

СЛОВО – ДИРЕКТОРУ

Модельное превосходство

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА. Фото: Талгат ГИРФАНОВ

В сентябре с главного конвейера автомобильного завода должны сойти первые магистральные тягачи нового модельного ряда. Финишный этап подготовки к запуску серийного производства КАМАЗ-5490 совпал с назначением нового директора автомобильного завода. Николай Светличный уверен: чтобы продукция «КАМАЗа» была конкурентоспособной, новые машины нужно собирать лучше, чем это делают конкуренты, ведь надежды и ожидания руководства компании, связанные с рождением первенца, трудно переоценить.

— Коллектив предприятия живёт в режиме проекта не первый год. На площадке автомобильного были реализованы такие крупные проекты как сборка автомобиля с рестайлинговой кабиной, с пневмоподвеской, «Евро-3», «Евро-4». Чем запомнится для вас реализация нового проекта?

— Масштабностью задач. Переход на выпуск «Евро-4» — это изменение определённых систем управления автомобиля. КАМАЗ-5490 — это совершенно новая машина с узлами и деталями, которых не было на ранее выпущенных моделях грузовиков. Говоря о новизне, подразумевается и совершенство другого подхода к работе. В первую очередь, речь идёт о подготовке персонала — его необходимо было обучить, аттестовать. Не менее важно и соответствие технического оснащения каждого рабочего места, этому и сейчас уделяется особое внимание.

— Не секрет, что в санацию площадки АвЗ были вложены немалые средства. Преобразились главные артерии предприятия ГСК-1, ГСК-2, цех сборки кабин, агрегатное производство...

— Вы правы, модернизировано много производственных участков. Назову лишь несколько адресов. Конвейер — итоговое функциональное подразделение, по сути — это визитная карточка предприятия. Агрегатное производство — поставщик комплектующих, от качества которых зависит собираемость и здоровье всех систем жизнеобеспечения автомобиля. На участке сборки редукторов на более технологически оснащённые были заменены все три конвейера. В корпус колёс произведена



модернизация линии сборки колёс под бескамерные шины. До этого их собирали вручную, сейчас процесс идёт в автоматическом режиме. Производительность выросла в несколько раз. Аналогичного результата мы добились на сборке раздаточной коробки — после оптимизации производства тakt сборки был уменьшен в два раза, сейчас сборка этого узла ведётся в одну смену.

В соответствии с программой «Синхронизация...», которая сейчас реализуется на «КАМАЗе», с 1 июня перешёл на двухсменный режим работы цех комплектации и сдачи автомобилей. Вообще, основным показателем работы цех комплектации и сдачи автомобилей. Вообще, основным показателем работы АвЗ я считаю рост производительности труда — за пять месяцев этого года он составил 10,7%. И работа по минимизации затрат продолжается. К концу года

мы рассчитываем увеличить этот показатель до 20%.

— Затрагиваем тему эффективности труда персонала, нельзя не обратить внимание и на такую статистику: на 1 июня этого года на АвЗ работало 7990 человек, а ещё год назад над

— Говорят, эту задачу вы решаете в том числе путём направления на «производственную практику» руководителей, специалистов и служащих?

— Наша главная задача — производство автомобилей,

Чтобы продукция «КАМАЗа» была конкурентоспособной, новые машины нужно собирать лучше, чем это делают конкуренты.

выполнением тех же задач трудилось 9630. Как идёт процесс оптимизации издержек и преобразований?

— Скажу откровенно: процесс идёт нелегко. Люди постепенно привыкают к новым условиям, требованиям. Мы справились с задачей

по оптимизации 30% РСиС, вспомогательные службы удалось сократить за счёт естественной убыли персонала, и работа продолжается. Вместе с руководителями подразделений рассматриваем задачи, функционал каждого коллектива. Изменения коснулись и структуры управления, преобразования затронули техническую службу, сформирована новая команда на агрегатном производстве. Реорганизация необходима для оптимизации и повышения эффективности управляемости производства.

А как экономисту искать резервы, если он не участвовал в процессе производства? Анализируя ситуацию, приняли решение, что каждый специалист завода должен за один месяц сменить своё привычное рабочее место на труд в производстве. Я думаю, этот опыт пойдёт на пользу коллегам. Это ведь не моя идея, а опыт лучших мировых компаний.

— Качество и темп сборки — это главный показатель как работы коллектива АвЗ, так и уровня координированности действий всех предприятий компании...

— За последние месяцы значительно улучшились поставки с литейного завода. Это результат работы, которая велась на этом предприятии в течение года. Всё время поступают заготовки с кузнецкого завода. Значительно улучшилось качество комплектующих, поставляемых с прессово-рамного.

— Каким будет следующий проект АвЗ?

— Даже после успешной реализации проекта по выпуску нового модельного ряда работ по улучшению процесса выпуска хватит на ближайшую пятилетку. Необходимо минимизировать затраты, уменьшать запасы, постоянно повышать эффективность производства. Компания должна работать прибыльно, а заводчане трудиться честно, добросовестно и получать достойную заработную плату.

ТЕХНОЛОГИИ



КАМАЗ-5490 — это существенный технологический прорыв автогиганта

КАМАЗ-5490: новая точка отсчёта

В сентябре начнётся серийный выпуск нового магистрального тягача КАМАЗ-5490. По мнению всех причастных к этому событию, оно станет той точкой отсчёта, с которой наступит новая эра производства коммерческого автотранспорта в Набережных Челнах.

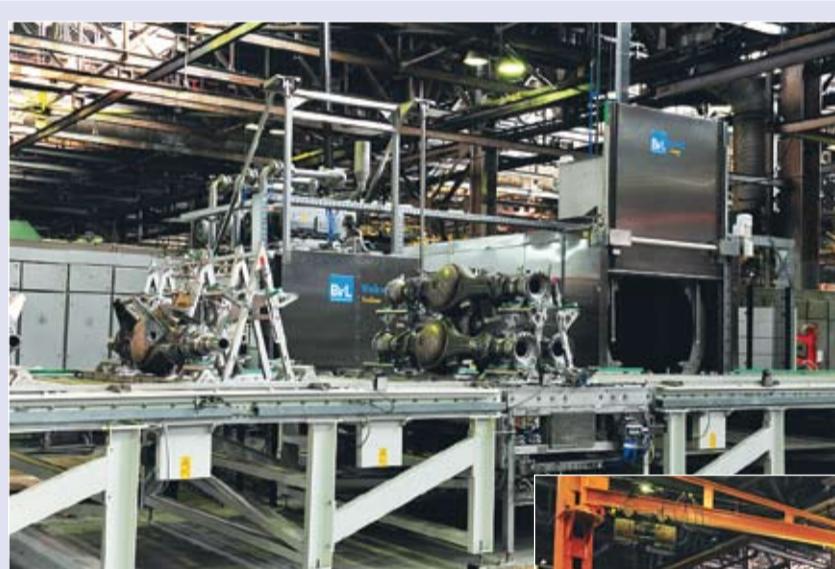
То, что компания «КАМАЗ» в ближайшие годы должна кардинально поменять существующий модельный ряд, было известно давно. Генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин недавно заявил, что бесконечно продолжать модернизацию автомобилей, сконструированных ещё в 70-80-е годы, до современных требований не имеет смысла. Потребителю нужен грузовик, созданный на современных технологиях, потенциал которых позволяет развивать новое семейство автомобилей на многие годы вперёд.

Для персонала компании это означает одно — с конвейера автозавода начнут сходить грузовики, которые по своим техническим характеристикам в чём не уступают европейским аналогам. Сердце у тягача пока немецкое: в качестве силового агрегата использован рядный шестицилиндровый двигатель Mercedes-Benz OM457LA мощностью 428 л.с., отвечающий требованиям норм экостандарта «Евро-5». В дальнейшем он может быть заменён на силовой агрегат камазовского производства. В трансмиссии автомобиля использована 16-ступенчатая коробка передач ZF 16S 2221. Дисковые тормоза, электронные системы EBS, ESP и ECAS сделали тягач безопасным транспортным средством передвижения.

Седельный тягач КАМАЗ-5490 — это существенный технологический прорыв компании «КАМАЗ» в производстве автомобилей для коммерческих грузоперевозок. Как отметил Сергей Когогин в недавнем интервью влиятельному российскому изданию «РБК daily»: «До последнего времени мы в сегменте магистральных тягачей были представлены слабо. Автомобиль 5490 — одно из направлений по укреплению наших позиций на рынке. Этот продукт является одной из мер, которая будет способствовать удержанию позиций «КАМАЗа» в условиях наступающего кризиса».

Нельзя не согласиться с гендиректором компании: благодаря своим потребительским свойствам новый камазовский магистральник способен достойно представлять российский автопром как внутри страны, так и за рубежом.

ФОТОФАКТ



В июле в цехе картеров была запущена новая мойка. Агрегат, необходимый для качественной промывки деталей картера моста КАМАЗ-6520, был поставлен на АвЗ в рамках программы «Евро-4».



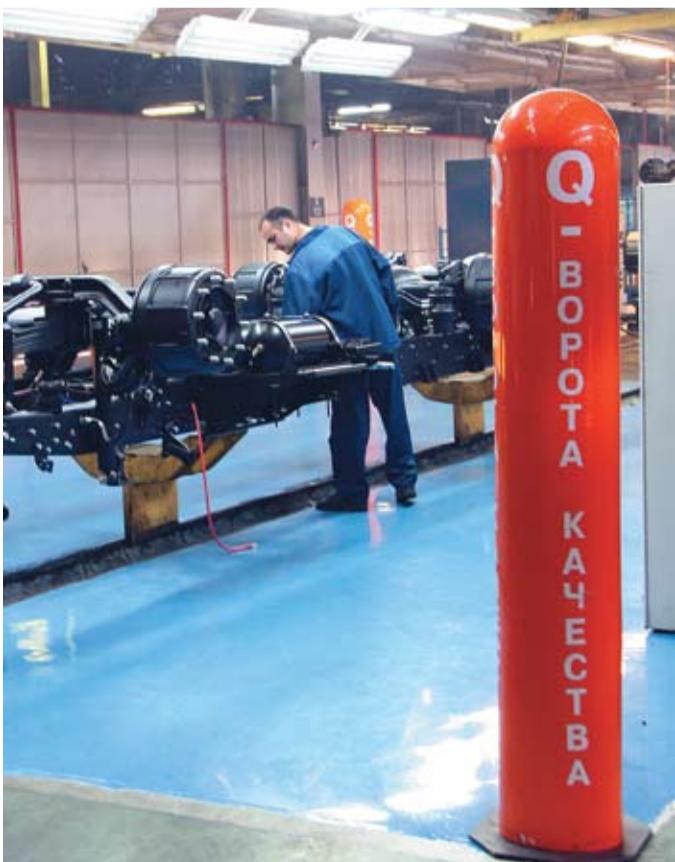
Одним из узких мест на АвЗ был участок сборки главной передачи КАМАЗ-6520. Процесс сборки осуществлялся на стендах, запуск же конвейера позволил увеличить производительность труда. В прошлом году также была заменена устаревшая линия, предназначенная для сборки главных передач к серийным большегрузам. Оборудование для неё было изготовлено на ремонтно-инструментальном заводе.

Ещё одно приобретение — шесть обрабатывающих центров фирмы Hyundai. Это оборудование позволит решить задачу производства картеров с межколёсной блокировкой. Дело в том, что за последние годы число потребителей таких моделей грузовиков выросло, и старые обрабатывающие центры с трудом справлялись с нагрузкой. Производительность новых агрегатов в два раза выше.

и я считаю, что понять, как работает конвейер, можно лишь находясь в гембе. Подумайте сами, как кадровик может управлять персоналом, не зная, в каких условиях трудятся станочники, слесари механосборочных работ, водители-испытатели?

Отличительная черта нового магистрального тягача — кабина, за основу которой взята кабина автомобиля Mercedes-Benz из семейства Axor. Современный дизайн и обтекаемые формы позволили значительно улучшить не только аэродинамические характеристики камазовского грузовика, но и его потребительские свойства. Высота новой кабины — почти два метра! Человек в ней может легко перемещаться в полный рост. За водительским и пассажирским креслами разместились два спальных места. Сиденья оснащены пневмосистемой. Кроме этого, в комплектацию вошло много электронных систем, чего никогда не было в магистральных тягачах прошлого семейства. В частности, автомобиль получил кондиционер, круиз-контроль, электронные стеклоподъёмники и регулируемую рулевую колонку. Высокая крыша дала возможность на

АКТУАЛЬНО



Здесь, на воротах качества, отслеживать брак просто обязаны

Если разобраться детально

Окончание.
Начало на стр. 1

С отставанием от графика, как и на заводе двигателей, идёт разработка СОК и обеспечение картами рабочих мест. На ПРЗ контролёры на воротах качества связываются с мастерами со своимиличными сотовыми телефонами. Тё же беда — на кузнице. Странно то, что даже обученный (согласно отчётом) персонал на вопрос о целях внедрения петель качества в производстве пожимает плечами. А ежедневная повторяемость несоответствий говорит о том, что взаимосвязь ПК №№ 1 — 3 либо очень слаба, либо вообще отсутствует. Совсем непонятно, когда выявленные несоответствия обнаруживаются при повторных аудитах.

Причины? Абраменко видит их в низкой ответ-

ственности рабочих за качество выполнения операций, формальным проведении обучения — кое-где умудряются делать это в обеденный перерыв!

Совещания по качеству — что называется, на лобу дня. Но Юрий Клочков неожиданно делает «краткий экскурс» в историю. Времена, когда за качество (точнее, за не-качество!) можно было лишиться совсем не кресла, не столь далеки. Эффективность подобных методов в сегодняшней стилистике выглядит анахронизмом. Новые управленические технологии декларируют принцип «не наказывать». И даже поощряют выявление брака. Но — до известного предела. На воротах качества, ПК № 2, есть возможность «отловить» дефект, не доводя дело до детектива. Даже на ПК № 4, где оценка производится «глазами потребителя», ещё есть шанс «не пущать» брак.

Однако там, где заканчивается зона петель качества и начинается «открытый космос», действуют другие измерения. Ясно одно: если на 1-й и 2-й петлях качества бракованным комплектующим был дан зелёный свет, красный сигнал загорится непременно. Самое неприятное, если тогда, когда новый автомобиль заступит на службу: это означает рекламации, издержки и разочарование потребителя. Для компании — «потерю лица». И вот этого руководство допустить не может.

У каждого производства есть свой автор. Имена бракоделов ввиду доставшейся современному производству в наследство коллективной (бригадной) ответственности нередко остаются в тени. Од-

нако новая система, призванная обеспечить прозрачность на всех этапах изготовления продукта, подобную «скромность» исключает.

По результатам аудита на всех заводах приказами и распоряжениями директоров в отношении непосредственных виновников до-

нужно обеспечить качество на всех этапах жизненного цикла продукции, в 2013 году проект «Внедрение 8 петель качества» принят в масштабах всего «КАМАЗа».

пущенного брака принят ряд кадровых решений и меры к исправлению ситуации.

В частности, на ПРЗ уволен мастер цеха штампов,

контролёр ОТК. Кстати, что касается лиц, уволенных с «КАМАЗом» по причине неисполнения должностных обязанностей, связанных с качеством продукции, подразделений отныне тоже вооружены «дорожными картами». Среди новелл —

задание разработать стандарты по петлям качества, которые будут включены в должностные инструкции работников.

— Как автозавод, мы выпускаем продукцию, которая сразу должна идти в бой — то есть начинать работать! Представьте, что за рулём некачественного автомобиля окажется ваш сын!

Юрий Петрович обратился с этими словами к управленцам. Но, наверное, их должен услышать сегодня каждый, кто работает на «КАМАЗе» и отвечает за качество нашего общего продукта. Не имеет права не услышать.

МАСТЕРСТВО

Элитная бригада

Татьяна БЕЛОНОЖКИНА
Фото: Владимир ШУШКАВ

В цехе термической обработки завода двигателей чисто и почти безлюдно.

— Ты до элитной бригады «Айхелина» ещё не дорос, — вплетается в равномерный шум агрегатов говорок начальника термического цеха Сергея Касаткина. — Сам знаешь, какие у них показатели — два квартала подряд первое место занимают в заводском соревновании по качеству. Отбор в этот коллектив особый, — переключается с работающим неподалёку паренька на пояснения корреспондентам «ВК» руководитель. — Здесь и грамотность нужна, и дисциплина, и физическая подготовка.



141-й бригаде завода двигателей доверили управление современным высокотехнологичным оборудованием

О термическом агрегате «Айхелин» и обслуживающем его коллективе Сергей Николаевич рассказывает охотно. Ещё бы — два года назад эту австрийскую печку под аллодисменты заводчан запускала солидная делегация — министр промышленности и торговли РТ Раиль Зарипов, генеральный директор ОАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, директор завода двигателей Юрий Герасимов и мэр Набережных Челнов Василий Шайхразиев.

На агрегат возлагались большие надежды — повысится качество продукции, сократятся затраты на производство, увеличится производительность труда. Именно на этой печке должны были обрабатываться детали для коробок передач «ЦФ КАМАЗа». Заготовки проходят длительный цикл обработки, а на финиш приходит деталь с заданными параметрами — цементированной поверхностью и мягкой сердцевиной. И хотя все процессы в этом

агрегате автоматизированы и возможность ошибки практически исключена, получить его эксплуатацию можно было только настоящим профессионалам.

Обслуживающий персонал должен вести непрерывный контроль за работой термического агрегата, — поясняет начальник термического цеха. — Оборудование у нас работает круглогодично: в случае остановки технологии будет нарушена,

шем цехе, является опасным производственным объектом — это газопотребляющее оборудование, работающее при высоких температурах. В случае форс-мажора минимизировать последствия позволит только мгновенная и точная реакция.

Дорогостоящее оборудование передали в руки 141-й бригады. Самый молодой и продвинутый коллектив собрали тремя годами раньше для обслуживания другого

Касимовым, — вспоминает бригадир Александр Бирюков. — Ребята все толковые, а я к тому времени был знаком и с другим оборудованием цеха, так что проблем с обслуживанием не было.

Бригадиру «повезло» — в год, когда он пришёл получать профессию электрика в технический лицей (сейчас технический колледж им. В.Д. Поташова), случился пожар на заводе двигателей, группу обучающихся выпустили по ускоренной программе. Сашу Бирюкова направили на работу в уцелевшую термическую. Здесь ему пришлось осваивать новоиспечённые ремесла, связанного с эксплуатацией термического оборудования.

Сейчас термический цех завода двигателей производит обработку всех нуждающихся в ней камазовских деталей. Вместе с номенклатурой растёт сложность производимых операций, при этом численность персонала в соответствии с планом оптимизации уменьшается. В «Айхелин» сейчас загружаются не только детали для «ЦФ КАМА», но и другие узлы.

По руководству уверено: 141-й бригада, «сементированная» професионализмом, не подведёт, все закалённые комплектующие «КАМАЗа» будут готовы к прописанным техпроцессом нагрузкам.

Печи «Айхелин» имеются в производстве всех ведущих автомобилестроительных концернов мира, но максимальный эффект от умного агрегата можно получить лишь при правильной эксплуатации.

а значит, качество деталей не будет соответствовать требованиям конструкторской документации. Не надо забывать и о том, что этот агрегат, как и другие в на-

го термического агрегата — «Ипсен».

— Новую печку в 2008 году осваивали вместе Алексеем Однороманенко, Павлом Вороновым, Рамилем

и использовать для отпуска коленвалов — это специальная выдержка деталей при температуре 600 градусов перед азотированием.

Новое поколение австрийских агрегатов, хоть и ушло вперёд, трудностей в освоении не вызвало, ведь бригадир 141-й бригады, наладчик А.Ж. Бирюков познакомился с ним ещё в процессе монтажа.

Сейчас термический цех завода двигателей производит обработку всех нуждающихся в ней камазовских деталей. Вместе с номенклатурой растёт сложность производимых операций, при этом численность персонала в соответствии с планом оптимизации уменьшается. В «Айхелин» сейчас загружаются не только детали для «ЦФ КАМА», но и другие узлы.

По руководству уверено: 141-й бригада, «сементированная» професионализмом, не подведёт, все закалённые комплектующие «КАМАЗа» будут готовы к прописанным техпроцессом нагрузкам.

СУД ДАДЕЛО

Товар неотделим от упаковки

И это в очередной раз успешно было доказано юристами «КАМАЗа»: компания отстояла свою точку зрения в Высшем Арбитражном Суде РФ по вопросу защиты своих товарных знаков, размещенных на ввозимых на территорию Российской Федерации контрафактных запасных частях и на их упаковках.

Как известно, с декабря 2007 года товарные знаки ОАО «КАМАЗ» внесены в таможенный реестр объектов интеллектуальной собственности. Это стало одной из мер по защите прав на данный вид собственности, а значит, получена возможность отслеживать и пресекать незаконный ввоз на территорию России контрафактных товаров уже при их декларировании, то есть фактически позволило закрыть границу для контрафактных запасных частей.

И вот конкретный пример: ОАО «КАМАЗ», как правообладатель товарных знаков КАМАЗ и КАМАЗ, было уведомлено и поставлено в известность со стороны Саратовской таможни РФ о ввозе на территорию России ЗАО «КАМРТИ» прокладок (салников) в полимерных упаковках, маркированных обозначением КАМАЗ и КАМАЗ, обладающих признаками контрафактности. На что со стороны «КАМАЗа» было сделано заявление о привлечении ЗАО «КАМРТИ» к административной ответственности, т.к. было нарушено исключительное



Допуск контрафактной продукции к потребителю предотвращён юристами ОАО «КАМАЗ»

право компании как правообладателя товарных знаков. Затем таможенным органом в отношении ЗАО «КАМРТИ» было возбуждено дело по ст. 14.10 КоАП РФ, а в арбитражный суд направлено заявление о привлечении ЗАО к административной ответственности по данной статье.

Юристы ОАО «КАМАЗ» активно принимали участие в судах первой и апелляционных инстанций, отстаивая свою точку зрения, что не только упаковка, маркированная товарными знаками КАМАЗ, но и сами запасные части, упакованные в неё, не содержат товарных знаков, являются контрафактными и подлежат конфискации.

Однако суды признали контрафактом только саму упаковку. Из гражданского оборота были изъяты только полимерные упаковки, на которых содержались обозначения в виде КАМАЗ и КАМАЗ. Товар — прокладки (салники), на котором не содержались обозначения КАМАЗ и КАМАЗ, был возвращён ЗАО «КАМРТИ».

Подход ВАС РФ к создавшейся ситуации соответствует указаниям Президента РФ в области защиты интеллектуальной собственности, который выступает гарантом исполнения Конституции РФ. Интеллектуальная собственность охраняется законом. Согласно ст. 71 Конституции РФ, к исключительному ведению Российской Федерации отнесено правовое регулирование интеллектуальной собственности. Товарные знаки являются видом интеллектуальной собственности, и, следовательно, их правовое регулирование относится к исключительному ведению Российской Федерации.

В Постановлении Президиума ВАС РФ от 21 мая 2013 года по делу №16698/12, опубликованном 07.08.2013 года, указано, что поскольку суды первой и апелляционной инстанций пришли к выводу о том, что товар в упаковке имеет признаки контрафактности, то у судов первой и апелляционной инстанций не было оснований для конфискации только упаковок и возврата товара правоохранителю, конфискации подлежащих упаковке, и содержащиеся в ней товары.

Данное Постановление положительно сыграет свою роль в дальнейшей работе по пресечению незаконного использования товарных знаков не только ОАО «КАМАЗ», но и других правообладателей.

В ближайшее время ОАО «КАМАЗ» намерено предъявить иск к ЗАО «КАМРТИ» о взыскании компенсации за нарушение исключительных прав на товарные знаки.

Совсем немного осталось до начала нового учебного года. В образовательных учреждениях уже сформированы списки будущих учеников и студентов. Наметил свои планы на предстоящий год и учебно-производственный цех литейного завода.

Так, с 4 сентября здесь начнётся обучение для группы слесарей-инструментальщиков. Получить данную специаль-

ность в этом году изъявили желание 14 ребят. Грызть гранит науки они будут в течение 10 месяцев. Также в сентябре на производственную практику здесь ждут студентов Камского государственного автомобилестроительного техникума. В течение четырёх месяцев ребята будут осваивать токарные и фрезеровочные станки. Как и в прошлом году, учащихся поделят на две группы, в каждой из которых будет около 28 человек.

Кроме этого, на производственной площадке УПЦ

в этом году состоится обучение и практика для студентов Набережночелдинского филиала КАИ в рамках машиностроительного образовательного кластера. Начиная с февраля, в течение четырёх месяцев 25 студентов будут оттачивать своё профессиональное мастерство.

Напомним, что в 2012–2013 учебном году обучение и производственную практику в УПЦ литейного завода прошло около 160 студентов, из них 23 выпускника приняли решение начать свою трудовую биографию на литейном заводе.

ХРОНИКА ПОТЕРЬ

Задело по касательной

На прошедшей неделе в ОАО «КАМАЗ» произошло два несчастных случая на производстве.

17 августа на территории автомобильного завода комплектовщик издалека поднял тару со стержнями и при помощи кран-балки поднял её на отметку 22,0 м. При очередном подъёме тары задела тележку для перевозки стержней, также стоявшую на отметке 22,0 м. Тележка упала вниз и задела наладчика. У пострадавшего ушиблено-рана пальца руки, ссадина, гематома плеча.

За три недели работы в августе в ОАО «КАМАЗ» зарегистрировано четыре несчастных случая, с начала года — 34.

КАДРЫ ДЛЯ «КАМАЗА»

Есть молодое пополнение!

Руслан АСАНОВ. Фото: Анна НОВИКОВА

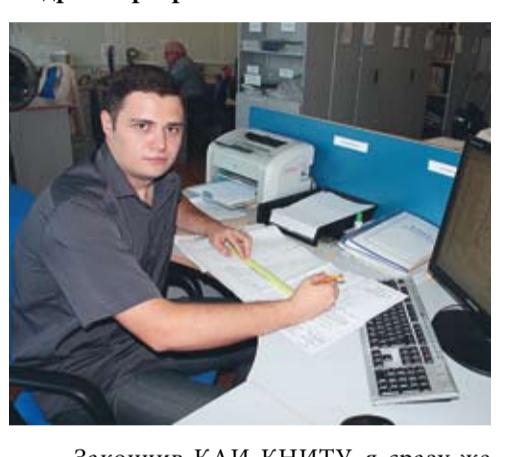
Привлечение молодых специалистов на «КАМАЗ» было и остаётся приоритетным направлением кадровой политики. Выпускники средних и высших учебных заведений ежегодно начинают свою профессиональную деятельность в подразделениях автогиганта. Не стал исключением и этот год — в числе других подразделений молодые специалисты сделали свой выбор в пользу литейного и кузнецкого заводов.

Наиболее удачным в плане привлечения молодёжи 2013 год оказался для литейного завода. Сразу же после получения дипломов об окончании вуза сюда устроилось работать 12 молодых специалистов. Многие из ребят начали осваивать полученную профессию в технологическом отделе производства чугунного литья. Немаловажно, что для некоторых из них знакомство с литейным заводом состоялось ещё до защиты дипломного проекта. Так, например, получилось у 21-летней выпускницы филиала Казанского (Приволжского) федерального университета Айгуль Минхаировой:



Мартемьянова начали свою трудовую биографию в технологическом отделе обработки металла давлением в должности инженеров-технологов.

Андрей Серебряков:



— Закончив КАИ-КНИТУ, я сразу же устроился работать на кузнецкий завод. В отделе занималась составлением технологических процессов. В основном, учусь и вникаю в суть дела. Сложностей пока не было, коллектив здесь очень хороший и дружелюбный.

Ольга Мартемьянова:



— В этом году я окончила университет по специальности «Машины и технология литейного производства». Ещё в студенчестве мне представилась возможность начать работать на заводе в ТО ПЧЛ. Признаюсь, что сначала у меня был страх, что полученных знаний не хватит при решении производственных задач. Но всё решилось само собой: здесь хороший, отзывчивый, молодой коллектив, а также развита и работает система наставничества. Благодаря своему наставнику Наталье Хованцевой я приобрела практические знания в технологиях изготовления отливок.

По словам главного технолога литейного завода и председателя государственной аттестационной комиссии филиала К(П)ФУ Наиль Гимадеева, ежегодно на литейном заводе в среднем приходит около 10 молодых специалистов-технологов:

— За последние годы на наш завод устроились около 100 молодых специалистов-технологов. В большинстве своём это толковые и грамотные ребята. Многие из них уже выросли в профессиональном плане и квалификационном уровне ведущих технологов.

Есть пополнение у технологов и кузнецкого завода. Андрей Серебряков и Ольга

— В этом году я окончила К(П)ФУ по специальности «Обработка металлов давлением». Устроилась работать в соответствующий технологический отдел на кузнецком заводе. Хотя работаю здесь недавно, но уже в полном объёме занимаюсь разработкой новых технологических процессов. Пока сложностей не возникало, у нас открытый коллектив, всегда готовый помочь в решении любого вопроса. В будущем планирую связать свою профессиональную жизнь именно с этим заводом.

