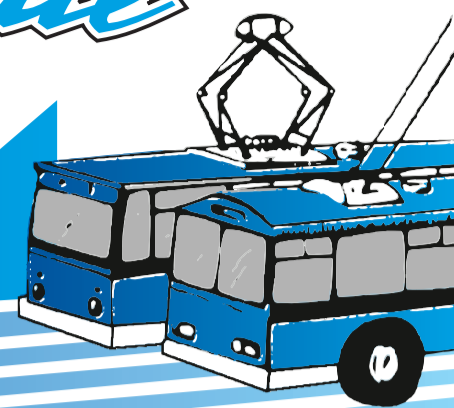


# МАГИСТРАЛИ



УЧРЕДИТЕЛЬ: ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ГОРЭЛЕКТРОТРАНС». Газета выходит с мая 1945 г.

Миссия Горэлектротранса: обеспечивать безопасное, быстрое, комфортное перемещение по Санкт-Петербургу

## ОТКРЫТЫ ДЛЯ УСПЕХА

Почти полсотни потенциальных водителей трамваев и троллейбусов побывали 4 февраля на Дне открытых дверей в Учебно-курсовом комбинате Горэлектротранса. Такие встречи УКК проводит регулярно, чтобы познакомиться будущих учеников с процессом подготовки к работе на линии. Профессия водителя ГЭТ становится всё более популярной и «молодеет». В 2019 году средний возраст учеников составил 30 лет (в 2016 году – 35 лет).

Среди пришедших на День открытых дверей – и офисные сотрудники, которые хотят выбраться из бумажной рутины, и водители других видов транспорта, и даже пара школьников. Правда, последним придётся подождать до 21 года, чтобы начать обучение.

Один из тех, кто уже поменял грузовик на кабину троллейбуса – Родион Сарамбаев. Учась в УКК, он мечтает стать водителем-наставником. По его словам, управляя троллейбусом можно почувствовать себя частью города. Впрочем, в работе водителя главное всё же другое: «В УКК подача любого учебного материала от первого до последнего предложения связана с обеспечением безопасности пассажиров. И какой бы материал нам ни давали, он отталкивается от этого.



ОТ ТЕНАЖЕРОВ К РЕАЛЬНОЙ ТЕХНИКЕ

«ГОРЭЛЕКТРОТРАНС» ПРОВЕЛ ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ. ГОСТЯМ ПОКАЗАЛИ, КАК ОРГАНИЗОВАНА ПОДГОТОВКА КАДРОВ

АЕТ ТРАНСПОРТ, ЧТО БЕЖИТ ПО РЕЛЬСАМ. ДРУГОЙ - ЦЕПЛЯЕТСЯ ШТАНГАМИ ЗА ПРОВОДА. СЕСТЬ ЗА РУЛЬ ТРОЛЛЕЙ

Скриншот с сайта topspb.tv от 04.02.2020 г.

Допустим, движение с определённой скоростью на участках пути, специализированные инструк-

ции... Ньюансов очень много и их нужно знать наизусть», – говорит ученик водителя троллейбуса.

## » ИЗУЧАЕМ, АНАЛИЗИРУЕМ, ПРЕДЛАГАЕМ

«Петербургские магистрали» совместно с Отделом главного ревизора по традиции анализируют итоги года. В 2019-м сократилось количество наездов на пешеходов, совершённых по вине работников ГЭТ, однако общее число таких случаев возросло. Дорожная обстановка усложняется, а общественный транспорт требует всё более «тонкой настройки», выверенных инфраструктурных решений и качественного взаимодействия между городскими ведомствами. Очевидно, что в обеспечении безопасности движения напрямую заинтересованы специалисты всех уровней. О природе и причинах нестандартных дорожных ситуаций рассуждают водители электротранспорта, которые ежедневно на передовой.

Айрат Бикчантаев, водитель Трамвайного парка № 5 (водительский стаж с 2016 г.)

Я считаю, что количество столкновений связано с пренебрежительным отношением к ПДД со стороны водителей городского транспорта.



Они отвлекаются от управления, в том числе на свои гаджеты, неумажительно относятся к общественному транспорту. Однако и наши водители не всегда правильно трактуют и прогнозируют дорожную ситуацию, действия других участников движения, иногда неверно выбирают скоростной режим. К чести моих коллег, таких случаев немного. Наезды на стоящий транспорт происходят за счёт неверно выбранного бокового интервала либо дистанции. А также зачастую водители нерельсового транспорта после опережения трамвая внезапно встают в

негабарит, что приводит к угрозе столкновения. Наезды на пешеходов, на мой взгляд, происходят из-за неверно выбранной скорости движения в условиях недостаточной видимости, когда тормозной путь превышает расстояние, которое контролирует водитель. Другие причины – некорректное или несвоевременное применение экстренного тормоза, а также ослабление внимания водителя при завершении рабочей смены, что приводит к отвлечению от управления. Но зачастую наезды происходят из-за необдуманного, грубого и халатного отношения пешеходов к ПДД. Люди идут через дорогу вне зоны пешеходных переходов, переходят улицу на запрещающий сигнал светофора, не обращают внимания на приближающийся трамвай и скорость его движения. Падения пассажиров связаны с неожиданным и резким перестроением автомобилей в непосредственной близости от трамвая, водителю которого приходится применять экстренное

торможение. За время работы в 5-м парке я не слышал, чтобы водитель резко затормозил без какой-либо причины. Ещё одна причина – пренебрежительное отношение со стороны пассажиров к просьбе держаться за поручни. Что касается сходов, то уменьшить их количество, на мой взгляд, позволили бы стрелки с обогревом.

Александр Смирнов, водитель-наставник Трамвайного парка № 1 (водительский стаж с 1997 г.)

На мой взгляд, на безопасность влияет стаж работы. Вот пример по нашему парку: возьмём два маршрута, №№ 49 и 25. Количество нарядов, сложность маршрута, пробег (по времени), составность (на обоих маршрутах – сочленённые вагоны) примерно одинаковые.



► (Окончание на стр. 3)



## Новости в цифрах и фактах

### Развитие ГЭТ

20 февраля на заводе электрического транспорта в г. Энгельсе прошло совещание, посвящённое развитию ГЭТ в России. В нём приняли участие губернатор Саратовской области В.В. Радаев, председатель комитета Госдумы по транспорту Е.С. Москвичёв, заместитель министра транспорта РФ А.К. Семёнов, заместитель министра промышленности и торговли РФ А.Н. Морозов, лизинговые компании и предприятия ГЭТ. В рамках встречи завод презентовал троллейбус нового поколения. Именно такие машины поступят в Петербург в 2020 году. Директор СПб ГУП «Горэлектротранс» Василий



Скриншот с сайта gtrk-saratov.ru

Остряков отметил, что новинка будет в значительной степени определять уровень транспортного обслуживания горожан и поэтому должна отвечать самым перспективным требованиям к современному троллейбусному транспорту.

### Опять «двойка»

12 февраля исполнилось ровно 2 года, как на маршруте № 2 в Приморском районе работают электробусы с динамической зарядкой. Это позволило запустить троллейбусное движение в квартале «Юбилейный», где нет контактной сети. Обновлённый маршрут № 2 стал самым быстрорастущим из 7 троллейбусных линий, где применяется технология автономного хода. За 2 года маршрут перевёз 9,2 млн пассажиров, а по итогам



2019 г. пассажиропоток «двойки» вырос по сравнению с 2018 г. в полтора раза.

### Рекорды трамвая

Современный Петербург продолжает традиции Трамвайной столицы России. На этот раз отмечены достижения в части подвижного состава, производимого в нашем городе. 25 февраля на Невском заводе электрического транспорта состоялось вручение дипломов Книги рекордов России и Европы. При выполнении в 2019 г. петербургского заказа на поставку партии в 21 вагон установлена самая высокая скорость производства трёхсекционных трамваев в рамках контракта: один вагон за 5 дней. Сегодня эти трамваи работают в «режиме метро» на маршруте



№ 60 на юго-западе города. Второй рекорд касается производства трамваев для Москвы: самое большое количество трёхсекционных трамваев поставлено по одному контракту в один город.

### Всем по пути с ПДД

10 февраля на улице Маршала Казакова, где проходит маршрут № 60, состоялся профилактический рейд. Горэлектротранс совместно с ОГИБДД УМВД РФ по Красносельскому району напомнили автомобилистам о недопустимости движения по обособленным трамвайным путям.

В Выборгском районе также при поддержке коллег из ГИБДД трамвайщики провели выездной урок безопасности для учеников школы № 76. Открытое занятие



состоялось в рамках проекта «Добрый транспорт», направленного на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма.

### Скорбим



Горэлектротранс выражает соболезнования родным и близким водителя Андрея Винника, убитого ночью 1 февраля в парке Александрово. Коллектив Троллейбусного парка № 1 вспоминает погибшего, как профессионала и отзывчивого человека, всегда готового протянуть руку помощи: «Он не мог видеть грустных людей, всегда старался всем поднять настроение». Андрей Винник несколько дней не дождал своего юбилея, у него осталось пятеро детей.

## КРАСИВАЯ ДАТА ДЛЯ «АМЕРИКАНКИ» № 0002

**Второй пошёл! 22.02.2020 вагон № 0002 присоединился к туристическому трамваю № 0001, запущенному в ноябре. Горэлектротранс завершил подготовку второй реплики классического трамвая ЛМ-33 для работы на маршруте «Первый туристический». «Дуэтом» знаменитые ленинградские трамваи будут работать по выходным и праздникам, это позволит увеличить количество рейсов до семи.**

К строительству второго вагона в Цехе ремонта трамваев приступили в конце октября 2019 года, ещё до ввода в эксплуатацию первой реплики ЛМ-33. Опыт разработки «первенца» впоследствии помог сократить срок работ сразу на два месяца.

Выпустить на линию второй вагон торопились накануне нового туристического сезона. Также обновление расписания связано с тем,

что в выходные и праздничные дни трамвайные экскурсии наиболее востребованы.

Напомним, что маршрут «Первый туристический» открылся накануне Года памяти и славы, 6 ноября 2019 года. Его украшением стала реплика легендарного ЛМ-33, работавшего в войну и блокаду. С момента открытия по маршруту уже проехали более 9 тысяч пассажиров.

### Обновлённое расписание маршрута Т1 вступило в силу с 22 февраля

**Расписание выходного дня: 7 рейсов в день – в 10:00, 11:00, 13:00, 14:00, 16:00, 17:00, 19:00.**

**По будням сохраняется действующее расписание: 4 рейса в день – в 10:00, 13:00, 16:00, 19:00.**



### #ЛюдиТрудаГЭТ

## Я ВИЖУ ПЛОДЫ СВОИХ ТРУДОВ

**Слесарь РПС Цеха ремонта трамваев Службы подвижного состава Сергей Степанов работает в Горэлектротрансе три года. Говорит – на нашем предприятии впервые встретился с таким отзывчивым коллективом, такого на его памяти ещё никогда не было. А одним из самых ярких профессиональных эпизодов за это время стала работа над репликами ЛМ-33.**

Профессия мне нравится тем, что я вижу плоды своих трудов, вижу, что ими пользуются люди. От этого получаю моральное удовольствие. Еду, например, с женой и говорю: «О, смотри, дорогая, “мой” трамвай идёт! Я к нему прикладывал руку! Вот там что-то делал, вот здесь подкручивал». Обе реплики «Американки» я и на улицах видел, и ездил на них. Трамвай, конечно, нравится! Но с первым работать было сложнее. Когда выкатили вагон со сварочного участка к нам на слесарный, мы ещё как слепые котятка тыкались. У нас, конечно, были чертежи на ранней стадии, но это была компьютерная 3D-графика, чертёжная документация позже подъехала. Поэтому у нас был большой календарь с фотографиями музейного вагона ЛМ-33. И мы сверялись с ними, когда не знали, как где-то что-то сделать, если в чертежах это не было раскрыто полностью. Например, делаю я стойки оконные, а как потом



у меня пойдёт надоконная планка, я не знаю – выше, ниже? Непростым вызовом для меня с напарником стали и декоративные раскладки угловых элементов крыши. За нами там много всего было, если всё перечислять – пальцев не хватит. В основном обшивка салона, отделка: и установка бортов, и подоконники, и окна, и сиденья, и пол, и поручни. В общем, интересно было! Интересно потому, что творческая работа. С обычными трамваями ведь всё просто. Ты, допустим, гонишь борт, обшиваешь. У тебя есть листы пластика. Ты просто шлёпаешь и шлёпаешь их, как на конвейере. А здесь-то интересней! Все детали деревянные, красивые. Тебе хочется их красиво подогнать, подточить. А на втором вагоне мы уже и инструмент свой использовали, приспособления какие-то придумали. Поэтому и работать было проще. Понимали, с чем имеем дело и как это должно быть. И, конечно, он был сделан быстрее.

## » ИЗУЧАЕМ, АНАЛИЗИРУЕМ, ПРЕДЛАГАЕМ

(Окончание. Начало на стр. 1)

Но на 25-м в основном водители более высокого класса (4 – 5 разряда), а на 49-м большая часть – водители 3 разряда и иногородние. По статистике, за прошлый год на 49-м маршруте аварийность в 3 – 3,5 раза больше, чем на 25-м. Кроме того, в городе есть «частный» трамвай. Сами они не обучают вагоновожатых, а предпочитают приглашать из Горэлектротранса водителей со стажем от 2-х лет и выше. Ещё одна причина – увеличение каршеринговых компаний, с которыми много ДТП. У водителей, которые берут внаём автомобиль – очень низкий уровень знания ПДД.

**Александр Кобзев**, водитель Троллейбусного парка № 1 (водительский стаж с 2006 г.)

Первое: петербургская контактная сеть (КС) осталась в наследство от СССР, и не предназначена для движения по ней свыше 50 км/ч. Её состояние усугубляют громоздкие спецчасти, недочёты обслуживания и несвоевременная реакция на заявки. Также на некоторых участках сеть расположена либо вразрез с разметкой, либо слишком близко к краям проезжей части, что приводит к частым перестроениям из ряда в ряд, провоцируя водителя на ДТП. Всё вместе это приводит к сходам токоприёмников (ТП), обрывам КС, наездам на стоящие транспортные средства. Второе: маршрутное расписание составлено таким образом,



что времени на круг стало катастрофически мало. Это заставляет водителя ехать быстрее, что, в свою очередь, приводит к ДТП по вине, сходам ТП и падениям пассажиров. Третье: во многом на безопасность движения влияет качество ремонта подвижного состава, состояния электро-, пневмотормозов, ГШУ и ПШУ. Кроме того, из-за разницы в программном обеспечении водители не могут сразу привыкнуть к поведению троллейбуса, что тоже приводит к падениям пассажиров и ДТП. По существу всего вышеизложенного хочу предложить, чтобы вопросы безопасности дорожного движения, переноса КС, подвижного состава, расписания решались с участием линейных водителей. Это значительно улучшит показатели БД.

**Денис Тибатин**, водитель-наставник Троллейбусного парка № 6 (водительский стаж с 2001 г.)

На мой взгляд, на динамике роста ДТП сказывается небогатый опыт молодых водителей. Хотя по сравнению с 2000 годом, когда ощущался настоящий кадровый голод инструкторов, сейчас, конечно, всё кардинально изменилось. Сложность УКК и парков стало гораздо мобильней благодаря приходу Оксаны Анатольевны Мурныкиной. Ученики находятся под постоянным контролем, полный отчёт парка – ежедневно, гораздо строже стало с требованиями знаний ПТЭ, ДИ и ПДД, с дисциплиной. Знаю, что сейчас наш парк выдвигает на аттестацию в качестве водителя-инструктора только тех водителей, которые способны обучить стажёра, все кандидатуры проходят длительный и чёткий отбор. Требуется пересмотреть систему оплаты работы водителя. В настоящее время зарплата зависит от количества выполненных рейсов, что тоже не способствует повышению безопасности. Пропаганды безопасности движения, на мой взгляд, очень мало. Особое внимание необходимо уделить «Правилам пользования наземным городским транспортом», а конкретно п. 4.7 «При входе, выходе из трамвая, троллейбуса, автобуса, а также во время движения, пассажир во избежание получения травм обязан держаться за поручни». Всё это нужно усиленно пропагандировать в СМИ, организо-



### СТАТИСТИКА ДТП ЗА 2019 г. (В СРАВНЕНИИ С 2018 г.)



вывать эффективное воздействие на сознание широких слоёв населения в части повышения культуры, грамотности и дисциплины участников дорожного движения России!

От редакции: «Петербургские магистрали» приветствуют конструктивную дискуссию на страницах нашей газеты. Мнения водителей, профильных специалистов и руководителей относительно поднятых тем ждём по электронному адресу: [redactor@spbget.ru](mailto:redactor@spbget.ru). Напомним также, что многие из поднятых в опросе тем обсуждаются на регулярных Днях качества. Последний прошёл в январе в Троллейбусном парке № 1, на нём, в частности, речь шла об актуализации должностной инструкции водителя трамвая (троллейбуса).

## ПРОФСОЮЗНЫЕ ЛИДЕРЫ ОБСУДИЛИ РАЗВИТИЕ ГЭТ

В Горэлектротрансе прошёл семинар профсоюзного актива с участием председателя Межрегионального профсоюза работников жизнеобеспечения Санкт-Петербурга и Ленинградской области Нины Леонтьевой, заместителя председателя Комитета по транспорту Олега Матвеева, директора СПб ГУП «Горэлектротранс» Василия Острякова. На встрече обсудили роль городского электротранспорта в социально-экономической и финансовой системе Петербурга, а также перспективы развития Горэлектротранса.

### Транспортная реформа

Зампредседателя Комитета по транспорту заверил, что в документе планирования Горэлектротрансу отводится важнейшая роль, особенно на ключевых магистральных пассажироёмких маршрутах. Основные преимущества электротранспорта город видит в подвижном составе большой вместимости, возможностях автономного хода и организации приоритетного проезда.

### План «500 трамваев»

У администрации города есть план по закупке для Петербурга 500 трамвайных вагонов. «Это задача даже не номер один, а больше, чем номер один. В настоящее время определяются модели финансирования и способы реализации этой программы», - подчеркнул Олег Матвеев. С началом транспортной реформы с улиц города уйдёт общественный транспорт малого класса.

### Конкурентная зарплата

Зарплата на предприятии в 2019 году повышалась дважды:

на 4,24 % с 1 февраля (по плану), и на 5 % с 1 августа, для чего Горэлектротранс изыскал дополнительные источники финансирования. Благодаря этому водители троллейбуса в настоящее время в среднем получают больше, чем водители автобуса. Следующее повышение зарплаты по плану предполагается с 1 июля текущего года.

### Кондуктора нужны

Председатель профкома Троллейбусного парка № 1 Наталья Александрова подняла вопрос о будущем кондукторов. О сокращении их штата в ближайшей перспективе речи не идёт. В Комитете по транспорту на них возлагают большие надежды, поскольку на ГЭТ придётся повышенный пассажиропоток, перераспределяемый в связи с изменением схемы работы маршрутов.

### Развитие трамвайной сети

Водитель Трампарка № 8 Ольга Вознович предложила продлить трамвай по проспекту Маршала Казакова. Директор СПб

ГУП «Горэлектротранс» Василий Остряков сообщил, что такой проект уже существует, он является частью плана развития предприятия. Стоимость проекта составляет 2 млрд руб., соответствующие предложения Горэлектротрансом уже подготовлены.

### Развитие ТУАХ

Начальник Восточного района контактной сети Энергохозяйства Илья Поляков от имени коллектива поинтересовался перспективами развития троллейбусной контактной сети. «Снять провода – не самоцель», - заверил Олег Матвеев. Технологию УАХ планируется использовать там, где автономный ход даёт максимальную эффективность.

### Тарифы на электроэнергию

Председатель Межрегионального профсоюза работников жизнеобеспечения Нина Леонтьева поддержала мнение, что электроэнергия должна предоставляться отрасли с применением льгот, так как электротранспорт перевозит пассажиров по регулируемым та-

рифам. Василий Остряков отметил, что эта тема уже вынесена на федеральный уровень, на майской конференции Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта в Москве также уделят внимание этому вопросу.

### Медицинское обслуживание

Мастер Северного района контактной сети Энергохозяйства Андрей Степанов задал вопрос о возможности применения на предприятии полисов ДМС. Директор Василий Остряков пояснил, что для этого потребовалось бы изыскать дополнительные существенные средства. Поэтому в настоящее время рассматривается возможность организации медицинского обслуживания по принципу «цеховых врачей», когда медработники того или иного лечебного утверждения закрепляются за конкретными парками и подразделениями.

Эти и другие предложения представителей трудового коллектива получат дальнейшее развитие.

## «ЧТОБЫ НЕ ЗАБЫВАЛИ, ЧТО У НАС ЕСТЬ РОДИНА»

Мужчины составляют сегодня большую часть нашего коллектива: 6 тыс. 375 человек. Многие из них в разное время отслужили в рядах Вооружённых сил России и СССР. По случаю Дня защитника Отечества представители сильной половины Горэлектротранса рассказали о том, что значит для них этот праздник, и поздравили своих коллег.



**Сергей Жовнеров,** специалист по ведению сектора воинского учёта, майор запаса

В Горэлектротрансе есть военнообязанные работники, которые находятся в запасе. Есть работники, которые вышли в отставку, уже работая на нашем предприятии. Есть ребята, которые только начинают у нас трудовую деятельность и ещё только подлежат призыву на военную службу. Хочу всем им сказать, чтобы они не забывали, что у нас есть Родина, есть родные, есть близкие, что их надо защищать, и что к этому себя надо готовить.



**Сергей Торопов,** начальник Аварийно-восстановительной службы, сержант запаса

У меня в семье все мужчины служили. Папа служил, дедушка мой служил, он до сих пор жив – ветеран Великой Отечественной войны. С праздником я поздравил бы всех мужчин, не только тех, которые служили. Ведь если будет сложно – каждый свою лепту внесёт! Что пожелать? Наша служба в Горэлектротрансе – она, в принципе, как в войсках. Поэтому – стойкости, храбрости, честности!



**Бийболат Джакавов,** водитель Трамвайного парка № 1, прапорщик запаса, заместитель командира взвода глубинной разведки

В День защитника Отечества я испытываю неопределимые, трепетные чувства. Душе волнительно, радостно и одновременно грустно – потому что за плечами груз большой, 6 лет и 9 месяцев этого пути. В первую очередь, поздравляю всех своих ребят – с кем служил, с кем воевал, с кем хлеб делил. Всем, кто стоит на рубежах – чтобы все вернулись к жёнам, матерям, братьям, сёстрам. Россия – вперёд!



**Станислав Марков,** водитель Троллейбусного парка № 1, старший сержант запаса

23 февраля – это не только мужской праздник. У нас в защите Отечества и женщины участвуют. Служат, воюют. Поэтому я считаю, что это праздник всех, кто защищает Родину. Сам я с 93-го по 94-й года служил в войсках ПВО, в ЛенВО. Охранял мирное небо Санкт-Петербурга! Своим коллегам желаю здоровья, успешной безаварийной работы, и чтобы они сами как можно больше над собой работали, чтобы дальше расти.

## Поздравляем!



**8 февраля отметила юбилей ведущий бухгалтер отдела учёта МПЗ бухгалтерии Горэлектротранса Елена Сапогова.**

Елена Владимировна начала свой трудовой путь в Трамвайно-троллейбусном управлении после окончания Электромеханического техникума – без малого 40 лет назад! За это время прошла путь от молодого специалиста в техотделе Трамвайного парка № 1 до ведущего бухгалтера в объединённой бухгалтерии предприятия, где добросовестно трудится по сей день, передавая знания и опыт молодёжи.

По случаю юбилея коллектив бухгалтерии и отдел учёта МПЗ подготовил для Елены Владимировны особые слова.

*Красивой женщине  
мы годы не считаем,  
Сердечно с юбилеем  
поздравляем!  
И красоту желаем не  
терять,  
А вместе со здоровьем  
умножать!  
Успехов, вдохновения в труде,  
Любви и обожания везде!*

## РАБОТАТЬ С НАМИ!

### Трамвайный парк № 1 приглашает на работу начальника участка бортового оборудования

- заработная плата: 50000 руб.
- Режим работы: 5 x 2.
- Должностные обязанности: организация и контроль работы участка. Содержание в технически исправном состоянии бортового оборудования, установленного на подвижном составе. Формирование отчётов по функционированию бортового оборудования. Контроль передачи транзакций с

бортового оборудования на сервер. Совершенствование и внедрение новых методов организации работы.

- Пожелания к кандидату: высшее образование/среднее профессиональное (электротехническое) и стаж работы не менее 3 лет.
- Справки по телефону: 244-18-20, добавочный 4310, Этимелина Татьяна Николаевна

## ШТУРМ-ПРОРЫВ СЛУЖБЫ ПУТИ

Согласно программе по развитию производственной системы Горэлектротранса и внедрения на предприятии бережливого производства на территории 6-й дистанции Службы пути состоялся практический семинар. Эксперты вместе с путейцами смоделировали и проанализировали рабочий процесс замены пера стрелки.

Участники семинара определили, что трудоёмкость процесса вызвана необходимостью доработки нового пера под конкретные геометрические параметры каждой отдельной стрелки. Экспертами рекомендовано:

- изготовить СОП (стандарт операционной процедуры) для визуализации процесса ремонта, что позволит уменьшить потери времени



молодыми работниками с недостаточным опытом. В перспективе сократить время на подгонку нового пера поможет совершенствование института наставничества в Службе пути.

- Оснастить бригады прорезиненными утеплёнными перчатками (вместо хлопчатобумажных рукавиц), комплектами ключей с трещотками, приобрести маломощные генераторы, обеспечивающие режим соблюдения тишины при работе в ночное время.

Также результатом штурм-прорыва стало применение в машине-«аварийке» методики «5С». Изменения закреплены в стандарте рабочего места, соблюдение которого будут контролировать ответственные мастера под руководством главного инженера дистанции.

## СИЛА В ГЭТ

Спортсмены Горэлектротранса успешно выступили на соревнованиях, прошедших в феврале в рамках спартакиады Межрегионального профсоюза работников жизнеобеспечения Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

### Армрестлинг

В общекомандном зачёте у сборной ГЭТ - бронза. А водитель Трамвайного парка № 7 Евгений Незнанов вновь показал наилучший результат в своей весовой категории на правой и левой руках, и став абсолютным чемпионом. Хорошего результата добилась в личном зачёте и мастер тяговой подстанции Энергохозяйства Горэлектротранса Елена Голованова, занявшая третье место.

### Пулевая стрельба

Сборную ГЭТ представляли такие опытные спортивные стрелки, как бригадир АВС Юрий Гуляев, водитель Автобазы Павел Стариско и монтер контактной сети северного района Энергохозяйства Вадим Сергеенко. Наши коллеги завоевали серебряные медали и в командном, и в личном зачётах.



Мастер тяговой подстанции  
Елена Голованова (слева)

Индивидуальное мастерство показала специалист по спорту ППО ГУП «Горэлектротранс» Галина Шеломянова.

В текущем сезоне спартакиада Межрегионального профсоюза работников жизнеобеспечения проводится по 23 видам спорта, позади уже 8 из них. Сборная Горэлектротранса уверенно идёт в тройке лидеров.

Информация Горэлектротранса также доступна:

ГЭТ.РУС spbgupget get.spb spbget spbget