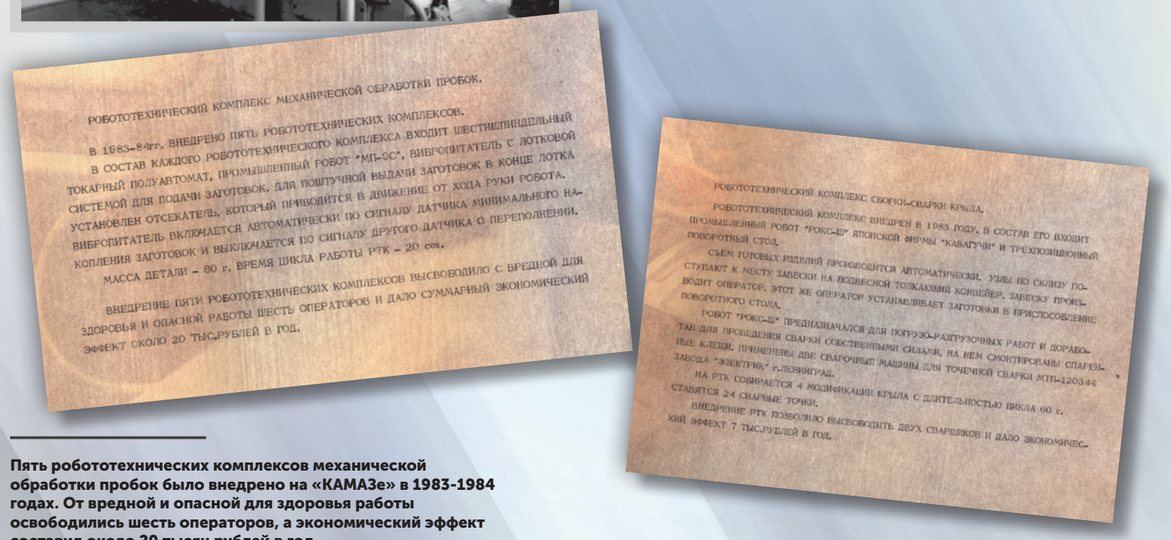



13 декабря 1986 года, в 27-й по счёту день рождения «КАМАЗа», завод двигателей собрал свой миллионный силовой агрегат. Сделали это бригады В. Сморжевского и И. Гайнетдинова. После успешно пройденных испытаний, одобрения службы качества и заключения представителей новой структуры – госприёмки – миллионник отправится на ГСК автомобильного завода.

# Роботы на «КАМАЗе». Первые шаги



**Роботизацией «КАМАЗ», а именно ОСО УГК, начал заниматься ещё в 1980 году – до принятия в эксплуатацию второй очереди автогиганта. До этого года на камазовских заводах внедрялись автоматические манипуляторы в составе линий мехобработки, листовой и горячей штамповки и т. д.**
**Представленные роботы, взявшие на себя «нечеловеческий труд», были разработаны, изготовлены и внедрены собственными силами камазовцев в начале 1980-х годов.**



РОБОТОТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС МЕХАНИЧЕСКОЙ ОБРАБОТКИ ПРОБОК.

В 1983–84гг. ВНЕДРЕНО ПЯТЬ РОБОТОТЕХНИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ.

В СОСТАВ КАЖДОГО РОБОТОТЕХНИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА ВХОДИТ ШЕСТИШПИНДЕЛЬНЫЙ ТОКАРНЫЙ ПОЛУАВТОМАТ, ПРОМЫШЛЕННЫЙ РОБОТ "МП-9С", ВИБРОПИТАТЕЛЬ С ЛОТКОВОЙ СИСТЕМОЙ ДЛЯ ПОДАЧИ ЗАГОТОВОК. ДЛЯ ПОШТУЧНОЙ ВЫДАЧИ ЗАГОТОВОК В КОНЦЕ ЛОТКА УСТАНОВЛЕН ОТСЕКАТЕЛЬ, КОТОРЫЙ ПРИВОДИТСЯ В ДВИЖЕНИЕ ОТ ХОДА РУКИ РОБОТА. ВИБРОПИТАТЕЛЬ ВКЛЮЧАЕТСЯ АВТОМАТИЧЕСКИ ПО СИГНАЛУ ДАТЧИКА МИНИМАЛЬНОГО НАКОПЛЕНИЯ ЗАГОТОВОК И ВЫКЛЮЧАЕТСЯ ПО СИГНАЛУ ДРУГОГО ДАТЧИКА О ПЕРЕПОЛНЕНИИ.

МАССА ДЕТАЛИ – 80 г, ВРЕМЯ ЦИКЛА РАБОТЫ РТК – 20 сек.

ВНЕДРЕНИЕ ПЯТИ РОБОТОТЕХНИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ ВЫСВОБОДИЛО С ВРЕДНОЙ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ И ОПАСНОЙ РАБОТЫ ШЕСТЬ ОПЕРАТОРОВ И ДАЛО СУММАРНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ СКОЛО 20 ТЫС.РУБЛЕЙ В ГОД.

РОБОТОТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС СБОРКИ-СВАРКИ КРЫЛА.

РОБОТОТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ВНЕДРЕН В 1983 ГОДУ. В СОСТАВ ЕГО ВХОДИТ ПРОМЫШЛЕННЫЙ РОБОТ "РОКС-Ш" ЯПОНСКОЙ ФИРМЫ "КАВАГУЧИ" И ТРЕХПОЗИЦИОННЫЙ ПОВОРОТНЫЙ СТОЛ.

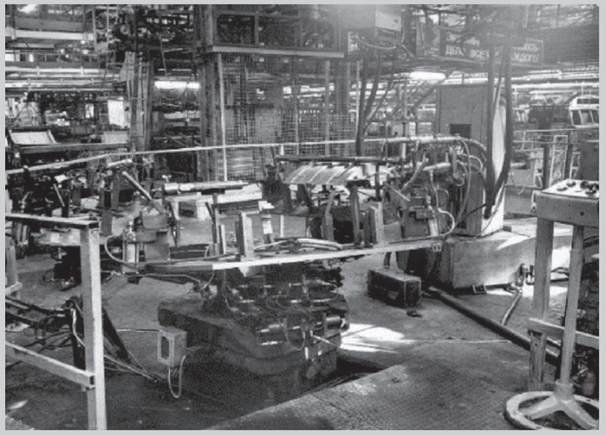
СЪЕМ ГОТОВЫХ ИЗДЕЛИЙ ПРОИЗВОДИТСЯ АВТОМАТИЧЕСКИ. УЗЛЫ ПО СКЛИЗУ ПОСТУПАЮТ К МЕСТУ ЗАВЕСКИ НА ПОДВЕСНОЙ ТОЛКАЮЩИЙ КОНВЕЙЕР. ЗАВЕСКУ ПРОИЗВОДИТ ОПЕРАТОР. ЭТОТ ЖЕ ОПЕРАТОР УСТАНАВЛИВАЕТ ЗАГОТОВКИ В ПРИСПОСОБЛЕНИЕ ПОВОРОТНОГО СТОЛА.

РОБОТ "РОКС-Ш" ПРЕДНАЗНАЧАЛСЯ ДЛЯ ПОГРУЗО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ И ДОРАБОТАН ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ СВАРКИ СОБСТВЕННЫМИ СИЛАМИ. НА НЕМ СМОНТИРОВАНЫ СПАРЕННЫЕ КЛЕЩИ. ПРИМЕНЕНЫ ДВЕ СВАРОЧНЫЕ МАШИНЫ ДЛЯ ТОЧЕЧНОЙ СВАРКИ МТП-120344 ЗАВОДА "ЭЛЕКТРИК" г.ЛЕНИНГРАД.

НА РТК СОБИРАЕТСЯ 4 МОДИФИКАЦИИ КРЫЛА С ДЛИТЕЛЬНОСТЬЮ ЦИКЛА 60 с. СТАВЯТСЯ 24 СВАРНЫЕ ТОЧКИ.

ВНЕДРЕНИЕ РТК ПОЗВОЛИЛО ВЫСВОБОДИТЬ ДВУХ СВАРЩИКОВ И ДАЛО ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ 7 ТЫС.РУБЛЕЙ В ГОД.

**Пять робототехнических комплексов механической обработки пробок было внедрено на «КАМАЗе» в 1983-1984 годах. От вредной и опасной для здоровья работы освободились шесть операторов, а экономический эффект составил около 20 тысяч рублей в год.**



**В 1983 году был внедрён и робототехнический комплекс сборки-сварки крыла. В его состав входили промышленный робот «Рокс-Ш» фирмы «Кавагучи» и трёхпозиционный поворотный стол. Робот предназначался для погрузо-разгрузочных работ и был доработан камазовцами для проведения сварки.**
**Для этого на нём были смонтированы спаренные клещи, применены две сварочные машины для точечной сварки МТП-120344 Ленинградского завода «Электрик». Внедрение этого комплекса высвободило двух сварщиков и дало экономический эффект 7 тыс. рублей в год.**

**Робототехнический комплекс (РТК) отливки втулки башмака был внедрён в 1983 году, что освободило одного рабочего и дало экономический эффект около трёх тысяч рублей.**

РОБОТОТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ОТЛИВКИ ВТУЛКИ БАШМАКА.

РОБОТОТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ВНЕДРЕН В 1983 ГОДУ.

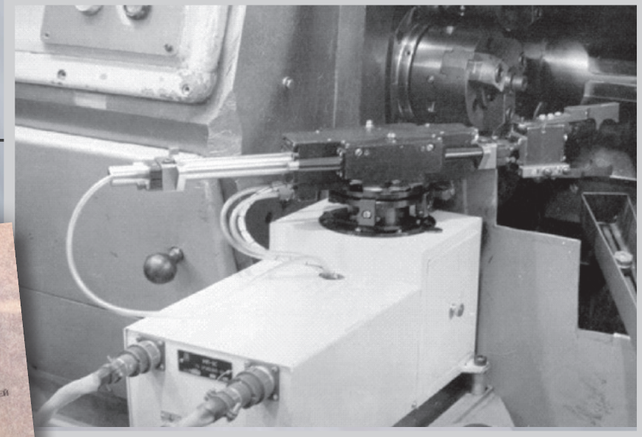
МАШИНА ДЛЯ ЛИТЬЯ ПОД ДАВЛЕНИЕМ ФИРМЫ "ИДРА" И ПРЕСС ДЛЯ ОБРЕЗКИ ОСТАТКОВ ПИТАТЕЛЕЙ РАБОТАЛИ ДО УСТАНОВКИ РОБОТА.

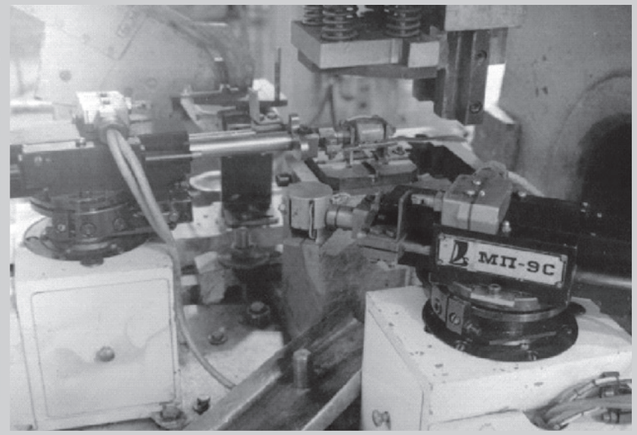
АВТООПЕРАТОР МАШИНЫ ВЫНИМАЛ ОТЛИВКУ ИЗ МАШИНЫ И БРОСАЛ ЕЕ В ВАННУ С ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ЖИДКОСТЬЮ, ОТКУДА ПЛАСТИНЧАТЫЙ КОНВЕЙЕР ПОДАВАЛ ЕЕ НА СТОЛ. ОПЕРАТОР БРАЛ ОТЛИВКУ СО СТОЛА И УСТАНАВЛИВАЛ ЕЕ ПОД ПРЕСС. СЪЕМ С ПРЕССА АВТОМАТИЧЕСКИЙ.

ДЛЯ ОРИЕНТИРОВАННОЙ ПОДАЧИ ВТУЛКИ К РОБОТУ "ЭРИГ-10 ЗАЗ" НАЧИ УСТАНОВЛЕН ГРАВИТАЦИОННЫЙ РОЗЛИЗКОВЫЙ ТРАНСПОРТЕР С ПОШТУЧНОЙ ВЫДАЧЕЙ ДЕТАЛЕЙ НА ПОЗИЦИЮ РОБОТА. ОХЛАЖДЕНИЕ ОТЛИВКИ ПРОИЗВОДИТСЯ ДУШЕМ НА ПОСЛЕДНЕЙ ПОЗИЦИИ.

МАССА ДЕТАЛИ – 1,5 кг, ДЛИТЕЛЬНОСТЬ ЦИКЛА РАБОТЫ РТК – 30 сек.

ВНЕДРЕНИЕ РТК ОСВОБОДИЛО ОДНОГО ОПЕРАТОРА И ДАЛО ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ОКОЛО 3 ТЫС.РУБ.






**В том же году были внедрены РТК обрубки остатков питателей и девять робототехнических комплексов механической обработки угольников пневмоарматуры. В состав него входили агрегатный станок, промышленный робот «МП-9С», вибропитатель с лотковой системой для подачи заготовок, отсекатель заготовок. Внедрение этого РТК высвободило 12 операторов и дало суммарный экономический эффект в 45 тыс. руб.**

РОБОТОТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС МЕХАНИЧЕСКОЙ ОБРАБОТКИ УГОЛЬНИКОВ ПНЕВМОАРМАТУРЫ

В 1983 ГОДУ ВНЕДРЕНО ДЕВЯТЬ РОБОТОТЕХНИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ. В СОСТАВ КАЖДОГО РОБОТОТЕХНИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА ВХОДИТ АГРЕГАТНЫЙ СТАНОК, ПРОМЫШЛЕННЫЙ РОБОТ "МП-9С", ВИБРОПИТАТЕЛЬ С ЛОТКОВОЙ СИСТЕМОЙ ДЛЯ ПОДАЧИ ЗАГОТОВОК. ДЛЯ ПОШТУЧНОЙ ВЫДАЧИ ЗАГОТОВОК В КОНЦЕ ЛОТКА УСТАНОВЛЕН ОТСЕКАТЕЛЬ, КОТОРЫЙ ПРИВОДИТСЯ В ДВИЖЕНИЕ ОТ ХОДА РУКИ РОБОТА. ВИБРОПИТАТЕЛЬ ВКЛЮЧАЕТСЯ АВТОМАТИЧЕСКИ ПО СИГНАЛУ ДАТЧИКА МИНИМАЛЬНОГО НАКОПЛЕНИЯ ЗАГОТОВОК И ВЫКЛЮЧАЕТСЯ ПО СИГНАЛУ ДРУГОГО ДАТЧИКА О ПЕРЕПОЛНЕНИИ.

МАССА ДЕТАЛИ ДО 100 г, ВРЕМЯ ЦИКЛА РАБОТЫ РОБОТОТЕХНИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА – 17 с.

ВНЕДРЕНИЕ ДЕВЯТИ РОБОТОТЕХНИЧЕСКИХ КРМПЛЕКСОВ ВЫСВОБОДИЛО ДВЕНАДЦАТЬ ОПЕРАТОРОВ И ДАЛО СУММАРНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ 45 ТЫС.РУБ.

# Полмиллиона КАМАЗов

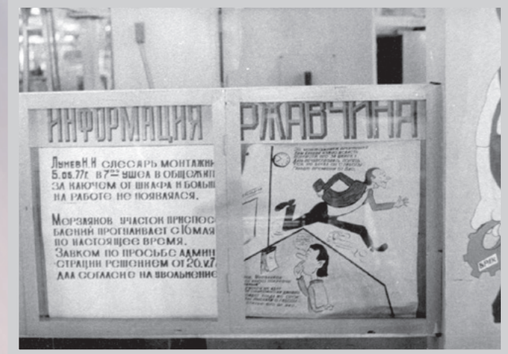
**20 февраля 1984 года изготовлена 500-тысячная кабина. Значит, скоро будет полумиллионный КАМАЗ? Да! Год от года наращивая темпы сборки, в апреле 1984-го «КАМАЗ» выпускает 500-тысячный по счёту грузовик. Всё так же, как прежде: и соревнование за право оказаться в числе сборщиков юбилейной модели, и митинг. Но технологии уже отработаны, шлифуется мастерство и качество. Полумиллионный грузовик тоже становится «Большим призом КАМАЗа».**

**К выпуску полумиллионного КАМАЗа изготовлены вымпел и памятные медали.**

# Вдохновляя на труд

**Крупные плакаты и лозунги с эмоциональным текстом ждали рабочих на стройплощадках, в заводских цехах, агитируя за высокопроизводительный труд, призывая к борьбе за качество, бережливость, здоровый образ жизни. Прославлялись передовики производства. Но подчас плакаты превращались в кривое зеркало – клеймили недостатки, высмеивали пороки. Уже на этапе строительства заводских корпусов на каждом заводе были созданы штабы строительства, появились информационные стенды, со временем получившие название пресс-центров. Формировалась их эстетика. Одним из лучших на «КАМАЗе» считался пресс-центр ремонтно-инструментального завода (первый, на временных площадях, был создан в конце 1972 года), долгое время остававшийся образцом.**

**Интересно, что жизнь доказала актуальность информационных стендов и в новую эпоху: пережив «модернизацию», они «вернулись» на «КАМАЗ» с утверждением в компании политики бережливого производства, Производственной системы «КАМАЗ». И продолжают выполнять свою главную функцию – информируют заводчан.**



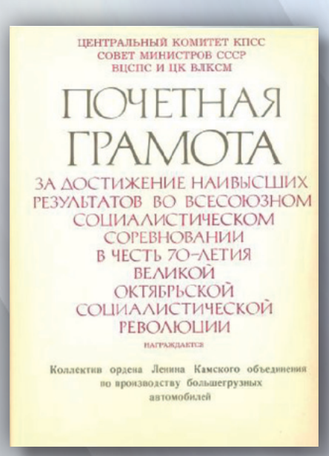
# Соцсоревнование – движущая сила

**Во времена Советского Союза во всех отраслях народного хозяйства было распространено социалистическое соревнование между отдельными рабочими, бригадами, отделами, цехами, государственными предприятиями и заводами.**
**Среди основных целей соцсоревнования были повышение производительности труда и качества продукции.**
**Как правило, социалистические обязательства принимались к какому-либо знаменательному событию – например, к дню рождения комсомола, открытию очередного съезда КПСС и т. п.**
**Примечательно, что рабочий, бригада или цех брали на себя социалистические обязательства добровольно, без принуждения.**

**Если в 1978 году на заводе двигателей в соцсоревновании на приз журнала «Огонёк» участвовало 90 бригад, то в 1979-м – уже 225, а в 1982-м – 741 бригада. Интерес только рос!**

**Вот они, бригады-победительницы Производственного объединения «КАМАЗ» за приз журнала «Огонёк».**

Бр. – победитель трудовой вахты в честь 60-летия образования СССР.
Бр. Перевезенцев М.



# Орден Ленина – награда Родины

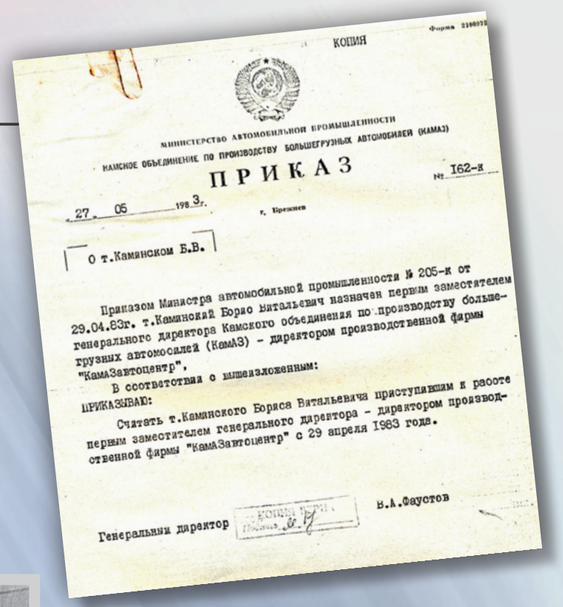
**Высшей государственной наградой СССР – орденом Ленина – трудовой коллектив «КАМАЗа» был награждён 19 декабря 1984 года «за высокие трудовые достижения в выполнении плановых заданий и социалистических обязательств». Но сам акт награждения состоялся спустя полтора года, 12 июля 1986 года. Под бурные аплодисменты к знамени «КАМАЗа» орден прикрепил Министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков. Признательность за высокую оценку труда камазовцев выразил с трибуны второй генеральный директор «КАМАЗа» Василий Фаустов. В адрес ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР было направлено приветственное письмо, текст которого опубликовала газета «Рабочий КАМАЗа». Сейчас орден Ленина хранится в генеральной дирекции ПАО «КАМАЗ».**

**Высшая государственная награда страны, орден Ленина, была учреждена 6 апреля 1930 года. В тот год первым кавалером ордена Ленина стала газета «Комсомольская правда».**

**Торжественное собрание по случаю вручения «КАМАЗу» высшей награды Родины состоялось в празднично украшенном ДК «КАМАЗа» – в присутствии представителей трудовых коллективов объединения, передовиков производства, новаторов и ветеранов, республиканского партийного руководства. Тогда же за успехи в выполнении заданий XI пятилетки государственных наград были удостоены более 500 тружеников «КАМАЗа». Среди них был и В. И. Кобзарь, помощник генерального директора, чей пригласительный билет можно увидеть сегодня в музее «КАМАЗа». Он лично получил медаль «За трудовую доблесть».**

# «КАМАЗавтоцентр»: навстречу потребителю

**В феврале 1983 года была создана производственная фирма «КАМАЗавтоцентр», главной задачей которой стало обеспечение всех автомобилей КАМАЗ гарантийным обслуживанием и поставка запасных частей к ним на весь период жизни автомобиля. Уже к концу десятилетия в составе «КАМАЗавтоцентра» было 210 автоцентров.**



КОПИЯ

МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
КАМСКОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ (КАМАЗ)

ПРИКАЗ

№ 162-к

27 05 1983 г.

г. Брежнев

О т.Каминском Б.В.

Приказом Министра автомобильной промышленности № 205-к от 29.04.83г. т.Каминский Борис Витальевич назначен первым заместителем генерального директора Камского объединения по производству большегрузных автомобилей (КамАЗ) - директором производственной фирмы "КамАЗавтоцентр".

В соответствии с вышеизложенным:

ПРИКАЗЫВАЮ:

Считать т.Каминского Бориса Витальевича приступившим к работе первым заместителем генерального директора - директором производственной фирмы "КамАЗавтоцентр" с 29 апреля 1983 года.

Генеральный директор В.А.Фаустов

**Борис Витальевич Каминский работал первым заместителем генерального директора – директором производственной фирмы «КАМАЗавтоцентр» с апреля 1983 по 1987 годы.**

ФИРМЕННАЯ СИСТЕМА КАМАЗА: СТАНОВЛЕНИЕ, ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ

1976 26 августа поручением Совмина СССР на КамАЗ возложено планирование производства, распределение и непосредственное обеспечение предприятий запасными частями к автомобилям КамАЗ.

1977 Создано управление запасных частей, открыты первые 17 автоцентров КамАЗа.

1978 26 мая подписан приказ по Минавтопрому СССР N 129 об организации ремонта агрегатов к автомобилям КамАЗ на предприятиях министерства.

1979 Открыт сотый автоцентр КамАЗа в г. Якутск.

1981 27 июля вышло постановление Совмина СССР N 718, предусматривающее строительство трех заводов по ремонту двигателей и 39 автоцентров.

1983 8 февраля приказом по Минавтопрому СССР N 87 в составе Камского объединения организована производственная фирма "КамАЗавтоцентр".

1984 21 апреля вышло постановление Совмина СССР N 346 "О мерах по повышению эффективности использования автомобилей КамАЗ в народном хозяйстве".

На заводе по ремонту двигателей приняты мощности на 20 тыс. ремонтов двигателей.

Построен первый типовой автоцентр в г. Целинограде.

1985 Вошли в строй действующих типовые автоцентры в гг. Уфе, Нальчике.

1986 Сдан в эксплуатацию типовой автоцентр в г. Ставрополь.

1987 В состав производственной фирмы включен Читинский завод по ремонту двигателей. Сданы в эксплуатацию типовые автоцентры в городах Могилев, Смоленск, Брянск, Курган, Оренбург, Омск, Тында.

1988 Открыто 8 новых автоцентров и общее число их достигло 192. Сданы в эксплуатацию типовые автоцентры в городах Набережные Челны, Алма-Ата, Брест.

Музей КАМАЗа

КАМАЗ АВТОЦЕНТР

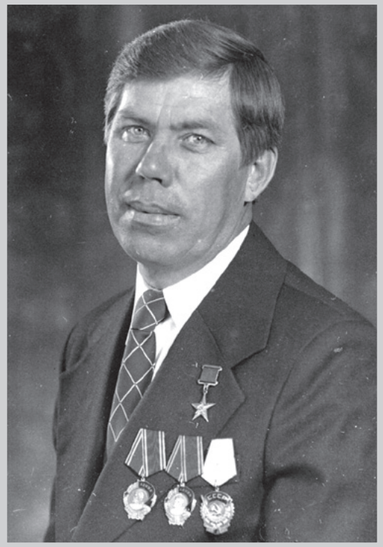
**Развитая сеть автоцентров на огромной территории СССР, а также за рубежом сразу же сблизила «КАМАЗ» с потребителем, позволила оперативно реагировать на требования заказчика, эффективно проводить маркетинговые исследования, максимально быстро осуществлять ремонт автомобилей и поставки запчастей.**

# Рабочие «КАМАЗа» – Герои Социалистического Труда

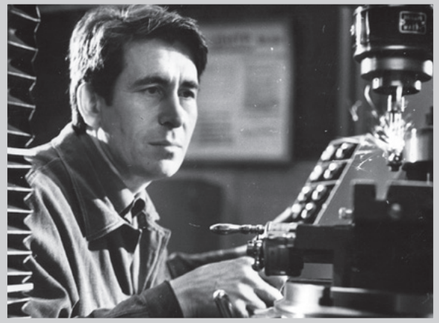
**Почёта и уважения достойны эти люди, так много сделавшие для «КАМАЗа»...**

**Мударис Абдуллович Исламгалеев – токарь ремонтно-инструментального завода, получил звание Героя вместе с генеральным директором «КАМАЗа» Л. Б. Васильевым в апреле 1977 года.**

**Геннадий Петрович Боровиков – бригадир плавильщиков литейного завода – получил Звезду Героя Социалистического Труда в сентябре 1981 года.**



**Зуфар Минтимирович Иманов – бригадир шлифовщиков прессово-рамного завода, получил свою высокую награду в декабре 1987 года.**



**Николай Дмитриевич Мальнев – бригадир наладчиков цеха карданных валов автомобильного, затем агрегатного заводов, получил Звезду Героя Социалистического Труда в сентябре 1981 года.**

**Геннадий Сергеевич Баштанюк – бригадир наладчиков литейного завода, стал Героем Социалистического Труда в июне 1986 года.**

# В поисках лучших решений

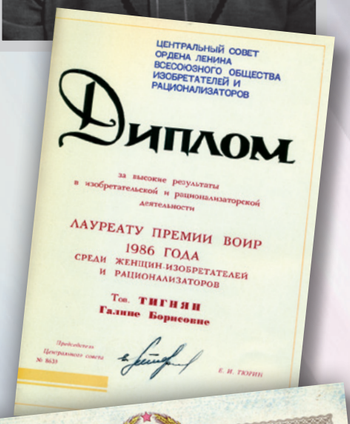
В 80-е годы начальником отдела патентно-лицензионной и изобретательской работы стал Назип Сунагатов.

**Весомый вклад в развитие «КАМАЗа» внесли изобретатели и рационализаторы.**
**К концу 1980-х годов патентный фонд «КАМАЗа» насчитывал свыше 300 тысяч описаний изобретений СССР.**
**Камазовцам принадлежало около 400 изобретений.**
**В 1980-х на «КАМАЗе» ежегодно использовалось свыше 130 изобретений.**
**Среди наиболее эффективных внедрённых числились «Способ фильтрации СОЖ», «Тормозной пневматический привод транспортного средства», «Расточная головка».**
**Некоторые камазовские изобретения экспонировались на престижных выставках. «КАМАЗ» неоднократно поощрялся грамотами ВДНХ СССР.**
**Фактическая экономия, полученная на «КАМАЗе» от использования изобретений и рацпредложений, только за один 1988 год составила около 20 миллионов рублей.**

Геннадий Яковлевич Вакулин, председатель Совета ВОИР «КАМАЗа», в январе 1986 года награждает лучших изобретателей и рационализаторов.

Фото 1981 года сохранило атмосферу отчётно-выборной конференции ВОИР «КАМАЗа». В первом ряду – технический директор «КАМАЗа» Владимир Алексеевич Азаров.

**Галина Борисовна Тигнян – инженер-технолог литейного завода.**
**Она была единственной среди женщин награждённой дипломом Центрального совета Всероссийского общества изобретателей и рационализаторов за высокие результаты в изобретательской и рационализаторской деятельности за 1986 год.**



# Пионерская плавка и «Пионер «КАМАЗа»

Линейка в честь пионерской плавки из собранного металлолома. 1979 год.

**В конце 70-х на «КАМАЗе» существовали такие интересные формы работы со школьниками, как «Пионерская плавка» и «Пионер КАМАЗа».**
**Хорошо известно, что пионеры города собирали металлом, который шёл на переплавку на литейный завод.**
**Ежегодная акция «Пионерская плавка» проводилась в Челнах в период с 1978 по 1989 годы.**
**Самая первая такая плавка была проведена на литейном заводе 25 апреля 1978 года.**

**Акция по сборке автомобиля «Пионер КАМАЗа» проходила всего три раза, с 1978 по 1980 годы.**
**Первый автомобиль «Пионер КАМАЗа» был собран на главном конвейере автомобильного завода 3 мая 1978 года.**
**Этот грузовик получил Владимир Георгиевич Тохмачёв – начальник Бугульминской автобазы треста «Востокнефтегазмонтаж». Работали на нём водители Иван Николаевич Стратилатов и Виктор Александрович Фомин.**
**Вторая машина с гордой надписью «Пионер КАМАЗа» в 1979 году отправилась на строительство олимпийских объектов в Москву.**

# Николай Бех. По максимуму

**Бех Николай Иванович**
**Генеральный директор «КАМАЗа» в 1987 – 1997 гг.**

Николай Иванович Бех родился 2 января 1946 года в городе Коростень Житомирской области, на Украине, в семье рабочего-железнодорожника. В Коростянском локомотивном депо начал свою трудовую деятельность – учеником электросварщика, сверловщиком, токарем, в 1964 году поступил в Киевский политехнический институт. По окончании вуза в 1969 году дипломированный инженер-металлург был направлен на Волжский автомобильный завод, где за 11 лет вырос от инженера-технолога до главного инженера металлургического производства. По приглашению Л. Б. Васильева 23 июня 1980 года приезжает на «КАМАЗ» директором литейного завода. Под его руководством шло освоение проектных мощностей, совершенствовались технологии, внедрялись новые в автомобилестроении материалы. Применение модифицированного высокопрочного чугуна вместо ковкого чугуна дало большую экономию металла и позволило снизить трудоёмкость изготовления ряда изделий для автомобиля КАМАЗ.

В ноябре 1984 года Н. И. Бех был назначен гендиректором нового тракторного завода, строительство которого началось в Елабуге, но проект был законсервирован.

В мае 1987 года на десятилетний период Николай Иванович стал генеральным директором, президентом «КАМАЗа». Наряду с решением производственных задач много внимания уделял развитию экспериментальной базы производства. Он сам автор ряда изобретений и новых технологий, доктор технических наук. Главным своим достижением за время работы на «КАМАЗе» Николай Бех считает акционирование предприятия в 1990 году: «КАМАЗ» стал первым в стране акционерным обществом в автопроме. По его мнению, это дало возможность «КАМАЗу» диверсифицировать экономику и привлечь масштабные внешние финансовые средства, а впоследствии, в кризисные годы, сохранить жизнеспособность.
В период руководства Н. И. Беха «КАМАЗ», что называется, пережил «всю гамму чувств»: в 1987 году впервые и самостоятельно вышел на мировой рынок, в 1988-м выпустил миллионный грузовик и достиг максимального объёма выпуска автомобилей – около 127 тысяч. В 1993 году произошёл пожар на заводе двигателей. Занимаясь восстановлением, «команда Беха» стремилась решать и вопросы модернизации устаревающего технологического оборудования.

Деятельность на посту председателя Совета директоров «КАМАЗа» завершилась для Николая Ивановича 1 сентября 1997 года. Он награждён орденами: Трудового Красного Знамени, «Знак Почёта», Дружбы народов, «За заслуги перед Отечеством III степени». Работал советником мэра Москвы по промышленной политике, руководителем коммерческих компаний. С 2003 по 2018 гг. – генеральный директор, президент ОАО «Звезда-Энергетика». Живёт в Москве.

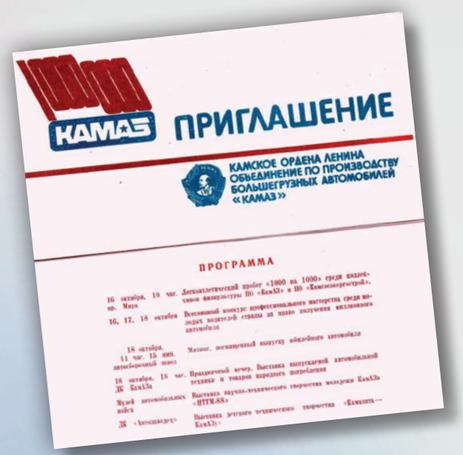
Для третьего генерального директора ПО «КАМАЗ» Николая Беха (в центре) 1992 год знаменателен многими событиями. В частности, Международным биографическим центром Кембриджа (Великобритания) он был признан «Человеком XX века» в области бизнеса.

Председатель горисполкома Юрий Петрушин (слева), секретарь горкома КПСС Мансур Гатин и гендиректор «КАМАЗа» Николай Бех приветствуют участников демонстрации 7 ноября. В конце 80-х это ещё главный в стране праздник.

30 октября 1991 года в Интерклубе президент – генеральный директор «КАМАЗа» Николай Бех и Председатель Совета директоров компании «Камминс энджи Компани» Генри Шахт (справа) подписали соглашение по созданию совместного советско-американского предприятия «КамДизель».

На фото с директором производства легковых автомобилей «КАМАЗа» Олегом Белоненко (слева) и заместителем генерального директора по производству Юрием Борисовым оживлённо обсуждаются оптимистичные проекты: нового для «КАМАЗа» вида бизнеса – выпуска камазовской микролитражки, «Оки», к тому же 20 ноября 1992 года на заводе двигателей собран двухмиллионный мотор КАМАЗ 7403.10, предшественник «Евро-1».

# Первый миллионный




Последний из первого миллиона КАМАЗ поручено свести с конвейера 22-летнему водителю-испытателю Руслану Тазову. Торжества по случаю выпуска миллионника проходят с размахом, достойным цифры. В программе – легкоатлетический пробег «1000 на 1000», соперничают камазовцы и камгэсэнергостроевцы, выставки технического творчества и, конечно, «Большой приз КАМАЗа», V Всесоюзный конкурс профмастерства молодых водителей. Суперприз, миллионный КАМАЗ, обойдя 46 конкурентов, завоевал 28-летний Юрий Панин из Барнаула. Руслан Тазов тоже выступал – вне конкурса.

Историческое событие – выпуск автомобиля КАМАЗ с номером 1 000 000 – состоялось 18 октября 1988 года. За 12 лет камазовцы вышли на миллионный рубеж. Подъём, радостное настроение сопоставимы с выпуском КАМАЗа-0000001, только единица теперь – впереди нулей! «Давно уже не видел главный сборочный конвейер такого скопления народа: тысячи автосборщиков, представителей заводов, производств, управлений собрались у оси Е-41 на митинг», – писала газета «Рабочий КАМАЗа». Открыл его секретарь парткома «КАМАЗа» Наиль Галиуллин (на фото он в центре): «Миллионный КАМАЗ – это детище всего коллектива». А гендиректор объединения Николай Бех добавил: «Итог самоотверженного труда жителей города Набережные Челны». В тот же день на 3-й, экспериментальной нитке конвейера, были собраны и первые двухосные КАМАЗы.

Множество юбилейных сувениров появилось в тот год на «КАМАЗе», в том числе – от дружественных предприятий, отечественных и зарубежных.

На вымпеле V конкурса «Большой приз КАМАЗа» впервые появляется символ «КАМАЗа», бегущий конь-аргамак. Это новый товарный знак Камского объединения. Как совпало: год – с двумя восьмёрками, автомобиль – с шестью нулями. Все цифры оказались счастливыми: в 1988 году «КАМАЗ» достиг максимальной за свою историю отметки выпуска продукции: 126 662 автомобиля.

# Проект-88

**Тема создания новой кабины для автомобилей КАМАЗ зазвучала с конца 80-х. Какие только кабины ни примеряли на себя камские грузовики! Но в 1988 году была попытка создать собственную кабину, что называется, с нуля. В рекордно короткие сроки группа конструкторов разработала и изготовила новые кабины для КАМАЗа-5425 и КАМАЗа-53225.**

**Рядом с макетом машины в масштабе 1:5 запечатлены основные исполнители и участники «Проекта-88».**

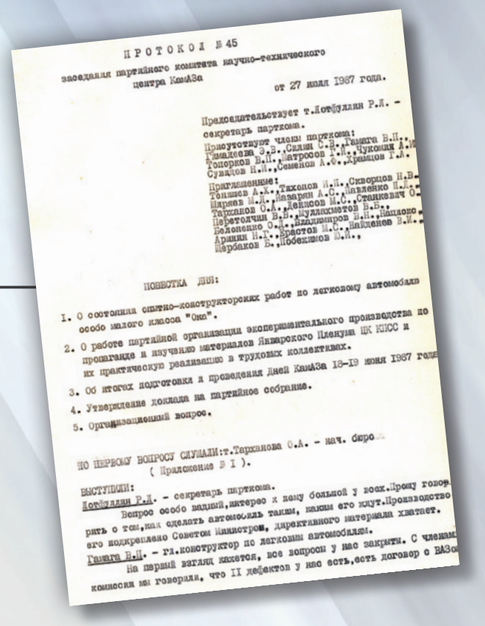
**Интерьер изобиловал множеством новых и по тем временам необычных решений. Например, сиденье правого пассажира трансформировалось в спальное место.**
**Водители могли пообедать за общим столиком, а дополнительное сиденье раскладывалось из-под правой части панели приборов.**

**По ряду причин в серийное производство эти опытные образцы не пошли.**

# «Ока» – «народный автомобиль»

Потребность в дешёвом «народном» микролитражном автомобиле ощущалась в стране с середины 70-х годов, и «КАМАЗ» был, что называется, в тренде. Первый прототип получил название «КАМА». Макет был готов летом 1978-го, осенью появился ходовой образец. Лично испытал его Лев Васильев, проехав по заводу. Зимой и весной 1979-го проходили испытания, и готовился второй образец, получивший имя «Мишка». Демонстрация обоих легковых автомобилей состоялась в 1980 году на выставке, приуроченной к приезду на «КАМАЗ» члена Политбюро, секретаря ЦК КПСС А. П. Кириленко.

Как ни странно, это тоже… КАМАЗ! Автомобиль КАМАЗ-1111, разработанный в Управлении главного конструктора, был изготовлен в 1980 году специалистами экспериментального цеха УГК. Главный конструктор «КАМАЗа» Владимир Барун назвал её именем своего младшего сына. Название «Мишка» корреспондировалось и с медвежонком – талисманом Олимпиады-80. На автомобиле был установлен двигатель мощностью 23 л. с. Дешёвая микролитражка замышлялась как товар народного потребления. Идея была одобрена «наверху», но эти проекты развития на «КАМАЗе» не получили. «КАМА» и «Мишка» остались в истории как предтеча будущей «Оки». Которая сойдёт с конвейера только 21 декабря 1987 года.



ПРОТОКОЛ № 45

заседания партийного комитета научно-технического центра КамАЗа

от 27 июля 1987 года.

Председательствует т.Лотфуллин Р.Л. – секретарь парткома.

Присутствуют члены парткома:
Гамалеева Э.В., Силин С.В., Гамага В.П., Топорков В.П., Матросов Г.И., Чукомин А.И., Сувидов Н.И., Семенов А.Ф., Храмцов Г.А.

Приглашенные:
Тоншев А.А., Тихонов И.И., Скворцов Н.В., Ширяев М.Д., Назарян А.С., Павленко Н.Д., Тарханов О.А., Денисов М.С., Станкевич О., Перетолчин В.В., Шуллахметов В.Б., Белоненко О.А., Владимиров В.Н., Нацдоко, Аринин Н.К., Брестов М.С., Найденов В.И., Щербаков Б., Побежимов Ю.И.,

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. О состоянии опытно-конструкторских работ по легковому автомобилю особо малого класса "Ока".
2. О работе партийной организации экспериментального производства по пропаганде и изучению материалов Январского Пленума ЦК КПСС и их практическую реализацию в трудовых коллективах.
3. Об итогах подготовки и проведения Дней КамАЗа 18-19 июня 1987 года.
4. Утверждение доклада на партийное собрание.
5. Организационный вопрос.

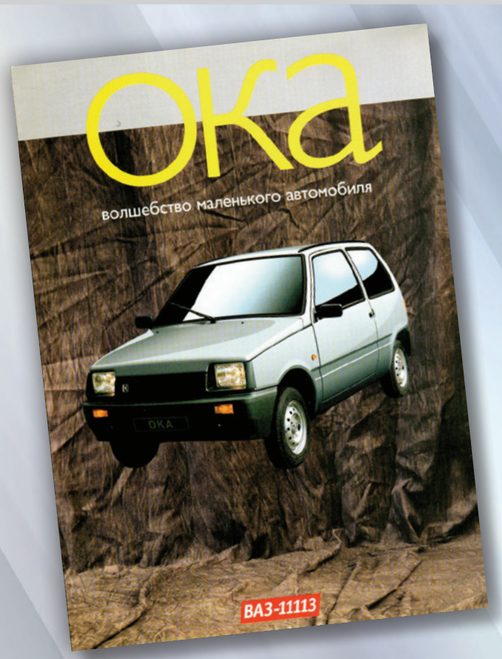
ПО ПЕРВОМУ ВОПРОСУ СЛУШАЛИ: т.Тарханова О.А. – нач. бюро
( Приложение № 1 ).

ВЫСТУПИЛИ:
Лотфуллин Р.Л. – секретарь парткома.
Вопрос особо важный, интерес к нему большой у всех. Прошу говорить о том, как сделать автомобиль таким, каким его ждут. Производство его поддержано Советом Министров, директивного материала хватает.
Гамага В.П. – гл.конструктор по легковым автомобилям.
На первый взгляд кажется, все вопросы у нас закрыты. С членами комиссии мы говорили, что 11 дефектов у нас есть, есть договор с ВАЗом

Новый серьёзный импульс проекту в середине 80-х придало поручение Минавтопрома тандему «КАМАЗ» – «ВАЗ» создать опытные образцы микролитражки, а затем и мощности по производству автомобилей особо малого класса. За «КАМАЗом» были шасси, элементы ходовой части и подвески, тормоза, рулевое управление, двигатель – вазовский. Главными преимуществами «автомобильчика» должны были стать цена и экономичность в эксплуатации. «КАМА» при этом плавно трансформировалась в «Оку».

Производство легковых автомобилей было выделено на «КАМАЗе» в самостоятельную структурную единицу и размещено на территории сдаточного корпуса автомобильного завода 10 декабря 1986 года.
В июне 1987 года директором ПЛА был назначен Олег Дмитриевич Белоненко.
21 декабря 1987 года с конвейера сошла первая камская микролитражка «Ока-ВАЗ-1111». Вместимость – четыре человека, скорость – до 120 км/ч, расход топлива до 4,5 л на 100 км.

Процесс подготовки производства завершили быстро, вскоре начался серийный выпуск товарной продукции. 4 декабря 1992 года Белоненко (в центре) «благословлял» в путь уже 10-тысячную «Окушку».
В начале 1994-го будет введён в строй ЗМА – завод по производству микролитражных автомобилей, рассчитанный на выпуск 75 тысяч машин в год.



Разработчики планировали предложить разные модели «народного автомобиля». Микролитражка и от прицепа не отказывалась.

ПРОСТО, УДОБНО, ИЗЯЩНО

Все приборы хорошо видимы, органы управлени автомобилем, вентиляции салона в пределах прямо досягаемости.

УДОБНЫЙ, КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ, ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ

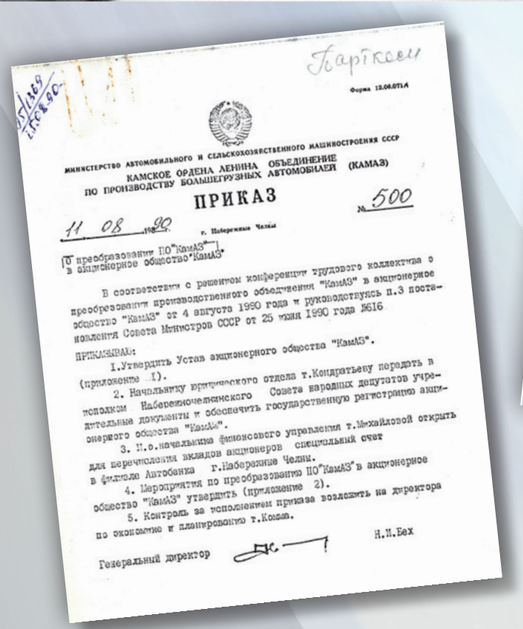
Салон спроектирован с учетом создания максиму удобства управления автомобилем. Несмотря на мал размеры, в результате оригинального решения внутре ней компоновки в машине удобно размещаются т пассажира и водитель.

**За рекламной интонацией заголовка в газете «Вести КАМАЗа» – один день из жизни «Оки», производственный цикл изготовления камазовской микролитражки в 2002 году глазами журналиста.**

**В июне 1998 года генеральным директором ОАО «Завод микролитражных автомобилей» был назначен Васил Кадымович Каюмов. Завод стремительно наращивает объёмы выпуска, развивая производства сварки и окраски. В 2003 году с конвейера сошла 250-тысячная «Ока», в конкурсе «100 лучших товаров России» автомобиль стал дипломантом в номинации «Промышленные товары для населения», подтвердив реноме «народного». В 2005-м ЗМА, выпустивший 300-тысячную «Оку», приобрёл другого собственника.**

# Опережая время

**В конце 80-х прибыль «КАМАЗа» превышала прибыль МАЗа, ЗИЛа и ГАЗа вместе взятых. На рубеже 90-х в СССР был констатирован спад производства. В одном из интервью Н. И. Бех признавался: в «верхах» намекали, что пора автогиганту, который строила вся страна, расплачиваться – помогать отстающим. Гендиректор, полагая, что при такой политике «КАМАЗ» только опустится до их уровня, видел акционирование предприятия выходом из создавшейся ситуации.**
**25 июня 1990 года Совет Министров СССР принял решение о создании на базе имущества Производственного объединения акционерного общества «КАМАЗ». В огромной стране не было ещё подобных прецедентов.**
**«КАМАЗ» стал первым из крупнейших предприятий акционерным обществом, вступившим в эпоху новых экономических отношений.**
**Устав АО «КАМАЗ» был утверждён на общем собрании 11 августа 1990 года. Уставный фонд «КАМАЗа» был определен в 5 миллиардов рублей.**



Партком

Форма 12.08.071А

МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ СССР
КАМСКОЕ ОРДЕНА ЛЕНИНА ОБЪЕДИНЕНИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ (КАМАЗ)

ПРИКАЗ № 500

11 08 1990 г. Набережные Челны

О преобразовании ПО "КамАЗ" в акционерное общество "КамАЗ"

В соответствии с решением конференции трудового коллектива о преобразовании производственного объединения "КамАЗ" в акционерное общество "КамАЗ" от 4 августа 1990 года и руководствуясь п.3 постановления Совета Министров СССР от 25 июня 1990 года №616

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить Устав акционерного общества "КамАЗ". (приложение 1).
2. Начальнику юридического отдела т.Кондратьеву передать в исполком Набережночелнинского Совета народных депутатов учредительные документы и обеспечить государственную регистрацию акционерного общества "КамАЗ".
3. И.о.начальника финансового управления т.Михайловой открыть для перечисления вкладов акционеров специальный счет в филиале Автобанка г.Набережные Челны.
4. Мероприятия по преобразованию ПО "КамАЗ" в акционерное общество "КамАЗ" утвердить (приложение 2).
5. Контроль за исполнением приказа возложить на директора по экономике и планированию т.Комма.

Генеральный директор Н.И.Бех

КАМАЗ
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

Размер уставного фонда 4 703 572 000 рублей

АКЦИЯ 100 СТО РУБЛЕЙ

Количество выпускаемых акций 47 035 720

Выпуск первый 1991 год

Г 001389957

Владелец 000051999 Курдин Петр Геннадьевич

Президент

СССР Республика Татарстан г. Набережные Челны

**Само акционерное общество было зарегистрировано 23 августа 1990 года, а 27 сентября были выпущены первые акции АО «КАМАЗ».**





**После проведения процедуры акционирования пользу руководство автогиганта видело в том, что сумма амортизационных отчислений оставалась в акционерном обществе и могла идти на модернизацию производства.**

АКЦИИ - ПО СТАЖУ

Опубликован проект Положения о реализации акций рабочим и служащим АО КамАЗ. Полностью документ напечатан в газете "Рабочий КамАЗа" от 26 июня 1991 года.

Льготная реализация акций камазовцам - еще одно мероприятие, направленное на социальную защиту заводчан. Решено, что размер льгот будет зависеть от стажа работы на КамАЗе. За то же выступили 58,4% опрошенных в феврале этого года, которые сочли стаж одним из главных критериев для установления льгот при продаже акций.

Как это будет выглядеть наглядно можно проследить по приведенной таблице.

Например, работник с 10-летним камазовским стажем может рассчитывать на покупку 20-ти акций на две тысячи рублей со скидкой 38%, что в пересчете на рубли составляет 760 рублей. Из первоначальной суммы минусуем 760 рублей и получаем 1240 рублей - сумму к окончательной выплате. И так далее в зависимости от рабочего стажа.

Предложения, возникшие по его прочтении направляйте в редакцию заводской газеты и в информационно-методическую группу (АБК-05), телефон 57-05-54; 57-03-19.

ТАБЛИЦА

| Стаж работы в АО «КАМАЗ» | Обеспечение льготами сумма акций одному работнику (в руб.) | % скидки | Сумма скидки (руб.) |
|---|---|---|---|
| 1 | 200 | 20 | 40 |
| 2 | 400 | 22 | 88 |
| 3 | 600 | 24 | 144 |
| 4 | 800 | 26 | 208 |
| 5 | 1000 | 28 | 280 |
| 6 | 1200 | 30 | 360 |
| 7 | 1400 | 32 | 448 |
| 8 | 1600 | 34 | 544 |
| 9 | 1800 | 36 | 648 |
| 10 | 2000 | 38 | 760 |
| 11 | 2200 | 40 | 880 |
| 12 | 2400 | 42 | 1008 |
| 13 | 2600 | 44 | 1144 |
| 14 | 2800 | 46 | 1288 |
| 15 | 3000 | 48 | 1440 |
| 16 | 3200 | 50 | 1600 |
| 17 | 3400 | 52 | 1768 |
| 18 | 3600 | 54 | 1944 |
| 19 | 3800 | 56 | 2128 |
| 20 | 4000 | 58 | 2320 |
| 21 | 4200 | 60 | 2520 |
| 22 | 4400 | 60 | 2640 |

КАМАЗ
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

НОМЕР 010055795

КОЛИЧЕСТВО АКЦИЙ 83

СЕРТИФИКАТ

ВОСЕМЬДЕСЯТ ТРИ АКЦИИ

НОМИНАЛЬНОЙ СТОИМОСТЬЮ 100 РУБЛЕЙ КАЖДАЯ, ПРОСТЫЕ, ИМЕННЫЕ, КАТЕГОРИЯ "Г", ПЕРВЫЙ ВЫПУСК, СЕРИЯ II

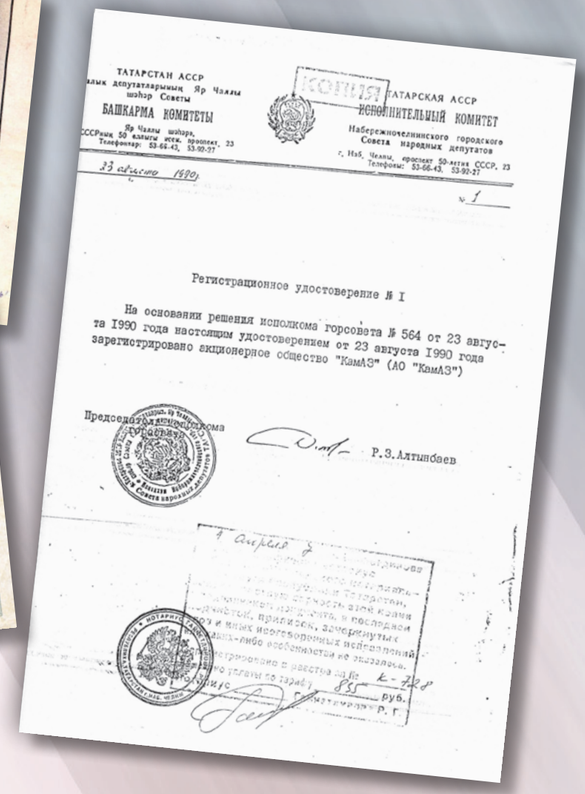
ВЛАДЕЛЕЦ ПИКМУЛЛИН ВЯЧЕСЛАВ КОНСТАНТИНОВИЧ

ПРЕЗИДЕНТ

ГЛ. БУХГАЛТЕР

г. НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ

ДАТА ВЫДАЧИ 10.02.94



ТАТАРСТАН АССР
Чалык депутатларымын Яр Чаллы шәһәр Советы
БАШКАРМА КОМИТЕТЫ
Яр Чаллы шәһәрә, СССРның 50 еллыгы исем. проспект, 23
Телефоннар: 53-66-43, 53-92-27

КОПИЯ

ТАТАРСКАЯ АССР
ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
Набережночелнинского городского Совета народных депутатов
г. Нэб, Челны, проспект 50-летия СССР, 23
Телефоны: 53-66-43, 53-92-27

23 августа 1990 г. № 1

Регистрационное удостоверение № I

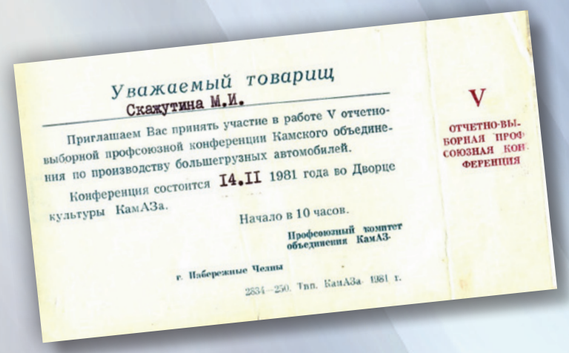
На основании решения исполкома горсовета № 564 от 23 августа 1990 года настоящим удостоверением от 23 августа 1990 года зарегистрировано акционерное общество "КамАЗ" (АО "КамАЗ")

Председатель исполкома горсовета Р.З.Алтынбаев

**17 декабря 1994 года в ДК «КАМАЗа» состоялся торжественный вечер, посвящённый 25-летию автогиганта. В президиуме Фарид Мухаметшин – Председатель Верховного Совета Республики Татарстан, Минтимер Шаймиев – Президент Республики Татарстан и Николай Бех – президент – генеральный директор АО «КАМАЗ». В год пожара на «движках» юбилейная дата праздновалась без помпезности и без особой радости на лицах. Но днём раньше был подписан протокол о введении крупнейшего инвестиционного проекта, с которым АО «КАМАЗ» связывало большие надежды.**

# Профсоюз и его миссия

**Многотысячная профсоюзная организация «КАМАЗа» ведёт свой отсчёт с 16 ноября 1971 года, когда состоялась первая учредительная профсоюзная конференция «КАМАЗа», избравшая свой первый заводской комитет. Его возглавил Ильдус Борисович Закирзянов, работавший начальником цеха вспомогательного инструмента РИЗа. В январе 1972 года ЦК профсоюза работников машиностроения предоставил завкому права райкома. 1 марта был принят первый Коллективный договор – документ, регулирующий трудовые отношения администрации и профсоюза работников.**



Уважаемый товарищ
Скажутина М.И.

Приглашаем Вас принять участие в работе V отчетно-выборной профсоюзной конференции Камского объединения по производству большегрузных автомобилей.

Конференция состоится 14.II 1981 года во Дворце культуры КамАЗа.

Начало в 10 часов.

Профсоюзный комитет объединения КамАЗ

г. Набережные Челны

2854—250. Тип. КамАЗа. 1981 г.

V ОТЧЕТНО-ВЫБОРНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

**От конференции к конференции шла профсоюзная работа по мобилизации камазовцев на решение ключевых задач. Обсуждались вопросы создания условий безопасного труда, комфортного проживания и полноценного отдыха.**

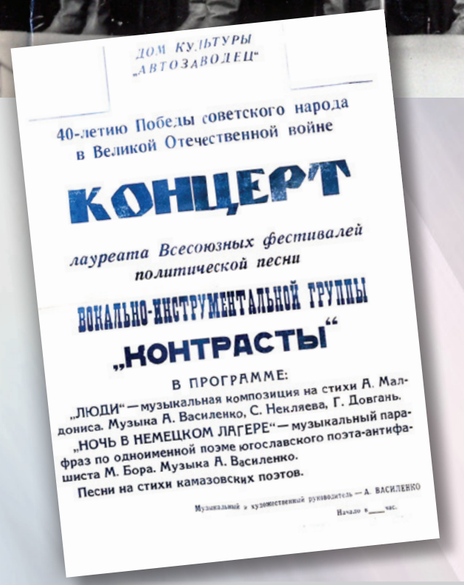
**В середине 80-х профсоюзная организация «КАМАЗа» – уже одна из крупнейших в стране, флагман профсоюзного движения в отрасли и республике. Соревнование по выполнению производственных планов, шефская работа в школах и пионерлагерях, кружки самодеятельного творчества, спортивные мероприятия – разновекторна деятельность профактива автогиганта. В 1986 году по инициативе профкома была принята программа «Здоровье», на предприятиях стали открываться здравпункты и комнаты психоэмоциональной разгрузки. В тот же период был построен санаторий-профилакторий (ныне – клиника-санаторий «Набережные Челны»), открыт шахматно-шашечный клуб (впоследствии переданный городу). Одним из решений острой жилищной проблемы стало создание семейных общежитий.**

**Сложные 90-е стали испытанием и для социального партнёрства. В результате переговоров в 1992 году в Коллективный договор был включён пункт о ежемесячной индексации тарифов и окладов один к одному на процент роста потребительского бюджета. В 1995-м, в эпоху повсеместной «хронической» задержки выплаты заработной платы в Колдоговоре появился новый радикальный пункт – об индексации и задержанной части зарплаты камазовцев. Сохранил профком и очерёдность на получение работниками жилья, что впоследствии было учтено при выделении материальной помощи работникам на его приобретение.**

**Будучи председателем профкома «КАМАЗа» в период с 1984 по 2014 годы, Г. Х. Нуретдинов проводил работу по мобилизации трудовых коллективов на улучшение организации производства, решал важные социально-бытовые вопросы работников «КАМАЗа».**

# Таланты, ваш выход!

**В 1980-е годы «КАМАЗ» невозможно было представить без художественной самодеятельности, певцов, поэтов, танцевальных коллективов, театральных постановок, библиотек, кинолекториев, фестивалей, концертов, встреч с известными артистами, то есть всего того, что вмещает слово «культура».**
**Культура объединяла творческих и неравнодушных людей, давала возможность камазовцам с пользой провести свободное от работы время.**
**Если в городе в 1971 году работало 67 коллективов художественной самодеятельности, то в 1980-м – уже 650!**
**В них занимались более 20 тысяч юношей и девушек.**
**В декабре 1980 года открыл свои двери Дворец культуры «КАМАЗа», который дал крышу многочисленным творческим коллективам.**


ДОМ КУЛЬТУРЫ
„АВТОЗАВОДЕЦ"

40-летию Победы советского народа
в Великой Отечественной войне

КОНЦЕРТ

лауреата Всесоюзных фестивалей
политической песни

ВОКАЛЬНО-ИНСТРУМЕНТАЛЬНОЙ ГРУППЫ

„КОНТРАСТЫ"

В ПРОГРАММЕ:

„ЛЮДИ" — музыкальная композиция на стихи А. Малдониса. Музыка А. Василенко, С. Некляева, Г. Довгань.
„НОЧЬ В НЕМЕЦКОМ ЛАГЕРЕ" — музыкальный парафраз по одноименной поэме югославского поэта-антифашиста М. Бора. Музыка А. Василенко.
Песни на стихи камазовских поэтов.

Музыкальный и художественный руководитель — А. ВАСИЛЕНКО

Начало в ____ час.

**С 1989 по 1997 годы в городе работал Фонд культуры «КАМАЗа», который открывал новые имена, поддерживал молодые таланты. Так, например, при поддержке Фонда культуры «КАМАЗа» в 1991 году был создан профессиональный джаз-ансамбль «Модус» (художественный руководитель Александр Колигер).**

ГОДУ МИРА ПОСВЯЩАЕТСЯ
„ЕСЛИ БЫ ПАРНИ ВСЕЙ ЗЕМЛИ"

XI ФЕСТИВАЛЬ
ПОЛИТИЧЕСКОЙ
ПЕСНИ КАМАЗ'86

21.05 - 24.05
В ДК „КАМАЗА"

ВСЕХ,
КОМУ ДОРОГ МИР И
СЧАСТЬЕ НА ЗЕМЛЕ,
ВСЕХ, КТО ХОЧЕТ
ВНЕСТИ СВОЙ
ПОСИЛЬНЫЙ ВКЛАД
В ДЕЛО
УКРЕПЛЕНИЯ МИРА,
АНТИИМПЕРИАЛИСТИЧЕСКОЙ
СОЛИДАРНОСТИ И
ДРУЖБЫ МЕЖДУ
НАРОДАМИ,
ПРИГЛАШАЕМ ПРИНЯТЬ
УЧАСТИЕ В ФЕСТИВАЛЕ

**Выступают артисты танцевального ансамбля «Камазовские узоры».**
**С 1976 по 1996 годы коллективом руководил профессиональный хореограф Ренат Шамсутдинов.**

**Под эгидой Фонда культуры «КАМАЗа» в Набережных Челнах несколько лет подряд проходил Всероссийский фестиваль «Женский мир». Среди почётных гостей были известные всей стране Клара Лучко, Елена Яковлева, Наталья Гундарева.**

**Несколько театральных коллективов работало в Набережных Челнах. Среди них и театр-студия «Ника», созданный в ноябре 1974 года выпускником Московского государственного института культуры Николаем Пархоменко.**

**С 3 по 9 апреля 1989 года в городе проходил Международный кинофестиваль для детей и юношества.**
**Известный актёр и кинорежиссёр Ролан Быков мечтал создать Всесоюзный центр кино и телевидения для детей и юношества с филиалом в Набережных Челнах.**

# Спорт – молодость «КАМАЗа»

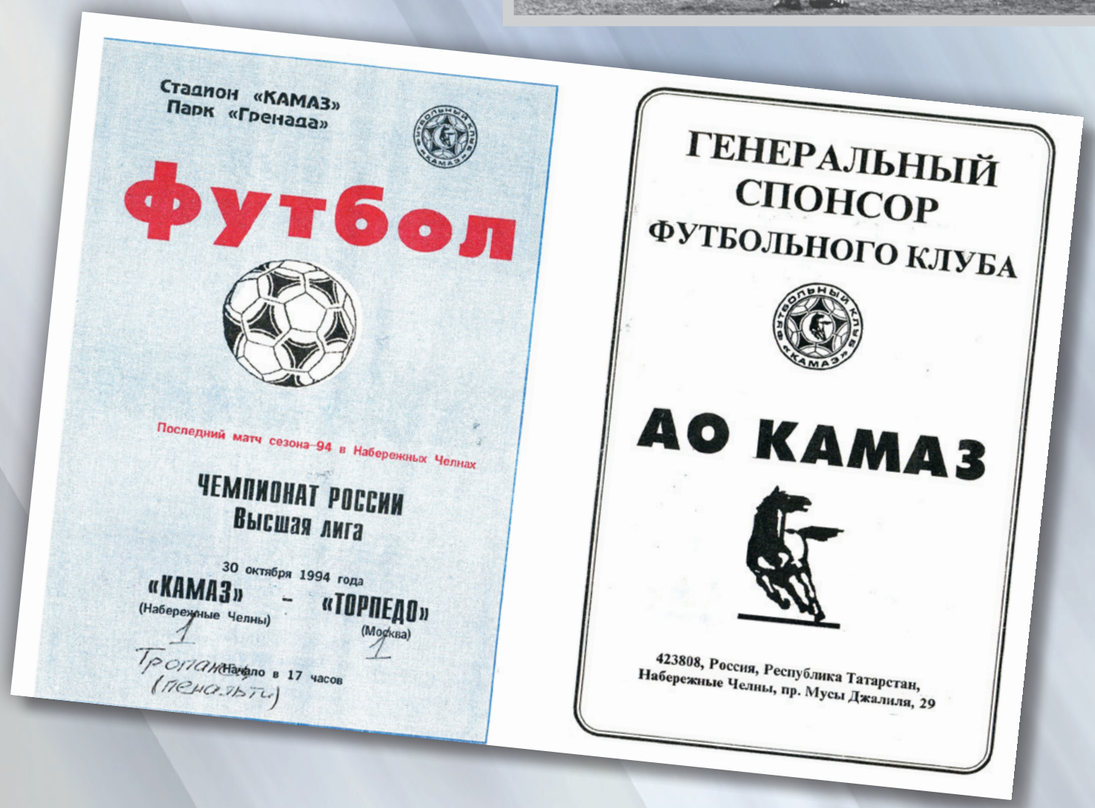
**«КАМАЗ» всегда ощущал себя молодым. Энергетика юности – со времён стройки. А молодость неразлучна со спортом. Как можно было пропустить Всесоюзный день лыжника? Лыжные гонки на призы закрытия зимнего сезона? Множество значков, вымпелов, медалей, посвящённых спортивной теме, выпускалось на «КАМАЗе» в разные годы. Самыми «урожайными» были 70-е и 80-е. В 1970 году на «КАМАЗе» открылась первая лыжная база «Снежок».**

**От ДСО «Труд» ведёт своё начало спортивный клуб «КАМАЗ», образованный в 1975 году. Его первый руководитель Рифкат Мингалимов спустя 40 лет вспоминал: при численности работающих 42 тысячи человек на «КАМАЗе» действовало 37 коллективов физкультуры, в которых культивировалось 24 вида спорта. Физподготовкой, по своему вкусу и уровню, занимались 15 тысяч человек. Только за тот год было подготовлено 15 мастеров и кандидатов в мастера спорта СССР, 88 перворазрядников и 1807 спортсменов массовых разрядов. Такой динамики в столь короткий период не показывал ни один трудовой коллектив в стране.**

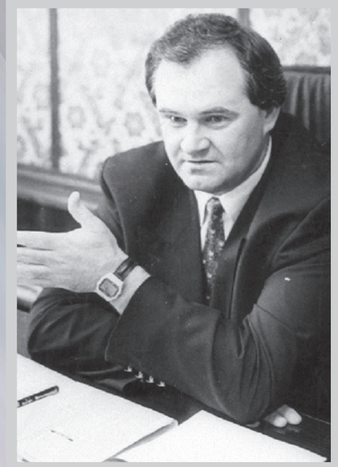
**«От значка ГТО к олимпийским медалям» – не просто лозунг. В 1973 году почти вся молодёжь стройки вышла на старты Всесоюзного комплекса ГТО. В тот год в гостях у строителей «КАМАЗа» побывали члены Олимпийской сборной страны, в 1972-м выступавшие в Мюнхене, которых сегодня называют не иначе как великими: гимнастка Людмила Турищева, спринтер Валерий Борзов, борец Александр Медведь. Товарищеский матч по хоккею между сборными командами «КАМАЗа» и СССР (счёт 1:7) стал своего рода мастер-классом, а ещё олимпийцы в составе лучших комсомольско-молодёжных бригад отметились ударной трудовой вахтой на строительстве литейного завода.**

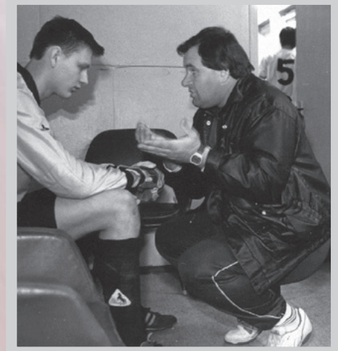
**Всегда в чести на «КАМАЗе» и шахматы. От любительской партии в обеденный перерыв на заводе до городского турнира – лишь несколько эффектных ходов! Первый камазовский шахматный клуб под эгидой спортклуба «КАМАЗ» был организован в одном из общежитий 28 комплекса в 1976 году. А 20 сентября 1987 года при поддержке «КАМАЗа» состоялось открытие ШШК, шахматно-шашечного клуба. Гендиректор Николай Бех своим приказом объявил этот день Днём шахмат и шашек на «КАМАЗе».**

**Программу и перечень видов спорта, развиваемых на «КАМАЗе», лично утверждали гендиректор и секретарь парткома. Целостная система подготовки начиналась с ДЮСШ и школ олимпийского резерва. Камазовцев массово вовлекали в постоянные занятия физкультурой, шёл поиск профессиональных тренеров и способных спортсменов для работы на заводе, был взят курс на проектирование и оборудование базы для развития спорта. Всё для того, чтобы «на «КАМАЗе» были не хлипкие люди, а здоровые и духовные автомобилестроители», – как заявил в конце 70-х годов один из профлидеров автогиганта. В числе самых массовых и активно развивавшихся видов спорта – волейбол.**




**Афиша по нынешним временам выглядит скромно, но... «КАМАЗ» – генеральный спонсор, и все – на матч! Челнинский народ валом валил на стадион «Гренада»: с 1992 года «КАМАЗ» играет в высшей лиге. На этот уровень футбольный клуб вывел его основатель и руководитель Валерий Четверик, с 1981 года тренировавший «Труд-ПРЗ», который выиграл 11 городских турниров. Под флагом студенческой сборной России в 1995-м «КАМАЗ-Чаллы» выступал на Универсиаде в Японии и привёз бронзовые медали.**
**В 1996 году команда участвовала в европейском турнире на Кубок «Интертото». В 1997-м Четверик покинул Челны, и команда выбыла во вторую лигу.**





**Панченко в России – фамилия футбольная, и с камазовскими корнями. Не будь Виктора, лучшего бомбардира высшей лиги в Чемпионате России-1993 в составе команды «КАМАЗ», не знали бы сегодняшние болельщики его сына, форварда Кирилла, которому тогда было всего четыре года. В самый удачный сезон в карьере Виктора Панченко еженедельник «Футбол» без колебаний отдаёт ему первую страницу. Тогда нападающий «КАМАЗа» установил рекорд, забив пять мячей в одной игре в матче с «Аланией». Но мало кто знал про первый заход Панченко в Автоград десятью годами раньше и его выступление за команду «Труд-ПРЗ». «Я же в первые годы в Челнах где только не играл – и на первенство города, и за завод, и за цех, на день выходило по несколько матчей», – признавался он в одном из интервью.**

# «КАМАЗ-мастер». Рождение легенды

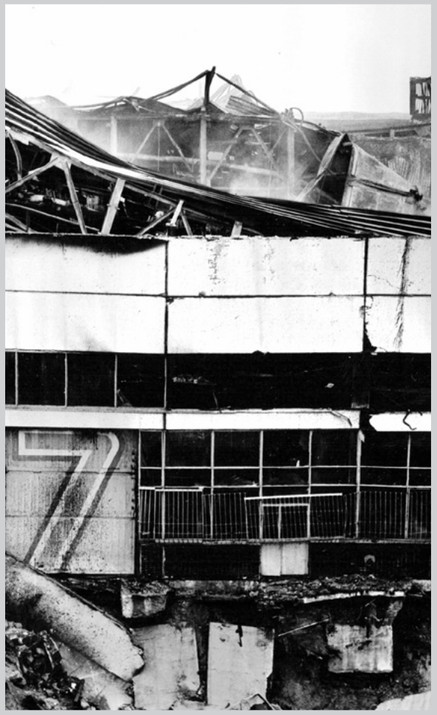
**История камазовской спортивной команды началась в 1988 году (нынешнее своё название «КАМАЗ-мастер» она носит с 1993 года). Дебют двух экипажей на серийных бортовых вездеходах КАМАЗ-4310 с индексом «С» – спортивный (за два месяца они были подготовлены в НТЦ) состоялся осенью 1988-го на ралли «Ельч» в Польше. Результат – второе и четвёртое место. А в следующем году, в мае, состоялось первое знакомство с африканским континентом – на ралли «Обжектив Сюд»: в соперничестве с Mercedes-Benz, MAN, Renault, Tatra и IVECO экипажи КАМАЗов показали II и III результат. Первое выступление на марафоне «Париж – Триполи – Дакар» закончилось в 1990 году как и положено «первому блину». Однако осенью того же года команда вновь заявляет о себе – на «Ралли Фараонов» в Египте. Эстонский экипаж в составе Й. Таммека – Ю. Анупыльд – Э. Пирсалу показал четвёртый результат, а ассистировавшие ему В. Марченков – А. Кузьмин – Е. Харламов финишировали шестыми. Все силы команды отданы подготовке к штурму вершины по имени «Дакар». Только начат тернистый звёздный путь – личный и командный. «Дакар-1991» был 13-м в своей истории. Для камазовцев, по признанию Фирдауса Кабирова (в экипаже № 509, завоевавшем серебро, он был штурманом. Пилот – В. Гольцов, механик – Н. Страхов), он стал не просто счастливым, но «фантастическим». В абсолютном зачёте среди грузовиков – второе и третье места, а среди трёхосников КАМАЗы и вовсе заняли весь пьедестал почёта.**

**Впервые в истории «Дакар» покорился россиянам, впервые в 1991 году мир назвал в числе триумфаторов гонки отечественные грузовики марки КАМАЗ. Команда фотографируется на Красной площади в Москве на фоне своих гоночных «болидов». Вот они, герои. Призёры – серебряные, но кто б усомнился? – бесспорно, первые. Все. Экипажи вновь выступали на серийных трёхосных КАМАЗах – совсем не гоночных моделях.**
**«Мы были счастливы общей победой. И кубки были общими, и награждали одинаково, как первых, всех членов команды», – вспоминает об этом времени легендарный гонщик, заслуженный мастер спорта России, двукратный победитель «Дакара», обладатель Кубка мира, ныне замдиректора по развитию ПАО «КАМАЗ», почётный гражданин г. Набережные Челны Фирдаус Кабиров.**

**Создателем, основателем легендарной команды «КАМАЗ-мастер» стал Семён Семёнович Якубов. Его камазовская карьера началась в 1976 году на заводе двигателей, затем продолжилась на автомобильном. В 1987 году он стал директором НТЦ. Тогда же родилась идея испытать продукцию завода на гонках, для чего была создана спортивная команда «КАМАЗа». Статус её руководителя Семён Якубов совмещал с амплуа штурмана, выступая в составе экипажа гоночного грузовика в экстремальных ралли-рейдах.**
**С 1995 года С. С. Якубов сосредоточился на работе с командой и сохранял пост тим-менеджера до 2012 года. Под его руководством ковались триумфальные победы экипажей, разрабатывались новые конструкции грузовиков, совершенствовались технологии, формировался фирменный стиль.**
**Кавалер многих орденов и медалей, лауреат Государственной премии РФ, пятикратный победитель ралли «Дакар», двукратный обладатель Кубка Мира, чемпион России, С. С. Якубов внёс огромный вклад в развитие и продвижение на мировой уровень отечественного автомобильного спорта, воспитал целую плеяду гонщиков-асов. В 2018 году команда «КАМАЗ-мастер» отметила своё 30-летие.**

**Команда камазовских гонщиков прибыла во Францию. Вот-вот стартует ралли «Париж – Дакар-1994». Экипажи выступают на автомобилях КАМАЗ-431010 и КАМАЗ-49250 с двигателем КАМАЗ V8 объёмом 11,8 л и мощностью 500 л.с. Увы, удача в тот раз улыбалась конкурентам. Однако уже через год три спортивных грузовика нового поколения вынесут камазовские экипажи к победному подиуму автомарафона «Париж – Москва – Пекин». А спустя несколько месяцев, в январе 1996-го, команда впервые станет победительницей легендарного ралли-марафона «Париж – Дакар».**
**С 2000 по 2019 год команда «КАМАЗ-мастер» поднималась на высшую ступень пьедестала почёта этой гонки 16 раз. «Золото-2019» стало для Эдуарда Николаева четвёртым в его звёздной карьере.**
**«Особенно приятно, что нам удалось завоевать эту победу в год 50-летия «КАМАЗа», – скажет об экстремальном «Дакаре-2019» руководитель команды «КАМАЗ-мастер», семикратный победитель гонки Владимир Чагин.**

# Год беды. Пожар на заводе двигателей



Пожар на заводе двигателей, случившийся 14 апреля 1993 года, разделил его историю, да и историю «КАМАЗа», на «до» и «после». К тому времени на «движках» работало 19 тысяч человек, в сутки завод выпускал около 600 двигателей. Распечатка «чёрного ящика» системы релейной защиты говорила о том, что возгорание началось во время обеда второй смены – в 18 часов 41 минуту в кабельном канале ГПП-12 от короткого замыкания в силовом кабеле под ячейкой № 76 распредустройств. На «хлопок» не обратили внимания из-за постоянного производственного шума. В считанные минуты огонь проник в перекрытия кровли, воспламенив утеплитель. Быстрому распространению огня способствовал порывистый ветер. Расплавленные битум и полистирол попали на оборудование – корпус загорелся изнутри. Интенсивность горения снизилась только 18 апреля, 21-го пожар был ликвидирован.

Как позже заключили в СПАСР МВД России, на развитие пожара повлияли три важных фактора. Во-первых, применение в качестве утеплителя сгораемых теплоизоляционных материалов (пенополистирол, перлитопластбетон и др.). Во-вторых, при строительстве «КАМАЗа» использовались незащищённые несущие металлоконструкции. Третий фактор – высокая пожарная опасность кабелей. Чудом удалось избежать жертв и пострадавших. Но из строя вышло более половины оборудования. Завод лежал грудой искорёженного огнём застывшего металла. По сей день эта трагедия отзывается болью в сердце каждого камазовца. Сейчас в корпусах завода – пожаробезопасная крыша…

Завод ещё горел, а созданный штаб уже думал, как восстановить его из руин. Теперь все силы и ресурсы были подчинены решению этой главной задачи. «Сердце КАМАЗа» предстояло вновь запустить. Второй раз в жизни… Сделано это было в кратчайшие сроки. В год беды уже в начале декабря после ремонта были запущены основные линии по обработке блока цилиндров, коленчатого вала, шатуна, что позволило начать сборку двигателей из новых деталей. Первая партия таких силовых агрегатов поступила на ГСК автомобильного завода 7 декабря.

Из всех возможных вариантов производства двигателей руководителем временной консультативной группы В. Н. Поляковым в результате детального анализа было выбрано восстановление корпуса завода двигателей в объёме 270 000 из 440 000 квадратных метров, существовавших до пожара, на 50 000 двигателей в год. Это решение по сей день вызывает разные оценки. Одни уверены в его ошибочности, другие считают наиболее грамотным и экономически обоснованным. Но выбор был сделан. Существенно, что при заказе взамен сгоревшего и модернизации оборудования сразу предусматривалась возможность изготовления деталей новой модификации двигателя.

Точно улыбаясь сквозь слёзы, отстроенный заново, но ещё сохраняющий шрамы недавней катастрофы, «КАМАЗ-Дизель» встречал в 1994-м четвертьвековой юбилей «КАМАЗа». Восстановление в невиданно короткие сроки стало возможным благодаря поддержке Правительств России и Татарстана и – подвигу самих камазовцев. В полном смысле слова восставший из пепла, завод ожил.

22 апреля 1993 года Председатель Совета Министров РФ – Правительства РФ Виктор Черномырдин (на фото сидит в центре) подписал Постановление № 358 «О первоочередных мерах по ликвидации последствий пожара на заводе двигателей акционерного общества «КАМАЗ». Была создана Правительственная комиссия и утверждена программа неотложных действий. Министерствам и ведомствам РФ предписывалось в первоочередном порядке решать все вопросы, связанные с ликвидацией последствий пожара и восстановлением производства двигателей на «КАМАЗе». Однако из первоначально обещанных 45 млрд рублей льготных кредитов «погорельцы» получили только 18 млрд – и под 170 процентов годовых.

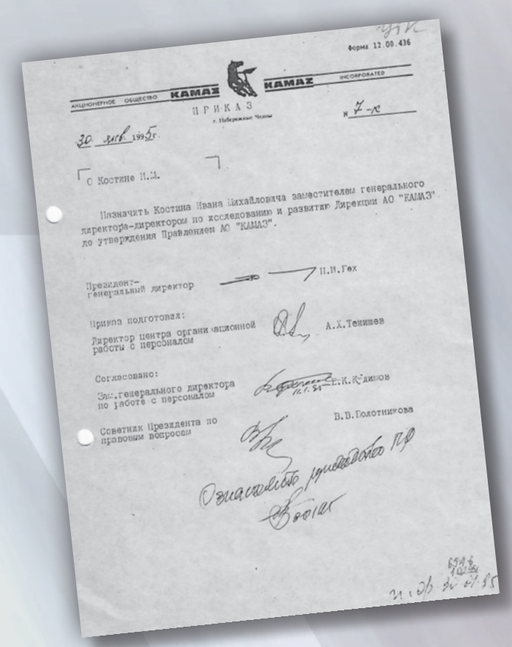
# Иван Костин. Не ждать – действовать

**Костин Иван Михайлович**
**Генеральный директор «КАМАЗа» в 1997 – 2002 гг.**

**Иван Михайлович Костин родился 7 октября 1946 года в селе Борок Шереметьевского (ныне – Нижнекамского) района Татарской АССР. Отец работал в колхозе. По окончании восьмилетки уехал в Альметьевск, с 16 лет начал работать учеником электрика в СУ-2 треста «Татнефтепроводстрой». Учился в вечерней школе, по окончании поступил в Пермский политехнический институт. Окончил горный факультет в 1969 году и был направлен на Пермский завод горношахтного машиностроения, где вырос от мастера до начальника механосборочного цеха.**

**В 1974 году получил приглашение на «КАМАЗ». В августе 1987 года был назначен директором завода по ремонту двигателей. С июня 1996 года исполнял обязанности первого вице-президента – исполнительного директора АО «КАМАЗ», а с 1 февраля 1997 года решением Совета директоров был назначен генеральным директором ОАО «КАМАЗ». Не ждать решений сверху, а действовать – стало его кредо на пять лет. Они остались в истории «КАМАЗа» как самый сложный период восстановления после пожара на заводе двигателей, совпавший с кризисом неплатежей в стране. Под непосредственным руководством И. М. Костина произошла реорганизация акционерного общества, было начато изготовление опытных образцов автомобилей КАМАЗ-6520 повышенной грузоподъёмности полной массой 33 тонны, освоено производство автомобилей полной массой 24,5 т типа КАМАЗ-65111.**
**С июня 2001 года на «КАМАЗе» была провозглашена новая продуктовая политика. Фактически он становился как бы многопрофильным холдингом, в его составе – три продуктовых блока: создание машин, блок компонентов и заготовительный, функционирующие как самостоятельно, так и в связке. С этого года «КАМАЗ» заканчивает выпуск двигателей «Евро-0». Начаты работы по газовому двигателю, проектированию автобуса.**

**В конце 2001 года удалось реструктурировать долг свыше $1,2 млрд и избежать банкротства автогиганта. По результатам работы «КАМАЗ» получил прибыль 42 млн рублей – символическую, но чистую.**
**Труд И. М. Костина отмечен двумя орденами «Знак Почёта», он имеет почётные звания «Заслуженный машиностроитель РФ», «Почётный машиностроитель Министерства экономики РФ». Лауреат Государственной премии РФ за 2000 год, обладатель золотой медали ЮНЕСКО «Пальмовая ветвь мира». Почётный гражданин г. Набережные Челны (2001 г.). В 2002 году стал кандидатом технических наук. С октября того же года семь лет возглавлял ОАО «Мотовилихинские заводы» в Перми. С августа 2009-го – советник фингруппы «Русь».**



Форма 12.00.436

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО КАМАЗ KAMAZ INCORPORATED

ПРИКАЗ

г. Набережные Челны

№ 7-к

30 янв 1995 г.

О Костине И.М.

Назначить Костина Ивана Михайловича заместителем генерального директора-директором по исследованию и развитию Дирекции АО "КАМАЗ" до утверждения Правлением АО "КАМАЗ".

Президент-генеральный директор — П.И.Гех

Приказ подготовил:
Директор центра организационной работы с персоналом — А.Х.Тенишев

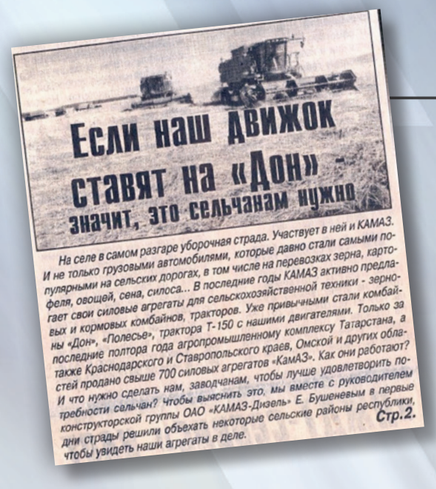
Согласовано:
Зам.генерального директора по работе с персоналом — Е.К.Кудинов

Советник Президента по правовым вопросам — В.В.Болотникова

**Совместное «боление» за команду «КАМАЗ-мастер» объединяет! Причём не только третьего и четвёртого камазовских «генералов» – Николая Беха (слева) и Ивана Костина (справа), но и Радика Хамитова, с 1995 по 2012 годы – председателя городского суда и… заядлого автогонщика.**

**В 1998 году «КАМАЗ», изо всех сил стремившийся «подняться с колен» после пожара на заводе двигателей, выпустил наименьшее за всю историю производства количество грузовиков: всего 3296. Но четвёртый гендиректор Иван Костин убеждён, что признаки выздоровления появились именно в 98-м: принята антикризисная программа, включающая 26 направлений. Задачей № 1 названо сокращение издержек. Производство должно было совершить переход от массового к «эластичному».**
**В июне Правительство РТ предоставило «КАМАЗу» товарный кредит на сумму 115 млн. рублей для пополнения оборотных средств.**

# Модернизация: трудностям вопреки



Если наш движок ставят на «Дон» – значит, это сельчанам нужно

На селе в самом разгаре уборочная страда. Участвует в ней и КАМАЗ. И не только грузовыми автомобилями, которые давно стали самыми популярными на сельских дорогах, в том числе на перевозках зерна, картофеля, овощей, сена, силоса... В последние годы КАМАЗ активно предлагает свои силовые агрегаты для сельскохозяйственной техники - зерновых и кормовых комбайнов, тракторов. Уже привычными стали комбайны «Дон», «Полесье», трактора Т-150 с нашими двигателями. Только за последние полтора года агропромышленному комплексу Татарстана, а также Краснодарского и Ставропольского краев, Омской и других областей продано свыше 700 силовых агрегатов «КамАЗ». Как они работают? И что нужно сделать нам, заводчанам, чтобы лучше удовлетворить потребности сельчан? Чтобы выяснить это, мы вместе с руководителем конструкторской группы ОАО «КАМАЗ-Дизель» Е. Бушеневым в первые дни страды решили объехать некоторые сельские районы республики, чтобы увидеть наши агрегаты в деле.

Стр.2.

**Камазовские двигатели в 1990-х находили своё применение на грузовых автомобилях, автобусах, тракторах и комбайнах «Дон».**

**Наил Абдуллович Гатауллин – главный конструктор «КАМАЗа» по двигателям и Владимир Михайлович Баринов – главный технолог завода двигателей работают над новым двигателем для КАМАЗа. Экологические требования растут с каждым годом. Международным стандартам надо соответствовать.**

**Работники НТЦ «КАМАЗа» сфотографировались на фоне опытного образца автомобиля КАМАЗ-6520 в декабре 1995 года.**

**На III Международной специализированной выставке коммерческих транспортных средств «Комтранс-2002», проходившей на Центральном аэродроме имени Фрунзе, 14 мая состоялось награждение победителей конкурса «Лучший коммерческий автомобиль 2002 года в России». В номинации «Лучший российский грузовик года» первое место присуждено самосвалу тяжёлого класса КАМАЗ-6520.**

**В 1990 – 2000-е годы на «КАМАЗе» были разработаны и запущены в серийное производство принципиально новые автомобили «тяжёлого» семейства – КАМАЗ-6520, КАМАЗ-65226 и др. Первые образцы КАМАЗ-6520 были изготовлены ещё в 1992 году, затем были проведены испытания, но после пожара на заводе двигателей работы пришлось приостановить и продолжить в только в 1995 году.**

**«Танки грязи не боятся» – удачный слоган, придуманный рекламщиками для КАМАЗа.**

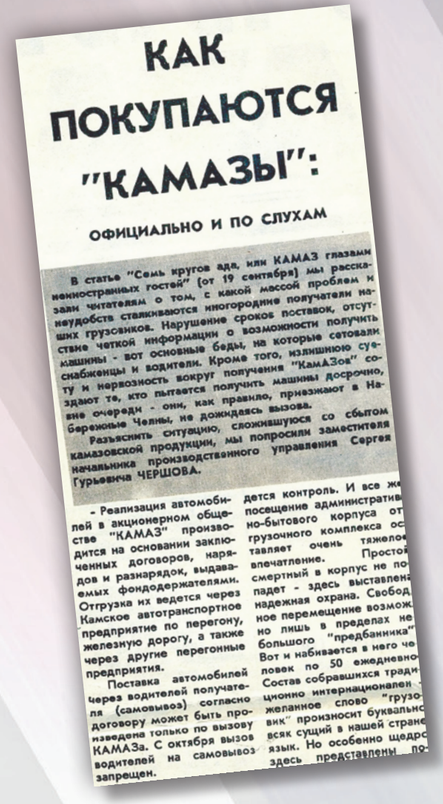
# ТФК «КАМАЗ». Продавать и развиваться

**Задачи, поставленные перед созданной в октябре 1997 года торгово-финансовой компанией, были сложными. В условиях надвигающегося кризиса новорождённой организации нужно было научиться так продавать автомобили КАМАЗ, чтобы с помощью поступивших реальных денег реанимировать основное производство. Кроме развития торговли грузовиками и запчастями, ТФК в конце 1990-х занималась возрождением системы автоцентров и созданием дилерской сети «КАМАЗа».**
**С образованием ТФК у автозавода появилось главное преимущество – единая цена на камазовскую продукцию.**
**При этом компания гарантировала обслуживание КАМАЗов в любом регионе России и СНГ.**
**В результате уже по итогам 2000 года доля продаж грузовых автомобилей КАМАЗ поднялась с 43% до 48%.**
**Успеху способствовали маркетинговые исследования и масштабная работа, проделанная ТФК «КАМАЗа».**
**Сегодня ТФК – главное связующее звено между производством и потребителями камазовской продукции.**

Базовые цены на автомобили " КамАЗ "
( в тыс. руб., без НДС )

| Основные модели | 1У кв. 1991 г. | 1.01. 1992 г. | 1.01. 1993 г. | 1.01. 1994 г. | 1. 07. 1994 г. |
|---|---|---|---|---|---|
| 5320 ( бортовые ) | 45 | 285 | 1900 | 16000 | 24800 |
| 53212 ( бортовые ) | 46 | 490 | 2475 | 18000 | 28000 |
| 5410 ( тягач ) | 43 | 273 | 1925 | 16000 | 24800 |
| 54112 ( тягач ) | 44 | 380 | 2120 | 17000 | 27000 |
| 55111 ( самосвал ) | 55 | 352 | 3220 | 18200 | 28800 |
| 55102 ( самосвал ) | | 320 | 2130 | 18100 | 28000 |
| 43101 ( бортовой ) | 52 | 340 | 1950 | 18500 | 29400 |

Анатолий Константинович Самаренкин был директором ТФК «КАМАЗ» в 1998 – 2001 гг.



КАК ПОКУПАЮТСЯ "КАМАЗЫ":

ОФИЦИАЛЬНО И ПО СЛУХАМ

В статье "Семь кругов ада, или КАМАЗ глазами иностранных гостей" (от 19 сентября) мы рассказали читателям о том, с какой массой проблем и неудобств сталкиваются иногородние получатели наших грузовиков. Нарушение сроков поставок, отсутствие четкой информации о возможности получить машины - вот основные беды, на которые сетовали снабженцы и водители. Кроме того, изнурительную суету и нервозность вокруг получения "КамАЗов" создают те, кто пытается получить машины досрочно, вне очереди - они, как правило, привязают в Набережные Челны, не дожидаясь вызова.

Разъяснить ситуацию, сложившуюся со сбытом камазовской продукции, мы попросили заместителя начальника производственного управления Сергея Гурьевича ЧЕРШОВА.

- Реализация автомобилей в акционерном обществе "КАМАЗ" производится на основании заключенных договоров, нарядов и разнарядок, выдаваемых фондодержателями. Отгрузка их ведется через Камское автотранспортное предприятие по перегону, железную дорогу, а также через другие перегонные предприятия.

Поставка автомобилей через водителей получателя (самовывоз) согласно договору может быть произведена только по вызову КАМАЗа. С октября вызов водителей на самовывоз запрещен.

дется контроль. И все же посещение административно-бытового корпуса от грузочного комплекса оставляет очень тяжелое впечатление. Простой смертный в корпус не попадет - здесь выставлена надежная охрана. Свободное перемещение возможно лишь в пределах небольшого "предбанника". Вот и набивается в него человек по 50 ежедневно. Состав собравшихся традиционно интернационален - жеванное слово "грузовик" произносит буквально всяк сущий в нашей стране язык. Но особенно щедро здесь представлены по-

# Лихие девяностые

**1990-е – время испытаний для всей страны и для «КАМАЗа»...
В 1996-1997 годах 90% камазовских грузовиков продавались не за деньги, а обменивались на другие товары.**

В напряжённый период большую помощь «КАМАЗу» оказал Президент Республики Татарстан М. Ш. Шаймиев.

Судьба КамАЗа

12 мая 1998 года состоится внеочередное собрани акционеров КамАЗа

ПОСТАВЛЕНА НА КАРТУ

КАНДИДАТЫ В НОВЫЙ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

ВЕКСЕЛЯ БАНКА «АК БАРС» ПОГОВОРИМ ПО ПРАВИЛАМ

стр.3

В середине 1990-х из-за задержек по выплате заработной платы, ухудшения социально-экономических условий, общей нестабильности в стране волна забастовок прокатилась и по «КАМАЗу».
Генеральный директор, представители профсоюзного комитета выходили на открытый диалог с рабочими, убеждали их не доводить дело до жёсткого противостояния.

СЛУХ О БАНКРОТСТВЕ
ИМЕЛ ДЛЯ КАМАЗА ТЯЖЕЛЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

*ОТ РЕДАКЦИИ. Под таким заголовком поступил в нашу газету материал от пресс-службы. Несмотря на то, что журналисты нашей газеты на беседу за «круглым столом» не были приглашены, мы все-таки решили опубликовать представленный материал. Хотя высказывания многих участников хотелось бы прокомментировать, мы намеренно не делаем этого. Наш читатель мудр и поймет все сам. Единственный вопрос, который хотелось бы адресовать участникам «круглого стола»: почему с таким опозданием дается разъяснение по поводу банкротства, ведь разговор об этом идет давно? А, как известно, своевременная информация снимает и слухи, и раздражение населения. Об этом, собственно, говорит и сам автор.*

Последствия от слухов о земметрясении бывают не менее разрушительными, чем от самого стихийного бедствия. В истинности этого суждения мы имели возможность убедиться уже дважды.

Первый раз КАМАЗ пытались объявить банкротом осенью 1996 года. Тогда это известие нанесло по экономике предприятия сокрушительный удар. Ровно год спустя (какая-то недобрая традиция наконец-то стала) СМИ России, Татарстана, Челнов вновь возвестили миру о несостоятельности КАМАЗа. Вероятно, мы еще долго будем зализывать раны, полученные вследствие этого информационного «нокаута» А пока хотелось бы выяснить, что такое банкротство (парадокс: никто этого не знает, но все его боятся), насколько применимо это понятие к КАМАЗу, обсуждался ли руководством ОАО вариант использования механизма банкротства для оздоровления предприятия, как повлияло на жизнедеятельность ак-

**А. Кабаев:**

— Складывается впечатление, что банкротство может привести пользу только рядовым камазовцам, которым это финансо сулит одномоментный возврат всех долгов. Однако заметим, что банкротство — это сложный, длительный процесс, в ходе которого производство, тем более такое громадное, как на КАМАЗе, естественно, будет бездействовать. И 50 тысяч человек останутся без работы. Может быть, временно. Но протяженность этих «каникул» будет исчисляться не неделями, а месяцами. После чего, в принципе, может встать вопрос и о ликвидации предприятия вообще.

**Больной будет жить**

**А. Стариков:**

**Банкротства нет, а жертвы есть**

**А. Стариков:**

— Конечно, сообщения в печати о так называемом банкротстве КАМАЗа сильно усложнили нашу жизнь. Виктор Михайлович уже говорил об исках, поступивших з эти дни в суды.

На меня же обрушился шквал телефонных звонков от представителей крупнейших брокерских фирм мира, банков, кредиторов. Почти каждый из них вопросил: «Как же мы будем сотрудничать с КАМАЗом теперь, если в случае банкротства мы вам даже всх в течение 18 месяцев продлвить не сможем!» Очень тяжело привлсь директору по производству Евгению Викторовичу Кресникову: поставщики с трудом подавлялись на уговоры не прекращать поставки комплектующих. Тем не менее он подписал

В конце 90-х — начале 2000-х вице-премьер РФ Илья Клебанов неоднократно бывал в Автограде. В 2000–2003 годах он возглавлял Совет директоров ОАО «КАМАЗ».

Есть над чем подумать в 2001-м генеральному директору «КАМАЗа» Ивану Костину и его заместителю по экономике и финансам, директору по финансам Ильдару Халикову (слева). Чего стоит один японский кредит... Кризисных менеджеров автогиганта тогда называли «камикадзе». Впрочем, это не помешало 34-летнему Ильдару Шафкатовичу в том же году стать лауреатом Госпремии РФ.

ТАТАРСТАН ХОЧЕТ ПРЕ-ВРАТИТЬ КАМАЗ ИЗ ЗАВОДА В КОМПАНИЮ

*Вчера в Казани первый вице-премьер правительства Татарстан, председатель совета директоров АО "КамАЗ" Рашид Мураттов провел пресс-конференцию, посвященную итогам поездки делегации топ-менеджеров Камского автозавода в США. В ходе пресс-конференции состоялись публичные похороны двух "проектов века". Во-первых, КамАЗ и американская компания KKR аннулируют инвестиционный договор, подписанный три года назад и предусматривающий привлечения американцами до $3,5 миллиарда в течение нескольких лет. Во-вторых, Татарстан не будет владеть контрольного, либо даже крупнейшего, пакета акций КамАЗа.*

Главной задачей, стоявшей перед камазовцами в Америке, было отыграть как можно дальше назад в отношениях с KKR, в собственность которого, согласно заключенному три года назад опционному соглашению, 1 июля следующего года должен был перейти пакет акций КамАЗа. Итогом нынешней поездки и тяжелых переговоров стало подписание между автозаводом и американской компанией меморандума взаимопонимания, носящего ярко выраженный компромиссный характер.

По словам Равиля Муратова, в документе стороны договорились, что "внешнее, теневое" управление КамАЗом, существующее с 1994 года и по сути, по сей день никакого и должно уступить место законным формам (под которыми понимаются совет директоров и собрание акционеров - на декорративность которых ничего из того, о чем мечтали американцы, не было, но ни в одном из документов, которые они подписали, не говорилось прямо. Муратов указал особо).

Во-вторых, 32 процента акций, уже шие в руки KKR, как выяснилось, еще в прошлом году, так у нее и останутся. Сохранит компания и представителя в совете директоров.

В-третьих и главных, стороны согласились провести до конца года дополнительную эмиссию акций КамАЗа (ее параметры еще не определены), которая будет размещаться среди основных кредиторов автозавода, в первую очередь, банков - естественно, в обмен на погашение задолженности. Возможность выделения двух блокирующих пакетов правительствам России и Татарстана, также крупнейшим кредиторам АО, первое из которых сегодня его акционером не является, а второму принадлежит 9 процентов акций, обсуждается (впрочем, г-н Мураттов оговорился, что если правительство России не захочет получать за долги блокирующий пакет акций, то Татарстан вполне устроит и акций, то Татарстан вполне устроит и акций, 50, 1% процентов).

Равиль Мураттов подчеркнул, что основной задачей компании является не сокращение доли KKR в уставном капитале, а финансовое оздоровление компании за счет обогащения автозавода, на нем, превращение производства, в котором все подчинено производству, в компанию, ориентированную все-таки на получение прибыли (особенно часто в связи с этим руководителя КамАЗа номинают о привлечении КамАЗа в основным производством на себя основные здания замыкающей на себя основные торгово-финансовые потоки Торгово-финансовый комплекс "КамАЗ"). Председатель совета директоров финансового гиганта отметил, что за американцами "в любом случае" окажется пакет не менее блокирующего.

Назвать итоги поездки победой или

поражением КамАЗа весьма трудно. Но смотря на настойчивые просьбы журналистов, воздержался от этого и председатель совета директоров.

Похоже, г-н Мураттов все-таки лукавил: учитывая исходные данные, вынудить американцев к ощутимому компромиссу было практически невозможно. На вчерашней пресс-конференции впервые было сказано о том, что, не забей правительство Татарстана тревогу, летом прошлого года KKR отошло бы не 32, а не 58 процентов акций КамАЗа (по льготным ценам) - именно такой пакет акций, оформленный как трехлетний опцион, значился на балансе трех буферных фирм (КАМ-ИН, ИНКАМ и "Аргамак"), учрежденных в Москве и известных общественности как СП "Кимко".

В связи с этим, по словам Муратова, до недавнего времени американцы, от своего лица вложившие в автозавод $50 тысяч, совершенно не воспринимали правительство Татарстана с его 9 процентами акций как сколь-нибудь равноправного партнера, контролировали все решения, преодолевшие через прежний совет директоров и довольно легкомысленно относились к угрозам признать (вчера с тем, что з судебном порядке сделать это невозможно, признал и председатель совета директоров КамАЗа).

Ход, сделавший правительство Татарстана, следует признать просто классным - перед самой поездкой в США из окружения Равиля Муратова произошла утечка информации о том, что правительство Татарстана готово начать процедуру банкротства КамАЗа. Американцы разом сникли, что этот вариант вполне реален и не сулит им никаких перспектив - в то время как интересы самых могучих кредиторов, правительств Татарстана и России, а также банков (в меньшей степени) практически не страдают.

Пока это, похоже, KKR стали заметно сговорчивее. Кстати, в переговорах с их стороны принимал участие экс-президент КамАЗа Николай Безруких. Сегодня он не только член совета директоров КамАЗа и советник мэра Москвы, но и президент СП "Кимко".

Шамиль ИДИАТУЛЛИН

По материалам газеты «Время и Деньги»

ВРЕМЯ и ДЕНЬГИ

# Сергей Когогин. Время меняться к лучшему

**Сергей Анатольевич Когогин**
**Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» с 2002 года (с 2016 – ПАО «КАМАЗ»)**

Сергей Анатольевич Когогин родился 16 ноября 1957 года в селе Большие Ключи Зеленодольского района Татарской АССР.
Воспитывался в семье с крепкими крестьянскими корнями. Окончив восемь классов, поступил в Казанский авиационный техникум, и уже во время учёбы, в 1976 году, начал работать фрезеровщиком на Казанском моторостроительном заводе.
В 1977 году поступил на физический факультет Казанского Государственного университета, который окончил в 1982 году по специальности «радиофизика и электроника». Работал инженером-настройщиком на предприятии «Эра» в родном городе, с 1985 года рос как специалист и руководитель на Зеленодольском машиностроительном заводе, который возглавлял с 1990 до 1994 года, до своего назначения главой администрации Зеленодольского района и г. Зеленодольска. В мае 1999 года стал заместителем Премьер-министра, министром экономики и промышленности РТ, в июне вошёл в состав Совета директоров ОАО «КАМАЗ».

С 26 апреля 2002 года Сергей Когогин – генеральный директор ОАО «КАМАЗ» (с 2016 – ПАО «КАМАЗ»).

За короткое время под его руководством компания совершила уникальный рывок и заняла достойное место среди крупнейших производителей грузовой техники не только на территории СНГ, но и в мире. Была решена проблема реструктуризации долгов предприятия, постоянно обновляется модельный ряд автомобилей КАМАЗ, ведутся новые разработки, внедряются новейшие цифровые технологии.

В кратчайшие сроки при участии стратегического партнёра, фирмы «Даймлер», в канун 50-летия «КАМАЗа» построен суперсовременный завод каркасов кабин. Со времён строительства автогиганта город не знал проекта столь грандиозного масштаба. Спроектированы и созданы автомобиль КАМАЗ-54901 нового поколения К5 и двигатель Р6, ведётся подготовка производства под их серийный выпуск.

Наряду с бизнес-деятельностью Сергей Анатольевич ведёт большую работу на государственной и общественной ниве. Кандидат экономических наук. В 2004—2009 годах был депутатом Госсовета РТ, с января 2006 года возглавляет Некоммерческое партнёрство «Объединение автопроизводителей России» (ОАР), член Правления Российского союза промышленников и предпринимателей. Лично помогает одарённым детям Набережных Челнов. Сергей Когогин удостоен многих государственных наград: в 2016 году – ордена Почёта, в 2018 году – ордена «За заслуги перед Отечеством» IV степени. Также награждён орденом Дружбы, орденом «За заслуги перед Республикой Татарстан», орденом Святого Даниила II степени, орденом Петра Великого I степени, золотой медалью «Роза мира», медалью «За доблестный труд» и многими другими. Входит в «Топ-100» самых влиятельных людей страны по версии Forbes.

Став 26 апреля 2002 года генеральным директором ОАО «КАМАЗ», Сергей Когогин сразу же дал понять, что готов работать с действующей командой. Топ-менеджеры в ней – профи, каждый в своей сфере. У заместителя ГД по продажам и сервису Анатолия Самаренкина (слева) есть идеи по поводу развития товаропроводящей сети «КАМАЗа», у главного конструктора Даниса Валеева (в центре) – по новым разработкам. Когогин выслушает всех.

Нечасто видятся два «генерала» – генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Анатольевич Когогин и первый гендиректор «КАМАЗа» Лев Борисович Васильев. Но каждый такой факт незабываем. Во время встречи в Москве на полях Международной автомобильной выставки «Мотор-шоу» разговор, естественно, о «КАМАЗе». Лев Борисович остался доволен увиденным на экспозиции: «Я не могу не радоваться тому, что наш КАМАЗ обновляется прямо на глазах, – сказал старейшина генеральных директоров. – Новые машины с современными двигателями говорят о том, что автозавод двигается в правильном направлении и в соответствии с тенденциями развития автомобилестроения».

# Качество. Стратегия определяет тактику

**ПУБЛИЧНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «КАМАЗ»**

**ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ КАЧЕСТВА**

В соответствии с миссией и стратегическими целями ПАО «КАМАЗ» по сохранению лидерства на российском автомобильном рынке и активной интеграцией в мировое автомобилестроение:

**Нашей ценностью** являются потребители, сотрудники компании, поставщики, дилеры, акционеры

**Главной целью** ПАО «КАМАЗ» в области качества является создание конкурентоспособной продукции и сервиса, удовлетворяющих требованиям и ожиданиям потребителей и обеспечивающих стабильное финансовое положение компании.

**Основным средством** для достижения цели является система менеджмента качества на основе процессного подхода и риск - ориентированного мышления, соответствующая требованиям ISO 9001, ГОСТ Р ИСО 9001, ГОСТ РВ 0015-002 и ISO/TS 16949.

**Цель достигается за счет решения следующих задач:**

- систематический анализ текущих и перспективных требований и ожиданий потребителей и объективная оценка удовлетворенности нашей продукцией;
- создание эффективной системы отбора и развития поставщиков, основанной на принципах взаимной выгоды и постоянного совершенствования;
- создание благоприятной среды, способствующей вовлечению каждого сотрудника в процесс постоянного улучшения качества выпускаемой продукции, систематическое обучение персонала в области качества;
- планирование качества продукции на этапе ее разработки за счет внедрения современных методов, технических средств проектирования и прогрессивных технологий;
- управление качеством продукции в процессе производства через встраивание механизмов обеспечения качества,
- управление процессами создания продукции в соответствии с установленными требованиями;
- обеспечение соответствия продукции, в т.ч. изготавливаемой по государственному заказу, законодательным требованиям и требованиям потребителей;
- информационное обеспечение процессов для управления показателями качества выпускаемой продукции и сервисного обслуживания;
- профессиональное сервисное обслуживание выпускаемой продукции с применением современного универсального и специализированного оборудования и инструмента, обусловленное высокой квалификацией технического персонала;
- обеспечение результативности мероприятий в целях улучшения качества продукции, в т.ч. по государственному заказу, направленных на предотвращение нежелательного влияния рисков, а также учета будущих потребностей и ожиданий потребителей.

**Для выполнения поставленных задач высшее руководство ПАО «КАМАЗ» обязуется:**

- информировать и обеспечивать понимание Политики всеми сотрудниками компании;
- оказывать содействие применению процессного подхода и риск-ориентированного мышления;
- использовать все возможности для результативного функционирования и постоянного улучшения СМК;
- распределять необходимые ресурсы, ответственность и полномочия персонала по всему производственному циклу.

**Генеральный директор** **С.А. Когогин**

*Утверждена приказом от 14.07.2016 № 148*

**По многолетней камазовской традиции первый приказ года, который подписывает генеральный директор компании, всегда посвящён качеству.**

**Главная цель ПАО «КАМАЗ» в области качества – достижение конкурентоспособного уровня качества продукции и услуг, отвечающих требованиям и ожиданиям потребителей и обеспечивающих стабильное финансовое положение компании.**

**Главная ценность «КАМАЗа» – это потребители, сотрудники компании, поставщики, дилеры, акционеры.**

**В 2011 году по результатам оценки деятельности в рамках Европейского конкурса EFQM «КАМАЗу» вручён сертификат соответствия критериям модели EFQM уровня «Признанное совершенство» – «5 звёзд». Компания включена в Европейский Реестр успешных организаций.**

**В июне 2013 года по рекомендации АС «Русский Регистр» международная ассоциация IQNet отметила «КАМАЗ» специальным дипломом как предприятие, являющееся передовым во внедрении и поддержании системы менеджмента качества.**

**В ноябре 2013 года по результатам участия в 9 Международном Турнире по качеству стран Центральной и Восточной Европы «КАМАЗ» был признан его победителем.**

**В 2015 году по результатам конкурса на соискание Премий Правительства РФ в области качества решением Совета по присуждению премий ПАО «КАМАЗ» удостоено диплома.**
**В апреле 2018 года система менеджмента качества ПАО «КАМАЗ» была успешно сертифицирована на соответствие требованиям новой версии ИСО 9001-2015.**
**В 2019 году ПАО «КАМАЗ» вновь участвует в конкурсе на соискание Премии Правительства РФ в области качества.**

# PSK – Производственная система «КАМАЗ»

**Понятие «Бережливое производство» зазвучало на «КАМАЗе» с 2005 года, но за точку отсчёта официально принят 2006-й, когда началось формирование идеологии. Была сформулирована главная задача: взять лучшее из мировой практики, из отечественного опыта и создать собственную производственную систему «КАМАЗ» на принципах Лин – бережливого производства, отцом-основателем которого считается выдающийся японский бизнесмен Тайити Оно. Таким образом, был провозглашён курс на борьбу со всеми видами потерь и непрерывные улучшения.**

**Первая естественная реакция персонала – отторжение нового, в том числе «японизации», непривычной дотоле лексики Лин: «кайдзен», «муды», «канбан», «гемба»… Сейчас эти термины вполне адаптировались к разговорной речи, склоняются по падежам русской грамматики и понятны камазовцам без перевода.**

**2008-й – год освоения инструментов бережливого производства, появления таких документов, как «Декларация» и «Цели Производственной системы «КАМАЗ». Каждому работнику вменялось в обязанность подать в год хотя бы одно кайдзен-предложение по улучшениям. Вскоре камазовцы поняли: на улучшениях можно зарабатывать. В 100 рублей оценивалась подача кайдзен-предложения, столько же можно было получить за внедрение. Обучение принципам ПС «КАМАЗ» прошли свыше 45 тысяч рабочих, специалистов и руководителей.**

**Шаг за шагом внедряя принципы и методы Лин в соответствии со спецификой «КАМАЗа», уже за первые пять лет, к 2011 году камазовцы подали свыше 345 тысяч кайдзен-идей. С этого времени компания начинает транслировать свою Производственную систему на поставщиков комплектующих изделий.**

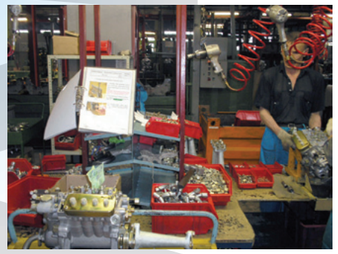
**В 2014 году Производственная система «КАМАЗ» вступает на новый этап развития – формирования стабильных, предсказуемых процессов. Теперь это ПСК+ (PSK+). В 2015 году Система менеджмента бережливого производства ПАО «КАМАЗ» первой среди крупных предприятий России была сертифицирована на соответствие требованиям ГОСТ Р 56404-2015 «Бережливое производство. Требования к системам менеджмента».**

**В сентябре 2016 года «КАМАЗ» торжественно отметил 10-летие своей Производственной системы. Суммарный эффект от внедрения лин-технологий за этот период превысил 32 млрд рублей. От количества кайдзен-предложений решено было сделать шаг к их качеству и экономической эффективности. К круглой дате был приурочен конкурс «Лидер ПСК» (впоследствии ставший ежегодным), в котором жюри определило победителей в десяти номинациях разных уровней. Главными призами стали шесть автомобилей Lada Granta и 16 сертификатов по 50 тысяч рублей каждый на приобретение туристических путёвок.**

**Абсолютные победители первого в истории конкурса «Лидер ПСК» – Алексей Медведников, Александр Вершинин, Рафаил Насыров (все трое – литейный завод), Наталья Ерёмина («ПЖДТ-Сервис»), Мария Казакова (блок корпоративного управления) и Евгений Архипов (логистический центр) – из рук генерального директора «КАМАЗа» Сергея Когогина получили ключи от новеньких личных авто.**

**«Было – стало» в бережливом производстве один из непреложных методов измерений и оценки изменений. Сегодня Производственная система «КАМАЗ» и её цели – часть Стратегии развития компании. «Однажды начав внедрять Производственную систему, мы вступили на путь, который имеет начало, но не имеет конца, – заметил на одной из конференций генеральный директор «КАМАЗа» Сергей Когогин. – Главное, что меня радует: каждый на своём рабочем месте понимает задачи ПСК, знает, что нужно сделать, и озабочен изменениями к лучшему». Сформировано главное – бережливое мышление персонала от директора до рабочего как необходимая база для дальнейшего развития производства в направлении цифровой экономики, выхода на новый уровень производительности труда и выпуска автомобилей нового поколения К5. А любые проблемы в Лин, как известно, – потенциал для улучшений.**

**Даже для того, чтобы тара в цехах литейного завода стала разноцветной, понадобилось время. Теперь на всех производствах для ветоши – свой контейнер, под опилки – свой, металлолом надо класть в третью тару, бытовой мусор – в четвёртую. Литейщики оценили: когда цвета «говорящие», так же удобнее.**



**В числе первых стандартные операционные карты (СОК) стали внедряться в цехах ОАО «КАМАЗ-Дизель».**

**Первые шаги на ниве бережливости – наведение порядка на рабочих местах. Но нужно было время, чтобы принципы 5S – системы организации рабочего пространства (сортировка, соблюдение порядка, содержание в чистоте, стандартизация, самоконтроль) – превратились для камазовцев в образ жизни на работе.**

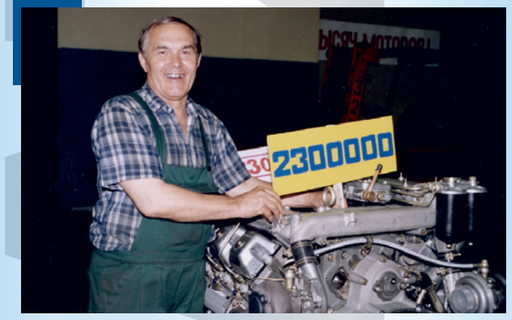
# Юбилейные: нули имеют значение

**Свой полуторамиллионный КАМАЗ завод выпустил в год беды – в год пожара на заводе двигателей: 10 августа 1993-го. Это определяло настроения – отнюдь не пафосные. Лишь спустя 12 лет, пережив тяжелейшие кризисные испытания, уже в новом веке нового тысячелетия, 21 октября 2005 года камазовцы соберут автомобиль под номером 1 750 000. Это – праздник! Барометр уже показывает на «ясно».**

**Ясно и то, что «КАМАЗ» движется к новым высотам. 14 декабря 2006 года автомобильный завод примет «подарок от ПРЗ»: кабину под номером 2 000 000. Её установят на КАМАЗ-54105. Но… это ещё не 2-миллионный автомобиль, до него почти шесть лет!**

**Производство автобусных шасси на «КАМАЗе» освоено в 1999 году. В декабре 2000 года прошла презентация нового автобуса НЕФАЗ-5299 на базе шасси КАМАЗ-5297. 31 июля 2007 года на автомобильном заводе собрано 5-тысячное автобусное шасси, по случаю чего в обеденный перерыв состоялся торжественный митинг. Сборка автобусов НЕФАЗ происходит на одноимённом дочернем предприятии «КАМАЗа» в Нефтекамске. 16 октября 2013 года на автомобильном заводе будет собрано десятитысячное автобусное шасси.**

**Как ни труден для «КАМАЗа» этот рубеж – переход из XX века в XXI, несмотря на все испытания, люди работают, производство выпускает продукцию. Первый юбилейный мотор нового века – 2,2-миллионный двигатель – собран 18 февраля 2000 года.**



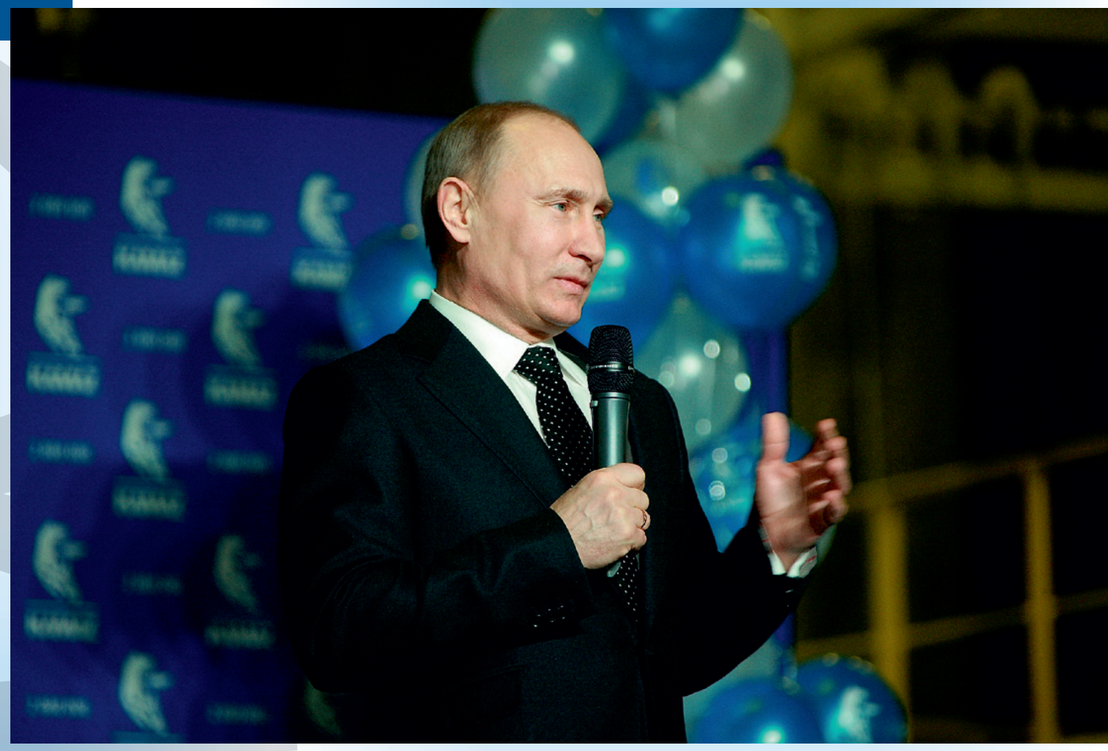

**К новому юбилею, до которого нужно было собрать ещё 100 тысяч моторов, «КАМАЗ-Дизель» шёл три года. Но вот совпали красивые цифры: есть 2 миллиона 300 тысяч двигателей, а на календаре – 2003-й год. Событие произошло 6 августа. Право снять 2,3-миллионный мотор класса «Евро-2» предоставили ветерану производства, участнику сборки первого двигателя Якову Батищеву и лучшей работнице Насиме Газизовой. Сразу же после митинга юбилейный двигатель расстаётся со статусом экспоната и включается в работу: он передан лучшему водителю ООО «Каматранссервис» Рафику Бадыкшанову.**

**Первый серийный двигатель, отвечающий требованиям «Евро-3», был выпущен на ЗД 29 октября 2004 года. Опытная партия из 10 моторов отправляется на сертификационные испытания.**

**Новая славная веха: 18 февраля 2008 года собран 2,5-миллионный двигатель КАМАЗ, «дитя» уже нового поколения, «Евро-4». Настоящие именины «сердца»! Под всеобщее ликование и фанфары духового оркестра право снять мотор предоставлено наладчику автоматических линий Вячеславу Чухнову.**
**«Из всех заводов «КАМАЗа» вам выпало больше всех испытаний, которые только закалили вас, – обратился к дизелистам Сергей Когогин. – Верю, для вас нет нерешаемых задач. Сегодня вы дали КАМАЗу 2,5-миллионное «сердце». Думаю, что дорожку следующих полумиллионов двигателей мы пробежим быстрее предыдущих!»**
**В канун 50-летия «КАМАЗа» завод с каждым днём приближает выпуск двигателя, который украсит небывалая дотоле цифра: 3 000 000.**

# Два миллиона. Едем дальше!

**Вот наконец и он, двухмиллионный КАМАЗ! 15 февраля 2012 года на автомобильном заводе – грандиозное событие. На «КАМАЗ» прибыл Владимир Путин. На тот момент у Президента России – «антракт»: он Премьер-министр страны. Со дня выпуска КАМАЗа-0000001 пройден путь длиною в 36 лет, и 24 года отделяют первый миллионный КАМАЗ от второго. Генеральный директор «КАМАЗа» Сергей Когогин ориентирует заводчан на новые рубежи: «У нас славное прошлое и грандиозное будущее».**
**Юбилейной машиной стала модель из тяжёлого семейства грузовиков КАМАЗ-6522, которая потом займёт почётное место на выставочной площадке НТЦ рядом с первым автомобилем.**



**Владимир Путин обратился к камазовцам: «Благодаря вашему трудолюбию, вере в собственные силы, в своё предприятие, в отрасль и в страну все трудности были преодолены. Сегодня «КАМАЗ» не только вернул докризисные показатели производства, но и вышел на совершенно новый уровень качества. Он является лидером автомобилестроения в России, в странах СНГ, его продукция производится на десятках предприятий разных стран мира. «КАМАЗ» – предмет особой гордости всей страны. Поздравляю вас с выпуском двухмиллионной машины, серьёзным результатом работы вашего коллектива».**

**Поздравить камазовцев прибыл Иосиф Кобзон.**

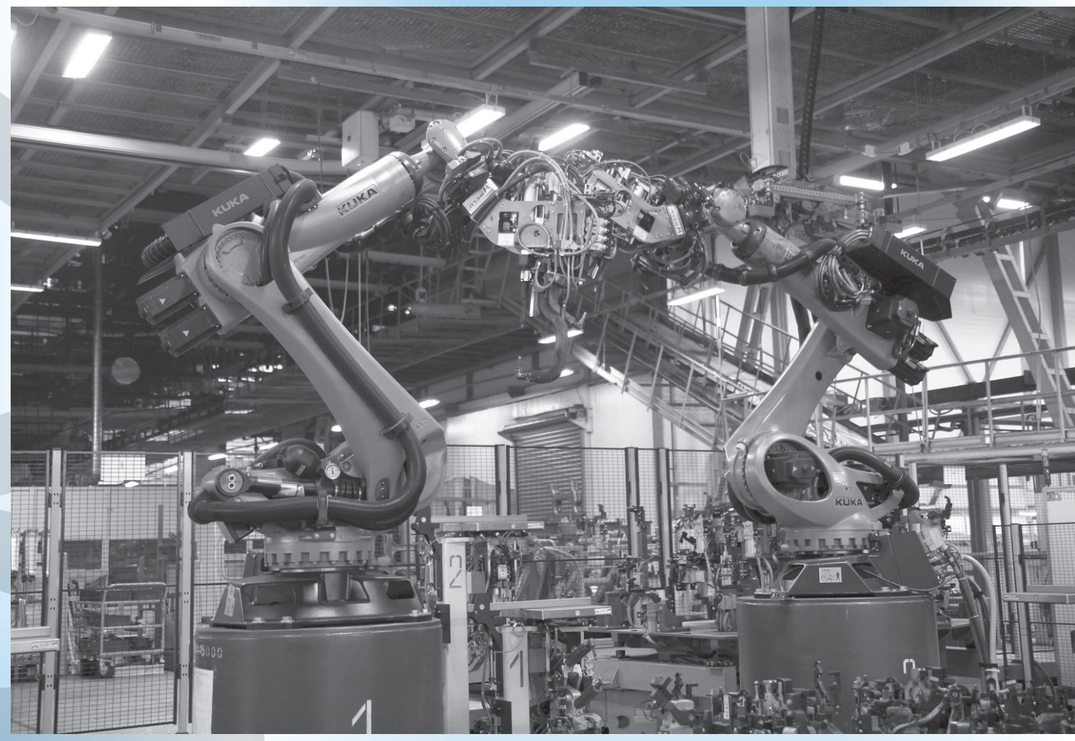
**Кульминация митинга на автомобильном заводе – автограф, который Владимир Путин оставляет на кабине двухмиллионного КАМАЗа. Строка в историю вписана в полном смысле слова белыми буквами!**

# Роботы на «КАМАЗе». Новая эра

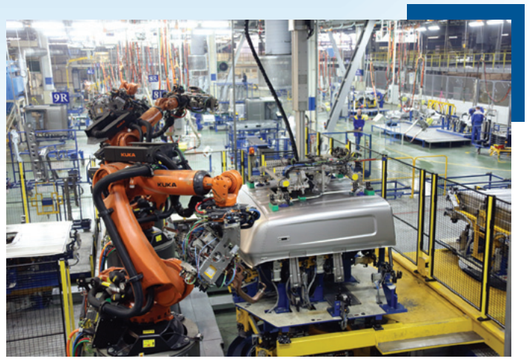
**В 2014 году «КАМАЗ» взял курс на реинжиниринг автопроизводства. Соглашение о стратегическом партнёрстве, предусматривающее внедрение промышленных роботов на площадях автогиганта, подписали 29 сентября 2017 года в Набережных Челнах генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин и генеральный директор ООО «KUKA Robotics RUS» Дмитрий Капишников. На церемонии присутствовали Президент Татарстана Рустам Минниханов (стоит в центре), министр промышленности и торговли РТ Альберт Каримов (слева) и мэр города Набережные Челны Наиль Магдеев.**
**Соглашение предусматривает внедрение новейших технологий на базе концепции Индустрии 4.0 – с использованием цифровых сетей, гибких производственных систем и новых бизнес-моделей для всех этапов производства.**

**На выставке «Automatica-2018» в Мюнхене ПАО «КАМАЗ» и компания KUKA договорились о глобальном стратегическом сотрудничестве. 20 июня 2018 года подписи под соглашением поставили генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин и главный исполнительный директор KUKA Division Industries Стефан Лампа. Документ стал основой для программы комплексной роботизации и автоматизации производственных мощностей «КАМАЗа», которому в дополнение к достигнутым ранее договорённостям предоставлялись эксклюзивные условия при закупке промышленных роботов, доступ к мировым центрам компетенции и новейшим технологиям компании KUKA. Объём поставок определяется потребностями заказчика.**

**Сразу через три поколения роботов «перескочило» оснащение ПРЗ: на смену первому пришло четвёртое. Семь роботов удалось поменять за два месяца без остановки производства. В мае 2017 года на линии сварки высокой крыши установлены роботы фирмы Fanuc, чья продукция на «КАМАЗе» прежде не использовалась. Новые технологии позволяют обеспечивать другой уровень качества выпускаемой продукции.**




**Сегодня на производственных площадях «КАМАЗа» сосредоточены многие передовые технические решения, актуальные для реализации крупных инновационных проектов.**
**Эффективность сотрудничества «КАМАЗа» с фирмой KUKA, одним из лидеров отрасли промышленной робототехники, проверена временем: впервые роботы этого производителя появились на предприятиях автогиганта более четверти века назад. На современном этапе развития компании пришли роботы нового поколения. На линии сварки кабин нового модельного ряда, запущенной на ПРЗ в 2015 году, имеется сварочная ячейка из трёх роботов KUKA большой грузоподъёмности. Они обеспечивают высокую производительность и диагностику качества в автоматическом режиме. Роботы KUKA трудятся также на автомобильном заводе и на заводе двигателей.**



# «КАМАЗ» сегодня: НТЦ и ТЦ

Главный интеллектуальный центр компании – конструкторская и технологическая службы. С 2006 года образован блок заместителя генерального директора «КАМАЗа» – директора по развитию, которым руководит Ирек Гумеров. В блок развития входят научно-технический центр (с 1995 года главный конструктор «КАМАЗа» – директор НТЦ Данис Валеев) и технологический центр (в декабре 2017 года главным технологом – директором ТЦ назначен Фёдор Назаров). Занимаемые площади – более 118 тыс. кв. м, коллектив работников – две тысячи человек.
Ключевые специальности – инженер-конструктор/расчётчик, инженер-технолог, инженер-исследователь. В блоке развития один доктор наук и 21 кандидат технических наук. Это одно из самых «молодых» подразделений «КАМАЗа»: более половины сотрудников – в возрасте до 35 лет. Подразделения работают в единой информационной среде, что позволяет осуществлять управление всем жизненным циклом продукта.

Управление главного конструктора «КАМАЗа», правопреемником которого стал впоследствии НТЦ ОАО «КАМАЗ», было создано 1 апреля 1970 года. Первый руководитель службы – главный конструктор по автомобилям Владимир Наумович Барун, с 1977 года назначенный главным конструктором «КАМАЗа». Именно он находился у истоков создания и в период становления УГК, формирования основных принципов работы самостоятельной конструкторской школы Камского автогиганта. Первоначально, поскольку проектированием автомобиля КАМАЗ занимались конструкторы ЗИЛа, УГК отводилась весьма скромная роль «серийного сопровождения». Но, начиная с 1977 года, в УГК разрабатываются новые модели – более тяжёлые и мощные. Конец 80-х годов вошёл в историю разработкой семейства полноприводных автомобилей «Мустанг», а середина 90-х, несмотря на все сложности эпохи, – созданием самосвала КАМАЗ-6520 грузоподъёмностью 20 тонн.





В этот период НТЦ возглавляет Рамиль Абдреевич Азаматов. В начале нового века и тысячелетия НТЦ – генератор идей развития новой техники. Идут испытания семейства модернизированных автомобилей КАМАЗ-65115, проектирование и сборка «супертяжеловесов» – КАМАЗов-65226 полной массой 97 тонн. В это же время создаются производства современных узлов и агрегатов совместно с передовыми иностранными компаниями.

В 2012 году стартовало кардинальное обновление модельного ряда: разработан магистральный тягач нового поколения, начато расширение линейки новых моделей.

С 2014 года реализуется масштабный проект «Реинжиниринг автопроизводства и создание перспективного семейства автомобилей КАМАЗ». Созданы полноприводный грузовой автомобиль с гибридной установкой, два электробуса большого и особо малого класса, в 2015-м – первый беспилотный «КАМАЗ», в 2017-м представлен первый образец магистрального грузовика поколения К5.
Самые актуальные проекты – создание перспективного семейства автомобилей КАМАЗ, перспективного семейства рядных двигателей КАМАЗ, энергоэффективных экологичных транспортных средств, беспилотников и всего того, что связано с их разработкой, расчётами, испытаниями, сертификацией и технологической подготовкой производства. В активе блока – солидная опытно-экспериментальная база, испытательные стенды, станочный парк, сборочное производство опытных автомобилей, демонстрационная площадка испытательного трека.
Разрабатываются и внедряются в производство аддитивные технологии, инновационные материалы, ведётся научно-исследовательская деятельность. Применение информационных технологий и создание инженерных баз в разы сократило сроки проектирования, акцент сделан на виртуальные испытания.

Новаторство – стиль профессиональной жизни работников блока развития. Они – авторы 691 изобретения, 78 промышленных образцов, 643 полезных моделей. Товарный знак зарегистрирован в РФ и 95 зарубежных странах, три товарных знака признаны общеизвестными ТЗ в РФ. Ежегодно специалисты блока участвуют во Всероссийском конкурсе «Инженер года» и ряде форумов.
В 2018 году заняли второе место в самом масштабном в РФ соревновании профессионального мастерства среди молодых специалистов в возрасте от 18 до 28 лет «WorldSkills Hi-Tech».

# «КАМАЗ» сегодня. Автомобильный завод

**Автомобильный завод – альфа и омега технологической цепочки «КАМАЗа». Как структурное подразделение он предназначен для выпуска грузовых автомобилей и запасных частей к ним, обеспечивает весь технологический цикл механической обработки и сборки узлов и агрегатов шасси, все операции по сборке кабины и полную сборку грузового автомобиля КАМАЗ. Завод способен выпускать 75 тысяч автомобилей в год, а механообрабатывающее производство – 75 тысяч сборочных комплектов основных деталей и узлов шасси. В гамму выпускаемых грузовых автомобилей входят бортовые машины, самосвалы, седельные тягачи, машины повышенной проходимости, шасси для специальных надстроек. Выпускаются автомобили полной массой от 10,5 до 33 тонн, которые работают в любых дорожных и климатических условиях.**

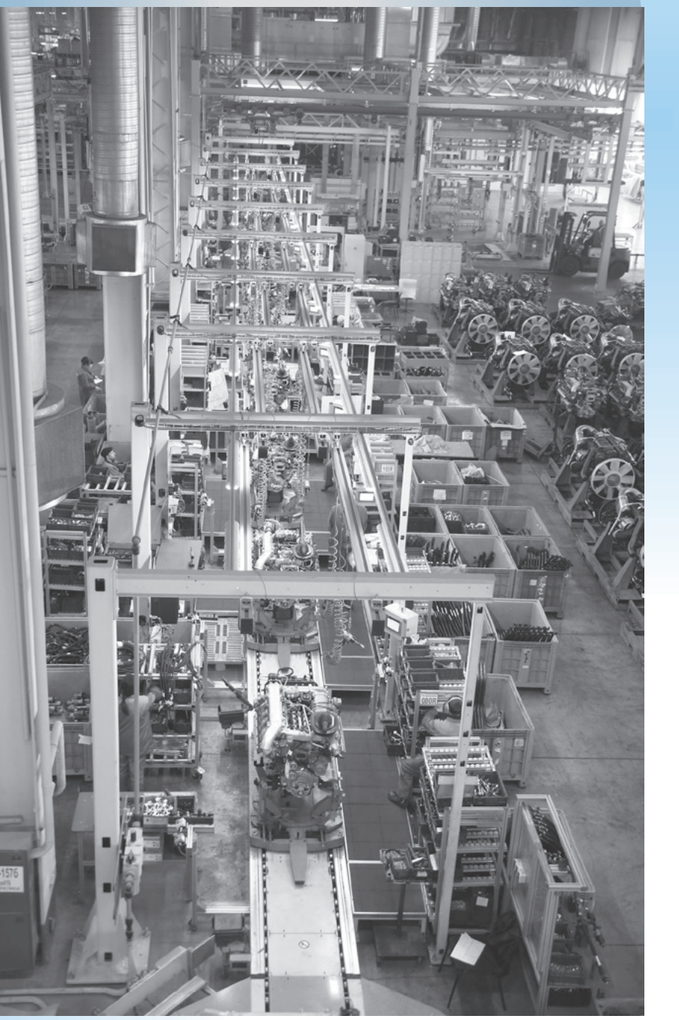
**Общая площадь территории, занимаемая заводом, составляет 150,65 га, при этом производственные площади закрытых помещений – 736,8 тыс. кв. м.**
**В состав завода входят: главный корпус, корпус колёс, корпус газовых автомобилей, административно-бытовые здания и другие объекты.**
**Технологический арсенал автомобильного – свыше восьми тысяч единиц оборудования: металлорежущего, сварочного, окрасочного, кузнечно-прессового, сборочного. На крупнейшем среди камазовских заводов численность работающих составляет порядка шести тысяч человек.**

**Днём своего рождения автомобильный завод считает 16 февраля 1976 года, когда с конвейера сошёл первый камский грузовик. В новейшей истории АвЗ, пережившего немало сложных лет, – новые главные цифры и даты.**
**Выпуск двухмиллионного грузовика состоялся 15 февраля 2012 года. Автограф на дверце КАМАЗа-6522 оставил Владимир Путин. Спустя четыре года, в феврале 2016-го, Президент России вновь посетил «КАМАЗ», участвуя в торжествах по случаю 40-летия выпуска первого грузовика. За эти четыре десятка лет с конвейера автомобильного сошло 2173560 грузовиков, освоено 65 моделей. Мечты энтузиастов-первопроходцев воплощают в жизнь их дети и внуки.**

**В год 45-летия «КАМАЗа» автомобильный делает новый шаг навстречу будущему: теперь здесь собираются автомобили с новым дизайном, новой кабиной – тягачи КАМАЗ-5490 (М 1842). Флагману, новому продукту «КАМАЗа», постепенно предстоит изменить весь завод. На очереди – освоение других моделей нового модельного ряда, а у 5490 вскоре появится существенный штрих – индекс NEO.**

**С начала 2018 года на автомобильном заводе произошла перезагрузка главных сборочных конвейеров: изменены логистические потоки, на ГСК-2 отныне собираются машины только нового модельного ряда.**
**В 2019-м, в год 50-летия «КАМАЗа», праздник рождения автомобильного завода ознаменован сборкой первого предсерийного автомобиля КАМАЗ-54901 – «умного», красивого, комфортного. Идёт новое поколение автомобилей – К5. Прорыв в сборке большегрузов премиум-класса призвана обеспечить производственная оперативная система MES, которая сделает прозрачными все этапы работы финишного производства «КАМАЗа». В июне 2019 года началась установка терминалов MES.**
**С февраля 2018 года директором автомобильного завода назначен Николай Удельнов.**

# «КАМАЗ» сегодня. Завод двигателей



Завод двигателей в составе предприятий группы ПАО «КАМАЗ» – крупнейшее предприятие России, обладающее полным технологическим циклом производства двигателей и силовых агрегатов. Здесь выпускается 38 основных моделей дизельных и газовых двигателей и более 200 их различных модификаций и комплектаций. Структура завода включает производства: «Мотор», арматурно-сборочное, термогальваническое и ремонтное. Численность коллектива – 3,5 тысячи человек.

Двигатели и силовые агрегаты поставляются на главный сборочный конвейер «КАМАЗа», автомобильным и автобусным заводам, сервисным центрам и др.

В главном корпусе площадью 271 тыс. кв. м налажено механообрабатывающее производство корпусных деталей двигателя и сцепления. Здесь находятся механообрабатывающее производство деталей раздаточной коробки, сборочный конвейер и испытательные стенды для двигателей.

В двух термогальванических корпусах проходят химико-термическую обработку детали двигателя, коробки перемены передач. В масштабе «КАМАЗа» здесь обеспечиваются потребности в термо- и гальванообработке деталей не только дизельного производства, но и других заводов.

В производственных корпусах ЗД размещено свыше 2700 единиц технологического оборудования. Основные рабочие и инженерные специальности: наладчик станков с программным управлением, оператор станков с ПУ, наладчик автоматических линий, оператор АЛ, слесарь механосборочных работ, инженер-технолог, гальваник, термист.

В 1995 году двигатель КАМАЗ 740.11-240 впервые в России получил сертификат уровня «Евро-1», а в феврале 2008 года сошедший с главного конвейера ЗД двигатель под номером 2 500 000 стал первым мотором КАМАЗ, соответствующим нормам «Евро-4».

В 1996 году на базе завода двигателей и завода запасных частей было создано ОАО «КАМАЗ-Дизель». Реорганизация и возвращение названия «завод двигателей» произошла в сентябре 2011 года.

Завод, выпускающий «сердце» автомобиля КАМАЗ, – активный и непосредственный участник создания производства новых двигателей, постоянной модернизации выпускаемой продукции и научно-исследовательских работ в области двигателестроения.

В июне 2004 года введена в эксплуатацию новая автоматическая линия по обработке поршня. В 2011-м в ТГП состоялся запуск новой печи AICHELIN. Был разработан новый продукт – мини-электростанция на базе газового электроагрегата.
2013 год – это начало изготовления опытной партии двигателей «Евро-5».

Как пилотный участок определён завод двигателей с запуском на «КАМАЗе» проекта реинжиниринга в 2014 году. Тогда же был дан старт проекту «Тибет» по выпуску нового современного шестицилиндрового двигателя Р6. Первая деталь нового двигателя – крышка коренного подшипника коленчатого вала – была получена и утверждена 9 декабря 2015 года. В том же году в рамках проекта «Мосты» состоялся запуск нового современного оборудования для изготовления шестерён.
2016 год вошёл в историю завода двумя значительными событиями. На базе производства коробок перемены передач и запасных частей ЗД был создан завод запасных частей и компонентов (ЗЗЧиК), его директором назначен Рафис Галиев.

Тогда же были освобождены площади, подготовлены строительные площадки под оборудование для изготовления деталей нового двигателя Р6. В марте следующего года начался монтаж оборудования и первых станций нового сборочного конвейера двигателя Р6, в сентябре собраны первые опытные двигатели, а в декабре 2017-го на испытания в НТЦ отправился первый двигатель Р6, закладка которого состоялась на новом конвейере. Мощности новой линии, оснащённой по последнему слову техники, рассчитаны на выпуск 12 тысяч силовых агрегатов в год.

С июня 2014 года завод двигателей возглавляет директор Сергей Снарский.

В год 50-летия «КАМАЗа» 25 февраля на площадке завода двигателей при участии Президента РТ Рустама Минниханова состоялось открытие уникального проекта – учебно-технологического комплекса (УТК), ориентированного на отработку сборочных операций и подготовку для «КАМАЗа» рабочих кадров «под ключ». Жизненно важным для компании назвал открытие УТК первый заместитель генерального директора ПАО «КАМАЗ» – исполнительный директор Юрий Герасимов (справа): только качественный, подготовленный персонал может собирать на производстве качественные автомобили.

# «КАМАЗ» сегодня. Литейный завод

«КАМАЗ», как известно, начинается с литейки. Общая площадь литейного завода – 1 878 тыс. кв. м. Выпускаемая продукция – отливки для автопрома, железных дорог, нефтегазовой отрасли, коммунального хозяйства. Мощности производства позволяют выпускать в год свыше 335 тысяч тонн отливок любой сложности – в т. ч. из чугуна разных марок, конструкционных и легированных сталей, цветных сплавов.

В составе Л3 – корпуса чугунного литья, стального литья, цветного литья, корпус вспомогательных цехов с цехом литья по выплавляемым моделям, цехами по изготовлению оснастки и ремонтной инфраструктурой. В арсенале завода также фабрика обогащения песков, цех поршневых колец, участки по производству литой стальной дроби, лигатур и модификаторов, порошковых огнеупорных материалов и изделий из огнеупорных отходов. Флагман отечественного литейного производства, Л3 производит литьё не только для «КАМАЗа» и отечественных предприятий, но и на экспорт с использованием передовых технологических процессов: получение отливок из чугуна и стали в формах под высоким удельным давлением, стальных отливок на линиях безопочной формовки; крупногабаритных отливок из алюминиевых сплавов методом литья под низким давлением, отливок из сплавов на основе меди методом, совмещающим литьё и ковку; выплавка чугуна дуплекс- и триплекс-процессом. Уровень автоматизации технологических процессов – 85%. Численность работающих – без малого шесть тысяч человек.

Введённый в строй 30 декабря 1976 года, в конце 90-х литейный пережил сложное время. Главной задачей начала 2000-х стало завоевание рынка.

С 2002 года литейный и кузнечный заводы входят в состав ОАО «КАМАЗ-Металлургия», которое возглавил Виктор Фабер. Май 2003 года навсегда остался в памяти камазовцев его трагической гибелью...

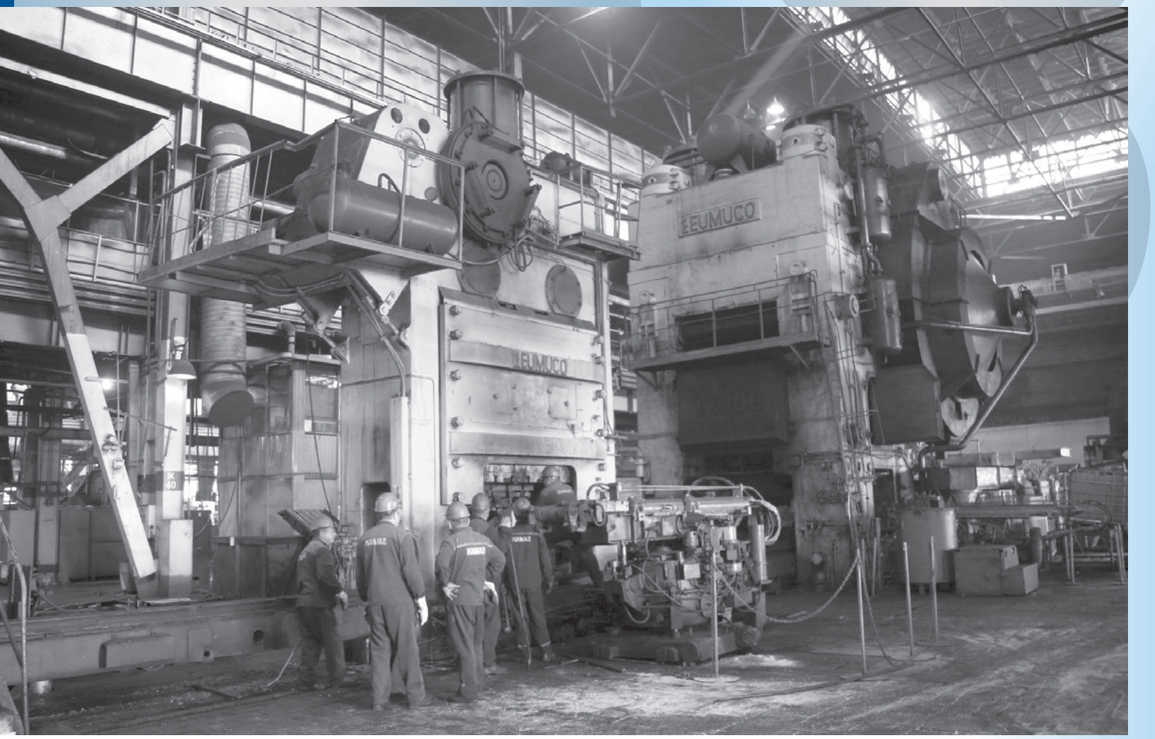
Середина «нулевых» в истории литейного связана с монтажом и запуском автоматических формовочных линий HWS-1, HWS-2, модернизацией печей плавки в ПЧЛ.

В 2007 году литейщики вышли на рекордные объёмы выпуска отливок. Идёт техническое перевооружение, значительные средства вкладываются в развитие. Второе десятилетие нового века для Л3 – время выхода на принципиально новый уровень качества труда, качества продукции и качества сотрудничества с потребителем.
АФЛ «DISAMATIC» № 1 стала пятой по счёту линией, где внедрён новый технологический метод ковшового модифицирования высокопрочного чугуна порошковой проволокой. Завод активно осваивает номенклатуру для совместных предприятий «КАМАЗа», соединяя эти проекты с масштабной модернизацией.

После структурных преобразований в 2012 году на литейном заводе произошла полная смена управленческой команды. Предприятие возглавил Эдуард Панфилов. В том же году металлурги «КАМАЗа» стали лауреатом конкурса на соискание Премии по качеству Правительства РФ.

В 2014 году прошла модернизация оборудования, пополнился парк лабораторного оборудования, выросли объёмы продукции диверсификации, началась подготовка к реинжинирингу литейного производства. Активно расширяется география сбыта продукции. В октябре 2018 года введён в эксплуатацию автоматический закалочный комплекс Tesline.

# «КАМАЗ» сегодня. Кузнечный завод




**Кузнечный завод ПАО «КАМАЗ» – это предприятие с законченным циклом изготовления заготовок под последующую механическую обработку.**
**В четырёх основных производственных корпусах – КПК-1, КПК-3, ШИК и ЦРМ – производится широкий спектр продукции (более 600 наименований) весом от 0,1 до 130 кг: горячештамповочные поковки различных видов деталей грузовых и легковых автомобилей, сельхозтехники, прицепной техники и силовых агрегатов.**
**Ежемесячно на производство автомобиля КАМАЗ кузнечный завод штампует около 500 позиций поковок. Ежегодно выпускается порядка 70 000 тонн поковок. Завод развивает несколько своих ключевых компетенций.**
**Одна из весомых «визитных карточек» – коленчатый вал. Первый, для двигателя КАМАЗ 740, был изготовлен в 1976 году. Сегодня, с освоением коленвала для нового камазовского двигателя Р6 и выходом К3 на европейский рынок, номенклатура выпускаемых коленвалов приближается к десяти видам.**

**Более 10 лет кузнечный завод входил в состав заготовительной продуктовой группы ОАО «КАМАЗ-Металлургия».**
**С 2012 года К3 вновь стал самостоятельным подразделением в составе ОАО «КАМАЗ».**
**В новом веке новый вектор развития обозначила продукция диверсификации. Эволюцию 3D пережило проектирование и изготовление оснастки, от качества которой напрямую зависит качество поковок.**
**Изменился и материал: к традиционной отечественной марке стали добавились стали нового поколения – микролегированные, дисперсионно-твердеющие. Первыми в России камазовские кузнецы начали осваивать эти марки стали для коленвалов.**

**В 2007 году в КПК-3 смонтирован прокатный стан SP-5000. Метод раската, применяемый на нём, – более прогрессивная, по сравнению с обычной, технология штамповки. В 2008-м в КПК-1 две ковочные линии были оснащены элементами быстрой наладки штампов.**
**Новые дисковые отрезные станки заработали в 2014 году в цехе рубки металла. Этот год также вошёл в историю: завод стал лауреатом конкурса «Лучшее предприятие и лучший руководитель по развитию производственной системы на основе философии и принципов лин» в двух номинациях: «Лучшее предприятие» и «Лучший руководитель».**

**По итогам 2015 года кузнечному заводу присуждено звание лауреата конкурса на соискание премий Правительства РТ за качество в номинации «Производственные системы».**
**Коллектив кузнечного сегодня – без малого 2000 человек. Основные профессии – кузнец-штамповщик, слесарь-ремонтник, наладчик кузнечно-прессового оборудования, термист, электромонтёр.**

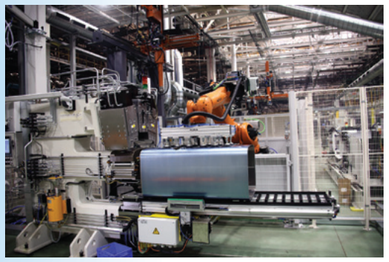
**С развитием проекта реинжиниринга на К3 актуализирована тема модернизации оборудования – в первую очередь уникальной автоматической линии коленвала и балки передней оси в КПК-3, принятой в эксплуатацию в 1977 году. Продолжается проект по замене машинных преобразователей на тиристорные по нагреву металла на штамповку.**

**Новые перспективные направления кузнечного завода – штамповка цельнокованого поршня для грузовых двигателей, и прецизионная штамповка, что пока не имеет аналогов в России.**
**С 2012 года директором кузнечного завода стал Александр Калашников.**

# «КАМАЗ» сегодня. Прессово-рамный завод

Прессово-рамный завод, основанный в 1971 году, на сегодня один из самых крупных заводов, входящих в единый технологический комплекс ПАО «КАМАЗ». Площадь его составляет 217 тыс. кв. м. Грамотная инженерная планировка позволяет работать в одном корпусе, не мешая друг другу, четырём большим производствам: заготовительному, штамповочному, окрасочному и сварочному.

Работа на ПРЗ начинается с листа металла и заканчивается выпуском готовой рамы и окрашенного каркаса кабины. Само производство включает 13 основных цехов и более 30 вспомогательных цехов и служб. Основные виды деятельности – производство деталей и узлов для семейства грузовых автомобилей (рамы, кабины, узлы и детали платформы, шасси КАМАЗ, оперения, двигателя; системы выхлопа, топливные баки и пр.); изготовление штамповой оснастки; оказание услуг по штамповке деталей. За ПРЗ прочно закрепился статус самого номенклатурного завода «КАМАЗа»: здесь изготавливается более половины всей камазовской номенклатуры, свыше 52 тысяч выходных позиций.

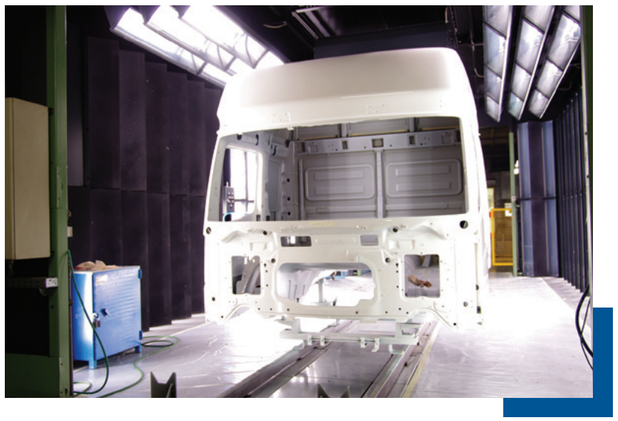


Предприятие располагает полным циклом производства – поточного, основанного на узловой и технологической специализации с замкнутым циклом изготовления из холоднокатаной, горячекатаной рулонной и листовой стали. Мощности прессово-рамного завода позволяют изготавливать детали, получаемые методом холодно-листовой штамповки и сварных узлов, для производства 80 тысяч машкомплектов грузовых автомобилей.

С 2012 года директором прессово-рамного завода стал Александр Рыбаков. В числе достижений последних лет – реализация трёх важных проектов: освоение кабины нового поколения, запуск линии очистки металла и внедрение линии изготовления балки картера по новой технологии. Все они нацелены на достижение высоких стандартов качества, экономию средств, отказ от затратных операций, минимизацию простоев оборудования, потерь от брака. Внедрение новой технологии изготовления балки картера с применением плазменного раскроя металла позволило снизить норму расхода металла до 10 кг металлопроката на один машкомплект.

Прессово-рамный – площадка, на которой реальное воплощение обретают идеи роботизации производства «КАМАЗа». Успешно трудится роботизированная линия сварки высокой крыши. В стратегии импортозамещения важным этапом стал запуск в январе 2019 года новой линии по изготовлению алюминиевых топливных баков. Роботы, которых прессоворамщики считают своими союзниками, взяли на себя самую сложную и трудоёмкую часть работы. В решающую стадию вступил и проект освоения выпуска продукции для грузовиков премиум-класса поколения К5: цех штамповки и сварки деталей кабин делает ставку на изготовление комплектующих только отличного качества. Высокую точность измерений обеспечивает лаборатория ATOS ScanBOX. Гордость ПРЗ, на котором трудятся пять тысяч человек, – добрые два десятка трудовых династий.

Приметы современного ПРЗ – активное обновление парка оборудования и технологий. Сродни подвигу первопроходцев «КАМАЗа» стали монтаж и запуск 25 июня 2010 года новой окрасочной линии Durr, производительность которой – 75 тыс. машкомплектов в год. Проект реализован всего за четыре года, монтаж вёлся в условиях действующего производства. Новые технологии с применением 12 роботов повысили качество автомобиля: за счёт катафорезного грунтования и нанесения вторичного грунта увеличена коррозионная стойкость каркаса кабины, обеспечена высокая декоративность лакокрасочного покрытия. Снижено негативное воздействие на окружающую среду.



# «КАМАЗ» сегодня. Ремонтно-инструментальный завод

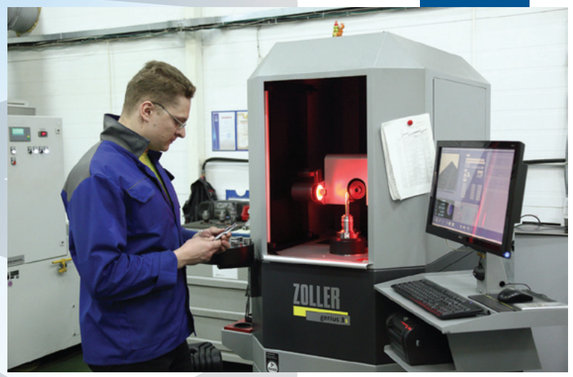
**Миссия ремонтно-инструментального завода как первенца будущего автогиганта заключалась в оказании постоянной помощи в становлении заводов объединения, изготовлении необходимого им оснащения: рабочей и контрольной оснастки, инструмента, различного нестандартного оборудования, изготовления запасных частей к оборудованию. По факту завод, ведущий свой отсчёт с 1973 года, стал и уникальной промышленной площадкой, где отрабатывались первые конструкторские и технологические решения, создавался оригинальный инструмент.**

**С декабря 2009 года производственные цеха РИЗа размещены, в основном, на автомобильном заводе «КАМАЗа». Общая площадь основного производства составляет более 24 тыс. кв. м. На компактном участке организовано эффективное производство: более 600 единиц оборудования, из которых около сотни – станки с ЧПУ и обрабатывающие центры.**
**Ремонтно-инструментальный завод, ответственный сегодня за процесс обеспечения инструментом всего «КАМАЗа», – это специализированное предприятие с наличием достаточного парка универсального и специализированного оборудования высокого разрешения, с полным производственным циклом – от поковки до термической обработки (окраски) готовой продукции, включая все виды механической обработки.**
**Продукция диверсификации РИЗа – специальный инструмент (режущий, мерительный, вспомогательный) и технологическая оснастка (цанги, патроны, спецприспособления); многошпиндельные сборочные системы и приводы к ним; запасные части к технологическому оборудованию.**
**РИЗ также производит капремонт станков, стендов, приспособлений и установок и запасные части для проведения капитального и текущего ремонта, модернизации всего парка технологического оборудования, включая установку систем ЧПУ.**

**Современные высокоскоростные обрабатывающие центры дают возможность производить механическую обработку изделий конфигурации любой сложности и с высокой точностью. Технология производства продукции сориентирована на прогрессивные методы обработки, что обеспечивает высокое качество продукции.**
**С августа 2016 года директором РИЗа назначен Андрей Карпов.**

**Активно занимается завод внедрением прогрессивного инструмента, в рамках проекта «Импортозамещение» ведёт интенсивную работу по замене покупного инструмента инструментом собственного изготовления. Специалистов РИЗа отличают высокая квалификация и большой опыт работы. Средний квалификационный разряд – 5,6. Полуторатысячный коллектив выполняет все ключевые функции: инструментообеспечение, выпуск запасных частей, ремонт оборудования. Первенец идёт в ногу с «КАМАЗом», нацеленным на освоение выпуска нового модельного ряда и увеличение темпов производства: для оборудования нового поколения, которым сейчас оснащаются заводы компании, необходим инструмент соответствующего уровня.**

**Одна из «визиток» предприятия – протяжки, уникальный режущий инструмент, обеспечивающий за один проход высокое качество обработки поверхности. Он пользуется большим спросом не только на «КАМАЗе».**
**Инновационный продукт – инструмент для зуботочения методом скайвинга, необходимый для производства двигателей Р6.**




**Модернизация оборудования, ввод в строй новых агрегатов, закупленных в рамках проекта реинжиниринга, позволили ризовцам значительно расширить номенклатуру производимого инструмента. На пороге цифровизации ряд проектов направлен на оптимизацию функции управления обеспечения инструментом.**
**В соревновании по культуре производства РИЗ занимает лидирующие позиции среди основных заводов «КАМАЗа» по организации эталонных участков.**

# Совместные предприятия: ООО «ЦФ КАМА»

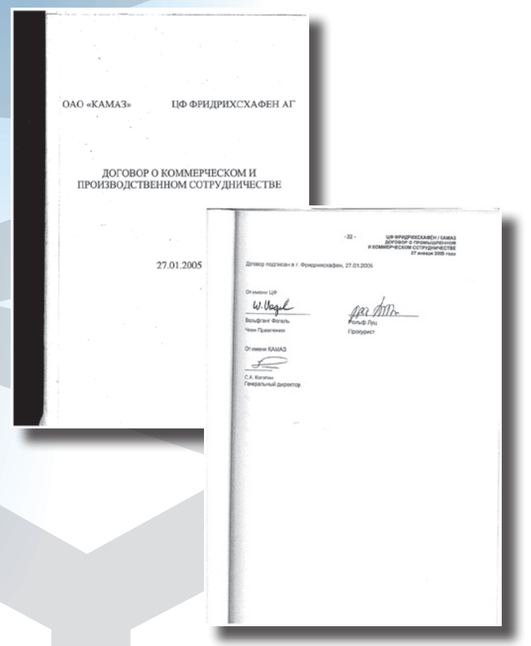
**«Мы начинаем – и все выигрывают!» Под таким слоганом 23 ноября 2005 года на площадях бывшего «Турбодизеля» состоялось открытие ООО «ZF КАМА» (ЦФ КАМА)– первого совместного предприятия «КАМАЗа» с мировым грандом, германским концерном Zahnrad Fabrik Friedrichshafen AG. Оно стало также первой производственной площадкой ZF на территории стран СНГ.**
**Партнёрами реализован проект по организации промышленного высокотехнологичного производства автокомпонентов мирового уровня. На торжественную церемонию открытия прибыли Президент Республики Татарстан Минтимер Шаймиев и первый заместитель министра промышленности и энергетики РФ Андрей Реус, который отметил открытость «КАМАЗа» мировым процессам в плане интеграции и назвал его руководство активистами российского техномира.**

**Вместе с генеральным директором ОАО «КАМАЗ» Сергеем Когогиным и членом Правления ZF, вице-президентом по автомобильной и специальной приводной технике Вольфгангом Фогелем почётные гости перерезали символическую ленточку. Юная «дочка», которой предстоит жить, намерена перенять от родителей-учредителей лучшие качества: немецкую пунктуальность и российское творческое начало. И выпускать для «КАМАЗа» коробки передач, равные по качеству фирменным ZF.**

**Осмотрев технологические линии, испытательный стенд и первую продукцию нового СП, Президент РТ Минтимер Шаймиев отметил, что всякий раз, бывая на «КАМАЗе», становится свидетелем процесса созидания: «Республика как контр-гарант продолжает всецело поддерживать автозавод. В масштабах «КАМАЗа» новое производство – не очень большой корпус, но здесь представлена прекрасная технология сборки. Это новое слово в технологии «КАМАЗа».**

**Работа СП «ЦФ КАМА» планируется в режиме промышленной сборки – этот статус оно получит через два года после открытия, в 2007-м. Линия в Челнах, как и планировалось, станет точной копией линии сборки коробок передач во Фридрихсхафене.**

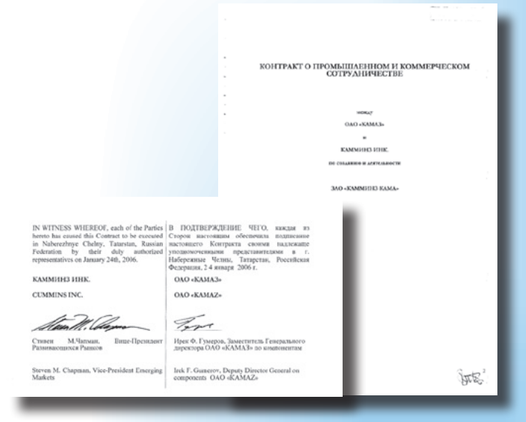
**Первым успехом производства стала сборка 16-ступенчатой трансмиссии ZF Ecosplit. Пройдёт 10 непростых лет – и «ЦФ КАМА» выпустит более 120 тысяч коробок передач, локализация при этом достигнет 50 процентов.**



# Совместные предприятия: ЗАО «КАММИНЗ КАМА»

**Президент Cummins Inc Том Лайнбаргер и генеральный директор «КАМАЗа» Сергей Когогин мыслят в русле развития сотрудничества. Стороны договорились организовать сборку двигателей уровня «Евро-4» и «Евро-5» по мере введения соответствующих технических регламентов в России.**

**Большая делегация американских партнёров «КАМАЗа» побывала на «КАММИНЗ КАМА» в мае 2011 года. За плечами нового СП – первые пять лет работы. Гости прошли с экскурсией по заводу, осмотрели линии обработки головки блока цилиндров и сборки двигателей, пообщались с работниками на предмет перспектив развития, на «КАМАЗ-Дизеле», на территории которого находится СП, ознакомились с цехом локализации деталей для двигателей Cummins.**



КОНТРАКТ О ПРОМЫШЛЕННОМ И КОММЕРЧЕСКОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ

ОАО «КАМАЗ»

и

КАММИНЗ ИНК.

по созданию и деятельности

ЗАО «КАММИНЗ КАМА»

IN WITNESS WHEREOF, each of the Parties hereto has caused this Contract to be executed in Naberezhnye Chelny, Tatarstan, Russian Federation by their duly authorized representatives on January 24th, 2006.

КАММИНЗ ИНК.

CUMMINS INC.

Стивен М.Чапман, Вице-Президент Развивающихся Рынков

Steven M. Chapman, Vice-President Emerging Markets

В ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЧЕГО, каждая из Сторон настоящим обеспечила подписание настоящего Контракта своими надлежаще уполномоченными представителями в г. Набережные Челны, Татарстан, Российская Федерация, 24 января 2006 г.

ОАО «КАМАЗ»

ОАО «КАМАЗ»

Ирек Ф. Гумеров, Заместитель Генерального директора ОАО «КАМАЗ» по компонентам

Irek F. Gumerov, Deputy Director General on components ОАО «KAMAZ»

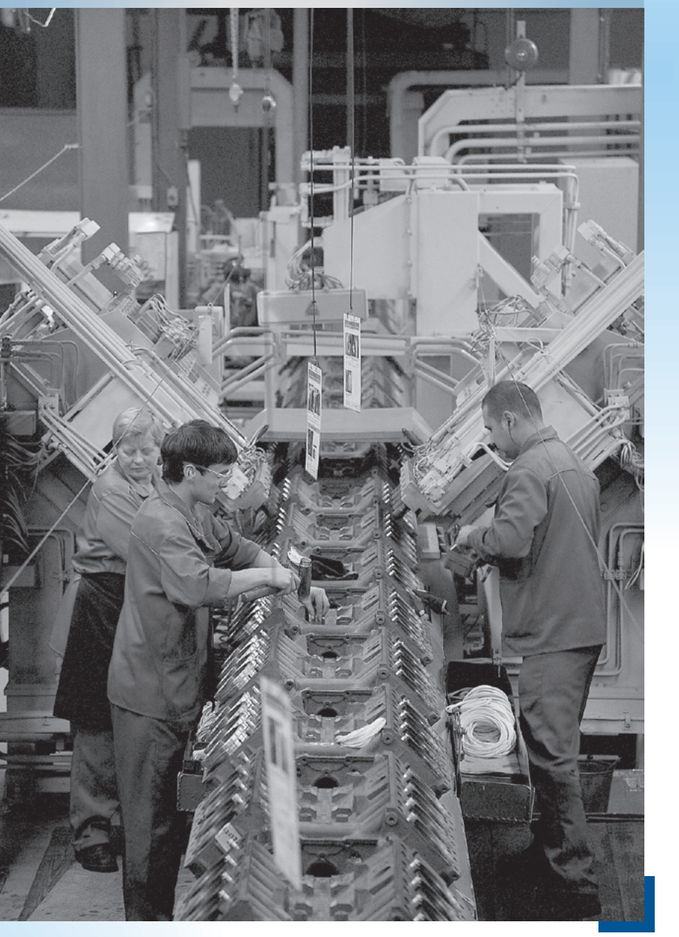
**50 на 50 – на таких паритетных началах 24 января 2006 года в Набережных Челнах было создано второе по счёту совместное предприятие – ЗАО «КАММИНЗ КАМА». Его учредителями стали «КАМАЗ» и мировой лидер в производстве дизельных двигателей корпорация Cummins Inc. Стороны подписали контракт о промышленном и коммерческом сотрудничестве, в результате чего американцы получали доступ к камазовской фирменной дилерской и сервисной сети, самой большой на территории России и СНГ, а «КАМАЗ» становился обладателем новых технологий, позволявших занять новую нишу на российском рынке – по производству дизельных двигателей, предназначенных для мало- и среднетоннажной автомобильной техники сельскохозяйственного, дорожно-строительного и промышленного назначения.**

**Через восемь месяцев, 19 сентября 2006 года, был собран первый мотор и торжественно открыта сборочная линия двигателей Cummins серии B (120–275 л. с.). Председатель Совета директоров Cummins Теодор Солсо заявил о готовности к серьёзной и планомерной работе по освоению производства автомобильных и промышленных двигателей средней мощности в России. Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин подтвердил приверженность взятому курсу: «КАМАЗ», оставаясь самостоятельным разработчиком и производителем грузовых автомобилей, будет стремиться к альянсу с основными стратегическими партнёрами.**

**Открытие нового производства дизельных двигателей для грузовых автомобилей, отвечающих самым современным требованиям, состоялось 17 ноября 2009 года в присутствии Владимира Путина, на тот момент Премьер-министра РФ. Событие стало знаковым для отечественного автопрома.**
**Спустя два с половиной года, в марте 2012-го, ЗАО «КАММИНЗ КАМА» выпустило уже 10-тысячный двигатель.**
**А 21 марта 2017 года состоялся запуск производства двигателей Cummins серии L (280 – 400 л. с.) для грузовых автомобилей и средних тягачей, эксплуатируемых в российских условиях.**

**Сегодня СП «КАММИНЗ КАМА» отличается компактностью благодаря использованию современного оборудования с высокой степенью автоматизации. На 14 тыс. кв. м действуют цех обработки блока цилиндров, линия сборки и окраски и испытательный стенд. Численность персонала – 260 человек. Производственные мощности позволяют выпускать до 35 тысяч двигателей в год.**

# Совместные предприятия: ООО «КНОРР БРЕМЗЕ КАМА»



**Дата рождения предприятия «КНОРР БРЕМЗЕ КАМА» – 4 декабря 2007 года.**
**В этот день в Казани председатель исполнительного совета немецкой компании Knorr-Bremse Systeme für Nutzfahrzeuge GmbH Хайнц-Херманн Тиле и генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин подписали соглашение о создании в Набережных Челнах совместного предприятия по выпуску тормозных механизмов. В церемонии подписания участвовали Президент РТ Минтимер Шаймиев, Премьер-министр РТ Рустам Минниханов и мэр города Набережные Челны Ильдар Халиков. Инвестиционный проект предполагает равные доли сторон в уставном капитале и позиционируется как взаимовыгодный. Партнёры из Германии получают доступ на российский рынок в обмен на новейшие технологии. «КАМАЗ» продолжает интеграцию в мировое автомобилестроение.**
**Планировалось, что третье по счёту СП, созданное «КАМАЗом» совместно с ведущими мировыми производителями автомобильных компонентов, начнёт работу в 2008 году, и, хотя кризис внёс свои коррективы в планы партнёров, производство было запущено 1 июля – началась сборка первых барабанных тормозов. Официальная церемония открытия состоялась в ноябре 2009 года.**

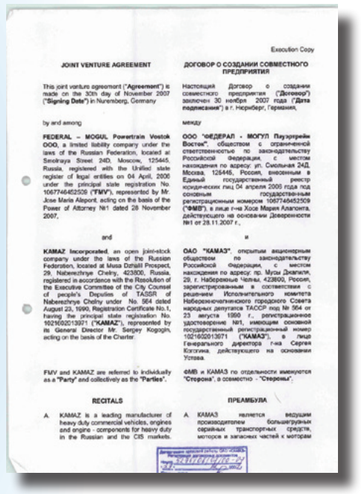
**7 мая 2010 года на «КНОРР БРЕМЗЕ КАМА» запущена линия по выпуску гасителей крутильных колебаний для грузовых автомобилей КАМАЗ и других отечественных автопроизводителей. Символическую ленту на церемонии запуска перерезали председатель Наблюдательного Совета «Кнорр-Бремзе АГ» Хайнц-Херманн Тиле, генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, генеральный директор ООО «КНОРР БРЕМЗЕ КАМА» Манфред Киндерманн и замруководителя исполкома г. Набережные Челны Наталия Кропотова.**

**Помимо производства всей номенклатуры тормозных барабанов для автомобилей КАМАЗ, «КНОРР БРЕМЗЕ КАМА» значительно расширило ассортимент выпускаемой продукции. Освоено также производство гасителей крутильных колебаний, ручных регулировочных рычагов, пневмогидроусилителей, главных цилиндров и осушителей воздуха – практически всё со стопроцентной локализацией.**
**В планах СП – локализация дискового тормозного механизма и производство подъёмной оси для автомобилей КАМАЗ. Активно внедряя новые технологии, предприятие, ставшее примером успешной интеграции двух крупнейших корпораций, готово к поставкам компонентов для нового поколения камских грузовиков К5.**

**За 10 лет объёмы выпуска барабанных тормозов достигли двух миллионов единиц. Юбилейное изделие было изготовлено 26 марта 2019 года в новом цехе. Автографы на нём оставили гендиректор «КАМАЗа» Сергей Когогин, его заместитель по развитию Ирек Гумеров, член исполнительного комитета Knorr-Bremze AG д-р Петер Лайер и генеральный директор «КНОРР БРЕМЗЕ КАМА» Манфред Киндерманн.**

**Удачный запуск! Торжественно отметили 5 июля 2018 года в Автограде 10-летие со дня запуска серийного производства «КНОРР БРЕМЗЕ КАМА». В финале гости, загадав желание, запустили в небо воздушные шары – с надеждами на успешное развитие предприятия в ближайшие годы. Первое десятилетие доказало успешность и эффективность молодого СП: компания получила известность как надёжный производитель тормозных систем, сформирован сплочённый высокопрофессиональный коллектив.**

# Совместные предприятия: ООО «Федерал Могул Набережные Челны»



Execution Copy

**JOINT VENTURE AGREEMENT**

This joint venture agreement ("**Agreement**") is made on the 30th day of November 2007 ("**Signing Date**") in Nuremberg, Germany

by and among

**FEDERAL – MOGUL Powertrain Vostok OOO**, a limited liability company under the laws of the Russian Federation, located at Smolnaya Street 24D, Moscow, 125445, Russia, registered with the UI-filed state register of legal entities on 04 April, 2006 under the principal state registration No. 1067746452528 ("**FMV**"), represented by Mr. Jose Maria Allaponti, acting on the basis of the Power of Attorney №1 dated 28 November 2007,

and

**KAMAZ** Incorporated, an open joint-stock company under the laws of the Russian Federation, located at Moika Dzhalil Prospect, 29, Naberezhnye Chelny, 423806, Russia, registered in accordance with the Resolution of the Executive Committee of the City Counsel of people's Deputies of TASSR of Naberezhnye Chelny under No. 964 dated August 23, 1990, Registration Certificate No.1, having the principal state registration No. 1021602213971 ("**KAMAZ**"), represented by its General Director Mr. Sergey Kogogin, acting on the basis of the Charter

FMV and KAMAZ are referred to individually as a "**Party**" and collectively as the "**Parties**".

**RECITALS**

A. KAMAZ is a leading manufacturer of heavy duty commercial vehicles, engines and engine - components for heavy duty in the Russian and the CIS markets.

**ДОГОВОР О СОЗДАНИИ СОВМЕСТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ**

Настоящий Договор о создании совместного предприятия ("**Договор**") заключен 30 ноября 2007 года ("**Дата подписания**") в г. Нюрнберг, Германия,

между

ООО "**ФЕДЕРАЛ - МОГУЛ Пауэртрейн Восток**", обществом с ограниченной ответственностью по законодательству Российской Федерации, с местом нахождения по адресу: ул. Смольная 24Д, Москва, 125445, Россия, внесенным в Единый государственный реестр юридических лиц 04 апреля 2006 года под основным государственным регистрационным номером 1067746452528 ("**ФМВ**"), в лице г-на Хосе Мария Алапонта, действующего на основании Доверенности №1 от 28.11.2007 г.,

и

**ОАО "КАМАЗ"**, открытым акционерным обществом по законодательству Российской Федерации, с местом нахождения по адресу: пр. Мусы Джалиля, 29, г. Набережные Челны, 423806, Россия, зарегистрированным в соответствии с решением Исполнительного комитета Набережночелнинского городского Совета народных депутатов ТАССР под № 964 от 23 августа 1990 г., регистрационное удостоверение №1, имеющим основной государственный регистрационный номер 1021602213971 ("**КАМАЗ**"), в лице Генерального директора г-на Сергея Когогина, действующего на основании Устава

ФМВ и КАМАЗ по отдельности именуются "**Сторона**", а совместно - "**Стороны**".

**ПРЕАМБУЛА**

A. КАМАЗ является ведущим производителем большегрузных сервисных транспортных средств, моторов и запасных частей к моторам



**Подписание официального документа о создании совместного предприятия «Федерал Могул Набережные Челны» состоялось 10 марта 2008 года в Казани на встрече президента и главного исполнительного директора Federal Mogul Хосе Мария Алапонта и генерального директора ОАО «КАМАЗ» Сергея Когогина: стороны уточнили некоторые позиции соглашения и совместной стратегии. Были также подписаны уставные документы СП. Его миссией обозначен выпуск деталей цилиндро-поршневой группы (ЦПГ), отвечающих требованиям уровня «Евро-3» и далее. На следующий день делегация Federal Mogul Corporation (США) побывала на «КАМАЗе», где посетила главный сборочный конвейер автомобильного завода, а на «КАМАЗ-Дизеле» гости ознакомились с работой ранее созданных «ЦФ КАМА» и «КАММИНЗ КАМА», осмотрели площади, предназначенные для размещения производства нового СП.**

**СП «Федерал Могул Набережные Челны» стало уже четвёртым предприятием в Набережных Челнах с участием «КАМАЗа» и ведущих мировых производителей автомобильных компонентов.**

**Меморандум о создании ещё одного СП на площадке «КАМАЗа» был подписан между ООО «FEDERAL-MOGUL Powertrain Vostok» и ОАО «КАМАЗ» 30 ноября 2007 года в Нюрнберге (Германия).**

**В августе 2008 года началась реконструкция производственного корпуса, в котором предстояло разместиться новосёлам. 6 октября 2009 года состоялся пуск производства, а уже 4 декабря осуществлена первая поставка поршней на «КАМАЗ». Уникальность предприятия в том, что в одном месте сконцентрированы литейный и механообрабатывающий комплексы.**

**С 2011 года 100 % поршней, производимых на территории и на мощностях «ФМ НЧ», поступают для автомобилей КАМАЗ, с 2012-го – также поршневые кольца и гильзы цилиндра.**

**В 2014 году СП сертифицировало свою продукцию по стандартам ISO/TS 16949 и ISO 9001. Тогда же произведён запуск линии хромирования поршневых колец. В 2016 году началось строительство литейного производства гильзы цилиндра.**

**Сегодня в ООО «Федерал Могул Набережные Челны» на трёх производствах работают 230 человек. Кроме поставок на «КАМАЗ», СП обеспечивает деталями ЦПГ и другие автомобильные предприятия России.**

# Совместные предприятия: ООО «ДК РУС»

Договоры о создании на паритетных началах ещё сразу двух совместных предприятий – «Фузо КАМАЗ Тракс Рус» и «Мерседес-Бенц Тракс Восток» – были подписаны стратегическими партнёрами ОАО «КАМАЗ» и Daimler AG 23 ноября 2009 года в г. Штутгарте (Германия) – в период ожидаемого после кризиса подъёма экономики.

Тем самым продолжился трансфер передовых мировых технологий автомобилестроения в обмен на перспективы на российском рынке.

Первый челнинский Мерседес сошёл с конвейера в 2010 году.

В 2015 году произошло объединение двух брендов – MB и Fuso – под эгидой официального дистрибьютора ООО «ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС» (ДК РУС).

На территории КИП «Мастер», на площади в 33 тыс кв. м, разместились две сборочные линии, участок окраски, зона приёма и хранения готовой продукции, офисные помещения, учебный центр и склад комплектующих.

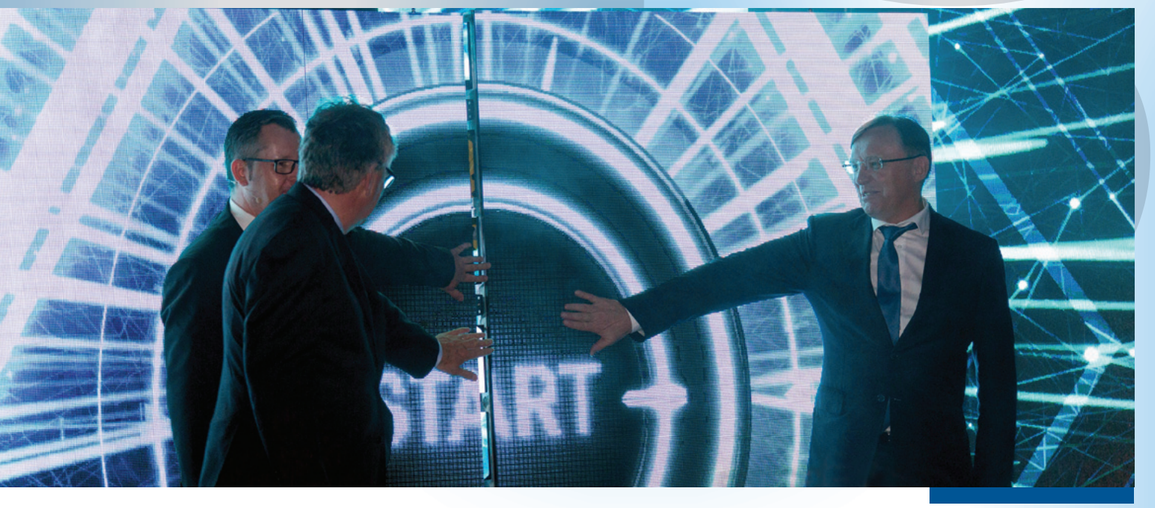
В ноябре 2016-го в Челнах был собран уже 10-тысячный грузовик Mercedes-Benz Actros. Молодое СП обозначило перспективы развития – переход от крупноузловой сборки к мелкоузловой, локализация компонентов.

Стратегические партнёры приступили и к реализации главного совместного проекта – строительству завода каркасов кабин.

25 апреля 2018 года на «ДК РУС» выпущен 25-тысячный автомобиль Mercedes-Benz Actros. После традиционных фото- и автограф-сессий он был передан российской логистической компании «Деловые линии». Вручая сертификат на юбилейный большегруз директору транспортной компании «Деловые линии» по взаимодействию с отраслевыми организациями перевозчика Александру Лашкевичу, генеральный директор «КАМАЗа» Сергей Когогин выразил уверенность, что этот автомобиль будет служить честно и долго. Вместе с документом представителям компании-перевозчика был передан и символический ключ.

В конце 2018 года «ДК РУС» выпустило уже и 30-тысячный грузовик Mercedes-Benz, а в начале 2019-го – 10-тысячный автомобиль Fuso Canter.

# «КАМАЗ» сегодня. Завод каркасов кабин



**Мечта, сбывшаяся благодаря усилиям двух лидеров мирового автопрома: 27 мая 2019 года в Набережных Челнах, на промышленной площадке «КАМАЗа», торжественно открыт новый завод по производству каркасов кабин для грузовиков КАМАЗ и Mercedes-Benz – современнейший в России и один из лучших в мире. С момента «первого колышка» (строительство ЗКК началось 10 марта 2016 года) до запуска миновало чуть более трёх лет. Новый объект по масштабу сопоставим с теми, что были возведены в период строительства автогиганта.**
**Уникальный проект – важнейшая веха в истории сотрудничества «КАМАЗа» и крупнейшего международного автомобильного концерна Daimler AG. Управлять производством будет СП «ДАЙМЛЕР КАМАЗ РУС».**
**Церемонию открытия посетили полномочный представитель Президента РФ по Приволжскому федеральному округу Игорь Комаров, замминистра промышленности и торговли РФ Александр Морозов, Президент Республики Татарстан Рустам Минниханов, глава Госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов и генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин.**
**С немецкой стороны в событии участвовали член Совета директоров Daimler AG, глава подразделения грузовых автомобилей и автобусов Daimler AG Мартин Даум, руководитель грузового подразделения Mercedes-Benz Daimler AG Штефан Бухнер, председатель Совета директоров «ДК РУС» и член Совета директоров «КАМАЗа» Геральд Янк, генеральный директор «ДК РУС» Андреас Дойшле.**

**Площадь предприятия – более 60 тыс. кв. м. Ввод его в эксплуатацию обеспечит создание 700 новых рабочих мест.**
**Мощность – 55 тыс. кабин в год. Каркасы кабин будут поставляться на сборочный конвейер «КАМАЗа» и сборочное производство грузовиков Mercedes-Benz в Набережных Челнах для последующей сборки и монтажа на шасси.**
**Многие новейшие технологии реализованы на ЗКК впервые в России, производство обладает самым высоким уровнем автоматизации в стране: более сотни роботов выполняют свыше 80% процессов. Применена концепция глубокой локализации. На территории завода расположены цеха сварки, окраски кабин и логистики, энергоцентр.**
**Запуск нового завода каркасов кабин – важный пункт инвестиционной программы перехода «КАМАЗа» к производству нового модельного ряда, автомобилей поколения К5. Модельный ряд начинается с пяти типов кабин, общее число модификаций – свыше ста.**
**Выпуск первой модели новой линейки продукции – магистрального тягача КАМАЗ-54901 – в компании уже начат.**

# Дилерская сеть: в едином ключе

**Сеть продаж и сервиса ПАО «КАМАЗ» охватывает все регионы России и СНГ, а также традиционные зарубежные рынки сбыта. «КАМАЗ» продолжает активно расширять свою товаропроводящую и сервисную сеть в России и за её пределами.**

# Дилерская и сервисная сеть ПАО «КАМАЗ» в СНГ и дальнем зарубежье

СТРАНЫ СНГ:

Казахстан
Украина
Беларусь
Молдова
Азербайджан
Армения
Грузия
Таджикистан
Узбекистан
Кыргызстан
Туркменистан

ДАЛЬНЕЕ ЗАРУБЕЖЬЕ:

| | |
|---|---|
| Латинская Америка: | Эквадор<br>Панама<br>Колумбия<br>Перу<br>Боливия |
| Африка: | Ангола<br>Египет<br>Кот-д'Ивуар<br>Тунисская Республика<br>ЮАР<br>Лесото<br>Свазиленд<br>Намибия<br>Ботсвана<br>Зимбабве<br>Мозамбик<br>Замбия<br>Руанда<br>Маврикий<br>Мадагаскар<br>Уганда<br>Кения<br>Танзания |
| Азия: | Вьетнам<br>Монголия<br>Филиппины<br>Индонезия<br>Индия<br>Шри-Ланка |
| Ближний Восток: | ОАЭ<br>Израиль |
| Европа: | Болгария<br>Литва<br>Сербия<br>Венгрия<br>Польша |

# Праздник, от которого не отказываются

**«КАМАЗ» принимает активное участие в различных крупных выставках, форумах, саммитах – как российских, так и международных. Одной из традиционных площадок стала проходящая раз в два года в Москве выставка коммерческого автотранспорта «КОМТРАНС».**

**Магистральный тягач КАМАЗ-5460 М признан «Лучшим грузовиком MIMS 2004». В конкурсе «Гран при журнала «Коммерческий транспорт» он набрал максимальное количество баллов – 20. Незадолго до MIMS эта модель КАМАЗа (с двигателем «Евро-2») впервые участвовала в трансконтинентальном автопробеге «Лиссабон – Владивосток», организованном Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).**

**Важным событием в рабочем календаре «КАМАЗа» уже несколько лет значится Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ) – масштабное ежегодное деловое мероприятие. В рамках Форума проходят пленарные заседания, сессии и дискуссии, посвящённые актуальным для экономики темам, а также встречи представителей крупных российских и международных компаний. Выступления главы российского государства на пленарном заседании ПМЭФ уже стали традицией.**

**«КАМАЗ» традиционно выступает партнёром зоны делового общения ПМЭФ, оформляемой в стилистике компании.**

**В рамках ПМЭФ-2019 состоялось подписание трёхстороннего соглашения между ПАО «КАМАЗ», Weichai Power Co., Ltd. (Китай) и Правительством Ярославской области. Подписи под документом поставили генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, председатель Совета директоров Weichai Power Co., Ltd Тан Сюгуан и губернатор Ярославской области Дмитрий Миронов. Соглашение предусматривает локализацию производства индустриальных дизельных и газовых двигателей мощностью от 520 до 2000 кВт на базе совместного предприятия ПАО «КАМАЗ» и китайской корпорации Weichai Power Co., Ltd, создаваемого на площадях дочернего предприятия «КАМАЗа» – ПАО «Тутаевский моторный завод». Документ подписан в рамках реализации программы импортозамещения в двигателестроении и направлен на развитие территории моногорода, а также диверсификацию отраслей экономики г. Тутаева.**

# Профсоюз. В заботах о главном

Александр Анатольевич Васильев был избран председателем профсоюзного комитета работников ПАО «КАМАЗ» в ходе XIII отчётно-выборной профсоюзной конференции в 2014 году.

VIII.ОТ

8.1. Каждая из ответственность за полномочий и обязуе проблем на принципа договоренностей.

8.2. Представите коллективных перегово договора или нес согласованного колле соответствии с законод

8.3. Лица, виновн договора, а также не осуществления контр объективных причин, законодательством РФ

8.4. По требовани принять меры, предупре по вине которых нарушаются, не выполняются ус договора.

Генеральный директор ПАО КАМАЗ

_____ С.А. Когогин

Предсе профсо ПАО «К

_____

I.ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Стороны, цель и статус коллективного договора

1.1.1. Настоящий коллективный договор (далее - Договор) заключён между работниками ПАО «КАМАЗ» (далее – Работники), интересы которых представляет Объединенная первичная профсоюзная организация ПАО «КАМАЗ» Профсоюза работников АСМ РФ в лице председателя профсоюзного комитета Васильева Александра Анатольевича (далее – Профсоюзный комитет), и Работодателем - ПАО «КАМАЗ» (далее - Общество) в лице генерального директора Когогина Сергея Анатольевича (далее - Стороны).

1.1.2. Коллективный договор разработан и заключен в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и Республики Татарстан, согласно требованиям стандарта предприятия (СТП 37.104.58.04 «Порядок разработки, заключения и контроля коллективного договора»).

1.1.3. Настоящий коллективный договор является правовым актом, регулирующим социально-трудовые отношения в Обществе, и заключается между Работодателем и Работниками, в котором каждая из Сторон знает и признает полномочия представителей другой Стороны и на этом основании принимает на себя определенные обязательства.

Стороны подтверждают обязательность исполнения условий настоящего Договора.

1.1.4. Стороны достигли соглашения и подписали настоящий коллективный договор с целью согласования важнейших условий и положений, обеспечивающих взаимные интересы Работников и Общества.

Успешная работа Общества объявляется настоящим Договором взаимным интересом, при котором обе Стороны выражают стремление сохранять, обеспечивать и развивать производственные, экономические и трудовые отношения.

1.1.5. Стороны уведомлены о том, что в ходе переговоров каждая из Сторон имела право и возможность выставлять свои требования и предложения, не противоречащие законодательству РФ и РТ.

KAMAZ

4

**Каждые два года на конференции трудового коллектива происходит подписание Коллективного договора ПАО «КАМАЗ». Этот приоритетный документ становится «основным законом», базой для нормативного регулирования социально-трудовых отношений в ПАО «КАМАЗ». Он охватывает все направления и определяет вектор локальных нормативных актов по всем аспектам деятельности коллектива компании. Проект Коллективного договора прорабатывается детально, с учётом внешних и внутренних факторов.**

**В состав колдоговорной комиссии, основного разработчика, входят как представители работодателя, так и работников. Масштабные обязательства Коллективного договора в виде льгот, компенсаций, дополнительных отпусков, надбавок и доплат к основной заработной плате стимулируют укрепление трудовой дисциплины, совершенствование производства, улучшение качества выпускаемой продукции и повышение производительности труда.**
**Объединённая первичная профсоюзная организация ПАО «КАМАЗ» сегодня – это 75 тысяч членов профсоюза и 24 тысячи состоящих на профсоюзном учёте неработающих пенсионеров.**

**Структура профсоюзной организации включает в себя 45 первичных профсоюзных организаций подразделений.**
**Важную и ответственную работу с членами профсоюза ведут более трёх тысяч профсоюзных активистов.**
**Ежемесячно сотрудники аппарата профкома ПАО «КАМАЗ» выезжают на встречи с работниками заводов. На совещаниях с участием руководителей трудовых коллективов, председателей цеховых комитетов конструктивно обсуждаются актуальные темы, члены профсоюза получают разъяснения по волнующим их вопросам.**

**Вместе с департаментом трудовых отношений блока заместителя генерального директора ПАО «КАМАЗ» по управлению персоналом и организационному развитию социально-экономическая комиссия профкома ведёт планомерную работу по совершенствованию систем оплаты труда, положений по доплатам и надбавкам, повышению мотивации роста производительности и качества труда и, соответственно, заработной платы.**

**Под постоянным контролем профсоюза и вопросы, связанные с охраной труда, для чего действует специальная одноимённая комиссия.**

**Товарищеские встречи по волейболу между командами администрации и профкома «КАМАЗа» – давняя традиция. Матч 21 сентября 2007 года в СК «Автозаводец» приурочили к Дню машиностроителя и декаде профсоюзного активиста. В бескомпромиссной борьбе победу одержал профсоюз, в чью пользу со счётом 3:1 завершилась игра. Награда – кубок профкома.**

**На двухдневный турслёт работающей молодёжи города, проходивший в июне 2007 года на базе отдыха «Дубравушка», отправились команды со всех крупных заводов «КАМАЗа». Состязались в коронных туристских номинациях – от фигурного вождения велосипеда и ориентирования на местности до вязания узлов и конкурса песни у костра. Лучшие результаты в абсолютном первенстве – у дизелистов (второе место) и команды КамПРЗ (третье).**

**В мае 1989 года на Ленинградском проспекте (ныне – Чулман) был открыт санаторий-профилакторий, получивший название «Набережные Челны». Главными направлениями работы камазовской здравницы стали профилактика и лечение заболеваний опорно-двигательного аппарата и желудочно-кишечных заболеваний. Уже тогда к услугам поправляющих здоровье были подводный массаж, грязевые ванны, иглотерапия и многое другое. Сохранить это учреждение «КАМАЗ» смог даже в самые трудные годы.**
**В 2013 году клиника-санаторий «Набережные Челны» предложила камазовцам три программы: санаторное лечение, «Материнство» и лечение заводчан с подозрениями на профзаболевания органов дыхания и слуха. В апреле профлидеры «КАМАЗа» на своём выездном заседании лично оценили возможности здравницы, ставшей поистине достоянием «КАМАЗа». Экскурсию для профсоюзного десанта провела главный врач Юлия Файзова.**

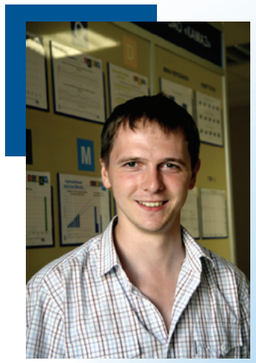
**Немало достижений современной медицины в арсенале клиники-санатория, которая по уровню оснащения и сервиса считается одним из лучших лечебно-профилактических учреждений в России. Приятно удивил профлидеров интерьер бассейна – осенью 2012 года в нём был проведён капитальный ремонт, сделана реконструкция и в сауне.**

# Молодея год от года

**Когда дерзать и творить, если не в молодости? Молодёжная организация «КАМАЗа», априори молодого с начала стройки, возродилась в новом веке – в 2001 году. Тогда же был проведён первый конкурс профессионального мастерства среди молодых работников автогиганта, а в следующем, 2002-м, на базе МО ОАО «КАМАЗ» создаётся городская организация работающей молодёжи. В 2004 году появилось Положение о молодёжных проектах, проведён первый конкурс творческих идей. В 2005 году камазовская «молодёжка» принимает активное участие в реализации программы молодёжного строительства РТ, лоббируя особые условия для камазовцев. Год спустя утверждены миссия и «Молодёжная политика ОАО «КАМАЗ», в 2007-м создан координационный совет молодёжных проектов. В 2008-м МО «КАМАЗа» признана лучшей в Республике Татарстан, а в 2009-м впервые молодые камазовцы приняли участие во Всероссийском конкурсе «Инженер года». Лучшим молодым инженером России был признан конструктор НТЦ Виталий Фурзиков.**

**Молодые специалисты «КАМАЗа» много лет принимают участие в ежегодном Международном молодёжном промышленном форуме «Инженеры будущего», который проводит с 2011 года Союз машиностроителей России при поддержке ГК «Ростех». За восемь лет в мероприятии приняли участие около 14 000 молодых специалистов, учёных, аспирантов и студентов. Его участниками стали молодые инженеры из 400 промышленных компаний и 85 вузов из 60 регионов Российской Федерации. Возраст форумчан 20–35 лет.**

**В 2019 году камазовская площадка была названа одной из самых активных на форуме «Инженеры будущего», состоявшемся в Оренбургской области.**
**В интенсиве участвовали 200 предприятий, за победу в личном рейтинге боролись более тысячи молодых работников. По итогам форума камазовская команда вошла в пятёрку лучших, заняв четвёртое место среди 62 команд, участвующих в общекомандном рейтинге.**



**В 2012 году в топ-100 личного рейтинга форума «Инженеры будущего» вошли трое молодых камазовцев. Ближе всего к вершине оказался инженер-технолог кузнечного завода Алексей Мартюгин, занявший пятую строчку, и таким образом опередивший более тысячи участников форума.**

**Доброй традицией на «КАМАЗе» стали встречи генерального директора с представителями рабочей молодёжи в неформальной обстановке. В 2016 году на такой приём были приглашены участники форумов «PROFдвижение», «Инженеры будущего», чемпионата «WorldSkills», конкурсов «Молодой аналитик» и «Форсайт Авто». Самым юным гостем стал 16-летний Айдар Минеев – первокурсник Технического колледжа им. В. Д. Поташова, участвовавший в «WorldSkills Junior». Три года спустя он завоюет золотую медаль в компетенции «Изготовление прототипов» и поднимется на высшую ступень пьедестала на 45-м Чемпионате мира WorldSkills-2019 в Казани.**

**Детский технопарк, учредителями которого выступили «КАМАЗ» и «IT-парк», открылся в Набережных Челнах в конце 2015 года. Программу обучения в «Кванториуме» для каждого направления (квантов) разрабатывали ведущие российские университеты и корпорации. Образовательная программа рассчитана на два года. Дети смогут выбрать один из восьми квантов.**

**Побывавший здесь в феврале 2016 года, в рамках визита на «КАМАЗ», Президент России Владимир Путин высоко оценил возможности «Кванториума»: «Сегодня внедряется новый формат – детские технопарки, такие как «Кванториум», например, где ребята осваивают робототехнику, другие профессии, которые будут востребованы в ближайшем будущем на рынке труда. Детям это интересно, у них глаза горят.**
**Я был там, в этом центре, действительно здорово».**

**Молодёжный форум «PROFдвижение», организованный по инициативе «КАМАЗа» при поддержке Минтруда и Минпромторга РТ для старшеклассников и студентов российских вузов, впервые прошёл в Набережных Челнах в 2014 году. Главная его цель – популяризация рабочих и инженерных профессий. Для участия в форуме было подано более 400 заявок, конкурсные испытания прошли 200 человек из 15 городов России.**

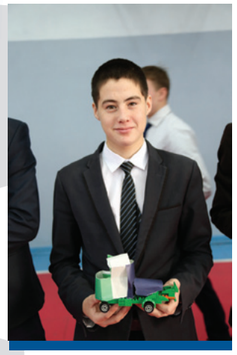
**В течение шести дней для них были организованы экскурсии на «КАМАЗ», тренинги, презентации, панельные дискуссии, деловые игры, развлекательные и спортивные мероприятия. Ребята общались с руководителями «КАМАЗа» и членами команды «КАМАЗ-мастер».**

**Теперь форум «PROFдвижение» стал ежегодной «летней сессией», уникальной платформой для реализации профессионального потенциала юношества и, по сути, новым молодёжным форматом в совместной профориентационной работе государства и бизнеса.**

**В 2015 году «КАМАЗ» получил за проект «PROFдвижение» спецприз жюри на II Всероссийском конкурсе лучших практик работодателей по развитию человеческого капитала «Создавая будущее». Награда была присуждена за «креативный подход к вопросам профориентации».**

**«Дни КАМАЗа», ориентированные на содействие в выборе будущей профессии, расширение кругозора учащихся, знакомство с крупнейшим российским автозаводом проводятся в школах города Набережные Челны с 2016 года.**

**Профориентационная программа, стартовавшая по инициативе заместителя генерального директора «КАМАЗа» по управлению персоналом и организационному развитию Александра Ушенина, в короткие сроки была реализована Корпоративным университетом компании совместно с заводскими службами по персоналу. Участие в познавательных праздниках принимают учащиеся 1–11 классов, форма работы с учениками выбирается с учётом их возрастных особенностей и ожиданий. Так, классные часы и игры для начальных классов носят познавательный характер, в старших классах сделан акцент на содействие в выборе профессии: предоставляется возможность поучаствовать в профессиональных пробах и многое другое.**



**В 2017 году «КАМАЗ» стал победителем Российского конкурса лучших практик подготовки рабочих кадров среди предприятий и организаций. Профориентационная программа «День КАМАЗа» была признана лучшей в номинации «От профессионального выбора к успешной карьере». Одержав победу, «КАМАЗ» получил статус пилотной площадки, которой будет оказана поддержка для продвижения практики «День КАМАЗа» и распространения опыта. Кроме того, эта профориентационная программа включена в Реестр лучших практик по подготовке рабочих кадров.**

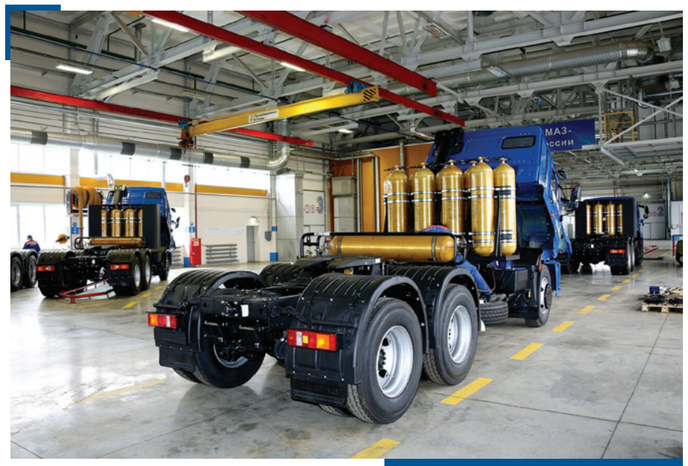
# «КАМАЗ» и газ

Во время визита на «КАМАЗ» председатель Правления ОАО «Газпром» Алексей Миллер (слева) заявил: «КАМАЗ» – российский лидер в производстве автомобилей на газу». В тот же день состоялось подписание соглашения о сотрудничестве «КАМАЗа» и «Газпрома».

Газовая тематика для «КАМАЗа» – одно из основных бизнес-направлений, значение которого только возрастает.
Торжественное открытие на «КАМАЗе» корпуса газовых автомобилей 22 апреля 2015 года стало важной вехой в продвижении газобаллонной техники. Немногим больше года потребовалось для реализации проекта «Организация производства автомобилей КАМАЗ и автобусных шасси с газовыми двигателями на автомобильном заводе».
Производственная площадка с новым оборудованием разместилась в бывшем газодизельном корпусе Ав3, планируемые мощности – выпуск до 8 тысяч единиц техники в год.
Техпроцесс подразумевает сборку шасси и установку газового двигателя на главном сборочном конвейере автомобильного завода, после чего этот «комплект» буксируется в корпус газовых автомобилей для дальнейшего монтажа газобаллонного оборудования с проведением всего цикла испытаний, включая обкатку автотехники и шасси. При этом газовые двигатели КАМАЗ, собираемые на заводе двигателей, также проходят испытания и обкатку в полном объёме.

Программа развития газомоторной техники, расширения инфраструктуры АГНКС постоянно актуализируется на государственном уровне. Ряд инициатив «КАМАЗа» в этом направлении встречают поддержку.

Потенциал компании, подчёркивает генеральный директор Сергей Когогин, позволяет помочь перевести на газ в стране не менее 50 % общественного транспорта. В качестве топлива на ГБА производства ПАО «КАМАЗ» используется сжатый природный газ, применение которого значительно снижает количество токсичных веществ в выхлопных газах – до уровня стандартов «Евро-5». Это особенно важно для больших городов, где львиная доля загрязнений воздуха приходится на автотранспорт. При этом стоимость компримированного природного газа в три раза меньше стоимости традиционного для грузовиков дизельного топлива.
В результате газобаллонный автомобиль окупается быстрее дизельного аналога, несмотря на более высокую стоимость приобретения.

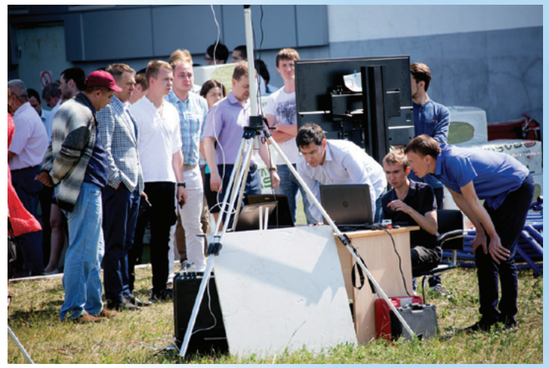


# Беспилотники. Версия будущего

**Сегодня «КАМАЗ» считается признанным лидером в разработке решений для беспилотного автотранспорта в России. Проект «Авторобот» появился у компании в 2014 году, а в 2015-м – и сам первый беспилотный автомобиль. С этого времени тема интеллектуальных транспортных систем развивается в нескольких направлениях, идёт активная работа над целым рядом уникальных моделей беспилотной техники.**

**Весной 2018 года на площадке НТЦ демонстрировался первый «Одиссей» – грузовой беспилотный автомобиль, собранный на основе дизельного КАМАЗа-43083. Автомобиль заточен на то, чтобы уезжать и постоянно возвращаться в одно и то же место – отсюда и название. Его планируется запустить для работы на внутризаводских логистических перевозках по уже существующим дорогам.**

**Беспилотник оснащён сразу четырьмя типами сенсоров: «глаза» и другие «органы чувств» грузовику заменяют видеокамеры, радары, лидары – лазерные дальномеры и сонары. У авторобота высокоточная навигация и система связи: промышленный Wi-Fi, 4G и специальный УКВ-диапазон на случай, если заглушены другие каналы связи (экстренный канал). Все данные с датчиков поступают в главный мозг машины – компьютер, где будет происходить обсчёт входящей информации о параметрах движения и приниматься решение, как вести себя беспилотнику. Компьютер «Одиссея» разработан силами специалистов НТЦ «КАМАЗа» и партнёров проекта из К(П)ФУ. У каждого авторобота предусмотрен режим ручного дистанционного управления – через джойстик или руль на случай экстренной ситуации.**







**Первая версия беспилотника-маршрутки без руля и педалей, беспилотный электробус «ШАТЛ» (Широко Адаптированная Транспортная Логистика) – была продемонстрирована в 2016 году на Международном Московском автомобильном салоне. Совместная разработка «КАМАЗа» и ФГУП «НАМИ» предназначена для передвижения по дорогам с твёрдым покрытием с использованием данных цифровых карт, систем навигации и органов технического зрения.**

**В июне 2018 года в Казани ПАО «КАМАЗ» продемонстрировало прототип беспилотного электробуса ШАТЛ КАМАЗ-1221 в статическом и динамическом режимах. Это новый тип городского транспортного средства, автономный автомобиль, способный адаптироваться к изменяющимся транспортным задачам и самостоятельно оптимизировать маршруты.**

**Концепция проекта такова, что путь движения прокладывается в режиме реального времени. Сами пассажиры, в зависимости от потребности, смогут управлять транспортным средством, выбирая необходимые остановки.**

**12 июня 2018 года Президент Татарстана Рустам Минниханов провёл тест-драйв беспилотника на пути в 650 метров, определённом внутри огороженной закрытой территории вдоль берега реки Казанки. Затем в период Чемпионата мира по футболу в столице Татарстана возможности беспилотника были продемонстрированы всем желающим. Зрители оценили инновационную конструкцию, футуристический дизайн и концепцию применения новейшей разработки «КАМАЗа».**

# Электробус. Экологичный, экономичный

**Один из самых высокотехнологичных и экологичных продуктов компании – электробус КАМАЗ-6282, разработанный конструкторами НТЦ. Низкопольный, вмещающий не менее 85 пассажиров, он оснащён самым современным оборудованием – от спутниковой навигации до USB-разъёмов для зарядки мобильных устройств. Выиграв в мае 2018 года тендер на поставку для «Мосгортранса» 100 электробусов, «КАМАЗ» впервые вышел на рынок столицы с пассажирским транспортом на электрической тяге. Позже был выигран тендер на поставку ещё 100 электробусов. Проект стал и первым опытом работы «КАМАЗа» по контракту жизненного цикла (обслуживание всей техники в течение 15 лет).**

**Фото, сделанное 18 апреля 2019 года, зафиксировало сборку в ПАО «НЕФАЗ», на дочернем предприятии «КАМАЗа» в Башкортостане, уже сотого по счёту электробуса. Запуск в серийное производство принципиально нового вида пассажирского транспорта стал одним из знаковых этапов в развитии компании.**

**На выставке «КОМТРАНС-2017» был представлен электробус КАМАЗ-6282 с обновлённым интерьером и экстерьером. Модель электробуса второго поколения КАМАЗ-6282, разработанная совместно с московской инжиниринговой компанией Drive Electro, положительно зарекомендовала себя уже во время тестовых испытаний в ГУП «Мострансавто» на маршруте «м. Славянский бульвар – инновационный город «Сколково».**
**Этот электробус отличается от своих предшественников видоизменённым салоном – в нём отсутствует шахта моторного отсека, что позволило увеличить общую пассажировместимость.**

**Там же, на выставке, состоялась торжественная церемония передачи обновлённого электробуса КАМАЗ и станции быстрой зарядки «Мосгортрансу» в опытную эксплуатацию сроком на два месяца. В церемонии приняли участие генеральный директор ГУП «Мосгортранс» Евгений Михайлов, генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин и генеральный директор Drive Electro Сергей Иванов. Электробус КАМАЗ и станция для его зарядки созданы специально для Правительства Москвы в рамках реализации Меморандума о создании Национального консорциума развития автономного подключённого электрического транспорта, подписанного на полях Петербургского международного экономического форума в июне 2017 года. Основная цель консорциума – разработка и организация производства электробусов, а также развитие российского рынка автономного электротранспорта.**

**В 2019 году электробус КАМАЗ впервые демонстрируется в Европе в рамках всемирного саммита Международного союза общественного транспорта (UITP) в Стокгольме (Швеция). На стенде, организованном совместно с «Мосгортрансом», компания представила международному транспортному сообществу инновационный продукт КАМАЗ. Модель вызвала большой интерес со стороны зарубежных специалистов и операторов общественных пассажирских перевозок.**
**Они были подробно проинформированы об основных преимуществах электрического автобуса камазовской сборки: просторный салон, бесшумность, экологичность, экономичность в эксплуатации и ультрабыстрая зарядка.**

# «Арктика» – это в Челнах?

**Испытательные заезды новейшей разработки «КАМАЗа», снегоболотохода КАМАЗ-6345-3101, получившего название «Арктика», были продемонстрированы на территории НТЦ блогерам во время блог-тура 23 апреля 2018 года.**
**Это – первый российский «альфамобиль». Он может работать при минус 50-60 °С и двигаться при полном бездорожье, оснащён жилым модулем, что актуально для исследователей, разработчиков недр, медиков и МЧС. Созданием уникального автомобиля «КАМАЗ» отозвался на правительственную программу «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года». Партнёры проекта – Министерство образования РФ и ведущие технические вузы. Презентация КАМАЗ-Арктики состоялась в конце 2017 года в рамках ежегодной национальной многоотраслевой выставки «Вузпромэкспо».**

**Машина оснащена жилым модулем – полноценным обитаемым пространством, в котором можно жить или ждать помощи в самых суровых климатических условиях минимум трое суток. Здесь есть спальные места, душ и туалет, микроволновая печь, подогреватель, запас воды, умывальник, холодильник, телевизор, спутниковый телефон, варочная панель, электрогенератор. Дополнительно в жилом модуле предусмотрены кондиционеры, которые могут изолировать его обитателей от мошкары, комаров, гнуса.**

**Яркими, зрелищными получились динамические испытания на полигоне НТЦ весной 2018 года. Первый в истории альфамобиль КАМАЗ-Арктика блестяще справился с тестовыми заданиями и подтвердил свои эксклюзивные свойства.**

**Разработчиками «Арктики» выступил коллектив конструкторов блока развития «КАМАЗа». Сергей Назаренко (слева) – главный конструктор инновационных автомобилей НТЦ. Михаил Моисеев – главный специалист – руководитель группы.**

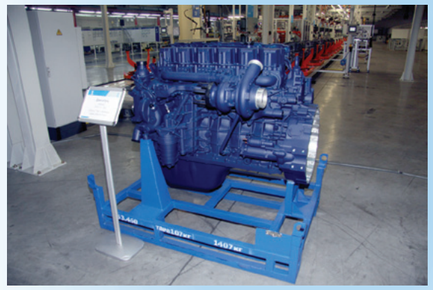
# Р6. Новый мотор – новое производство

**6 декабря 2017 года состоялся торжественный запуск нового конвейера «КАМАЗа» по производству двигателей Р6. Оснащённый по последнему слову техники, по ряду позиций он превосходит зарубежные аналоги. Большое внимание уделяется соблюдению технологии и детальному контролю качества: стопроцентно прослеживается каждая операция. Таким образом обеспечивается высокий уровень качества силового агрегата для автомобилей КАМАЗ поколения К5.**

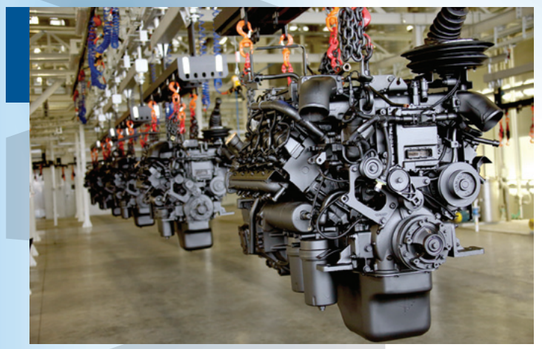
**15 декабря 2017 года на «КАМАЗе» состоялся официальный акт сдачи финального этапа работ в рамках разработки и производства семейства шестицилиндровых рядных двигателей Р6.**

**Мотор Р6 – представитель нового перспективного семейства рядных шестицилиндровых двигателей мощностью от 400 до 700 лошадиных сил экологического класса «Евро-5» и, в перспективе, «Евро-6».**
**За три года на заводе двигателей была проведена масштабная работа: построены площадки и смонтировано оборудование для производства блоков и головок цилиндров, а также линии сборки двигателей, окраски силовых агрегатов Р6.**

**Это – первый собранный на конвейере экземпляр нового рядного двигателя «КАМАЗа».**



**Весной 2018 года на заводе двигателей ПАО «КАМАЗ» состоялся запуск полного цикла мойки, сушки и окраски линии двигателей Р6.**
**В специальной камере установлены трёхуровневые очистители воздуха. За её пределы пары краски не выходят благодаря обратному давлению, которое создают мощная фильтрация сверху и вытяжка снизу. Отходы – шлам – поступают по трубам в систему очистки – дешламатор. Рабочие места расположены в шахматном порядке, каждый маляр красит свой участок силового агрегата, что обеспечивает темп, равномерную окраску и безопасность выполняемых работ.**
**Новая линия позволяет использовать особую краску – с высокой вязкостью и с лучшей адгезией (прилипанием). Она хорошо ложится на поверхность и не отслаивается со временем. После окраски силовой агрегат сушат, а затем он уходит на доукомплектовку.**



**Линия мойки, сушки, окраски и доукомплектовки с системой ПТК работает в едином режиме с линией стыковки, благодаря чему такт сборки одного агрегата составляет 160 секунд. За восьмичасовую смену можно окрашивать 144 силовых агрегата.**

# К5: выход в премиум-класс

**Первый показ КАМАЗа-54901 на выставке «КОМТРАНС-2017» 5 сентября в Москве стал поистине событием. Вот он, новый первенец, один из главных проектов компании, за которым – будущее. Всем последним требованиям отвечает кабина К5, при создании которой конструкторы сделали ставку на удобство и комфорт водителя: органы управления и панель приборов с доступом на расстоянии вытянутой руки, сиденье с широким диапазоном регулировок, два спальных места и бортовая информационная система с 10-дюймовым сенсорным экраном и др. КАМАЗ-54901 оснащён новой автоматизированной коробкой передач и двигателем совершенно нового типа – рядным Р6. По-настоящему долгожданный автомобиль, открывающий новую страницу в истории автогиганта!**

**Более 30 экспонатов делегировал в 2017 году «КАМАЗ» на выставку «КОМТРАНС», открывшуюся 4 сентября в Москве. Почти все – премьеры. Но главная интрига – прототип КАМАЗ-54901. Шедевр ещё скрыт под драпировкой.**

**У гендиректора «КАМАЗа» Сергея Когогина есть традиция: лично тестировать каждую новую модель автомобиля. В его водительских правах – все категории. 18 марта 2019 года Сергей Анатольевич провёл предсерийный тест-драйв новинки, первой модели из новой линейки продукции компании, премиального магистрального тягача КАМАЗ-54901.**

**После получасовой поездки по городу Сергей Когогин остался доволен первым представителем поколения К5: не почувствовал разницы между легковым и грузовым автомобилем, за рулём очень комфортно. Руководителю проекта «Перспективные автомобили КАМАЗ» Евгению Макарову (справа) была приятна оценка «генерала»: «Учли всё, что нужно».**





**В феврале 2019 года сборка магистральных тягачей КАМАЗ-54901, большегрузов нового семейства, началась на конвейере автомобильного завода.**
**К приёму нового продукта, габариты которого значительно больше серийных моделей, здесь готовились заранее: для обеспечения его проходимости приподняли сетку ограждений ПТК, модернизировали системы ПТК.**
**Всего в феврале с конвейера сошло 15 автомобилей.**

**«Я под огромным впечатлением. Браво всем!» – всемирно известный музыкант Денис Мацуев не скрывал эмоций после знакомства с «КАМАЗом» и новым флагманом.**
**27 марта 2019 года маэстро побывал в Набережных Челнах в рамках проекта МБФ «Новые имена», выступил с концертом в Органном зале, а во время тест-драйва КАМАЗа-54901 на треке автомобильного завода с интересом вслушивался в звук нового грузовика поколения К5 – для вдохновения.**

**Выдающийся дирижёр Валерий Гергиев, выступивший 6 мая 2019 года вместе со своим прославленным коллективом, Симфоническим оркестром Мариинского театра оперы и балета, прямо на производственной площадке автомобильного завода, в сопровождении генерального директора ПАО «КАМАЗ» Сергея Когогина перед концертом прошёл по конвейеру и осмотрел камазовские новинки – автомобили КАМАЗ-54901. Поднявшись в кабину, маэстро был удивлён её просторностью: «Здесь совет директоров проводить можно!»**

**«Какая, по-вашему, она – музыка «КАМАЗа»? – допытываются журналисты. Валерий Гергиев и Сергей Когогин сходятся во мнении: видеоряд с «Дакара» на экране во время исполнения оркестром Увертюры к опере М. И. Глинки «Руслан и Людмила» – прекрасная иллюстрация. Пусть же и созданная новая красивая машина звучит для клиентов как музыка…**

# Знакомьтесь: новый модельный ряд

**С 2015 года «КАМАЗ» активно практикует в разных городах организацию тест-драйвов – динамических показов техники: обладатели водительских прав с соответствующими отметками лично могут сесть за руль и испытать новинки. В апреле 2017 года тест-драйв прошёл мощный и лёгкий автомобиль КАМАЗ-65208 с колёсной формулой 6х2 и задней подъёмной осью. Она может легко подниматься при езде с неполной загрузкой или порожних перегонах и не участвовать в движении. Это экономит топливо и улучшает маневренность.**

**Летом и осенью 2018 года в ряде городов России – Краснодаре, Волгограде, Казани, Санкт-Петербурге, Москве – «КАМАЗ» провёл серию промо-акций, цель которых – предоставить максимально полную информацию о фирменной продукции, продемонстрировать новые модели, познакомить с новыми формами клиентского обслуживания. На тест-драйвах особый интерес вызывали автомобили нового модельного ряда: КАМАЗ-5490 NEO, тягач КАМАЗ-65209 с новым полуприцепом-рефрижератором НЕФАЗ-93341-5300314, автофургон на шасси КАМАЗ-5325 и другие.**

**Золотая осень 2017 года в столице Татарстана расцветила яркими красками тест-драйв новой самосвальной техники КАМАЗ. Это был заключительный аккорд в серии динамических показов, прошедших в сентябре-октябре в Москве, Сургуте и Казани на тестовых площадках, имитировавших офф-роуд – «лёгкое бездорожье». Пилоты и пассажиры (в среднем за день от 70 до 100 человек) отмечали ходовые качества и эргономику кабины нового поколения тяжёлых самосвалов КАМАЗ-6580, 65801, 65802. Техника предназначена в основном для строительных и дорожно-строительных компаний.**



**Первые серийные тягачи КАМАЗ-5490 модернизированной версии были собраны в апреле 2017 года на автомобильном заводе. При разработке грузовика, получившего название КАМАЗ-5490 NEO, конструкторы учли пожелания потребителей и внесли ряд изменений в КД, создав автомобиль с улучшенными потребительскими свойствами. В начале июля на автодроме «Санкт-Петербург», на макушке лета – в Москве на «Дзержинском» тест-драйв, продемонстрировав свой технический потенциал, прошли КАМАЗ-5490 NEO, КАМАЗ-5490 NEO с полуприцепом-цистерной НЕФАЗ, рефрижератор КАМАЗ-5490 NEO.**

**Около полусотни интересных экспонатов представил «КАМАЗ» на выставке «КОМТРАНС-2015» в Москве в МВЦ «Крокус Экспо». В уличной экспозиции посетители знакомились с 15 моделями, в том числе – производства ОАО «НЕФАЗ». Одна из недавних разработок – зерновоз КАМАЗ-65207 с современной комфортабельной кабиной.**

**Сентябрь 2015 года на выставке «КОМТРАНС» запомнился официальной премьерой крупнотоннажного зерновоза с трёхсторонней разгрузкой КАМАЗ-65207. Вскоре он был запущен в серийное производство.
Его предназначение – перевозка большого объёма сыпучих грузов с небольшим удельным весом по дорогам общего пользования и в полевых условиях. В составе автопоезда общая масса может доходить до 44000 кг.**

# KAMAZ-54901
## седельный тягач

# KAMAZ-65209
# с рефрижератором NEFAZ-93341

# KAMAZ-6580
# сортиментовоз

# KAMAZ-6282
# электробус

# KAMAZ-65802
## самосвал

# KAMAZ-65207 рефрижератор газовый

# KAMAZ-62825
# троллейбус

# KAMAZ-6580
## самосвал

# KAMAZ-65806
# с полуприцепом
# NEFAZ-9509

# KAMAZ-65207
## зерновоз

# KAMAZ-65801
## углевоз

# NEFAZ-5299-40-57 городской автобус CNG

# KAMAZ-43509 спортивный автомобиль

# «КАМАЗу» – 50. Жизнь только начинается!

**Ровно за 500 дней до 50-летия с начала строительства «КАМАЗа», в полночь 1 августа 2018 года, были запущены виртуальные таймеры, начавшие обратный отсчёт до юбилейной даты 13 декабря, а в полдень на площадке перед зданием генеральной дирекции состоялся флешмоб. Все желающие делали снимки в фотозоне (которая потом отправилась «гастролировать» по заводам) и выкладывали их в социальные сети с хэштэгами #50 лет KAMAZ и #Я люблю KAMAZ.**
**Кульминацией стал открытый финал: 150 воздушных шаров запустили в небо камазовцы, загадав заветные желания. Да сбудется лучшее! «КАМАЗу» – 50. Всё только начинается!**

История «КАМАЗа» в документах и фотографиях

| | |
|---|---|
| Шеф-редактор | С. А. КОГОГИН,<br>генеральный директор ПАО «КАМАЗ» |
| Творческая группа | |
| Руководитель проекта | А. М. УШЕНИН,<br>заместитель генерального директора<br>ПАО «КАМАЗ» по управлению персоналом<br>и организационному развитию |
| Автор идеи | О. П. АФАНАСЬЕВ,<br>руководитель пресс-службы ПАО «КАМАЗ» |
| Ответственный за выпуск | А. А. АРУТЮНЯН,<br>директор по рекламе ПАО «КАМАЗ» |
| Координатор проекта | Е. В. ЕВСТАФЕЕВА,<br>руководитель группы |
| Продакшн | Д. З. АГЛЮКОВ,<br>начальник отдела,<br>О. В. ВЕЛЬМИЗЕВА,<br>руководитель группы |
| Автор дизайн-проекта | Р. Г. СМИРНОВ,<br>директор ООО «Рекламная Группа «Амарант» |
| Автор текста | О. А. ЖИГУЛЬСКАЯ,<br>член Союза журналистов РТ,<br>главный специалист |
| Консультант | А. Н. ЧУХОНЦЕВ,<br>директор музея ПАО «КАМАЗ» |

Использованы материалы музея ПАО «КАМАЗ», редакционного архива газеты «Вести КАМАЗа» (до 1992 года – «Рабочий КАМАЗа»), официального сайта ПАО «КАМАЗ», блога А. Н. Чухонцева на портале vestikamaza.ru, юбилейных изданий: «KAMAZ 25», «Первенец КАМАЗа: люди, события» (С. А. Сафина), «КАМАЗ-Металлургия: история в лицах и фактах» (И. Г. Ганеева, С. А. Сафина), «КАМАЗ-Дизель: страницы биографии» (Н. А. Шишкина), «Так нам сердце велело» (Б. В. Казаков), «Генеральный директор» (И. Н. Яковлева, Н. А. Шишкина), «Рождение флагмана» (Б. Л. Кузнецов) и фотографии разных лет К. М. Ситдикова, Н. П. Туганова, В. М. Бурнышева, Н. Н. Брика, А. А. Мошина, В. М. Шушакова, В. В. Зудина, А. Г. Литвиненко.

KAMAZ
54901

Костёр истории горит, переплавляя «будет» в «было»,
А память бережно хранит, что в изваяниях застыло –
Могущество былых эпох... Но предстоят ещё свершенья!
Автогиганту – процветать от поколенья к поколенью.
Завет успеха – в единеньи: седая мудрость с юной силой!

*Ринат Гайнутдинов*

50 лет С НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА КАМАЗА KAMAZ

1969 – 2019