

ГОСПОДДЕРЖКА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ТРЕБУЕТ СИСТЕМАТИЗАЦИИ

Форум «Общественный транспорт 2023» прошел 31 октября в Москве

Он был организован Российским союзом промышленников и предпринимателей и АО «ГТЛК», при поддержке Министерства транспорта РФ. Форум объединил на своей площадке представителей органов власти, экспертного сообщества, институтов развития, а также руководителей предприятий – производителей городского пассажирского транспорта. Участие в Форуме принял и председатель Правления АО «Транс-Альфа» **Дмитрий Шаранов**.

«В центре внимания участников Форума были вопросы модернизации общественного транспорта, «омоложение» подвижного состава в регионах РФ. Отдельной темой обсуждения стали меры поддержки в приобретении городского пассажирского транспорта субъектами Российской Федерации, вопросы заключения контрактов жизненного цикла, а также создание цифровой платформы для мониторинга перевозок и анализа данных. Также в рамках Форума прошли отраслевые сессии по самым разным темам. Одна из напрямую касалась нас как производителей электротранспорта. Называлась она «Перспективы

развития экологически чистого транспорта: лучшие практики компаний и регионов». Если говорить коротко, то суть дискуссий во время сессии сводилась к тому, что транспорт с каждым годом становится все экологичнее. И этот тренд в будущем только усилится. Так что нам надо готовиться к наращиванию объемов производства. И не только троллейбусов, но и электробусов», – прокомментировал Дмитрий Николаевич основные темы Форума «Общественный транспорт 2023».

Говоря о перспективах развития общественного транспорта в субъектах РФ, заместитель председателя Правительства Российской Федерации **Марат Хуснуллин** отметил, что в настоящее время в стране действует несколько инструментов поддержки. В частности, с помощью механизма инфраструктурных бюджетных кредитов, с прошлого года по настоящее время, в регионы уже поставлено порядка 1260 единиц общественного транспорта. Кроме того, запущена программа специальных казначейских кредитов с приоритетом для малых городов и сельских поселений. Действуют льготный лизинг



через Государственную транспортно-лизинговую компанию (ГТЛК) за счёт субсидии части стоимости транспортного средства, лизинг с привлечением через ГТЛК средств Фонда национального благосостояния и т.д.

Участники Форума поддержали тезис о том, что на рынке фиксируется тренд на увеличение объемов господдержки, что положительно влияет на темпы обновления городской пассажирской техники по всей стране. В то же время сейчас

наблюдается некоторая «рассинхронизация» действующих мер господдержки, что приводит к перетеканию клиентов из одной программы в другую без увеличения общего объема заказов на технику. Эта проблема требует решения.

По итогам Форума «Общественный транспорт 2023» были сформированы предложения в адрес Правительства Российской Федерации по ключевым направлениям развития общественного пассажирского транспорта.

КАКУЮ ПРОФЕССИЮ ВЫБРАТЬ?

Уверена, каждый из нас, заканчивая учебу в школе, обязательно задавался этим вопросом



Небольшое число счастливиц, которые определились с выбором будущей профессии еще, к примеру, в классах пятом-восьмом и целеустремленно шли к своей цели – не в счет. Большинство выпускников до последнего не могут решить, куда же им поступать учиться после окончания школы.

Вот для таких школьников и была организована профориентационная ярмарка. Проходила она в Вологде в креативном пространстве «Салют, мо-

лодежь!» и стала очередным этапом Фестиваля работающей молодежи «Время молодых». Подобная ярмарка проводится в нашем городе в третий раз, и нынче на ней побывали школьники, студенты различных колледжей и вузов. В этом году на профориентационной ярмарке были представлены различные крупные предприятия Вологды. Среди которых было и наше предприятие – АО «Транс-Альфа».

Большой красочный стенд, яркие буклеты, не-

большие календарики – всё это привлекало внимание ребят. Они подходили целыми группами и с интересом слушали рассказ **Анны Геннадьевны Черкасовой**, заместителя руководителя департамента персонала, об истории предприятия, о том, какие троллейбусы и электробусы мы производим, в какие города они отправляются.

– Я спрашивала у ребят, кем они хотят стать, определились ли уже с выбором будущей профессии, – рассказывает Анна Геннадьевна.

– Кто-то говорил: да, определились, другие – еще нет, думаем, а два мальчика ответили уверенно: мы будем поступать на химико-биологический факультет. Но после того, как я очень подробно рассказала о нашем предприятии, о том, что у нас работают не только сварщики, слесари механосборочных работ, операторы станков с ЧПУ, но и специалисты, которые разбираются в электронике, занимаются программированием и т.д., эти два мальчика вдруг

спрашивают: а куда надо пойти учиться, чтобы потом прийти работать на ваш завод? Я, конечно, им сказала, где готовят специалистов для таких машиностроительных заводов, как наш, но это было так неожиданно и очень приятно! А еще многие школьники изъявили желание побывать на «Транс-Альфа» и увидеть своими глазами процесс создания троллейбусов и электробусов. Договорились ли уже с выбором будущей профессии, – рассказали с нами свяжутся, и мы договоримся об экскурсиях.

Конечно, с одной стороны подобные профориентационные ярмарки не позволяют сиюминутно решить проблему набора кадров, но с другой – это инвестиции в будущее. Производство электротранспорта будет только наращивать объемы. И кто знает, может сегодняшние мальчишки и девчонки, завтра будут создавать еще более совершенный экологически чистый пассажирский транспорт.

В связи с расширением производства «Транс-Альфа» приглашает таких специалистов, как руководитель производственного департамента, ведущий специалист отдела системы менеджмента качества, ведущий специалист отдела продаж, ведущий экономист, заместитель заведующего складом, заместитель главного инженера, заместитель главного технолога, инженер-технолог, инженер по наладке и испытаниям, контролер / инженер ОТК, инженер-программист, инженер-электроник, сборщик электронных систем, распределитель работ, фрезеровщик, токарь, оператор станков с ЧПУ, оператор порошковой покраски, электро-монтажники, сварщик, стропальщик, комплектовщик, грузчик

Гарантируется достойная заработная плата, социальный пакет, бесплатное питание.

ОБРАЩАТЬСЯ ПО АДРЕСУ:

ВОЛОГДА, БЕЛОЗЕРСКОЕ ШОССЕ, Д. 3.

ТЕЛЕФОНЫ:

(8172) 21-67-22,

8-921-837-93-90,

8-921-531-15-71

НОВОЕ ВРЕМЯ

Информационное издание АО «Транс-Альфа» • УИП ЧЛЕН МСОТ № 11 (186) • 20 ноября 2023 года

АО «ТРАНС-АЛЬФА»: ЛОЖКА ДЁГТЯ В БОЧКЕ МЁДА

Так образно можно трактовать слова председателя Совета директоров А.А. Каледина о работе «Транс-Альфа» в третьем квартале, который он назвал откровенно провальным



В целом же, если посмотреть на итоги работы предприятия за девять месяцев 2023 года, ситуация складывается не такая уж и плохая. По сравнению с тем же периодом прошлого года «Транс-Альфа» демонстрирует явный рост. Так за отчетный период этого года было реализовано 190 единиц техники, в то время как за девять месяцев 2022 года объем реализации составил 113 машин.

Выручка от реализации троллейбусов тоже соответственно выросла и составила три миллиарда 741 миллион рублей. Прирост к аналогичному периоду прошлого года – 82 процента. А это значит, что больше получено прибыли, в три раза по сравнению с 2022-м годом увеличилась рентабельность, что говорит о росте эффективности производства, снижении себестоимости продукции. Снизились расходы на материалы, а заработная плата работников предприятия, наоборот, выросла. Обо всем этом, а также о других показателях работы на Совете директоров докладывал председатель Правления АО «Транс-Альфа» **Дмитрий Николаевич Шарапов**.

По окончании доклада председатель Совета директоров **Александр Александрович Каледин** задал Д.Н. Шарапову вопрос: «Как Вы, Дмитрий Николаевич, оцениваете с финансово-экономической точки зрения итоги работы предприятия в третьем квартале?»

«Мы работаем устойчиво, но, учитывая, что производство регулярно срывает производственные планы, намеченные в соответствии с контрактами, выпустили машин меньше, чем могли», – попытался объяснить ситуацию председатель Правления.

Александр Александрович сначала вспомнил шутки с телеканала ТНТ-4 про то, что «мы, мол, устойчиво работаем, только неустойчиво плохо производим...». Но потом высказался безапелляционно: «Плохо отработали третий квартал. В целом девять месяцев более-менее отработали нормально. А третий квартал по итогам выглядит просто ужасающе. Были проблемы и в первом квартале, и во втором, но там как-то, хоть со скрипом, но все же поднимались. А тут просто провал. Мне кажется, что вы сами где-то что-то упустили. Вы должны тщательно проанализировать свою работу, Дмитрий Николаевич, вместе с коллегами и сделать выводы. Что помешало работе в соответствии с графиком?»

Надо сказать, на нынешнем Совете директоров критике за свою работу со стороны председателя Совета директоров подверглись многие руководители департаментов. Особых нареканий не было только на работу департамента персонала, который возглавляет **Юлия Руслановна Дерягина**. Численность работников предприятия растет, а текучесть кадров снижается. Большая работа

проводится со средними учебными заведениями по привлечению ребят старших курсов на производственную практику на «Транс-Альфа», с руководителями многих колледжей уже подписаны договоры. Активно применяются и другие технологии подбора персонала.

– Для того чтобы набрать специалистов в электронное производство, мы заключили соглашение о сотрудничестве с колледжем, – говорит Юлия Руслановна. – Таким образом, мы привлекли к работе учащихся с индивидуальным графиком обучения. Также нами была проведена значительная работа по подбору кадров в отдел главного конструктора. И сейчас там работает 17 сотрудников.

Главный конструктор **Спартак Владимирович Ковригин** представил отчет о проделанной работе специалистов своего отдела. Особое внимание было уделено производству опытного образца кузова из алюминия для электробуса. Такие электробусы будут производиться для Волгодонска. Как подчеркнул председатель Совета директоров, надо ускориться, работать быстрее, тем более что специалистов теперь в отделе достаточно.

Александр Александрович Каледин в очередной раз подчеркнул, что Совет директоров – это не смотр достижений, а подробный анализ того, что еще не было сделано для улучшения работы производства: «Анализи-

руйте недостатки!» Этот призыв в равной степени относился к каждому из присутствующих – и к главному технологу, и к главному инженеру. Кстати, к **Юрию Валерьевичу Цветкову**, главному инженеру «Транс-Альфа» были вопросы, в том числе, и по ЧП, которые произошли на заводе в октябре. Это пожар в вентиляционной системе покрасочной камеры завода 6 октября. По мнению специалистов управления МЧС, огонь мог вспыхнуть из-за аварийного режима работы электрооборудования в вентиляционной системе вследствие короткого замыкания. Окончательные причины будут названы после завершения расследования. А 23 октября при монтаже тяговой аккумуляторной батареи на троллейбус электрик произвел короткое замыкание, в результате чего возникла искусственная шаровая молния. Электрик при этом получил ожог обеих рук. Подробнее об этих ЧП – в следующем номере. Вывод из случившегося только один: правила техники безопасности при производстве любых работ должны выполняться всегда неукоснительно. Это должно быть приоритетом.

И в завершении всё-таки о приятном: по итогам 10 месяцев АО «Транс-Альфа» по-прежнему занимает первое место в России по производству троллейбусов и электробусов – 37 процентов от всего объема выпущенных всеми предприятиями РФ машин. И сейчас главная задача – не только удержать, но и упрочить эти позиции.

СОВЕТЫ ДИРЕКТОРОВ

В конце октября – начале ноября состоялись Советы директоров, на которых были подведены итоги работы девяти месяцев 2023 года предприятий АО «ТрансМашКонсорциум». Также были определены

основные задачи на четвертый квартал – до конца года. Совет директоров – это не только отчет о результатах деятельности, но и подробный анализ работы, в первую очередь, руководителей предприятий в плане того, какие

задачи решить не удалось, и что предпринималось для их решения.

Каждое такое совещание – это своего рода «мозговой штурм», то есть усиленный поиск решения, при котором рассматриваются абсолютно все идеи – от лежащих на поверхности до самых креативных. И делается это

с единственной целью: чтобы руководство каждого из предприятий смогло принять необходимые меры и приложить все возможные усилия для достижения более значимых результатов

Подробнее о том, как проходили Советы директоров – в сегодняшнем номере НВ.

АО «ПЭМЗ»: РОСТ ПО ВСЕМ ПОКАЗАТЕЛЯМ

Псковский электромашиностроительный завод по итогам девяти месяцев показывает значительный рост по всем показателям

За этот период предприятие и АО «Торговый Дом «ПЭМЗ» сработали с выручкой в более чем миллиард 800 миллионов рублей, что в два с лишним раза превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Соответственно более чем в пять раз, по сравнению с девятью месяцами 2022 года, выросла чистая прибыль. Также значительно увеличилась рентабельность – ключевой показатель работы.

- В целом в 2023-м году АО «ПЭМЗ» планирует сработать с выручкой два миллиарда 459 миллионов, - заявил на Совете директоров председатель Правления **Михаил Дмитриевич Пахомов**. - Если говорить о номенклатуре продукции, то это машины постоянного тока, синхронные генераторы подвагонные для нужд РЖД, по производству которых произошел значительный рост по сравнению с прошлым годом. Также, почти в три раза, у нас увеличилось количество заказов на выпуск тяговых электродвигателей, как для троллейбусов, так и для трамваев. Таким образом, нынешний год по всем показателям должен стать для нашего предприятия самым успешным и эффективным по сравнению с прошлыми годами.

- Для того, чтобы успешно справляться с поставленными задачами, наращивать объемы производства, выпускать качественную продукцию и заниматься разработками новой техники, нам необходимо современное оборудование, - говорит главный инженер АО ПЭМЗ **Анатолий Аркадьевич Самсонов**. - Для этого

на предприятии разработан план техперевооружения, который планомерно претворяется в жизнь. Мы покупаем и совершенно новое оборудование: к примеру, вертикальный токарный обрабатывающий центр, который позволит не только повысить качество выпускаемой продукции, но и аннулировать обработку на токарных станках, и то оборудование, которое позволит нам заменить морально и физически устаревшее. К таковым, например, относится гидравлический гибочный станок, предназначенный для резки заготовок электротехнической стали.

Еще одной актуальной темой, которая стала предметом обсуждения участниками Совета директоров, разработка новой техники. Перспективным в этом смысле видится производство усилителя руля для автомобиля, где главным элементом является электродвигатель.

- В связи с этим Псковскому электромашиностроительному заводу есть смысл, во-первых, вернуться к вопросу производства электродвигателя для привода рулевого механизма для АвтоВАЗа, - сказал председатель Совета директоров **Александр Александрович Каледин**. - Во-вторых, проработать сам электродвигатель в комплекте с рейкой и приводом. Производственные площади нам позволяют наладить выпуск этой продукции. Эта продукция будет востребована с учетом того, что предстоящий 2024-й год должен стать годом значительного увеличения производства электробусов и троллейбусов. Речь



может идти от тысячи до полутора тысяч машин. Также актуальным остается производство электродвигателя с жидкостным охлаждением для электробуса.

Кроме этого на Совете директоров обсуждалось строительство нового завода по производству тяговых электродвигателей в особой экономической зоне Смоленска. И еще один важный вопрос был затронут на Совете директоров АО «ПЭМЗ»: создание испытательного центра и лаборатории. Это позволит не только проводить испытания продукции, произведенной на Псковском заводе, но и оказывать услуги подобного рода сторонним организациям. Сейчас проведение таких испытаний требует не только немалых финансовых затрат, но и времени: ждать своей очереди на испытания приходится довольно долго.

АО «ПЛАВА»: РОСТ ПРОДАЖ НОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Плавский машиностроительный завод «Плава» является одним из ведущих предприятий России по производству оборудования для переработки молочной продукции и промышленных сепараторов



Главным достижением работы завода «Плава» за девять месяцев этого года можно назвать увеличение продаж новых видов оборудования. Рост составил 447 процентов к соответствующему периоду прошлого года. И здесь следует упомянуть о новинках завода. Это сепараторы-сливкоотделители, сепараторы для удаления бактерий и сепараторы для очистки сыворотки производительностью 20 000 и 25 000 л/час. В настоящее время ни одно российское предприятие, производящее оборудование для переработки молока, аналогичной продукции не производит. Так что это первые отечественные сепараторы с такой производительностью. Они полностью спроектированы и изготовлены специалистами завода «Плава».

- Сепараторы успешно прошли заводские

испытания, и первые машины были отгружены на молочные заводы уже в сентябре, - говорит генеральный директор Плавского машиностроительного завода **Василий Васильевич Ершов**. - К примеру, первый сливкоотделитель производительностью 25 000 л/час Ж5-Плава-ОС-25 был отправлен на молочно-перерабатывающий комбинат в Алтайский край. Также мы активно выходим со своей продукцией на белорусский рынок. Так, за девять месяцев в РБ был объявлен 21 тендер, восемь из которых по разным причинам были отменены. По оставшимся тринадцати ситуация следующая: в семи тендерах выиграло наше предприятие, в четырех – другие поставщики. Два тендера еще в работе. Как раз сейчас работают комиссии, рассматривают документы. И в одном из них у нас есть все шансы победить. Но об этом информация будет позже. Сейчас мы ведем переговоры по заключению контрактов с двенадцатью предприятиями на общую сумму почти триста миллионов рублей. Практически всех потенциальных заказчиков интересуют новые виды продукции: комплекты оборудования, 25-тонные сепараторы, аппаратные отделения и т.д.

У нас получается, что каждая линия – это новое изделие. По пожеланиям заказчика и согласно техническому заданию все они с разными опциями, с разным набором оборудования. Поэтому наши специалисты под каждый

конкретный заказ разрабатывают свой проект. Да, это не всегда легко, но таковы законы рынка, и мы готовы их соблюдать. Только так можно обойти конкурентов и зарекомендовать себя как надежного и профессионального партнера.

Также в этом году специалистами Плавского завода была разработана и изготовлена линия по производству сливочного масла. Линия работает полностью в автоматическом режиме, управляется без участия человека. В октябре она была отгружена заказчику.

- До конца года на базе 25-тонного сепаратора-сливкоотделителя будет разработана техдокументация по бактофуге производительностью 20-25 тонн в час, - продолжает В.В. Ершов. - И сразу приступим к изготовлению опытного образца. У нас на нее есть заказчик. Кроме этого для белорусских молочных предприятий мы планируем изготовить автоматическую линию, подобную той, что делает итальянская фирма REDA. Заказчики расширяют производство, и мы должны будем изготовить линию-дублера. А поскольку производство новой, более современной техники, требует и такого же современного оборудования, то на заводе полным ходом ведутся работы по техперевооружению.

Председатель Совета директоров **Александр Александрович Каледин** сказал, что руководству завода надо активнее привлекать к работе программистов, а также выходить на зарубежные рынки.

АО «РЭТ»: ЗАДАЧИ НА ЧЕТВЕРТЫЙ КВАРТАЛ

АО «Рыбинскэлектротранс» - предприятие, которое без малого полвека занимается пассажирскими троллейбусными перевозками в Рыбинске - втором по численности после областного центра городе Ярославской области.

На Совете директоров были озвучены итоги работы девяти месяцев 2023 года. Они были не утешительны: предприятие отработало с убытками. Хотя и незначительно, но меньше оказалась выручка по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, снизились и объемы перевозок, и линейный пробег. Но, не смотря на это, большинство рыбинцев по-прежнему называют троллейбус самым востребованным видом транспорта и отдают предпочтение именно ему.

«Рыбинскэлектротранс» - предприятие социально-ориентированное, - говорит председатель Правления АО «РЭТ» **Павел Александрович Видякин**. - Невзирая на все наши проблемы, троллейбусы и электробусы ежедневно отправляются по своим маршрутам. Кстати, тарифы на проезд в рыбинских троллейбусах, пожалуй, самые низкие в ЦФО. Таким образом, хотя наполняемость у нас и выросла, на выручку это мало повлияло. Помимо низких тарифов на перевозку пассажиров еще одной огромной проблемой является дефицит персонала: речь идет о водителях троллейбусов. И это не смотря на то, что сейчас водителям значительно повысили зарплату. Также проводится реновация старых троллейбусов, в результате чего улучшаются условия работы водителей.

КАДРОВАЯ ПРОБЛЕМА

Как отметил председатель Совета директоров **Александр Александрович Каледин**, смысл заседаний Советов директоров как раз и заключается в том, чтобы выявить, где и какие основные проблемы есть на предприятии и как их решать. И так, первая и основная проблема в «Рыбинскэлектротранс» - нехватка водителей троллейбусов.

Как вариант, Советом директоров было предложено активнее привлекать к этой работе пен-

сионеров. При этом, как высказалось большинство участников Совета, предпочтение необходимо отдавать женщинам. Во-первых, женщины - водители троллейбусов выходят на заслуженный отдых в 50 лет, а это значит, что многие из них вполне бы могли продолжать трудовую деятельность. Во-вторых, на других предприятиях Рыбинска женщины вряд ли могут получить такую достойную зарплату, какую им предлагают в РЭТ. А это, согласитесь, приятный бонус. И, наконец, женщины - водители троллейбусов, в отличие, например, от водителей автобусов, никогда сами не занимаются ремонтом машины. Троллейбусы в случае серьезной поломки ремонтируют специалисты, которые прибывают на место в течение нескольких минут.

Еще одним вариантом решения проблемы дефицита водителей является привлечение специалистов из других городов - тех, в которых троллейбусное движение прекращено. Также необходимо работать с представителями диаспор стран ближнего зарубежья и предлагать работу водителям оттуда. Тех, кто выразит желание переехать, в обязательном порядке обеспечить жилплощадью - комнатой или общежитием.

Кстати, проблемы с кадрами водителей электробусов - а их в Рыбинском троллейбусном депо два - нет абсолютно никакой. Оба водителя работают давно и о смене места работы не помышляют.

ТАРИФЫ НА ПРОЕЗД

Вторая проблема, которая требует решения, - это тарифы на проезд. В настоящее время стоимость разовой поездки в автобусе в Рыбинске составляет 28 рублей, а в троллейбусе - 26 рублей. Участники Совета директоров сошлись во мнении, что руководству АО «Рыбинскэлектротранс» необходимо скоординировать свои действия с ПАТП-1

и совместно подать заявку в комитет по тарифам Ярославской области. При этом должны быть представлены все расчетные материалы с обоснованными и рациональными расходами перевозчика, результатами обследования пассажиропотока. Рост тарифов неизбежен. Повышение расходов на перевозку пассажиров обусловлено объективными причинами: увеличением цен на электроэнергию, запасные части и материалы для проведения ремонта транспортных средств, необходимостью индексации заработной платы и обновления парка троллейбусов. Председателю Правления АО «Рыбинскэлектротранс» необходимо взять этот вопрос на особый контроль.

БРУТТО-КОНТРАКТЫ

Третьей проблемой РЭТ является обновление подвижного состава.

- Будущий 2024-й год должен стать годом поднятия тарифов и перехода на брутто-контракты, - сказал председатель Совета директоров А.А. Каледин. - Брутто-контракт как раз и предусматривают обновление подвижного состава. Вообще брутто-контракты - это современный инструмент для организации пассажирских перевозок в городах. Договоры на основе брутто-подхода заключаются между заказчиком (городом) и исполнителем (перевозчиком). Город оплачивает перевозчику фактически выполненную транспортную работу - количество километров, пройденных за определенное время по маршрутам в соответствии с расписанием. Оплата не зависит от количества перевезенных пассажиров. Для нас это наиболее приемлемый вариант. И мы в этом случае должны поставить в Рыбинск 50 новых машин - троллейбусов с автономным ходом или электробусов с динамической зарядкой. Для пассажиров это будет хороший подарок - они смогут ездить на



Анастасия Метушевская,
водитель троллейбуса 3 класса



современном высокотехнологичном транспорте. Положительный опыт применения брутто-контрактов уже начал появляться в российской практике. В Ярославле, Костроме такая система работает. Надо внимательно изучить их опыт и начинать подготовку к внедрению этой модели в Рыбинске. Договоренность по этому поводу с губернатором Ярославской области есть, надеюсь, она будет выполнена.

Осталось добавить, что при правильной организации всех процессов брутто-контракты помогут сделать транспортные системы эффективными для экономики города и, главное, удобными и привлекательными для пассажиров, что позволяет снизить и загрузку улиц транспортом, и затраты на стройку и содержание дорогостоящих дорожных сооружений.

РЕМОНТ ДЕПО И ОТКРЫТИЕ СТОЛОВОЙ

Еще один вопрос, касающийся непосредственно всех работников «Рыбин-

скэлектротранс», обсудили на прошедшем Совете директоров - это ремонт троллейбусного депо и окончание оборудования столовой. Руководству предприятия дано поручение закончить все работы к 1 января 2024 года.

«Вы должны сделать подарок всем работникам РЭТ - водителям, ремонтникам, служащим - и открыть столовую к Новому году. Люди должны нормально питаться. Это тоже немаловажный стимул для хорошей работы», - заявил Александр Александрович Каледин.

Неожиданной, но приятной новостью для участников Совета директоров АО «Рыбинскэлектротранс» стало сообщение А.А. Каледина о том, что весной будущего года на «Транс-Альфа» планируется производство водоробусов. Это автобусы, использующие водородный топливный элемент в качестве источника энергии для электродвигателя. И первый водоробус будет поставлен в троллейбусное депо Рыбинска.