

С праздником Великой Победы!



Издается
с 3 марта
1930 года

пятница
07 мая
2025 года

№ 1

ГАЗЕТА ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА ЭЛЕКТРОВАГОНРЕМОНТНОГО ЗАВОДА

80-летие Победы в Великой Отечественной войне - великий праздник для нашего народа. Несмотря на то, что день 9 мая 1945 года все дальше уходит в глубину лет, Победа имеет огромное историческое значение для нашей Родины, для каждого из нас. Сегодня осталось так мало людей, кому мы лично можем сказать «спасибо» за подвиг на полях сражений и трудовую доблесть в тылу. Очень хочется, чтобы настоящие и будущие молодые поколения знали и чттили этот День. Пусть дух Победы воодушевляет сердца и ведёт вперёд — к новым подвигам, успехам и достижениям, но только в мирной жизни.

С Днем Победы!

За Победу Мира, Единства и Добра!



80-лет Победы

• ВОСПОМИНАНИЯ М. Ф. ОСИПОВОЙ

«МЫ СПАСЛИ СОТНИ СНАРЯДОВ...»

Приехала в Красноярск Мария Федоровна из Калуги в октябре 1941 года вместе с эвакуированным машиностроительным заводом. Ей шел 22 год, у нее был опыт работы токарем и мастером участка. Ее направили на работу на Красноярский ПВРЗ, где полным ходом шло освоение производства военной продукции. Мария Федоровна работала мастером в только что сформированном механическом цехе № 2 по изготовлению артиллерийских снарядов, когда произошел такой случай.

«...Летом 1942 года в один из дней над Красноярском разразилась гроза, при сильном ударе молнии и грома загорелось перекрытие крыши механического цеха № 2, в помещении готовой продукции (цех изготавливал артиллерийские снаряды, прим. ред.) — на моем мастерском участке, где производились спиртова-

ние, сушка и лакирование камер корпусов и головок снарядов. Воздух в этом помещении был насыщен парами лака и спирта, все они легко воспламеняющиеся. Обстановка усугублялась еще тем, что в этом же помещении хранились бутылки со спиртом и лаком.

Раздался крик, что может случиться взрыв, да и все прекрасно понимали, что может — все помещение склада да и воздух были объята пламенем ... Люди не дрогнули, и никто не убежал из цеха. А встали мы в цепочку и из рук в руки передавали и выносили продукцию на улицу, во двор завода. Мы спасли несколько сот готовых снарядов для отправки на фронт, которые оставалось только уложить в ящики и отгрузить.

Но при тушении пожара все было залито водой. Вода попала внутрь камер корпусов



На выпуске корпусов снарядов

снарядов... у руководства завода и военпреда возникло опасение, что под лаком может образоваться коррозия (ржавчина), а этого допустить было нельзя. Было принято решение снять лак, обезжирить камеру, т.е. проспиртовать, просушить и покрыть лаком, а потом уже упаковать в ящики и отгрузить. Всю эту работу нужно было проделать в кратчайший срок, одновременно с плановым потоком изготовления снарядов. Снять лак внутри камеры можно было только на пескоструйке, которая была в инструментальном цехе в ста метрах от склада. На руках каждый корпус снаряда (а он весил 18 кг), так как его нельзя было транспортировать, иначе малейшая царапина привела бы его в негодность, носили в инструментальный цех на пескоструйку. И после обработки несли обратно на склад.

Два дня люди не выходили из цеха и так изматывались, что не было сил идти домой, обессиленные падали на ящики из-под снарядов, столы. Передохнув немного, вставали к станкам изготавливать снаряды.

Снаряды, огнем опаленные и обмытые нашим потом, и снаряды, изготовленные плановым потоком, в срок ушли на фронт.»



Коллектив механического цеха № 2, 1945 год.

Факты

• СЕРГЕЕВА Н.А, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО ЭКОНОМИКЕ И ФИНАНСАМ

ИТОГИ И ЗАДАЧИ

В 2024 году более, чем в два раза по сравнению с 2023 годом, увеличены объемы производства (с 609 млн.руб. в 2023 году до 1 282 млн.руб. в 2024 году).

В два раза увеличился объем заказов с основными заказчиками: ООО «ЛокоТех-Сервис», ООО «СТМ-Сервис», АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии», ООО «Научно-коммерческое предприятие «Волгареммаш», ООО «Производственная компания «Новочеркасский электровозостроительный завод», АО «В-Сибпромтранс», АО «Свердловский ПРМЗ «Ремпутьмаш».

Заключены договоры с Государственным объединением «Белорусская железная дорога» на ремонт электрических машин локомотивов, с АО «Атомспецтранс» на ремонт колесных пар тепловозов, с АО «Краспригород» на ремонт линейного оборудования электропоездов, с АО «Желдорреммаш» на ремонт локомотивного оборудования, с ОАО «РЖД» в лице филиала «Красноярская дирекция моторвагонного подвижного состава» на ремонт оборудования электрических секций.

В ноябре 2024 года выигран тендер и заключен один из крупнейших контрактов с АО «Федеральная пассажирская компания» на выполнение работ по капитальному ремонту пассажирских вагонов, что обеспечит загрузку завода на 2025 год.

Возобновлено производство клина тягового хомута и чеки тормозной колодки. Эти детали при износе не подлежат восстановлению, а поэтому потребность в них у ремонтных предприятий высока. Заказы поступили от многих заказчиков: ООО ПО «ЗЭТА» (г. Кемерово), ООО «Новая вагоноремонтная компания» (г. Москва), ООО «ЭфТранс» (г. Москва), ООО «ЖелПромСнаб» (г. Красноярск), ООО «Евразийская железнодорожная компания» (г. Нижний Тагил), ООО «Лимс» (г. Красноярск).

За 2024 год списочная численность сотрудников завода увеличилась на 30% и на конец 2024 года составила 720, а сегодня - 788 человек.

Фонд оплаты труда за 2024 год увеличен с 29 млн.руб. в январе до 53 млн.руб. в декабре и не только за счет увеличения штатной численности, но и за счет заработной платы. Средняя заработная выросла за год от 50 тыс.руб. до 74 тыс.руб. В 2024 году не было случаев существенных задержек выплаты заработной платы.

По финансовым итогам 2024 года завод вышел на безубыточную деятельность и даже получил небольшую прибыль в 6,8 млн.руб. (по итогам 2023 года убыток составил 961 млн.руб.).

За 2024 год уплачено в бюджет налогов на сумму 416,3 млн.руб., что почти в 7 раз больше, чем за 2023 год (61,9 млн.руб.).

Несмотря на явный экономический и производственный прогресс 2024 года, на заводе остается много проблем, связанных с необходимостью оплачивать долги прошлых лет перед поставщиками и перед бюджетом по налогам и сборам. Это обуславливает финансовые затруднения по своевременной оплате материалов.

Для решения финансовых проблем планируются и проводятся мероприятия по привлечению заемного финансирования, а также использованию других финансовых инструментов для более раннего получения денежных средств. Так, например, ведется большая организационная работа с ПАО «Совкомбанк», ИАКБ «Енисейский Объединенный Банк» по получению кредитов на пополнение оборотных средств. Проводится работа с ПАО «Сбербанк» на предмет возможности факторингового обслуживания для получения средств сразу после выполнения и сдачи работ заказчиком. С ООО «ЛокоТех-Сервис» вернулись к авансовой системе платежей, которая была приостановлена в конце 2024 года.

Планерка

• ЖИЛОВ К.А., ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ СИСТЕМ

ГОДЫ ПРОСТОЯ ДАЛИ О СЕБЕ ЗНАТЬ

— По контракту на ремонт вагонов для Министерства обороны РФ мы идем в графике. Заказ долгосрочный, договор каждый год обновляется. Иначе складывается работа по выполнению контракта с Федеральной пассажирской компанией. Первые вагоны вышли с большой задержкой. Основная причина — последствия простоя основного производства в течение нескольких лет, которые необходимо было поэтапно преодолеть. Иначе, как в реальной работе, это сделать невозможно. Поэтому выполнение первых после запуска вагонсборочного цеха заказов началось с большими трудностями. Проблемы ждали буквально на каждом этапе ремонтного процесса.

Сегодня ситуация изменилась, выстроены потоки движения вагонов по всем подразделениям завода, включая диагностику, мойку, разборку, ремонт и окраску кузова, ремонт мебели, колесных пар, тележек, тормозов, электрического оборудования, испытание готового вагона. Нахождение вагона на каждом этапе ограничено по времени с тем, чтобы уложиться в норму — 28 дней ремонта и 36 дней нахождения на заводе. К этим срокам мы стремимся, сокращая время разборки, сборки и других операций. Первый вагон вышел 14 марта, второй — 20 марта, третий — 26 марта... И мы уже можем говорить, что

схема выпуска вагонов с перерывом в 6 дней успешно внедряется.

А началось все с того, что для зашедших на завод вагонов элементарно не хватало места в вагонсборочном цехе. Мы стали спешно готовить дополнительные стойла, домкратные установки.

За время простоя многое изменилось и в подвижном составе, и модификацию вагонов, которые пришли, например, по контракту с Федеральной пассажирской компанией, на заводе ранее не ремонтировали. Основной специализацией завода в последние годы был ремонт электросекций, который сильно отличается от вагонного. Поэтому все пришлось изучать и осваивать заново. Провели проверку новых для нас тепловизоров, систем дождевания и взвешивания. Для новых операций не просто отремонтировали, но и модернизировали необходимое оборудование, которое после длительной консервации «капризничало», давало сбои. На все потребовалось время. Ввели в штат наладчиков разных видов оборудования, в том числе компьютерного. А для ремонта вакуумных туалетов привлекли консультантов из специализированной фирмы.

Сегодня в ВСЦ работает 150 человек, по необходимости направляем на подмогу работников других цехов, и так же, по ходу, отрабатываем нормативы по численности персонала.



Еще одна проблема, которую мы разрешили, — это ремонт подвагонного электрического оборудования, которое тоже претерпело изменения. А схем к нему не прилагалось. Для примера, в пульте управления порядка 900 м проводов, которые нужно правильно состыковать, чтобы вагон «ожил» — заработали системы освещения, отопления, кондиционирования, пожарной безопасности, информационное табло. Технологическая служба провела титаническую работу по актуализации схем для обеспечения четкой работы электрослесарей.

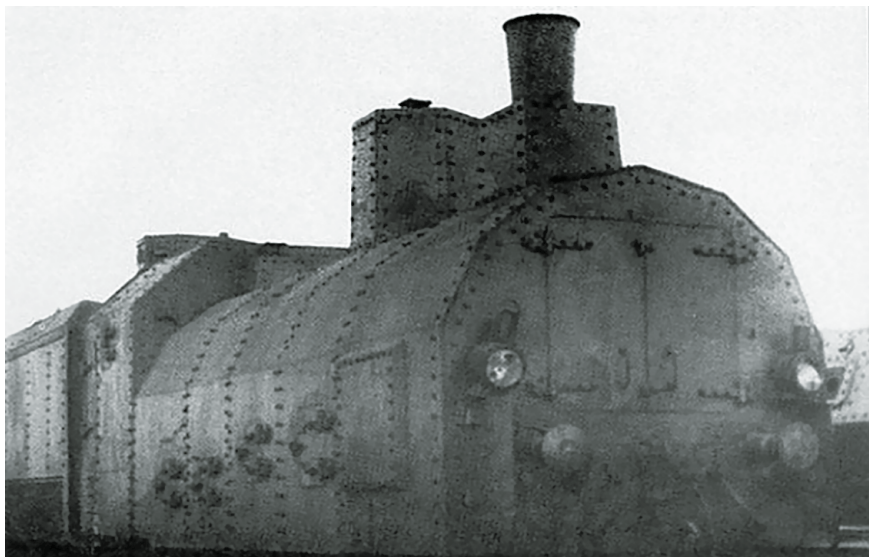
Кузнечно-механический цех освоил выпуск полуфабрикатов для изготовления целого

ряда деталей и узлов вагона — полов, лестниц, тазиков для котельного отделения и многое другое. Всего порядка 40 наименований.

Колесно-тележечный цех решает задачи своевременной подачи колесных тележек в ВСЦ.

Сегодня главная цель — нагнать график выпуска вагонов из ремонта согласно срокам контрактов с Федеральной пассажирской компанией и Министерством обороны РФ. Для этого необходимо отремонтировать 14 вагонов в месяц. Это возможно. Нужны усилия сделать рывок и потом стабилизировать ситуацию.

80-лет Победы



• ВОСПОМИНАНИЯ Н.Г. ПОПОВА

БРОНЕПОЕЗДА

«Наряду с ремонтом паровозов серий Су, Эм, Е с середины 1943 года наш завод стал оборудовать паровозы маневрового парка ОВ и ОД и вагоны броней, направлял на фронт бронепоезда. Сырую сталь получали с Урала, кроили, сверлили, «одевали» ею паровозы и вагоны. Затем разбирали листы, отдавали на закалку и вновь ставили на место.

Большие трудности при изготовлении броневых листов завод испытывал в процессе термической обработки, в закалке и отпуске. По техническим условиям нужно было получить такую броню, чтобы винтовочные пули не «впивались» в нее, а пули от крупнокалиберных пулеметов не «впивались» и не разрушали листы. Для закалки листов большого размера, в 10-12 квадратных метром, требовались соответствующие щелевые печи. Руководство завода поручило разработать проект такой печи...

Не имея опыта в тепловых расчетах, но зная режим термообработки, я довольно быстро, за 7 дней, выполнил проект щелевой печи с шестью форсунками. Были предусмотрены камеры сгорания топлива, камеры нагрева со щелевым выходом пламени, шахматной перегородкой толщиной в один кирпич. Проект был выполнен на два дня раньше срока. Сроки кладки печи выдержаны. Трехдневная сушка печи и ее наладка потребовали больших усилий, но первый нагрев листов не дал положительных результатов — ярко выделялся шахматный рисунок нагрева листа...

Настойчивость и.о. главного энергетика М. Новгородова, лично залезавшего в довольно горячую печь, принесла свои плоды. Уменьшая просвет для прохода потока пламени в одном месте, увеличивая — в другом, увеличивая или уменьшая производительность форсунок, он добился равномерного нагрева листа брони и нужной температуры закалки и отпуски. В качестве механизации была использована двухтонная кран-балка гибочного отделения котельного цеха. Большой вклад в создание бронепоездов внесли начальник производственного отдела В.С. Тесля и его заместитель К. Литвинов.»

• САМОЙЛОВ И.Г., НАЧАЛЬНИК ОТИЗ

СДЕЛЬНАЯ ОПЛАТА ТРУДА

— В марте генеральным директором принято решение вернуть рабочих основных производственных цехов на сдельно-премиальную систему оплаты труда, которая по сути является наиболее эффективной. Данная система дает результат при двух условиях: грамотном нормировании и бесперебойном обеспечении объемов производства. Сдельная оплата труда применялась на предприятии всегда, и отказ от нее, в первую очередь, был связан с неравномерной загрузкой. В самый тяжелый для завода период восстановления производства, когда задачей было собрать коллектив, набрать заказы и приступить к их выполнению, временно применили окладную систему оплаты труда, чтобы дать рабочим определенные финансовые гарантии на период перезапуска производства.

Сегодня, когда производство набирает обороты, обретает стабильность, возвращаемся к сдельной оплате труда, которая предоставляет возможность заработать тем, кто готов зарабатывать, и освободиться от «балласта». Система сдельной оплаты обновлена, устранены существенные недочеты. Во-первых, повышены тарифные ставки на 155% (при переходе на сдельную), т.е. приведены в соответствие с тарифными ставками, действующими в ООО «РЖД» — нашего основного заказчика. Это сделано для того, чтобы уравновесить цены завода с ценами основного заказчика (без применения дополнительных выравнивающих коэффициентов). Во-вторых, предприятие заключило достаточно большой объем договоров на 2025 год и продолжает двигаться в этом направлении.

Ранее, при низких часовых тарифных ставках, искусственно завышались норма времени (порой в 1,5–2 раза) или разряды работ для того, чтобы выйти на определенный уровень зарплаты. Порой получали обратный эффект — работники «расслабились», манипулирование показателями искажало систему сдельной оплаты труда. В новой системе в таких действиях нет необходимости, следует лишь грамотно подойти к нормированию и выработать фактические нормы времени на операцию. Тогда система оплаты будет прозрачна и понятна всем: сделал — получил.

Как показывает опыт, самое болезненное — менять нормы времени, когда они были

искусственно завышены. Поэтому мы закладываем более высокие временные показатели перехода на сдельную оплату труда, это порядка 4 месяцев, чтобы в процессе освоения новой операции, адаптации новых работников к оборудованию освоение норматива было постепенным.

С 1 апреля на сдельную оплату труда с актуализированными нормами и ЧТС (часовыми тарифными ставками) перешел ЭМЦ, с 1 мая — аппаратный цех, с 1 июня перейдут КМЦ и КТЦ, с 1 июля — ВСЦ.

Кроме этого, в ВСЦ внедряется бригадный метод оплаты труда. Его суть заключается в том, что бригаде выдается конкретный объем работ, сроки выполнения и объем заработной платы. Коллектив отчасти сам будет регулировать, сколько человек выполнит эту задачу. Например, по нормативу положено 6 человек, а бригада будет делать эту работу в 5 человек, т.е. заработная плата за 6-го человека перераспределится между 5-ю, при этом в делении заработной платы 6-го человека бригада сама будет определять коэффициент трудового участия (КТУ) каждого. Чтобы исключить риск снижения качества работ за счет объема, будет внедряться система самоконтроля. Один из вариантов: сдаешь продукцию с первого раза — получаешь премию, со второго — минус 3%, с третьего — минус 5%. Другой пример. Если объем нужно сделать за 1 час, а бригада сделала за 50 мин, то 10 мин идут в приработку, который будет распределяться в бригаде через КТУ.

Наше производство достаточно консервативно. В новых модификациях вагонов применяются новые системы кондиционирования, санузел стал сложнее, но львиная доля операций осталась прежней. Например, колесная тележка не поменялась принципиально ни в чем, поэтому мы ориентируемся на нормативы постсоветского периода, добавляя те незначительные изменения, что произошли. Наша задача — приблизиться к среднему уровню зарплаты по городу. На рынке труда идет серьезная борьба за квалифицированные кадры, и наше предприятие создает привлекательные условия для перспективных работников.

КАФЕДРА НА ПРОИЗВОДСТВЕ. ПИЛОТНЫЙ ЗАПУСК

• САВЧЕНКО С.Ф., ПРЕПОДАВАТЕЛЬ КРИЖТ ИРГУПС
ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

15 января этого года в рамках Базовой кафедры Красноярского института железнодорожного транспорта (КРИЖТ-филиал ИрГУПС) на производстве ЭВРЗ приступили к обучению две группы студентов техникума, обучающихся по специальности «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог» общей численностью 52 человека. Теоретическую часть студенты осваивают в заводском учебном классе, практику – в колесно-тележечном и вагоноборочном цехах.

Мы получили возможность проводить практические занятия со студентами в реальных условиях предприятия реального сектора экономики, в производственном процессе которого представлены все этапы учебной



программы. От участка к участку студенты изучают весь цикл ремонта подвижного состава – от колесной пары до вагона. Так, технологию ремонта автосцепного устройства мы изучали на соответствующем участке, где ребята выдвинули реальный агрегат, разбирали его, выполнили замеры, занесли данные в рабочую тетрадь, и уже в учебной аудитории провели анализ и вынесли заключение – направить в ремонт или заменить. Параллельно подробно изучив его конструкцию.

Конечно, нам помогают специалисты завода. Занятие по теме «Исследование технического состояния колёсной пары» началось с подробной экскурсии по колесно-тележечному цеху, которую провел технолог с большим опытом работы А. В. Рогожников. Ребята получили представление о структуре и техническому оснащению цеха, где предстоит обучаться, последовательности операций, реальному объему работы.

Студентам нравится такая форма обучения. Они с удовольствием приезжают на завод. Им гораздо интереснее изучать конструкцию деталей вживую, а не по презентациям, отработать навыки измерений рабочих деталей, а не учебных образцов. Важно, что при таком тесном знакомстве с цехом ребята выбирают себе участки для будущей



практики: где-то заинтересовала специфика операции или более знакомо техническое оборудование...

Знакомство с реальным производством полезно дополняет теорию. Так, ребята, воочию увидев объем работы по разборке вагона для капремонта, не заглядывая в учебник, правильно ответят на вопрос о различиях уровней КР-1 и КР-2.

По окончании обучения наши выпускники имеют квалификацию «техник», а в структуре обучения дополнительно осваивают две профессии – «слесарь по ремонту подвижного состава» и «осмотрщик, осмотрщик-ремонтник», а также получают знания по разработке технологической документации, поэтому могут работать слесарями, технологами, контролерами ОТК и в ПДО.

Ребятам, вышедшим на Базовую кафедру, можно сказать, повезло. Группы, которые прошли эти темы ранее, спрашивают: «А почему у нас не было занятий на заводе?» Так что интерес к проекту взаимный.

• ТОМИЛОВ В.С., ЗАВЕДУЮЩИЙ КАФЕДРОЙ «ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ» КРИЖТ ИРГУПС

ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ

— На базовой кафедре мы работаем со студентами направления «Управление эксплуатацией, техническим обслуживанием и ремонтом электроподвижного состава», которых в профессиональной среде называют «локомотивщиками». В текущем учебном году взаимодействием с производством было реализовано лишь частично, затрагивая несколько ключевых разделов программы.

Несмотря на экспериментальный характер реализации в текущем семестре, студенты проявили высокий интерес к такому формату обучения, что подтверждает правильность выбранного подхода.

На основе полученного опыта уже сформированы конкретные предложения по совершенствованию работы кафедры в следующем учебном году, что позволит сделать образовательный процесс еще более эффективным и практико-ориентированным.

На следующий учебный год мы планируем существенно усилить интеграцию теоретической подготовки с практической деятельностью предприятия. Студенты начнут изучать такие важные дисциплины, как

«Тяговые электрические машины» и «Техническая диагностика», причем обучение будет организовано непосредственно на производственных площадках под двойным руководством – преподавателей и специалистов завода (технологов и мастеров цехов).

Особое внимание будет уделено практическим занятиям: студенты смогут выполнять лабораторные работы в реальных производственных условиях – проводить замеры деталей, оценивать ремонтпригодность оборудования и осваивать другие профессиональные навыки под руководством опытных специалистов предприятия. Это позволит значительно ускорить процесс формирования профессиональных компетенций.

В новом учебном году к образовательному процессу присоединится не только текущая группа студентов, продолжающая обучение по дисциплинам «Тяговые двигатели» и «Техническая диагностика», но и дополнительная группа второкурсников.

В этом году мы планируем расширить возможности для практического применения знаний и направить часть студентов на летний период работать на Красноярский электровагоноремонтный завод. Это отличная возможность не только получить ценный опыт работы, но и начать формировать профессиональный стаж еще во время обучения. Выпускники базовой кафедры на Красноярском электровагоноремонтном заводе не просто получают теоретические знания – они станут профессионалами, готовыми к решению практических задач в реальных производственных условиях. Это дает им уникальное преимущество – возможность быстро адаптироваться к любым профессиональным вызовам и успешно работать как в производственных цехах, так и в качестве технологов и успешно решать самые сложные производственные задачи.

ГОВОРЯТ СТУДЕНТЫ

Демидов Никита:

— Благодарен руководству завода за возможность обучаться на производстве. Это очень классно. В институте, несмотря на полигон и оборудованные лаборатории, не получаешь представления о реальных процессах. Занятия проходили интересно, насыщенно, каждый день узнавали что-то новое, постигали.

Кошеленко Лев:

— На заводе я в первый раз. Очень необычно, конечно. Большие цеха, много разного оборудования... Впечатляет. Экскурсии в цеха очень понравились. Они были углубленные, мы задавали много вопросов, получали подробные и ясные ответы.

Роговцев Илья:

— Есть китайская поговорка «Скажи – я забуду, покажи – я запомню». Это верно. На заводе мы увидели то, что изучали по учебникам, методичкам. Эффект был – ВАУ. Тяговый двигатель – это настолько обширное устройство! И ты понимаешь, что интереснее изучать его здесь, практически, чем теоретически. Все безумно понравилось. Хотелось бы поучаствовать в производственном процессе, помочь, а также решить для себя: мне интереснее на заводе, работать руками или стать помощником машиниста?

Бородич Артем:

— Благодарю за такую возможность знакомства с заводом. Доброжелательная обстановка, сами рабочие подходили к нам во время экскурсий, что-то дополнительно пояснили. Если собираешься работать по профессии, очень важно прочувствовать обстановку на заводе.

Белозерских Роман:

— Мы сейчас работаем над курсовой по проектированию локомотива, и раздел по тяговым двигателям уже пишем с практическим пониманием, с наблюдением живого процесса, а не по методичке.

Постников Алексей:

— Всего у нас прошло 12 занятий по теме «Исследование технического состояния колесной пары, буксового узла, рессорного подвешивания пассажирских вагонов». Мы прошли с экскурсиями колесно-тележечный цех, участок ремонта подшипников, вагоноборочный цех. Потом у нас начались практические занятия: мы шли в цех, где все показывали и рассказывали, затем возвращались в учебный класс и писали анализ выполненных работ. Очень полезно, больше понимаешь, глубже вникаешь в суть.

Попкова Виктория:

— В техникуме у нас есть образцы изучаемых деталей, но здесь видим, какие неисправности могут быть и как их устранить. Мы осматривали колесные пары – локомотивные, вагонные. Чем отличаются. Выявляли неисправности визуальным методом, делали замеры с помощью шаблонов. Мне это интересно. Планирую дальше высшее образование получать и работать по профессии.

Доска Почета

• СПИРИДОНОВА И.А.,
ТЕХНИК ТРАНСПОРТНОГО ЦЕХА

ДИСЦИПЛИНА И ПОРЯДОК

— Моя трудовая деятельность на заводе началась с транспортного цеха, в который я пришла работать табельщиком. 30 лет я посвятила этой профессии и сегодня работаю с удовольствием. Мне всегда удавалось найти общий язык с начальником цеха и работниками, вести работу спокойно и конструктивно. Люблю порядок во всем, это помогает в работе. Я совмещаю должность табельщика и нормировщика, в мои обязанности входит ведение практически всей документации для цеха: составление графика работы на год, графика отпусков, различных списков, фонда заработной платы на квартал, документаль-

ное сопровождение выполнения приказов руководства, ознакомление с ними работников цеха.

Важнейшая задача – подготовка данных для начисления заработной платы работникам. Здесь ошибки недопустимы. Поэтому я веду контроль за соблюдением в табеле учета фактически отработанного времени сотрудников с соблюдением приказов и т.д.

В транспортном цехе были периоды, когда не был назначен начальник цеха. В связи с этим очень трудно было работать. Приходилось самостоятельно доносить до руководства завода проблемы цеха и принимать участие в их решении.

В 2023 году мне пред-ложили вести еще один



цех – аппаратный. Тогда он практически простаивал, поэтому совместительство давалось легко. Сейчас ситуация изменилась. Благодаря усилиям начальника цеха В.В. Рыбакова на моих глазах цех возрождается заново. По его просьбе возвращаются прежние, опытные работники. Приходят и новые, молодые люди. И все работают с удовольствием, вносят свой вклад в возрождение завода. Меня радует, что завод наращивает силы, и не пугают проблемы. Если будут задачи, то обязательно будут и решения.

• СВИНИН А.В.,
ТОКАРЬ-РАСТОЧНИК КМЦ

У МЕНЯ БЫЛИ ХОРОШИЕ УЧИТЕЛЯ

На заводе Андрей Владимирович работает два года, но уже занял место на доске почета рядом с ветеранами труда. Так отметили работу профессионала руководителя кузнечно-механического цеха.

— В профессии я уже более 40 лет. Осваивал ее на радио-заводе, все этапы мастерства постигал в практической работе. Когда после школы я не определился, чем заняться дальше, и тратил время больше на увлечение спелеологией и скалолазанием, отец твердо сказал мне: «Тогда на завод». Привел меня к себе в цех и сам начал обучать токарному делу. Мой отец был заслуженным мастером своего дела, признан лучшим специалистом на предприятии, имел трудовые награды. Он был прекрасным человеком и мудрым учителем, научил

меня всему, что я знаю.

Надо сказать, что мне понравилась «взрослая жизнь»: работа, мужской коллектив, производство. Я старался соответствовать, проявил немалую любознательность и присматривался к работе многих мастеров в цехе, задавал им вопросы, осваивал новые навыки. Учителей много было. Поэтому 3 разряд токаря получил быстро, и, соответственно, хорошую заработную плату. Поэтому на настойчивые советы отца получить высшее образование, отвечал отказом. Мерил все зарплатой, которая была выше, чем у инженера, и категорическим нежеланием учиться. Теперь же, по прошествии многих лет, я сожалею, что не послушал отца. И сам стараюсь привить своему сыну интерес к учебе.



Все, что связано с техникой, всегда меня увлекало и давалось легко. Я быстро понимал принцип работы любого механизма и мог с ним работать. И сейчас, взяв в руки деталь, я понимаю, что нужно делать и как это сделать хорошо. По производственной необходимости работаю на расточном станке, на координатно-токарном. Мне нравится спокойная, доброжелательная обстановка в нашем цехе, коллектив, ответственность руководства. Вот бы только оборудование поновее и инструмента современного побольше.

Экскурсии

ВЫХОДИМ НА МАРШРУТ

Группы экскурсантов в ярко-оранжевых жилетах и белых касках — привычный штрих заводских будней. Как правило, это школьники и студенты, которые прибыли знакомиться с заводом. Действительно, музей истории предприятия активно включен во многие краевые и федеральные профориентационные программы и ведет немалую работу по привлечению молодежи на производство. Разработаны

экскурсии по профессиям «сварщик», «дефектоскопист», «оператор станка с программным управлением», по электромашиному, аппаратному, вагоноборочному цехам для знакомства с технологическим процессом ремонта тяговых двигателей, электрооборудования подвижного состава, вагонов.

Обязательными пунктами маршрутов являются музей истории и здания электромашиного цеха, который

является объектом культурно-исторического наследия федерального значения. А дальше путь лежит на производство, где группу встречает специалист цеха. За последний год активной экскурсионной деятельности сложился круг людей, которые включились в работу экскурсовода и передают подрастающему поколению свои знания, любовь к профессии, к заводу, пробуждают интерес и энтузиазм в молодых сердцах. Сегодня мы расскажем о некоторых из них.

БОЛЬШЕ ИНТЕРЕСНЫХ ФАКТОВ

Кульчинский С.А., технолог ВСЦ

— Мне довелось проводить экскурсии и для школьников, и для студентов техникума и вуза. Это очень разные аудитории, и, конечно, рассказывать о производстве нужно по-разному. Детей прежде всего удивляют масштабы нашего цеха, габариты оборудования, вагонов. Как правило, приходят те, кто не бывал ранее на заводах. Они больше смотрят, чем слушают.

Студенты, наоборот, больше присматриваются к заводу, как возможности работать по профессии. Отношение у них другое. С ними я больше стараюсь

вести диалог, показываю различные детали и узлы подвижного состава, выясняю, знают ли они их название, назначение. Ребята тоже, бывает, задают вопросы. Традиционный — про зарплату.

Во всех группах, которым я представлял цех, виден был интерес. Но активных, внимательных ребят, у кого «глаза горят» — двое-трое.

Экскурсию в таком большом цехе, как вагоноборочный, проводить непросто: вагоны «разбросаны» по разным участкам, территория большая, показать четко все этапы ремонта в действительности трудно. Цельной картины не получается, как хотелось бы. Есть мысли добавить к рассказу о цехе больше интересных фактов, историй.



МАРШРУТ ПОБЕДЫ



С 27 по 29 апреля в Москве состоялся финал Международного конкурса «Проводники смыслов. Экскурсоводы Победы» программы Росмолодёжи «Больше, чем путешествие», реализуемой в рамках национального проекта «Молодёжь и дети». 5000 участников из 89 субъектов Российской Федерации и Республики Беларусь представили свои экскурсионные маршруты, посвященные 80-летию Победы в Великой Отечественной войне. В финал вышли четверо красноярцев, в их числе выпускница Красноярского государственного педагогического университета им. В.П. Астафьева Алеся Балинская с экскурсионным маршрутом «От царской России до победы в Великой Отечественной войне». Маршрут разработан совместно с музеем истории ЭВРЗ и лег в основу дипломной работы Алеся. Маршрут рассказывает о важнейших исторических вехах Красноярского ЭВРЗ, начиная с момента создания Красноярских железнодорожных мастерских, и подробно «останавливается» на периоде Великой Отечественной войны. Он начинается в музее истории и проходит по нескольким цехам, которые выпускали в годы войны продукцию для фронта, и где до сих пор хранятся артефакты тех лет.

Проект об истории Красноярского ЭВРЗ был высоко оценен жюри конкурса, Алеся Балинская стала победителем в номинации «Лучший экскурсовод в городе трудовой доблести». Поздравляем с победой!

ЕСТЬ, ЧТО РАССКАЗАТЬ

Бракоренко В.А., заместитель начальника аппаратного цеха

— В аппаратном цехе я работаю с 2010 года с перерывом в 2021–2024 годах. Начиная маляром, затем перешел в бригаду по ремонту контроллера силового пневматического и тормозного оборудования. В 2013 году был назначен мастером, и большая часть ремонтных участков общей численностью 67 слесарей-электриков была закреплена за мной. Тогда я подробно изучил специфику всех ремонтных операций, чтобы эффективно организовывать процесс и помогать налаживать четкую работу, обучать новичков. В этот период мне доводилось в качестве представителя завода разбираться с рекламациями на качество ремонта электрооборудования, много ездить в командировки, знакомиться с предприятиями-партнерами. Работа с рекламациями тоже требовала глубокого изучения вопроса, который предстояло грамотно решить.

Есть у меня опыт работы в вагоноборочном цехе, куда я был переведен в 2021 году старшим мастером и около полугода вникал



в новый для себя технологический процесс, руководил 5 мастерскими участками с численностью 150 слесарей по ремонту подвижного состава.

Мне интересна моя работа, поэтому есть, что рассказать ребятам на экскурсиях. Особенность аппаратного цеха в том, что здесь осуществляется ремонт большого спектра электрооборудования, да еще и динамично обновляемого. Все рассказать в одной экскурсии невозможно, приходится выбирать несколько важнейших участков. Я стараюсь показать ребятам, что слесарная работа очень разнообразная, интересная, требует и навыков ручного труда, и творческого применения знаний, а завод — это такой большой организм, где место найдется каждому.

МОТИВ – ЗАИНТЕРЕСОВАТЬ

Галкин Е.В., заместитель начальника КМЦ

— Когда провожу экскурсию со школьниками и студентами, то внутренне настроен привлечь внимание, заинтересовать ребят в работе на производстве. Конечно, школьники приходят просто с познавательной целью, но у меня мотив — показать привлекательные стороны ремонтного процесса, чтобы в будущем кто-то из них пришел на завод. Школьникам я больше рассказываю о профессиях, видах оборудования, выпускаемой продукции. Когда подходим к рабочему месту, ребята сами спрашивают, какая операция выполняется, как называется деталь, какие материалы используются. Ребята впечатляются масштабы цеха, у кого-то вижу удивление и восторг в глазах, кто-то пугается.

Студентам более подробно показываю весь процесс ремонта: разборку, дефектацию, участки ремонта остовов и якорей, секций. Студенты уже разбираются в типах двигателей, рассказываю им о двигателе для нового электровоза «Ермак», за счет которого обновляется парк локомотивов РЖД.

Стараюсь говорить понятно, хочется донести и знания, и любовь к нашему непростому делу. Предлагаю студентам помощь

в подготовке информации для учебных работ. В 2008 году я окончил ИРГУПС по специальности инженер путей сообщения. Работать начинал в ЭМЦ слесарем по ремонту остовов, сборщиком двигателей. Несколько лет работал в ООО «ЛокоТех» начальником отдела, но вернулся на завод, потому что производство мне интереснее, здесь востребованы мои знания и организационный опыт. Сейчас работаю в КМЦ, где изготавливаются полуфабрикаты для всех цехов. Очень большая номенклатура изделий, приходится многое осваивать и изучать, искать верные технические решения...

Интерес к работе на нашем заводе, возможность профессионального роста и стараюсь донести до ребят.



Спорт

СПАРТАКИАДА - 2025

В апреле соревнованиями по боулингу стартовала традиционная межцеховая спартакиада, которая ежегодно проводится уже более 15 лет. В этом году она обещает быть более массовой, так как коллектив завода обновился и пополнился. Причем, есть молодые люди, которые при трудоустройстве интересовались спортивной жизнью заводского коллектива.

К участию в спартакиаде готовятся все цеха. Планируется, что она станет подготовительным этапом к спортивным соревнованиям между предприятиями Железнодорожного района, которые ежегодно в начале осени организует администрация района.

Приглашаем работников завода принять участие в заводской спартакиаде. Приходите поболеть за своих! Время соревнований выбрано так, чтобы все могли посетить соревнования без потерь рабочего времени.

ВИД СПОРТА	ДАТА ПРОВЕДЕНИЯ
Дартс	19.05 - 30.05
Стрельба	02.06 – 10.06
Шашки	11.06 – 16.06
Настольный теннис	17.06-24.06
Петанк	01.07 – 09.07
Подтягивание	10.07 – 16.07
Отжимание	17.07 – 25.07
Пресс	28.07 – 01.08
Гирия	04.08 – 08.08

Творчество

«ДЕТИ РИСУЮТ ПОБЕДУ»

Конкурс под таким названием организован для детей работников предприятия. Он объявлен в середине апреля, в нем приняли участие дети в возрасте до 17 лет. Конкурс открыл широкое поле для творчества. По его условиям, ребята могут использовать разного вида материалы, любые техники рисования и даже IT-технологии. Главное – художественное осмысление темы Победы в Великой Отечественной войне.

Юным художникам есть на что опереться. Дети работников завода неоднократно были гостями музея истории предприятия, где они знакомились с экспозицией, посвященной Великой Отечественной войне – подвигу на полях сражений и трудовой доблести рабочих завода. Семьи ветеранов войны также бережно хранят память о своих героях. Ведь главная задача конкурса – повышение интереса ребят к славной истории России и творческому выражению своих впечатлений.

