

НАГРАДЫ ВРУЧЕНЫ ДОСТОЙНЫМ



В честь Дня машиностроителя в Правительстве Вологодской области состоялось торжественное мероприятие. На нем чествовали представителей машиностроительных предприятий региона, а также победителей конкурсов профессионального мастерства среди работников машиностроительного комплекса. Награды вручил председатель Законодательного собрания области

Сергей Жестянников. «Этот праздник – еще одна возможность выразить глубокую признательность работникам машиностроительной отрасли за их трудоемкую работу, труд и многолетний опыт, который вносит большой вклад в развитие динамично развивающейся машиностроительной отрасли нашего региона. В эти непростые времена, которые переживает

сегодня вся российская экономика, машиностроители региона держатся достойно», – отметил Сергей Геннадьевич.

Среди награжденных и представители АО «Транс-Альфа»: Благодарственное письмо Губернатора области вручили заместителю главного экономиста завода Елене Черемухиной, Благодарственные письма Мэра г. Вологды вручены

начальнику сборочного цеха Алексею Сивкову, слесарю механосборочных работ сборочного цеха Леониду Веселову, кладовщику инструментального склада Ирине Моховой и первому заместителю начальника конструкторского бюро Сергею Нестеренко.

По традиции в канун профессионального праздника прошло торжественное собрание и в актовом зале предприятия. Со словами приветствия к заводчанам обратился Председатель правления АО «Транс-Альфа» Юрий Цветков. Он поблагодарил работников предприятия за работу, отметив, что успехи всего завода напрямую зависят от личного вклада каждого работника.

«Несмотря на то, что не все задачи нам в нынешнем году удастся решить, не все планы реализовать, мы по-прежнему с оптимизмом смотрим в будущее. Главное – проанализировать и извлечь уроки из неудач, в затем определить дальнейшую траекторию развития нашего предприятия. Уверен, вместе мы справимся!» – сказал Юрий Валерьевич.

Затем он вручил награды лучшим работникам предприятия.

СОВРЕМЕННАЯ СТОЛОВАЯ ОТКРЫЛАСЬ В «РЭТ»

Новая современная столовая открылась в АО «Рыбинскэлектротранс»



Первым и самым важным этапом стало составление проекта с расчетом всех коммуникаций и оборудования. Чтобы открыть столовую, необходимо провести ряд подготовительных мероприятий. Нужно официально зарегистрировать подразделение, определиться с форматом деятельности, сформировать ассортиментный ряд продукции, выделить подходящее помещение, отремонтировать и оформить его, а также приобрести оборудование, инвентарь и нанять персонал для работы, просчитать все экономические показатели, заключить договоры, выбрать программное обеспечение и все это связать воедино.

В должности генерального директора в таком формате подобный проект для меня был первый. Безусловно, я открыла не одну точку общепита в Вологде – это были школьные столовые, буфеты, бары, столовые в техникумах и колледжах, но столовая в Рыбинске – это что-то особенное, новое: ведь её мы открывали с нуля! А новые задачи, в которых невозможно использовать шаблонные решения, заставляют человека включать творческое мышление и активно искать нестандартные подходы. Да, несомненно, помог и мой многолетний опыт в организации общественного питания. Кстати, психологи выяснили, что новые впечатления и опыт вызывают в мозге человека повышенную активность, аналогичную той, что связана с ощущением счастья. Полностью с этим соглашусь! Это были по-настоящему счастливые для меня минуты, когда

18 сентября столовая на территории АО «РЭТ» открыла свои двери для сотрудников предприятия.

Хочу отметить, что некоторая часть проекта подразумевала командную работу, команда периодически менялась, но а я всегда, как самое заинтересованное лицо, работала с новыми фигурантами проекта. Хочу поблагодарить за поддержку работников столовых в Вологде, Пскове и Плавске, которая заключалась, прежде всего, в том, что пока я в режиме 24/7 (буквально так, потому что даже ночью приходили какие-то идеи) была погружена в проект, они качественно выполняли свою работу в отработанном ритме.

Конечно, после запуска подразделения работа не заканчивается, она переходит в текущую. Как правило, в новых подразделениях это работа с адаптацией персонала. В столовой Рыбинска начальником производства стала опытный специалист – Анна Николаевна Долгова, под ее непосредственным руководством и моим постоянным контролем и работает коллектив столовой. Как директор я вовлечена во все процессы компании и знаю каждую операцию производства. «Кадровый голод» и отсутствие профессионалов на рынке труда увеличил интервал на обучение и адаптацию персонала. Нам необходимо вводить нормативные акты, чек-листы, работы внутренних проверок. Работы впереди много».

Я связалась с руководством «Рыбинскэлектротранс» и поинтересовалась мнением работников пред-



приятия о новой столовой. Вот лишь несколько откликов:

«Здесь я работаю давно. Очень ждал открытия своей столовой. Это действительно очень замечательная идея. Сейчас мы можем прийти пообедать по-домашнему».

«Столовая очень понравилась! Светло, ярко, современно. Обедать в такой столовой одно удовольствие».

«Радует, что обслуживание происходит быстро и качественно. Ассортимент блюд также заслуживает похвалы. Желаем успехов всему персоналу этой столовой!»

Параллельно с реализацией проекта в Рыбинске шли работы и по ремонту столовой в Вологде на улице Машиностроительной, 19. 12 июня столовая для работников второго производства «Транс-Альфа» открылась.

НОВОЕ ВРЕМЯ

Информационное издание АО «Транс-Альфа» •  • № 10 (197) • 23 октября 2024 года

«СИРИУСЫ» В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Одиннадцать электробусов «Сириус» производства «Транс-Альфа» в октябре были доставлены в депо Санкт-Петербургского ГУП «Горэлектротранс»

Новые электробусы для города на Неве имеют существенные отличия – в лучшую сторону – от своих собратьев: двух «Сириусов», которые работают на маршрутах в Рыбинске. Главное их отличие в том, что при их производстве использовался более легкий металл. Таким образом, электробусы стали легче сохранив при этом прочность. Еще одним новшеством при создании этих машин стало то, что производители максимально ушли от сварных соединений, заменив их болтовыми.

Электробусы имеют увеличенный запас автономного хода до 240 км и заряжаются только в ночное время в депо после окончания рабочего дня. Еще одной особенностью электробусов «Сириус» является установленная в них тяговая батарея из 18 модулей суммарной ёмкостью 650 кВт/ч собственной разработки и производства.



Новые электробусы укомплектованы системой климат-контроля, мультимедийными панелями, речевыми информаторами. В них предусмотрены разъёмы USB, места для маломобильных

пассажиров, а также покрытие пола из особо прочных и противоскользящих материалов. Помимо этого, машина относится к низкопольному классу.

«Чтобы троллейбус вышел на линию новая машина должна пройти достаточно объёмный комплекс пусконаладочных работ (ПНР). Комплекс ПНР представляет собой обширный чек-лист, который каждая машина должна пройти в соответствии с требованиями технического задания и транспортной безопасности», – пояснил по телефону специалист «Транс-Альфа» **Алексей Сивков**. Он вместе с работниками техслужбы «Горэлектротранс» проверяет на месте все узлы и агрегаты. Работы идут, как сказал Алексей Петрович, в штатном режиме.

Всего «Транс-Альфа» отправит в Санкт-Петербург 28 современных электробусов «Сириус».

СПЕЦИАЛИСТЫ НА ВЫЕЗДЕ

Специалисты сервисной службы работают в Братске, куда не так давно была отправлена партия новых троллейбусов с нашего завода

Машины для Братска были сделаны с учетом климатических условий: двери оборудованы подогревом, что предотвращает их замерзание в сибирские морозы, а система климат-контроля поддерживает комфортную температуру в салоне. Кабина водителя оснащена калорифером, который обдувает лобовое стекло, предотвращая запотевание или обледенение. Рулевое управление с гидравлическим усилителем обеспечивает легкость управления машиной.

Опытные специалисты – **Дмитрий Елькин** и **Владимир Масленников** не только выполняют гарантийное сервисное обслуживание машин, но обучают водителей и работников ремонтной службы Братского трамвайного управления.

«Мы постоянно выезжаем в те города, куда отправляются с нашего завода новые троллейбусы. И уже там, на месте, производим всю необходимую наладку, проверку всех узлов, приборов, проводим обкатку, а если необходимо, то и обучаем водителей. Многие из них, особенно там, где парк троллейбусов давно не обновлялся, впервые видят кабину, где установлены компьютеры, мониторы... Поначалу признаются, что им даже страшно вато садиться на водительское место. Но как только понимают, что такими «умными» машинами управлять намного легче, буквально влюбляются в них», – с улыбкой рассказывает Владимир Масленников.

«А вообще сервисный инженер должен быть специалистом широкого профиля, который может решать



задачи в комплексе: он должен разбираться досконально во всем, что касается работы троллейбуса. Так что, если нужен монтаж — мы монтируем, если есть необходимость

обновить программное обеспечение — обновляем. Главное – уметь быстро находить проблему и устранить ее в кратчайшие сроки», – говорит Дмитрий Елькин.

ПРЕПОДАВАТЕЛИ ВУЗОВ – НА «ТРАНС-АЛЬФА»

В рамках всероссийской учебно-методической комиссии, которая проходила на базе ВоГУ, представители ведущих вузов страны познакомились с работой завода «Транс-Альфа»



Наше предприятие участниками встречи было выбрано не случайно: тема встречи касалась современных требований рынка труда и тенденции развития образовательных технологий при подготовке студентов по профилю «Электрооборудование и электрохозяйство предприятий, организаций и учреждений». Обсуждались вопросы подготовки кадров для электроэнергетической отрасли Вологодской области и предприятий электротранспортной сферы.

Представители Вятского, Тульского, Нижневартского, Вологодского государственных университетов, а также заведующие кафедр МЭИ, вузов Казани и Уфы с интересом знакомились с производством современных высокотехнологичных троллейбусов и электробусов. Они задавали интересные их вопросы начальнику второго производства «Транс-Альфа» **Евгению Борисовичу Буренкову**, на которые он подробно и обстоятельно отвечал.

«Для каждого преподавателя важно не толь-

ко знание теоретических основ, но и понимание практической стороны производства. Поэтому нам, заведующим кафедрами энергетики, электрооборудования просто необходимо бывать и воочию видеть, как устроены и работают производства, подобные вашему предприятию. Особенно импонирует, что «Транс-Альфа» – завод полного производственного цикла, и здесь можно понять как, буквально с нуля, происходит создание такой сложной продукции. Было познавательно всё. Но с особым интересом мы наблюдали за работой специалистов электроцеха, поскольку все мы обучаем студентов именно по направлению «Электроэнергетика и электротехника», – сказали участники встречи.

В завершении ведущий специалист отдела персонала **Юлия Руслановна Дерягина** пригласила студентов вузов, представители которых были на экскурсии, приезжать на производственную практику к нам на «Транс-Альфа».

«ТРАНС-АЛЬФА ЭНЕРДЖИ»: ГОД СО ДНЯ СОЗДАНИЯ

Новое, но очень перспективное предприятие – «Транс-Альфа Энерджи» в сентябре отметило свой первый День рождения



А.А. Абрамычев

Ровно год назад на базе АО «Сервисный Центр «Плава» было создано электронное производство. Генеральным директором нового предприятия был назначен **Андрей Андреевич Абрамычев**. В апреле нынешнего года оно стало обособленным предприятием, получившим название «Транс-Альфа Энерджи». В настоящее время успешно работают два подразделения – в Вологде и в Плавске. Об электронном производстве в Вологде наша газета уже рассказывала. Сегодня речь пойдет о работе электронного производства в Плавске. С ним наших читателей знакомит А. А. Абрамычев:

«Основная наша продукция – тяговые аккумуляторные батареи, тяговые преобразователи для троллейбусов с автономным ходом и электробусов. Также выпускаем системы РСУ, преобразователи компрессора и прочую электронную продукцию. Для эффективной работы, прежде всего, необходимо современное оборудование. Так что оснащение производства в Плавске продолжается: в частности, приобретен волоконный лазер Gweike — это станок, предназначенный для скоростной лазерной резки листового металла в автоматизированном режиме. Он стал дополнением к основному лазерному станку в 12 кВт. Также в начале этого года мы приобрели второй аппарат лазерной сварки. В планах до конца года приобретение листогибочного прессы – это будет дублер уже имеющегося у нас прессы, который очень хорошо

себя зарекомендовал.

Что касается разработок новой техники, которые выполнены в нынешнем году, то среди основных – разработка и запуск в серию тягового преобразователя для электробусов, который был разработан на базе троллейбусного тягового преобразователя. В электробусах для Санкт-Петербурга устанавливаются именно такие преобразователи. Также разработан и запущен в серию блок бортового самописца ББС-01. Он позволяет вести непрерывную запись на Flash карту сообщений от двух CAN шин электробуса или троллейбуса, в результате чего появилась возможность глубокого анализа работы всех систем машины, определения энергоэффективности и поиска локальных неисправностей.

Одной из основных задач создания собственного электронного производства была и остается возможность не зависеть от сторонних компаний – производителей и поставщиков электронного оборудования для троллейбусов и электробусов. Так, нами разработан и запущен в серию блок

управления приводом электродверей. Благодаря этому удалось полностью уйти от зависимости в поставках электронных блоков производства компании «Канопус». Кроме этого, нашими специалистами проработана поставка и взаимодействие на программном уровне с электронными педалями хода от китайских производителей. Благодаря этому осуществлен полный уход от поставок педалей



хода от фирмы «АрсТерм».

По программе НИОКР – научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ – нам до конца года предстоит подготовить в лаборатории второй тяговый стенд для полного цикла испытания синхронных двигателей и завершить испытания синхронного двигателя ДВТ160. Далее нам необходимо также запустить серийное производство внешних систем охлаждения ТАБ на базе кондиционера, имеются в виду тяговые аккумуляторные батареи, не оснащенные внутренней, то есть своей системой охлаждения. В планах также разработка новых тяговых аккумуляторных батарей с большей удельной плотностью энергии: несмотря на то, что выполнение этого пункта запланировано до конца текущего года, но, по сути, такая работа должна вестись на постоянной основе. Удельная плотность энергии ТАБ – это главный принцип их эффективности, соотношение их мощности и веса. И, наконец, в наших планах – разработка статического преобразователя собственных нужд с тем, чтобы полностью отказаться от поставок фирмы «АрсТерм».

Что касается стратегии развития «Транс-Альфа Энерджи» до 2030 года, то она видится в увеличении объемов производства и реализации тяговых батарей и вспомогательных электронных и электромеханических систем для отрасли электротранспорта. Прежде всего мы изучаем рынок производителей электромобилей, коммунальной техники, которую уже начали переводить на электротранспорт. Третье



направление – это специальное машиностроение, в частности производство шахтных электровозов, для которых мы в кооперации с Псковским электромашиностроительным заводом можем поставлять комплект электропривода с тяговыми батареями. Процесс электрификации транспорта продолжается, сейчас уже речь идет об электрических тракторах и бульдозерах. Так что продукция «Транс-Альфа Энерджи» с каждым годом будет совершенствоваться и, уверены, востребована на рынке производства электротранспортных средств.

И в завершении несколько слов о коллективе. Не буду скрывать, найти настоящих профессионалов в сфере электроники – задача не из легких. Специфика нашего производства требует определенных знаний. А вообще люди к нам приходят, с каждым работаем индивидуально, проводим собеседование. Если видим, что он нам подходит, берем на испытательный срок, по окончании которого уже принимается решение: будет он у нас работать или нет. Сейчас основной костяк работающих на производстве – это сборщики электронных систем, инженеры ОТК, ведущие инженеры-электроники, инженеры-программисты.

Коллектив в основном молодой – ребята до 30 лет, есть и девушки – они работают пайщиками. Их наставник – Елена Александровна Берёзкина – отличный специалист, она долгие годы работала в АО «КБ Приборостроения» в Туле и всему обучила своих подопечных. Коллектив нашего предприятия удивительно дружный, сплоченный – это настоящая команда профессионалов, объединенных одной целью: сделать качественный и востребованный продукт. А вообще моё твердое убеждение, что профессии будущего связаны с высокотехнологичными сферами. Если вы хотите быть востребованными, уже сейчас нужно делать выбор с перспективой на 10-15 лет вперед.

Выбросы двигателей внутреннего сгорания будут сокращаться, ведь все мы хотим жить в цветущих, чистых городах, растить здоровых детей. Развитие электротранспорта – это важнейшая тенденция, и в этом направлении уже сейчас ведется большая работа, в том числе, и в России. Но пока самый большой парк электробусов создан в Европе. А ещё развивается рельсовый транспорт, запущены уникальные речные электросуда – так что перспективы для нашего предприятия просто огромные.

ПРОФЕССИЯ ДЛЯ НАСТОЯЩИХ МУЖЧИН



Гружённый трал брызгами разбивал глубокие лужи. Яркий свет фар тщетно пытался бороться с плотным туманом. Дождь становился всё сильнее и уже не оставлял водителю не единого шанса на спокойную езду. Трасса на Владивосток и без того имеет нехорошую историю, а в обнимку с туманом и ливневым дождем, превращается в полигон для испытаний...

Нет, это не отрывок из приключенческого рассказа. Это обычные будни водителей-дальнобойщиков автоколонны «Транс-Альфа» — представителей одной из самых суровых профессий нашего времени. Работают здесь, как правило, серьёзные, сдержанные люди. Дальнобойщик — это прежде всего трудяга, который большую часть своей жизни проводит в дороге. Изнеженных товарищей типа «офисных планктонов» здесь не терпят, вернее, они сами не приживаются в касте «дальнобоев» — ведь это профессия для настоящих мужчин!

Кстати, я не случайно начала этот материал зарисовкой о дороге во Владивосток. Заказ для сто-

лицы Приморья выполняют работники предприятия, а везут новые троллейбусы на Дальний Восток на тралах водители нашей заводской автоколонны: вдвоём, практически без остановок едут они через всю страну — девять дней туда и столько же обратно. Кстати, считается, что настоящий дальнобойщик просто обязан проехать всю страну с запада на восток — до Тихого океана.

Водители-дальнобойщики, которые перевозят на тралах готовые машины в самые разные уголки нашей страны, работают в заводской автоколонне по нескольку лет, во всяком случае большинство из них. **Игорь Карпунчев, Дмитрий Красильников, Андрей Беляков** — это уже, можно сказать, ветераны на заводе, работают давно и получают за свою работу только одни поощрения.

— Работа у ребят, конечно, тяжёлая, — говорит механик автоколонны **Константин Мильков**. — Так что хорошая физическая форма, способность переносить долгие периоды без сна, готовность к различным стрессовым ситуациям, отличное знание устройства автомобиля и правил дорожного движения — вот далеко не полный

перечень того, что должен уметь и какими качествами обладать представитель этой профессии. На наших водителей можно положиться всегда. Они приходят на завод загодя, сами тщательно проверяют, как крепится на трал машина, всегда собраны, пунктуальны и готовы к любым неожиданностям. В дороге иногда случаются разные поломки, про спущенные колеса я даже не говорю — это происходит сплошь и рядом — ребята готовы к тому, чтобы оперативно определить причину и устранить неполадку.

Сейчас на заводе делаем ещё один трал, так что у нас будет в наличии пять тралов. Кроме этого, для нужд второго производства приобрели грузовую машину с тем, чтобы не заказывать каждый раз транспорт с водителем, когда надо что-то перевезти с Белозерского шоссе на Машиностроительную, или наоборот. Экономически выгоднее иметь свою машину с водителем. Так что теперь проблем с доставкой запчастей и комплектующих нет.

Рассказ о заводской автоко-

лонне будет неполным, если мы не упомянем имя самого опытного и преданного водителя предприятия — **Олега Николаевича Калагастова**. Он начинал работать водителем машины ГАЗ в «Вологдаэлектротранс», а с первых лет работы «Транс-Альфа» он — бессменный водитель легковых автомобилей. Сколько марок машин сменилось за эти годы, пожалуй, и сам Олег Николаевич уже не назовет. Да это и не важно — главное, что он сам и его автомобиль в любой момент готовы к служебной командировке.

В последнее воскресенье октября мы традиционно отмечаем

День автомобилиста.

Друзья, поздравляем вас с профессиональным праздником! Хорошей вам дороги, зеленого света и безаварийных рейсов, а также здоровья, счастья, семейного тепла и благополучия вам и вашим близким!

«ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ - 2024»

25 октября 2024 года в Москве пройдёт форум «Общественный транспорт — 2024», организованный Российским союзом промышленников и предпринимателей и АО «Государственная транспортная лизинговая компания» «ГТЛК»

Его участники подведут некоторые итоги года и наметят перспективные направления дальнейшего развития транспортной отрасли. Основная цель форума осталась прежней — поддержка и развитие инициатив бизнеса в реализации проектов общественного транспорта. Участие в форуме примут руководители и представители органов федеральной и региональной власти, институтов развития, производителей подвижного состава и региональных перевозчиков и операторов транспортных систем, а также IT-компаний.

В этот раз тема пленарного заседания озаглавлена как «Развитие общественного пассажирского транспорта: основные приоритеты». Утверждённые Президентом страны национальные цели и целевые показатели получили приоритет при формировании новых национальных проектов, включая нацпроект «Инфраструктура для жизни». Его формирование, а также наращивание темпов обновления парка общественного транспорта в регионах России, привлечение внебюджетного

финансирования и обеление отрасли станут важнейшими направлениями обсуждений.

По традиции после пленарного заседания пройдет ряд сессий, на которых будут обсуждаться наиболее актуальные вопросы, касающиеся различных видов транспорта. Так на сессии «Модернизация общественного транспорта: от системных мер поддержки до локальных потребностей производителей подвижного состава» участники форума обсудят меры государственной поддержки производителей подвижного состава, программы долгосрочного планирования с соблюдением сроков реализации, технологический суверенитет: расширение производства и компонентной базы, а также развитие законодательных инициатив представителей рынка — промежуточные итоги и задачи на 2025 год.

На панельной сессии «Государственно-частное партнерство в общественном транспорте: как стимулировать частные инвестиции в отрасль?» обсудят возможности продолжения реализации ГЧП-проектов с учётом повышения ключевой

ставки, а также изменений законодательства — отдельное внимание будет уделено городскому электрическому транспорту.

По традиции, на площадке форума будет присутствовать и выставочная экспозиция для демонстрации разработок и решений для обновления и развития транспортных систем и инфраструктуры городского пассажирского транспорта. Их представят производители подвижного состава, оборудования, комплектующих, современных решений и технологий для городского транспорта.

С 2025 года на развитие дорог и транспорта будут нацелены новые национальные проекты: «Инфраструктура для жизни» и «Эффективная транспортная система», которые входят в единый нацпроект «Транспорт». Хочется надеяться, что развитию общественного транспорта, в том числе, и электрического, будет уделено соответствующее внимание, потому что несмотря ни на что пассажирский электротранспорт — современный и экологически чистый — должен продолжать работать.