



ГАЗЕТА АО «ПСКОВСКИЙ ЭЛЕКТРОМАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД»

# Энергия

№ 18 (849) июль 2020

## ■ НОВОСТИ ЗАВОДА

### СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ

14 августа 2020 года состоится годовое общее собрание акционеров АО «Псковский электромашиностроительный завод».

В повестке дня заседания десять вопросов. В том числе участники заседания заслушают годовой отчет акционерного общества за 2019 год, утвердят изменения в устав, изберут совет директоров, изберут ревизионную комиссию и рассмотрят ряд других вопросов. С материалами к собранию можно ознакомиться в юридической службе акционерного общества. Собрание акционеров состоится по адресу: г. Псков, Октябрьский пр., 27. Начало собрания в 11.00. Регистрация акционеров и их представителей с 10.30.

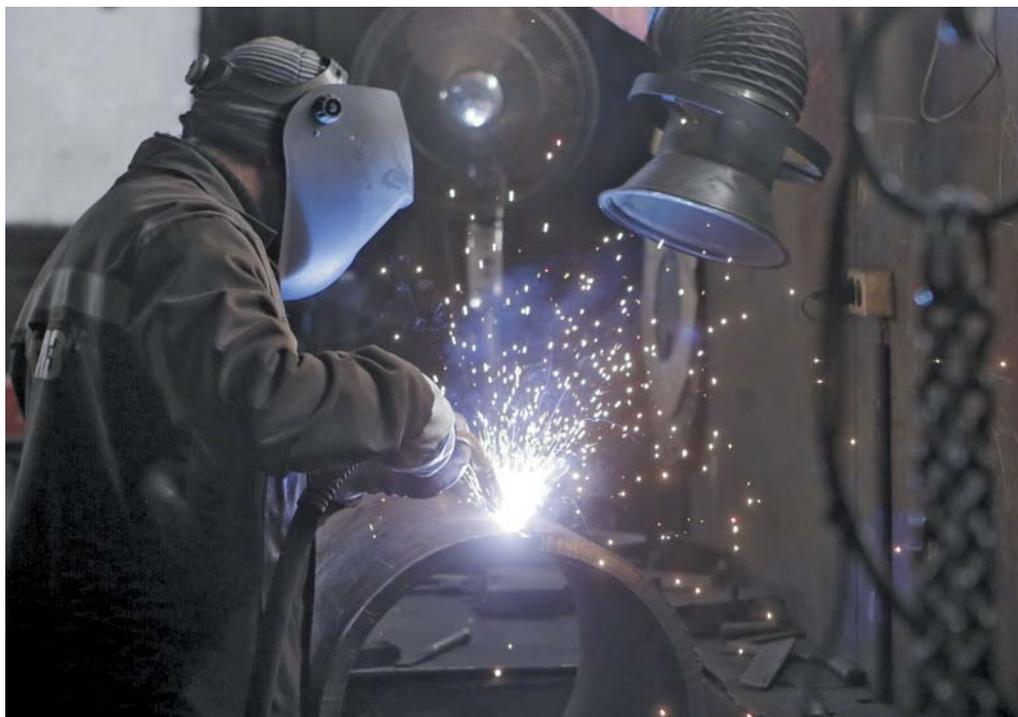
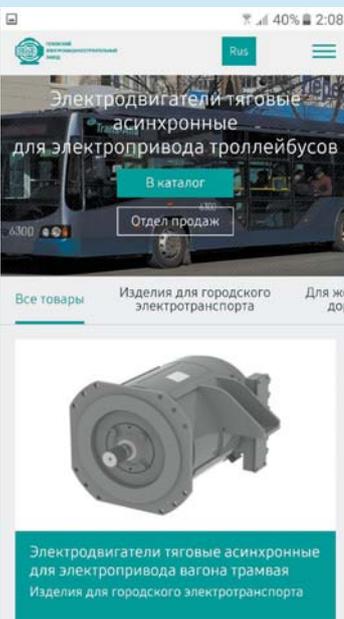
### НОВЫЙ САЙТ ЗАВОДА

Завершилась разработка нового сайта АО «Псковский электромашиностроительный завод». Как сообщил начальник отдела информационных технологий завода Александр Тимохин, обновление коснулось как дизайна сайта, так и его структуры.

На сайте представлены ключевые разделы, где можно получить самую важную и необходимую информацию о предприятии и его продукции. «Навигация интернет-ресурса стала более понятной. Информация о продукции сайта находится на главной странице, что делает ресурс удобным для потенциальных заказчиков. Также часть изделий представлена в форме трехмерных моделей», – сообщил Александр Тимохин.

На текущий момент происходит наполнение разделов сайта. В ближайшее время часть информации будет переведена на английский язык.

Новый сайт уже доступен по адресу <http://pemz.ru>. Также интернет-портал имеет мобильную версию.



## ■ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

# «Дистанционка» для лидеров производительности

## Как пандемия коронавируса повлияла на реализацию нацпроекта на заводе

Как известно, с начала 2020 года ПЭМЗ – участник нацпроекта «Производительность труда и поддержка занятости». В феврале этого года на предприятии побывала экспертная группа в рамках образовательного проекта «Лидеры производительности», также менеджеры и сотрудники завода проходили обучение по одноименной программе. Но исполнение нацпроекта задержала пандемия коронавируса, которая в целом негативно повлияла на экономику региона.

– Цель нацпроекта – повысить производительность труда на предприятиях,

которые участвуют в нем. Для этого нацпроект дает финансовые и образовательные инструменты. В рамках обучающей программы приезжают коллеги с других предприятий и предлагают «взгляд со стороны» – разрабатывают проект, который позволит увеличить производительность труда. И второе направление – посещение предприятия экспертами в области экономики, которые также предлагают свои варианты оптимизации затрат, – рассказали на заводе.

Также в рамках нацпроекта проходит обучение по программе «Лидеры производительности». В 2019 году сотрудники АО ПЭМЗ ездили в Москву. Сейчас обучение продолжается, но из-за пандемии – удаленно, с помощью программ Zoom и Teams. По мнению сотрудников предприятия, у дистанционного обучения много минусов. В частности, это слож-

ность выполнения практических заданий, которые включают примерно 50% обучающих программ. Но в целом обучение дает возможность повысить уровень квалификации.

Целевые показатели нацпроекта – это повышение производительности труда на предприятии за три года до 30%. Она рассчитывается по определенной методике. Результатом реализации нацпроекта в 2020 году должно было стать увеличение производительности труда на 10%. Но из-за пандемии коронавируса и связанных с ней ограничительных мер начался кризис в экономике.

– Мы прямо или косвенно зависим от федеральных программ. Одни наши заказчики делают поезда, другие – городской электротранспорт.

Окончание на с. 3 >>

## ■ ГОРДИМСЯ

# Как ракеты

**Знания военной службы пригодились Анатолию Сергееву при работе со станками с ЧПУ**



У электрика по обслуживанию станков с ЧПУ Анатолия Сергеева рабочий день начинается как у врача – с обхода. Вот

только его подопечными являются не живые люди, а умные машины с числовым программным управлением.

– Рабочий день начинается в 7.00. Заранее приходим, переодеваемся. С утра обход. Прохожу по станкам. Если есть какие-то заявки, операторы мне сообщают. Допустим: сломан

станок – определяю неисправность, ремонтирую. Бывает, что в день по несколько таких обращений. По очереди все делаю, – рассказывает о своей работе Анатолий Сергеев.

На ПЭМЗ Анатолий Викторович пришел в 2003 году.

– После увольнения из вооруженных сил искал работу. Работа понравилась. До сих пор здесь, – говорит он.

Работа со станками с ЧПУ оказалась несложной для нового сотрудника. Комплекс зенитно-ракетных войск, где служил Анатолий, по его словам, был напичкан электроникой.

– Электроника везде – что на станках, что военная – одна и та же. Все знакомо.

Единственное – для подтверждения разряда электрика два месяца учился в «учебке». Сдал экзамены, принес свидетельство, что окончил курс, и мне присвоили 6-й разряд. Это было в 2004 году.

С тех пор уже больше 16 лет Анатолий Сергеев занимается ремонтом и обслуживанием станков с числовым программным управлением. Сейчас в его ведении находятся 12 таких машин с электронным оборудованием.

– Станки уже старые – многим по 30-40 лет. Но они еще в строю. В зависимости от того, как их будешь обслуживать, так они и будут работать. Сегодня, например, я запланировал замену воздушных фильтров в

шкафах. Из-за загрязненных фильтров станки могут перегреваться. А отсюда поломки. Чтобы этого не происходило, загрязненные фильтры надо менять, – поясняет электрик.

Благодаря такой заботе, старые станки еще в хорошем состоянии, хотя, бывает, и требуют ремонта.

– В отличие от нового оборудования, которое занимает немного места, старые станки – это два шкафа, напичканных платами с кучей микросхем. Поэтому чтобы отремонтировать станок, нужно определить, где произошла поломка. Иногда ремонт занимает целый день. А бывает так, что остаемся после смены, потому что станки нужны срочно.

Такая ответственная работа ценится и руководством, и коллективом ПЭМЗ. Поэтому электрик 6-го разряда Анатолий Сергеев уже второй раз на Доске почта завода.

По словам Анатолия Сергеева, завод за время его работы постепенно меняется: приобретается новое оборудование, ремонтируются цеха, предприятие пополняется новыми кадрами. Правда, есть и о чем беспокоиться: пандемия коронавируса спровоцировала спад экономики, уменьшение спроса на продукцию и переход предприятия на трехдневный режим. Но рабочие надеются, что это временное явление.

## ■ ДОСКА ПОЧЕТА

# Многогранная работа

**Инженер-технолог Маргарита Александрова одна справляется с задачами целого бюро материальных нормативов. Больше 40 лет она ежедневно рассчитывает нормы расходов и разрабатывает маршруты изготовления деталей.**

Технический отдел – одно из важных подразделений завода. Именно здесь производятся все необходимые расчеты для определения нормы расходов материалов на ту или иную деталь, здесь создаются маршруты для изготовления изделий. Эта работа каждодневная, требующая внимания и знаний. И уже много лет с многочисленными задачами успешно справляется единственный специалист этого отдела Маргарита Александрова.

Маргарита Николаевна уже 45 лет работает на заводе. На ПЭМЗ пришла еще в 1975 году, сразу после окончания Псковского индустриального техни-

кума. Начала свою трудовую деятельность в центрально-заводской лаборатории контролером. И все эти годы место работы не меняла.

– Окончила в общественную жизнь: комсомол, молодежные организации. И решила не изменять своему заводу, так до сих пор и работаю, – говорит она.

С 1979 года контролер центрально-заводской лаборатории перешла на работу в отдел главного технолога. Теперь это подразделение называется техническим отделом, где уже много лет инженер-технолог Маргарита Александрова занимается разработкой маршрутно-материальной спецификации.

– Чтобы выпускать изделия, надо знать потребность в материальных ресурсах: в сырье, материалах и комплектующих. Для этого существует маршрутно-материальная спецификация, которую я разрабатываю, – поясняет она.



Каждому изделию присваивается индекс, формируется состав изделия. Также в форме прикладывается перечень материалов и норма расхода – количество материала, которое

необходимо закупить. Норма расхода всегда обоснованная. Также в обязанности инженера-технолога входит разработка маршрута изготовления изделия.

За последние 20 лет технический отдел компьютеризовали. Единая сеть соединяет теперь технический отдел с отделом снабжения, бухгалтерией и цехами предприятия.

– Сейчас все данные заносятся в компьютер. А раньше – все это делали вручную, – Маргарита Николаевна показывает на стенд, где ровными рядами лежат пожелтевшие папки с документами.

Впрочем, несмотря на то что часть задач выполняет программа, работа достаточно кропотливая и требует внимания.

– Работа многогранная. Нужна внимательность. Надо знать ГОСТы, ТУ, все справочники поднимать, правильно считать, правильно выбрать заготовку. Я пользуюсь конструкторско-технологической документацией.

Кстати, раньше на заводе существовало целое бюро материальных нормативов. Теперь всю работу выполняет один специалист. Помощников нет. Поэтому ежедневно с 8 утра до 5 вечера Маргарита Николаевна разрабатывает маршрутные листы, занимается расчетами, отвечает на телефонные звонки. При этом успевает заниматься и общественной работой. С профессиональной деятельностью Маргарита Александрова справляется на «отлично». Ее работу оценил и коллектив, предложив кандидатуру инженера-технолога ТО на Доску почта завода.

## ■ НАШИ УВЛЕЧЕНИЯ

# Нескучный бег

## Инженер-конструктор ПЭМЗ каждые выходные преодолевает дистанции по лесу

**В июльском номере мы открываем новую рубрику о необычных и интересных увлечениях наших сотрудников. Многих вы знаете как хороших специалистов, но наверняка не в курсе того, как коллеги проводят свободное от работы время. О наиболее впечатляющих хобби заводчан мы решили рассказать. Герой нашей первой публикации – молодой специалист Андрей Никифоров.**

Андрей уже три года трудится на заводе в должности инженера-конструктора по нестандартному оборудованию. А каждые выходные отправляется в лес, на тренировку по спортивному ориентированию.

– Спортивное ориентирование – это бег в лесу, когда спортсмены с помощью карты ищут расположенные на местности контрольные точки. Заранее ставят на местности ряд контрольных пунктов и задают направление бега по этим точкам. Т. е. ты видишь место старта, финиша и точки, через которые должен пройти. Выигрывает тот, кто быстрее преодолеет весь маршрут, – рассказывает наш собеседник. По его

словам, тренировки не только полезны, потому что проводятся на свежем воздухе, но и интересны.

Сейчас Андрей Никифоров – мастер спорта по спортивному ориентированию. А увлекся он этим видом спорта, еще будучи школьником:

– Ориентированием занимаюсь с детства. Скучно стало просто бегать, и вышел на этот вид спорта. Здесь бег не является чем-то монотонным: каждый раз новые дистанции, новые места, новые впечатления.

По словам Андрея, для тех, кто занимается ориентированием, оно становится частью жизни:

– Каждые выходные выезжаешь в лес, тренируешься. Можешь сам планировать дистанции. Но в основном, каждые выходные какие-то старты проводятся. У нас есть клубы, которые проводят тренировки. На старт таких тренировок собирается человек двадцать, и каждый борется сам с собой за результат.

Ориентировщиков не встретишь в Корытово.

– Это сильно избеганное место, там все наизусть знаешь, потому особо интереса тренироваться там нет, – говорит Андрей. – Мы выбираем для тренировок Печорский район – это Мальская долина, Вашина гора – и Опочечский район. Также иногда тренировки проводятся в Новгороде и в Санкт-Петербурге. Альтернатива ориентированию в лесу

– городское ориентирование. По словам нашего собеседника, это направление сейчас набирает популярность, поскольку более зрелищное.

Иногда, когда проводятся соревнования, «лесные» ориентировщики бегают по городу. Но к таким мероприятиям требуется более серьезная подготовка.

Людей, увлеченных спортивным ориентированием, в нашем регионе достаточно.

– Не так много по сравнению с Москвой и Питером, но по сравнению с Новгородом и Смоленском довольно много людей занимается. Еще этот спорт любят тем, что он для любого возраста. Среди ориентировщиков есть и дети, и ветераны, – отмечает спортсмен.

Опасности бег в лесу не представляет. Хотя можно и заблудиться, и встретиться с дикими животными. Но, по словам Андрея, медведи и лоси, которых иногда можно увидеть во время тренировки, сами боятся людей и уходят. Поэтому спортсмены не боятся срезать маршрут.

– Но все зависит от местности. Густо заросшее место легче обойти. Но, конечно, быстрее бежать прямо через лес, – отмечает он.

По мнению нашего собеседника, начать заниматься ориентированием можно в любом возрасте.

– Особо никаких навыков не нужно. Для тренировок подходит любая комфортная одежда, лю-



Еще одно спортивное увлечение Андрея – гребля. В университете он занимался академической греблей. Там проходила Студенческая гребная лига, собиравшая студенческие спортивные клубы из вузов страны. – Эта тема уже длится на протяжении пяти лет. И наша студенческая команда «восьмерка» участвует в этих соревнованиях, – отмечает Андрей Никифоров.

бой инвентарь. В принципе, здесь главное – знание карты. Все приходит с опытом, – говорит он.

Правда, сагитировать коллег отправиться в выходные бегать в лес Андрею не удалось. Впрочем,

он не расстраивается по этому поводу.

– В этот спорт сложно кого-то затянуть. Сам человек должен к этому прийти. Я пытался, но смысла особо не вижу, – замечает он.

## ■ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

## «Дистанционка» для лидеров производительности

Окончание.  
Начало на странице 1.

Финансирование заказов идет через бюджет. После эпидемии коронавируса произошло секвестирование бюджетных средств – именно по тем отраслям, которые раньше поддерживались: РЖД, электротранспорт. Сейчас мы видим резкое снижение объемов по всем направлениям, в том числе по гособоронзаказу и коммерческому направлению – на 35,7%. Финансирование по вновь заключенным контрактам приостановлено. И сейчас все зависит от того, как скоро восстановится спрос.

В связи с этими событиями завод перешел на трехдневку. По мнению руководства, это лучший вариант, который позволит в случае оптимистичного развития событий без сокращений вернуться на те рельсы, которые были в начале 2020 года.

## ■ МНЕНИЕ



**Секретарь регионального отделения партии «Единая Россия», депутат Государственной Думы, руководитель региональных РСРП и Союза машиностроителей России Александр КОЗЛОВСКИЙ:**

– Промышленное производство играет ключевую роль в развитии Псковской области. И очень важно, что есть профильный национальный проект, дающий производственникам инструменты для обеспечения роста производительности труда на

предприятиях. На сегодня участниками проекта «Адресная поддержка повышения производительности труда на предприятиях» по направлению «Производительность труда и поддержка занятости» являются 12 предприятий нашего региона, в том числе АО «Псковский электромашиностроительный завод». Предприятия, включенные в нацпроект, могут воспользоваться программой Фонда развития промышленности по получению займов до 500 млн рублей на реализацию проектов, направленных на повышение производительности труда по льготной ставке. Также планируется взаимодействие с Федеральным центром компетенций – привлечение консультантов для оценки производительности труда на предприятиях области. Кроме того, предприятия – участники нацпроекта

обучаются по программе «Лидеры производительности». Руководители и сотрудники этих предприятий проходят бесплатную стажировку, повышают свой профессиональный уровень. Учитывая близкое присутствие агломераций существует проблема удержания кадров в регионе. Производственные предприятия должны заинтересовать молодых специалистов, участвовать в процессе обучения кадров для своих предприятий. В свою очередь региональное отделение Союза машиностроителей России проводит работу по популяризации инженерных профессий. Так, на ПЭМЗе ежегодно проходит наша акция «Неделя без турникета», когда старшкласники приходят на предприятие, задают самые разные вопросы и узнают о том, что псковский завод производит уникальные тяговые

двигатели для поездов «Иволга», которые эксплуатируются на Московских центральных диаметрах. Надо отметить, что ПЭМЗ активно привлекает молодежь для работы на предприятии: на заводе в должности инженеров-конструкторов трудятся студенты Псковского государственного университета. Таким образом, перенимается опыт поколений. На ПЭМЗе смешанный коллектив – много сотрудников с большим стажем работы, много молодежи. Но этим он ценен. Псковский электромашиностроительный завод – одно из динамично развивающихся предприятий области. Уверен, что по мере стабилизации ситуации с коронавирусом предприятие вернется к введению в свою работу новаций и программ повышения производительности труда.

■ ЗНАЙ НАШИХ

# Псковские двигатели для уральского завода

**Блогеру Илье Варламову рассказали, где делают двигатели для трамваев**

Известный блогер Илья Варламов посетил «трамвайную столицу России» Усть-Катав и поделился идеями о том, как развить там промышленный туризм. В видеоролике, размещенном на YouTube-канале блогера, прозвучало и название нашего города. Потому что именно в Пскове, на Псковском электромашиностроительном заводе, делают двигатели для усть-катавских трамваев.

– Усть-Катав – это город-завод. Ему даже принадлежит своеобразный мировой рекорд. Именно здесь выпустили почти 15 000 вагонов одной модели, – рассказывает Илья Варламов о городке на Южном Урале. По его словам, именно здесь был разработан самый массовый в России и в мире трамвай КТМ-5.

Город так или иначе зна-



ют, и он мог бы развивать промышленный туризм. К сожалению, в Усть-Катаве вообще не понимают, что такое туризм. То есть в городе нет ни одного трамвая. В городе нет даже намёка на трамвай – только пути, которые завод использует для тестов и обкатки, – замечает блогер.

И предлагает усть-катавцам «сыграть на звании трамвайной столицы». А именно: сделать существующую линию работающей, пустить по ней парочку отреставрированных легендарных КТМ-5 для туристов и выставочные образцы современной

техники для возможных покупателей. Ведь Усть-Катавский вагоностроительный завод, который сейчас является предприятием Роскосмоса, до сих пор выпускает трамваи. Илья Варламов записал видео из цеха предприятия, где ему показали, как делают более современные усть-катавские модели. Директор предприятия рассказал блогеру, что один трамвай собирается примерно за 90 дней.

Несмотря на ситуацию с коронавирусом, завод работает. – У нас в настоящий момент на заводе ни одного заболевшего. Сейчас завод кипит. Года

два была тишина. Мы вообще боялись потерять трамвайное производство, оттого что мы перестали закупать комплектующие за границей, – говорит директор.

Но с ситуацией справились. И сейчас в вагонах доля комплектующих импортного производства не превышает 5 процентов. Более того, в планах – выпуск новых трамваев, каждую деталь для которых завод будет выпускать самостоятельно. Все, кроме двигателей.

– А двигатель чей? – спрашивает блогер.

– Псков, – отвечает директор.

■ НОВОСТИ ОТРАСЛИ

## ОПОЗДАЛИ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

**Трамваи доставили в Омск с опозданием на пять месяцев из-за коронавируса.**

Как сообщает moscow.sm-news.ru, переданные столичной мэрией бывшие в эксплуатации городские трамваи прибыли в трамвайное депо Омска. Это трамваи модели 71-619А с асинхронными тяговыми двигателями. Омск получил машины 2007-2009 годов выпуска. Все они построены на Усть-Катавском заводе. Модель была разработана в 2007 году специально для столицы России. В каждом из трамваев – 32 места для сидячих пассажиров, максимальная вместимость вагона превышает 120 человек.

## ЭЛЕКТРОПОЕЗДА «ИВОЛГА» СТАНУТ КОМФОРТНЕЕ

**Новые электропоезда «Иволга», которые вскоре появятся на Московских центральных диаметрах, будут еще комфортнее.**

Следующая модификация электропоезда будет обладать улучшенными характеристиками. Могут быть изменены конфигурация дверей и модифицированы сиденья. Современные городские электропоезда «Иволга» – российская разработка. Электропоезд практически полностью состоит из российских компонентов.



При этом по своим потребительским и техническим параметрам электропоезда не уступают лучшим мировым образцам. Количество вагонов можно варьировать от 5 до 12, в зависимости от загруженности маршрутов. Вагоны соединены между собой без тамбуров, так что можно беспрепятственно пройти из одного конца поезда в другой. Удобные кресла с экологичной обивкой, столики с подстаканниками, USB-разъемы для зарядки гаджетов под каждым сиденьем и бесплатный Wi-Fi, а также хорошая освещенность в салоне за счет больших окон – все это создает комфортную среду для поездок в «Иволге».

## ТРЕВОЖНЫЕ КНОПКИ ДЛЯ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА

**Во всех троллейбусах и трамваях Санкт-Петербурга будут установлены специальные тревожные кнопки.**

Как сообщает «Фонтанка.ру», кнопки позволят водителю вызвать силы вневедомственной охраны Росгвардии на место потенциального ЧП. В первую очередь такие меры будут приниматься для борьбы с хулиганами, которые нападают на сотрудников городского транспорта или пытаются проникнуть в кабину водителя. Патрульные наряды готовы охранять электрифицированный транспорт круглосуточно. Доступ к тревожным кнопкам будет как у водителя, так и у кондуктора. При этом про возможность воспользоваться спецпомощью для обычных пассажиров ничего не сообщается.

