

С наступающим Новым годом и Рождеством!

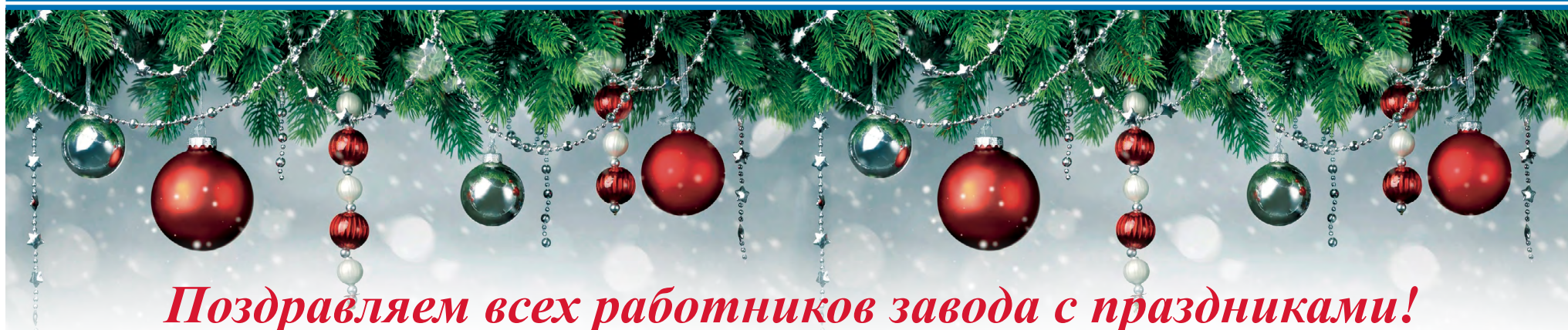


Издается
с 3 марта
1930 года

среда
25 декабря
2024 года

№ 3

ГАЗЕТА ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА ЭЛЕКТРОВАГОНРЕМОНТНОГО ЗАВОДА



Поздравляем всех работников завода с праздниками!

• БОКАРЕВ В.В., ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

ВОЗОБНОВЛЕН РЕМОНТ ВАГОНОВ

Большая работа коммерческой службы завода под руководством заместителя генерального директора по коммерческой деятельности В.С. Кирилина и при личном участии генерального директора В.В. Бокарева завершилась успешно. На завод после шестилетнего перерыва пришли вагоны.

— С апреля по сентябрь мы вели переговоры с представителями ОАО «РЖД» об объемном и долгосрочном сотрудничестве и были приглашены к участию в конкурсе на ремонт пассажирских вагонов в количестве 82 штук в объеме КР-2, объявленном дочерним предприятием ОАО «РЖД» АО «Федеральная пассажирская компания». Нам удалось убедить руководство РЖД в том, что Красноярский электровагоноремонтный завод важно развивать. Завод обладает технической и кадровой базой для выполнения ремонта в уровне и КР-1, и КР-2. В итоге нашему конкурентному проекту было отдано предпочтение, и первые вагоны зашли в вагоносборочный цех 28 ноября. Надо сказать, что произошло это еще до подписания договора, что свидетельствует о доверии и заинтересованности партнеров из РЖД в успеш-

ной реализации контракта. Да, для нас дорог каждый день. Потому что есть много вопросов, которые нужно решить. Шестилетний простой наложил свой отпечаток.

Срок действия контракта – с декабря 2024 по март 2026 года. Объем работы позволит обеспечить предприятие в его нынешнем состоянии работой на весь 2025 год. Но это только первый шаг к стабилизации загрузки основного производства нашего предприятия. Я встречался с заместителем генерального директора АО «Федеральная пассажирская компания» К.Н. Турубаровым, на которой мы обсуждали участие Красноярского ЭВРЗ в следующем конкурсе, который состоится в начале 2025 года и предполагает объем сотрудничества на 2025-2027 годы.

Ведутся переговоры и по заказам на ремонт электропоездов – основной специализации

нашего завода. Встреча с заместителем генерального директора ОАО «РЖД» по развитию пассажирского комплекса И.Н. Колесниковым завершилась подтверждением намерения сторон к сотрудничеству в части электропоездов. Иван Николаевич выразил готовность рекомендовать Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава работать с Красноярском, а также посетить наш завод в первом квартале 2025 года. С вводом в ремонт электричек наш завод не просто выйдет на самоокупаемость, но и начнет зарабатывать.

Наша задача – успешно реализовать контракт. Поэтому разговоры «тяжело», «не могу» не принимаются во внимание. Нам многое нужно сделать. Доукомплектовать коллектив, прежде всего, вагоносборочного цеха, освоить технологию ремонта новых для нас модификаций вагонов, освоить работу с новыми материалами, запчастями и так далее. Но дорогу осилит идущий. Поэтому ни шагу назад!

Предприятие вступает в новый год в высоком рабочем ритме, с серьезными производственными задачами и большими планами. Все обязательно сбудется нашими общими усилиями, верой, профессионализмом, дисциплиной.

Здоровья, благополучия, счастья вам и вашим близким!

Администрация

• ГИРШ А.Р., ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

ЗАДАЧА ДЛЯ ЗАВОДА ПРИВЫЧНАЯ

— Надо отдать должное руководству завода за упорство и настойчивость, с которыми оно действовало, чтобы вернуть ремонт вагонов на предприятие. С рынка ремонта пассажирских вагонов мы ушли в 2018 году. Естественно, растеряли квалифицированный персонал, не следили за новыми моделями и технологиями... И вот есть задача – восстановить компетенцию ремонта вагонов.

29 ноября подписан договор с АО «Федеральная пассажирская компания» на ремонт 82 вагонов. В их числе представлены три типа вагонов:

15 жестко-открытых и 65 жестко-купейных вагонов с уровнем объема КР-2; 2 вагона-ресторана с уровнем объема КР-1.

Все вагоны оснащены высоковольтной комбинированной системой отопления, кондиционирования воздуха, люминесцентным освещением.

Только получив информацию о предварительной договоренности нашего руководителя с заместителем генерального директора ОАО «РЖД» И.Н. Колесниковым, мы начали готовиться: проводили совещания с участием специалистов, изучали техническую документацию, проводили тестовые мероприятия... При первой возможности посмотрели вагоны, которые базируются в Красноярском филиале АО «ФПК». Они значительно отличаются от тех, которые мы ремонтировали в свое время: другая система электроснабжения – обычные системы заменены на электронные, интерьер выполнен из современных материалов, колесные пары оборудованы редуктором на средней части оси, установлены системы обеззараживания воздуха и воды и многое другое.

В связи с этим на начальном этапе есть определенные сложности и, соответственно, задачи: укомплектовать цеха

квалифицированными кадрами, освоить новые технологические операции, найти поставщиков и отработать регулярную поставку необходимых материалов, деталей, оборудования для салонов, организовать производственный процесс для всех цехов – участников ремонтных работ.

Загрузка сборочного цеха автоматический включает в работу все подразделения завода: аппаратный цех принимает и ремонтирует все электрооборудование; колесно-тележечный цех приступает к ремонту ходовых частей, колесных пар, тормозного оборудования, автосцепных устройств; кузнечно-механический производит полуфабрикаты и изделия по внутризаводской кооперации; транспортный цех организует маневровые работы и внутризаводские перевозки; энергосиловой и ремонтно-механический цеха обеспечивают производство необходимыми ресурсами и работоспособность оборудования.

Преодоление трудностей для нашего завода – дело привычное. И ранее неоднократно перед заводом ставились сложные задачи, и все они были решены. В числе первых предприятий, освоивших капитально-восстановительный ремонт (КВР) был Красноярский ЭВРЗ. Мы же были инициаторами разработки и внедрения капитального ремонта с продлением срока службы (КР-2ПС), что позволило РЖД в свое время сохранить парк пассажирских вагонов и обеспечить пассажирские перевозки.

Все сложности преодолели. Нужна четкая организация производства, стабильность в поставках ТМЦ, квалифицированная поддержка служб главного инженера. Как говорят в народе: «глаза боются – руки делают». Справимся.



На фото: вагоносборочный цех

• САХАРЧУК С.И., НАЧАЛЬНИК ВАГОНОСБОРОЧНОГО ЦЕХА

НАЧАЛИСЬ ТРУДОВЫЕ БУДНИ

— По условиям контракта, заводу необходимо выпускать из ремонта семь вагонов в месяц, что в ситуации кадрового «голода» является непростой задачей. Кроме этого необходимо возобновить множество контактов с большой группой наших поставщиков и партнё-

ров. Необходимо вспомнить и восстановить немалую часть наших компетенций, и в этом, несомненно, нам помогут наши старые кадры. Однако следует отметить, чтобы правильно организовать всю технологическую цепочку ремонта подвижного состава, расчетная числен-

ность цеха должна составлять 150-160 человек, это с учетом новых модернизаций и систем, которые имеются на современном подвижном составе. В настоящее время численность цеха составляет чуть более 90 человек, и имеется нехватка персонала практически по всем

производственным специальностям, а также мастерскому составу. Приём на работу в цех продолжается, но этот процесс необходимо значительно ускорить, и довести численность работающих минимум до 120-130 человек.

Все соскучились по стабильной, ритмичной работе, поэтому готовы приложить усилия к выполнению производственной задачи – если потребуется, изучить и освоить новое. Все понимают, что впереди нас ждёт напряжённая работа.

ДИАГНОСТИКА ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ

Первый пункт назначения вагона на заводе – испытательная станция, где проводится диагностика электрооборудования. Цель – определить объем ремонта систем внешнего питания, кондиционирования воздуха, освещения и отопления вагона, обеззараживания воды «Мегалит» и «Аквалит», биотуалетов «Экатор». В итоге составляется дефектная ведомость, которая отражает информацию о том, какой ремонт требуется, какие материалы и запчасти будут использованы.

В настоящее время на испытательной станции работает три человека, и штат пополняется. Приглашаются прежние работники, так как в работе испытателя требуется высокая квалификация и опыт работы именно с данным видом оборудования.

КР-2 – «тяжелый» ремонт, это по сути новый вагон в прежнем корпусе. Электрооборудование заменяется процентов на 90. Подразумевается полная замена кабельного оборудования, труб отопления.



На фото: вагоны на испытательной станции. Слесарь-электрик по ремонту электрооборудования, испытатель И.А. Кочергин проводит диагностику электроцита.



МОЙКА

На мойке специальным средством и водой под давлением в тысячи атмосфер отмывается кузов, днище вагона, колесные тележки, подвагонные ящики.

На фото: слесарь по ремонту подвижного состава Д.Д.Громов на мойке.



РАЗБОРКА

Чистый вагон прибывает в вагонсборочный цех на разборку, демонтируется все оборудование салона, оценивается на ремонтпригодность, тележки «едут» в колесно-тележечный цех на ремонт, подвагонные ящики – в аппаратный цех.

На фото: слесарь-электрик по ремонту электрооборудования В.А.Бакланов демонтирует осветительное оборудование



ДРОБЕСТРУЙНАЯ ОЧИСТКА

Следующий этап – дробеструйная очистка, которая заключается в том, что поверхность кузова обрабатывается мелкой металлической дробью под давлением в 3000 атмосфер.

На фото: чистильщик металла О.Н. Сологуб



ДИАГНОСТИКА КУЗОВА

После завершения дробеструйной очистки в течение двух часов, пока не окислился металл, поверхность кузова грунтуется.

В таком виде вагон возвращается в вагонсборочный цех, и происходит второй этап оценки. Здесь инженер производственно-диспетчерского отдела оценивает состояние металла и составляет дефектную ведомость, где подробно описывает, какие работы нужно произвести по выправлению деформированного или замене непригодного металла, осуществляет оценку несущей рамы вагона и выдает рекомендации по возможным способам ее ремонта.



НА СВОИХ МЕСТАХ

Демонтированное вагонное электрооборудование поступает в аппаратный цех, где производство входит в привычный ритм. Заняли свои места работники, командированные на выполнение производственных задач в другие цеха. Во многом благодаря личному участию начальника цеха В.В. Рыбакова возвращаются бывшие работники цеха, что очень важно, так как объем работы серьезный, нужны квалификация и опыт. На начало декабря численность цеха составила 30 человек, и пополнение коллектива продолжается.

◀ **В.Ю. Пономарев**, слесарь-электрик по ремонту электрооборудования подвижного состава: — Проводим разборку и дефектацию оборудования, формируем заявки на поставку запчастей и материалов.

▶ **А.А. Камленок**, слесарь-электрик по ремонту электрооборудования подвижного состава: — Вне зависимости от степени износа все детали пульта будут заменены.



Доска почета

КАК Я НЕ СТАЛ МОРЕХОДОМ

ЗВАРИЧ А.П.,
мастер участка
производства
вагонсборочного цеха



-- Я оказался в Красноярске проездом. Направлялся в Находку в мореходное училище, да вот решил по пути навестить брата, который работал на ЭВРЗ. Брат рассказал о заводе, уговорил остаться. Я поступил в ГПТУ № 19 (ныне многопрофильный техникум им. В.П.Астафьева) на специальность «слесарь по ремонту подвижного состава». Учился хорошо, с интересом. Практику проходил на ЭВРЗ, где сразу «прижился». Поэтому, когда через год хотел было снова ехать в Находку, то не отпустили, настояли, чтобы учился дальше. Еще и в техникум поступил на специальность «механик».

Потом – служба в армии, и снова завод. Но ненадолго, так как поехал на Север, на большие заработки. Там женился, но опять нашелся повод вернуться в Красноярск -- жене подходил срок рожать, могла понадобиться квалифицированная медицинская помощь.

В запасе было месяца три, и начальник цеха моторвагонных секций Комаров предложил вернуться в цех, что я и сделал. После рождения ребенка на семейном совете решили, что жена с ребенком вернется на север к родителям, а я останусь в Красноярске, где больше перспектив. Мне предложили работу мастером, где я себя хорошо зарекомендовал, и мне выделили от завода квартиру. Это была большая радость для нашей семьи, которая смогла, наконец-то, воссоединиться.

Это было очень хорошее время. Работа на заводе кипела, устроиться можно было только через знакомых. Очень дружный коллектив, и не только в нашем цехе, весь завод – как одна большая семья.

Понимали друг друга и выручали всем, чем нужно было. Нас, Зваричей, в свое время была целая династия – три брата, две сестры, племянник. У меня в это время карьерный рост пошел – я был назначен начальником смены. Изучил досконально ремонт электросекций, четкую последовательность технологических операций, нарушить которую – значит, навредить, испортить предыдущую работу. Прошел все участки. Когда объединили цех моторвагонных секций (МВС) и вагонсборочный (ВСЦ), освоил и специфику ремонта вагонов. Организация работы – дело важное. Тем более, когда в одной смене – более 80 человек. Но я знаю, как разговаривать с людьми, потому что изучил специфику их работы – будь то слесарь или маляр. Вижу, где реально нужно помочь, а где приструнить.

Считаю, что работников плохих не бывает. К каждому есть свой подход. Все зависит от руководителя. Как работу поставишь, таков и будет результат.

Люди сейчас хотят сразу больших денег. Хорошо. Осваивай профессию, повышай квалификацию, получай высокий разряд. Не развиваясь, никуда и не продвнешься. Для повышения профессионального мастерства на заводе возможности есть. Мастер хорошо видит потенциал людей и может помочь его развивать. Это и человеку на пользу, и заводу. Каждая профессия, каждая работа интересна, если к ней относиться с душой.

Я 37 лет работаю в вагонсборочном цехе, и работа мне по-прежнему интересна. Я нисколько не жалею, что судьба связала меня с ЭВРЗ.

ВЕЗДЕ ВМЕСТЕ

КОЛЕСНИКОВ О.В.,
обмотчик элементов
электромашин,
КОЛЕСНИКОВА Е.П.,
изолировщик
электромашинного цеха

За два с лишним десятка лет фотографии Олега Вячеславовича трижды, а Евгении Петровны дважды украшали заводскую Доску почета. А вот вместе оказались впервые.

Олег Вячеславович пришел на завод в 1993 году по совету друга, после службы в армии. Сразу попал в электромашинный цех, освоил профессию обмотчика элементов электрических машин и более 30 лет добросовестно трудится на этом ответственном участке. Операция выполняется вручную, здесь в полной мере проявляются все навыки и даже черты характера – внимательность, ответственность, терпение. В случае с Олегом Вячеславовичем характер и работа, что называется, совпали.

Он и жену привел на завод. Причем, на участок, где готовят те самые секции, которые он и укладывает в электромашину. Так что профессиональные успехи жены мог оценить собственными руками... Евгения Петровна поступила в секционное отделение учеником изолировщика. Три месяца осваивала профессию, а по сути привыкала к достаточно нелегкому труду. Внатяг обматывать металлическую секцию жестким изолирующим материалом – это большая нагрузка на руки, которые и болели, и немели по ночам... Тем не менее, осталась работать, стала хорошим специалистом, которому доверяли учить новичков. 12 учеников



воспитала Евгения Петровна, некоторые из них до сих пор работают в секционном отделении.

На вопрос, как работа в одном коллективе сказывается на семейных отношениях, супруги с улыбкой ответили: «Есть работа, есть зарплата – и отношения в семье хорошие».

За 30 лет завод переживал разные периоды. Колесниковы вспоминают конец 1990–начало 2000-х годов, когда на заводе вместо денег вошли в обиход талоны «сухарики», по которым можно было приобрести товары только в заводских магазинах, а также спад производства в 2019–2022 годах с массовыми сокращениями и остановкой цехов. Но они не ушли, остались на заводе. Профессии у Олега Вячеславовича и Евгении Петровны, можно сказать, уникальные, применимые только в ремонте электромашин. Для них поменять работу – значит, поменять профессию. Поэтому, по-прежнему ходят на работу вместе, радуясь, что завод обретает новое дыхание.

ПОДШИПНИК НЕ ПОДВЕДЕТ

ГУДИН Э.А., слесарь по ремонту подвижного состава колесно-тележечного цеха

Быть уверенным в этом на 100 % – главный итог работы для слесаря Эдуарда Анатольевича Гудина. Слесарное дело ему по-настоящему интересно, он видит в нем разнообразие, задачи на сообразительность, применение многих навыков и качеств. Заскучать не дает и необходимость совмещать работу на разных участках. Не хватает рабочих рук. Эдуард Анатольевич трудится и на разборке колесных пар, и на сборке буксовых узлов, но основная его функция – ремонт подшипников. «Как суставы на руках и ногах человека, так и подшипники обеспечивают подвижность колесной пары, — образно поясняет Эдуард Анатольевич. — Значение этой детали велико». Безопасность работы колесной пары зависит, буквально, от тысячных долей миллиметра,

которыми измеряются зазоры в подшипниках. Работа слесаря заключается в том, чтобы самым тщательным образом проверить деталь на дефекты, промерить все размеры и обнаружить отклонение. А дальше определить – в брак или в ремонт. Опыт позволяет дать правильную оценку и выбрать вариант ремонта. Например, где лишнее – сточить, где стершийся металл – наплавить, а где лучшим решением будет заменить кольцо или ролики на другие по размеру. Внимательность, скорость, уверенность, конечно, приходят с опытом. Э.А. Гудин работает на участке ремонта подшипников более 30 лет. Учился профессии в цехе под наблюдением наставников. Вспоминает их с благодарностью, для него эти люди открыли дорогу в профессию. Были периоды, когда



он уходил искать постойнее работу, повыше зарплату, но по-падал на механически однообразные операции, а в этом случае для него быстро угасает интерес и желание работать. В итоге вернулся в колесный цех, на участок ремонта подшипников и продолжает заниматься делом по душе.

Доска почета



ЖЕНЩИНА В МУЖСКОМ КОЛЛЕКТИВЕ

**РУДИЧ Н.В.,
мастер участка
производства кузнечно-
механического цеха**

По образованию Наталья Викторовна Рудич инженер-металлург, с красным дипломом окончила Красноярский институт цветных металлов. Профессию выбирала совершенно осознанно, с перспективой работать на заводе. Наталья Рудич выросла в семье заводчан, разговоры о производстве слышала с детства. Родители работали вместе сначала на заводе «Сибтяжмаш», потом – на комбайновом, куда и пришла Наталья после окончания института. Три года она трудилась термистом на установке ТВЧ (обработка металлического изделия токами высокой частоты), следующие 18 лет – мастером смены. На ЭВРЗ оказалась уже после закрытия комбайнового завода.

На ЭВРЗ за 10 лет Наталья Викторовна поработала в разных цехах термистом, контролером ОТК, техником, экономистом-нормировщиком, технологом, мастером участка. На вопрос, что побуждало менять направления деятельности, Наталья Викторовна ответила: «А мне все было интересно. В вагоноборочном изучала объемы капитального ремонта (КР-1 и КР-2), так как работа контролера требует глубоких знаний; в инструментальном осваивала номенклатуру незнакомого инструмента, чтение чертежей для расчета изготовления заготовок, компьютерные программы для расчета нормозатрат на изготовление, а также специфику механической обработки металлов. Функции экономиста-нормировщика выполняла недолго, по производственной необходимости замещая коллегу, но работа с цифрами меня так же увлекла. Работа мастером мне больше по душе. Здесь применяются и знания производственного процесса, и опыт общения с людьми».

Кузница, литейка, участок плазменной резки металла, два штамповочных прес-

са, пила, участки дробеструйной очистки, мазутный, приготовления земляной смеси для литейного производства – вот хозяйство Рудич. Наталья Викторовна называет его заготовительным производством. Коллектив мужской за исключением одной машинистки молота.

По мнению Натальи Рудич, в мужском коллективе обязательно должна быть женщина, которая многие вопросы разрешит мягче и гармоничнее, сгладит конфликтные ситуации. Наталье удается сочетать твердую «мастерскую» руку с женской сердечностью, поэтому есть взаимопонимание с коллективом. «Я знаю всех близких родственников своих работников, их семейные обстоятельства, состояние здоровья. Это необходимо для моей работы. Каждый человек индивидуален. Кому достаточно один раз сказать, кому надо напомнить, а за кем внимательно проследить, кому просто объяснить, а кого урезонить... Сейчас в цехе сложился хороший коллектив, вернулись многие прежние работники, которые хорошо знают свое дело и с которыми можно советоваться в принятии решений. Для электромашиного цеха мы отливаем роторы, для кузнечно-механического режим металл для заготовок и детали на плазморезе. Выполняем сторонние заказы на клин тягового двигателя и чеку тормозной колодки. А сейчас идет в рост основное производство – алюминиевое литье, штамповка и плазменная резка деталей. В планах – рост коллектива и объема работ. Назрела необходимость совместно с ОТИЗ и отделом главного технолога пересмотреть некоторые старые нормы на производственные операции... Работы много. И хочется выполнить ее хорошо».

ВОСТРЕБОВАННАЯ РАБОТА

ГРОМОВА С.Ф., гальваник аппаратного цеха



Светлана Федоровна Громова действительно всегда загружена работой. Ее направление – цинкование. Основная деталь, которая поступает в обработку из цехов, – это болты. Но, в целом, номенклатура металлоизделий обширна. Гальваническое отделение также выполняет и заказы сторонних организаций, поступающие через ма-

газин «Деловые отходы». Технология цинкования предполагает использование очень опасных и вредных веществ, повышенную влажность в помещении, значительную концентрацию вредных паров и газов, дисперсных туманов и брызг электролитов. Работа связана с серьезной физической нагрузкой. В ванны со специальными растворами загружаются корзины с деталями. Вес корзины колеблется от 8 до 10 кг, как загрузишь. Одновременно задействованы в технологическом процессе 6-7 ванн. За день Светлана Федоровна переносит более 100 кг металла. Отдыхать некогда, на каждый заказ установлены сроки. Приходилось одной оцинковывать до 2 тонн металлоизделий.

8 лет трудится Светлана Федоровна на гальваническом участке. Училась профессии здесь же, на практике. Через месяц обучения уже поставили в смену работать самостоятельно. Привыкала к новой работе постепенно, очень уставала, но преодолела период адаптации, выдержала, и трудовые будни вошли в свою колею. «Сидячая работа не для меня, – признается Светлана Федоровна. – Я всегда работала физически».

Коллектив в «гальванике» женский, есть взаимопонимание и взаимопомощь – и это еще одна причина, почему Светлана Громова верна своему рабочему месту. «Еще бы оборудование обновить, химию поставлять регулярно, – тогда еще больше заказов выполнять можно».

История

НАЧИНАЯ С 1959-ГО...

К ремонту цельнометаллических пассажирских вагонов вагоноборочный цех приступил в 1959 году. С 1972 года КрЭВРЗ перешел к ремонту вагонов КР-2 путем полного или частичного вскрытия. Такой вид ремонта был вызван необходимостью восстановления подвижного состава, у которого срок эксплуатации был только 20 лет. Вместе с тем проводилась переделка пассажирских вагонов под жилье, в частности, для строителей, под вагоны-клубы, аптеки и т.д. В 1982 году объем ремонта вагонов с полным вскрытием вырос до 171 единицы при общем плане 1077 вагонов. В свою очередь, рост объемов производства вызывал необходимость реконструкции цеха с целью увеличения мощности и создания более благоприятных условий труда.

Отремонтировали в цехе и известный агитационный поезд «Комсомольская правда», который предназначался для обеспечения строителей БАМ культурной программой. В 70-х годах в связи с интенсивным ростом оборонной стратегии государства, в самый разгар «холодной войны», возросла потребность в перевозках вооружений, и в цехе стали ремонтировать вагоны для транспортировки ракет, сопровождающего персонала. Высокие требования к качеству ремонта таких вагонов и хорошая

репутация завода позволяли значительно увеличить прирост объемов производства. В 80-е годы в целом по стране значительно вырос пассажиропоток. В результате увеличилась потребность в жестких открытых вагонах большей вместимости, чем купейные. Осуществлялся плановый ремонт вагонов, резервированных на случай экстренных ситуаций (для перевозки раненых, кухни, аптеки, электростанции). Начиная с 1993 года, резко упал объем ремонта жестких открытых вагонов, но увеличился более комфортных, купейных, СВ, ресторанов. Резко возросла потребность в коммерческих вагонах, которые перешли в частную собственность фирм, занимающихся грузоперевозками.

В конце 90-х годов ВСЦ производил ремонт цельнометаллических пассажирских вагонов различных моделей. В том числе некупейных, багажных, почтовых, почтово-багажных, межобластных, спецвагонов, вагонов-лабораторий и т.д. для железных дорог России и коммерческих организаций. ВСЦ было поручено задание государственной важности по созданию консультативно-диагностического центра «Доктор Войно-Ясенецкий (Святитель Лука)» для Красноярской железной дороги.

(По материалам книги «Век истории»)

Профобучение

БУКИНА Г.А., СПЕЦИАЛИСТ ПО ОБУЧЕНИЮ ПЕРСОНАЛА

ПО ИТОГАМ 2024 ГОДА

Профессиональное обучение является одним из инструментов заполнения дефицита кадров. Ежегодно на предприятии формируется план профессионального обучения, получения второй профессии и повышения квалификации персонала тех специальностей, где пополнение знаний предусмотрено спецификой работы. Современные методики позволяют обучаться в режиме «on-line». При необходимости получения практических навыков ученик стажировается на своем же предприятии у более опытного мастера, который назначается ему в качестве инструктора производственного обучения. Вторая профессия позволяет совмещать работу на двух направлениях, что в условиях кадрового «голода» идет на пользу заводу и повышает работнику доход.

В 2024 году прошли обучение и получили свидетельства о профессии рабочего:

- машинист крана (крановщик) 3 разряда – 3 человека,
- токарь 3 разряда – 3 человека,
- дефектоскопист по визуальному и измерительному контролю, магнитному контролю, ультразвуковому контролю, вихретоковому контролю – 1 человек,
- стропальщик 3 разряда – 33 человека.

Прошли профессиональную переподготовку и получили диплом:

- «Специалист по метрологии» – 1 человек.

Прошли профессиональное обучение и получили удостоверение о повышении квалификации:

- экономист по труду и заработной плате: администрирование процессов организации труда и оплаты персонала – 1 человек,

- проверка и калибровка геометрических средств измерений – 2 человека,
- проверка и калибровка электротехнических средств измерений – 1 человек,
- проверка и калибровка теплотехнических средств измерений – 1 человек,
- аудит систем менеджмента качества и основные положения стандарта ГОСТ Р ИСО 9001-2015 – 1 человек,
- требования нормативных документов при эксплуатации электрических и тепловых установок – 1 человек,
- требования промышленной безопасности к подъемным сооружениям – 2 человека,
- уполномоченные по ГО и ЧС в организациях – 1 человек,
- ключевые инструменты управления и снижения издержек производственных процессов – 1 человек,
- требования промышленной безопасности к оборудованию, работающему под давлением – 2 человека,
- менеджмент лаборатории по ГОСТ ISO/IEC 17025-2019 – 1 человек,
- воинский учет в организации – 1 человек,
- эксплуатация тепловых энергоустановок и тепловых сетей – 3 человека,
- система неразрушающего контроля деталей подвижного состава – 2 человека.

Прошли аттестацию в Межрегиональном аттестационном центре от Ростовского государственного университета путей сообщения по двум процессам сварки в соответствии с ПР-ас-ВНИИЖТ-2017 и получили удостоверения об аттестации сварщика – 4 человека.

Утвержден план профессионального обучения на 2025 год на общую сумму более 2 миллионов рублей.