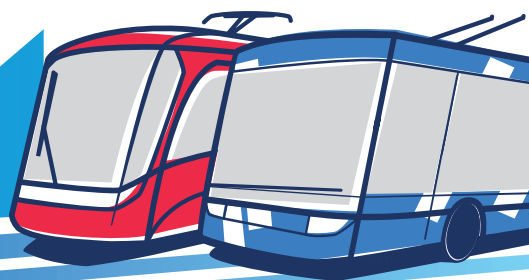


Петербургские МАГИСТРАЛИ



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

ПРОБИЛИ 60!

22 февраля исполнилось 60 лет директору СПб ГУП «Горэлектротранс» Денису Минкину. А в начале месяца состоялась премьера аудиоспектакля «Мистер-33» для туристического трамвая об удивительной рабочей смене кондуктора ЛМ-33 Лиды.

На премьере Денис Минкин рассказывал о задумке спектакля так: «Сюжет очень простой, это жизненная история, ленинградская, таких историй миллион в нашей жизни происходило. Спектакль не претендует на какие-то воспитательные цели, не пытается поднимать крупные философские проблемы. Это такие бытовые зарисовки, которые легко воспринимаются, сочетаются с движением трамвая, с пейзажами за окном. Когда я послушал этот спектакль в первый раз, у меня было очень хорошее настроение. Мне кажется, в этом и есть стратегическая цель Горэлектротранса – создание хорошего настроения у пассажиров после поездки на трамвае».

Сплав романтизма и рациональности лучше всего характеризует директора Горэлектротранса. Его творческие инициативы делают нашу жизнь интересней. Впоследствии именно это и составит хрестоматийную историю ГЭТ: спектакль в трамвае, фильм «От конки к беспилотнику», реконструкция ДОЛ «Зарница» и традиция писать письма директору, детский трамвай, музыкальная платформа со снеговиками, корпоратив «Быть здоровым легко», конкурс на озеленение и благоустройство, всероссийский детский слёт «Транспорт: будущее», клуб «АполоГЭТы», название трамваев в честь Довлатова и Достоевского... Жизнь Горэлектротранса не ограничивается поставками новой техники или официальными визитами.

Это для внешнего мира Денис Юрьевич – профессор, практик и управленец, а мы знаем его как романтика и мечтателя, режиссёра и автора книг, который заставляет нас за рабочей рутинной успевать радоваться, развиваться и ценить хорошие моменты!

Редакция газеты
«Петербургские магистрали»

О ПЕТЕРБУРГЕ

Каждое поколение должно делать свой вклад в красоту и облик Петербурга, который, конечно, является уникальным городом. Он достоин и в части транспорта также уникальных решений, которые эту красоту должны подчеркивать.

О РАЗВИТИИ

Искусственный интеллект, роботы стоят у нас на пороге и громко стучатся к нам в дверь. Я думаю, что лучше мы научим их работать, чем они попробуют это сделать сами...

О МОЛОДЕЖИ

Единственный выход в конкуренции с роботами – учиться, становиться на интеллектуальную плоскость выше, чем ИИ. На данном этапе это достаточно просто: идите за мной, я знаю, куда идти.

О «ЗАРНИЦЕ»

Я кайфую от того, как работает лагерь. Например, дети пишут мне письма, и я их все читаю. А прочитать 120 детских писем – это вообще отдельная история, отдельная любовь. Потому что иногда за их корявым почерком проскакивают совершенно потрясающие мысли.

О КОРПОРАТИВНЫХ КОНКУРСАХ

Главное, чтобы у вас был задор, весёлая искра, а Горэлектротрансу искр не занимать. Помимо работы нужно что-то радостное, что будет приносить радость в сердце.

По случаю юбилея Дениса Минкина мы собрали цитаты из разных интервью, наиболее ярко и образно иллюстрирующие мысли директора о работе ГЭТ.

КТО ВЫ, МИСТЕР-33?

В «культурном меню» Санкт-Петербурга появилось новое уникальное предложение: аудиоспектакль «Мистер-33», созданный специально для туристического трамвая.

«Мистер-33» – новое художественное имя, присвоенное авторами спектакля легендарному трамваю модели ЛМ-33, который теперь стал ещё и героем лирической комедии. Пассажирам-слушателям будет представлен спектакль не о трамвае, а о том, что в нём случилось. Дуэли, угон, спасение утопающих, говорящий попугай... Эта история могла произойти только в ленинградском трамвае!

«Передо мной как перед драматургом и режиссёром стояла непростая задача сделать так, чтобы время, текущее за стенами этого вагона, в определённом смысле было привязано к географии», – надеется на успех творческого эксперимента режиссёр лирической комедии Сеппо Кантерво.



Начальник Энергохозяйства Александр Щербань и заместитель начальника службы по развитию объектов инфраструктуры энергоснабжения Вадим Юрченко награждены медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Государственные награды вручил сотрудникам Службы Энергохозяйства ГЭТ губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов. Церемония награждения в Смольном состоялась в преддверии 91-го дня рождения Энергохозяйства, который отмечается 1 марта.

Александр Щербань и Вадим Юрченко участвовали в восстановлении трамвайного движения в Мариуполе. Работа городского трамвая была возобновлена 2 мая 2023 года.



Александр Щербань



Вадим Юрченко

ИДЁТ ПРИЁМ ЗАЯВОК В КАДРОВЫЙ РЕЗЕРВ

В целях формирования кадрового резерва предприятия и выявления работников, имеющих потенциал для занятия руководящих должностей, Управление по персоналу собирает предложения по кандидатам.

Для вступления в кадровый резерв необходимо до 1 апреля 2025 года подать личное заявление непосредственному руководителю или в Управление по персоналу.

На сегодняшний день в кадровом резерве предприятия состоят 89 работников. В 2024 году 16 ре-

зервистов получили повышение по службе и продвинулись по карьерной лестнице.

Положение о кадровом резерве Горэлектротранса предусматривает для каждого резервиста индивидуальный план развития, включающий стажировки в ОСП, повышение квалификации, участие в заседаниях научно-технического совета, семинарах и форумах, а также, при необходимости, компенсацию расходов на обучение в вузе по профильной специальности.

Дополнительная информация по тел. 244-18-20, доб. 6174.



Новости профориентации

Утверждена ежегодная программа «Развитие производственной системы СПБ ГУП «Горэлектротранс». Теперь эта деятельность вышла на новый уровень и выстраивается с учётом соответствия ГЭТ статусу «Образец федерального уровня ГК «Росатом» по внедрению бережливых технологий проекта «Эффективный регион».

27 февраля в рамках профориентации на площадке Троллейбусного парка № 1 состоялся практический семинар-игра «Фабрика процессов» с участием студентов 4 курса Академии транспортных технологий специальности «Эксплуатация транспортного электрооборудования и автоматики (по видам транспорта, за исключением водного)». В ходе игры ребята ознакомились с основами бережливого производства, а также на практике убедились, как с помощью бережливых инструментов можно уйти от таких потерь как излишнее перемещение, ожидание, перепроизводство и лишние запасы, подняв тем самым производительность труда в несколько раз. Ребята получили в подарок наборы электрика.

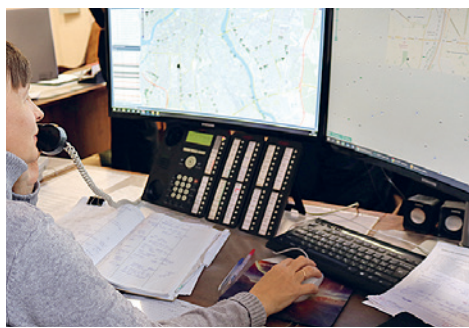
Также в феврале проведено обучение основам бережливого производства для работников Трамвайного парка № 1, Финансово-экономического управления и административного отдела предприятия.



«Деятельность ГЭТ по линии бережливого производства, приобрела особенно важное значение на фоне того, что правительство России сейчас масштабирует национальный проект по повышению производительности труда, распространяя его с отдельных предприятий на целые отрасли. А Горэлектротранс, как известно, участвует в этом нацпроекте с 2022 года, заключив соответствующее соглашение с Региональным центром компетенций Санкт-Петербурга», — пояснил ведущий специалист отдела перспективного развития Александр Величко.

ИЩУТ ДИСПЕТЧЕРЫ, ИЩУТ ВОДИТЕЛИ

Работники Горэлектротранса нашли ребёнка, который по ошибке уехал на троллейбусе в незнакомый район. Волнительные поиски со счастливым концом развернулись 25 февраля на маршруте № 20. Приводим хронологию событий.



В 15:30 в Службу транспортной безопасности обратилась женщина с просьбой найти её 11-летнюю дочь. Девочку её родственники, отправляя домой в Красное Село, вместо автобуса № 20 посадили на троллейбус с тем же номером. Задача оказалась «со многими неизвестными»: ни точного времени отправления троллейбуса с остановки в Автovo, ни тем более его бортового номера, мобильный телефон девочки сел, связи с ней не было. Известно лишь, что троллейбус направляется в сторону Авангардной улицы.

Служба транспортной безопасности незамедлительно связалась с диспетчером Троллейбусного парка № 1, которая бросила клич водителям на линии, передав им приметы ребёнка. Параллельно к

поискам подключили Центральную диспетчерскую для оповещения конечных станций. В результате девочку передали на конечную станцию «Авангардная улица», откуда её забрали в 15:50. От момента обращения мамы до встречи с дочкой прошло 20 минут.

Служба безопасности Горэлектротранса благодарит своих коллег за проявленную чуткость и дружную работу, в первую очередь — диспетчера Троллейбусного парка № 1 Лидию Ежову, диспетчера ЦДС Жанну Даулбаеву и диспетчера конечной станции Службы движения Ольгу Макарову. Их грамотные действия могут стать примером в аналогичной ситуации.

Если в транспортном средстве оказался потерявшийся ребёнок, линейным работникам необходимо незамедлительно сообщить об этом в Службу транспортной безопасности и ЦДС для принятия оперативных мер, проявить к маленькому пассажиру внимание и не дать ему выйти одному в незнакомом месте.

Библиотека ГЭТ

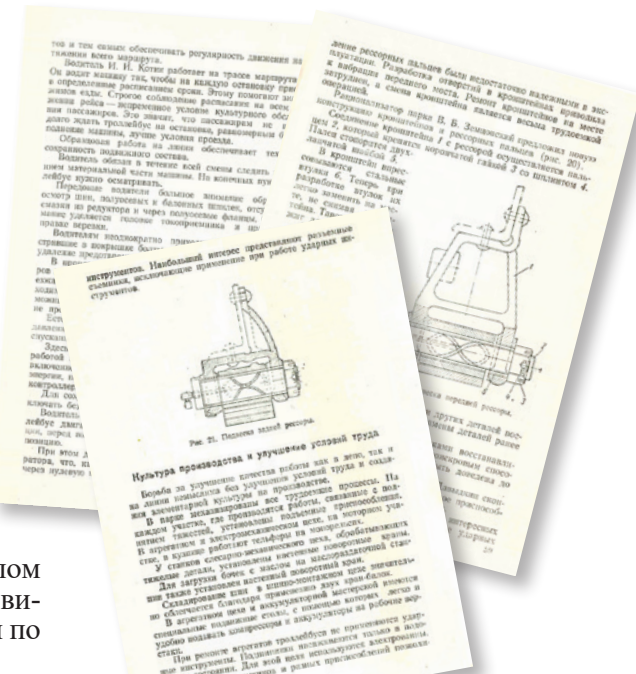
Продолжаем тему культуры обслуживания пассажиров, которую открыла заметка в «Ленинградских магистралях» вагоновожатого-передовика, ветерана войны и труда Николая Павловича Кромина (опубликована в номере «ПМ» за ноябрь-2024). В этом вопросе не отставали от трамвайщиков и троллейбусные парки. Так, в библиотечном фонде предприятия есть уникальная брошюра «Лучше обслуживать пассажиров», изданная в 1954 году под редакцией главного инженера ТТУЛ В.А. Попова, главного инженера Троллейбусной службы Д.К. Уздина и начальника отдела труда и заработной платы 1-го троллейбусного парка Д.Л. Рабиновича. В брошюре обобщается опыт Троллейбусного парка № 1.

Одним из главных инструментов повышения культуры обслуживания пассажиров авторы называют социалистическое соревнование. Важной его составляющей стало движение за безаварийную работу, инициатором которого выступил водитель-коммунист Алексей Петров. Интересно, что соцсоревнование проводилось не только среди работников ТТУЛ, но и между Троллейбусным парком № 1 Ленинграда и Троллейбусным парком № 2 Москвы. В целом же почин ленинградского новатора подхватили сотни рабочих, инженеров и техников из разных городов СССР.

Также были развиты соревнования и внутри трудовых коллективов. Транспортники боролись за следующие звания:

- цех отличного качества;
- лучший маршрут и безаварийная работа;
- бригада отличного обслуживания пассажиров;
- удлинение норм межремонтных пробегов;
- лучший по профессии.

В брошюре подробно описаны критерии, по которым оценивалась работа транспортников, а также приведены новаторские решения, рационализаторские предложения и советы передовиков. Конечно, многие из них устарели в силу технического прогресса, однако часть из них актуальна до сих пор. В целом можно сделать вывод, что 70 лет назад наши коллеги работали под тем же девизом, что и мы: обеспечение безопасного, быстрого и комфортного перемещения по Санкт-Петербургу. Только формулировали его сообразно своему времени.



«ПОЛАРИС», БУДЕМ ЗНАКОМЫ

Петербургские школьники написали статью о первом рейсе трамвая «Полярис». Авторы статьи – ученики школы № 338 Невского района, с которой сотрудничает Трамвайный парк № 5. Стороны договорились о создании учебного класса, где ребята смогут применять теоретические знания школьной программы на практике. А пока юные петербуржцы не упустили возможность принять участие в первом рейсе нового трамвая поставки 2025 года, заодно попрактиковавшись в написании текстов для СМИ.



«Наверно, у каждого есть желание придумать или сделать что-то новое, почувствовать себя первооткрывателем. Это же просто невероятные ощущения – узнавать совершенно новые вещи. А делиться этими знаниями – это не просто акт передачи информации. Это акт творения, когда твои знания, твой опыт становятся частью чего-то большего, обрастая новыми смыслами благодаря чужому восприятию.

На днях нам представилась такая возможность, чему мы безумно рады! За это огромная благодарность школе № 338 Невского района и, конечно же, нашему любимому директору Свирко Марии Николаевне, которая взяла на себя ответственность организовать данную поездку.

11 февраля нам удалось прокатиться на совершенно новом трамвае. Первая поездка – это всегда знакомство. Знакомство с новыми технологиями, с заботой о комфорте пассажиров и с будущим городского транспорта. Надеюсь, что этот трамвай станет предвестником обновления всего трамвайного парка и сделает поездки по городу ещё более приятными и доступными. Осталось только, чтобы и остальные пассажиры берегли эту красоту.

В мире существует множество разновидностей наземного и подземного транспорта, но не каждый из них окажется наиболее комфортным для жителей. Значительную долю в этой конкуренции занимают трамваи, а значит, стоит проверить их исправное движение и удобство для обычных пассажиров.

В Санкт-Петербурге началась эксплуатация трамвая модели 71-638-02 «Полярис», произведённого на Усть-Катавском вагоностроительном заводе. 11.02.2025 года в 6:00 утра трамвай был отправлен в свой первый путь.

Возможность вести данный транспорт представилась Роману Барышникову. Выбор осуществился не случайным образом, в 2024 году он занял 2 место в городском конкурсе профессионального мастерства водителей трамвая. Об этом нам сообщила Абрамова Любовь Алексеевна, которая сопровождала нас во время поездки. Она является специалистом по техническому обучению, поэтому от неё удалось узнать много чего интересного и нового про трамвай и трамвайные пути. Также дополнительная информация, которая относится к сфере общественного транспорта, не обошла нас стороной.

Трамвай удалось осмотреть со всех сторон, внутри и снаружи, а также мы получили разрешение увидеть кабину водителя и хорошо её рассмотреть.

При входе в трамвай людей встречает удобная площадка с валидаторами, принимающими оплату. С первых секунд заметны изменения в расположении сидений и соединении вагонов в единое транспортное средство, так как в старых моделях ощутимо мало ме-

ста для удобного входа и оплаты. Длина трамвая также удивляет, ведь теперь видна его продолжительность, просторный салон оборудован удобными поручнями и широкими проходами, обеспечивая свободу передвижения, также намного больше стала пассажироместность (номинальная – 198 чел., а максимальная – 288 чел.). В поездке предоставляется 48 посадочных мест. Присутствуют и места для инвалидов и для пассажиров с детскими колясками.

Также в салоне есть современная система информирования пассажиров с яркими экранами и чётким звуком, что предоставляет большие удобства, там пассажиры могут посмотреть какая погода на улице, какую остановку проезжает трамвай и информационные объявления. В вагоне не раз повторяется фраза: «уступайте места пожилым людям, инвалидам, пассажирам с детьми и беременным женщинам, а также тем, кто в этом нуждается» – это подчёркивает заботу о каждом.

Проехав пару остановок, мы почувствовали улучшенную амортизацию, она выражалась в тесном соприкосновении колёс с рельсами, что и способствовало снижению шума при езде. Нельзя не отметить, что и повороты в движении не ощущались (это позволяет говорить о трамвае, как о безопасном транспорте), это стало возможно благодаря грамотному размещению поворотных и неповоротных тележек.

Вагон со 100% низким полом повышает комфорт и безопасность пассажиров с ограниченными физическими возможностями.

Всего у трамвая 37 остановок, 5 из которых находятся рядом с метро. Наш же путь начался на остановке «Площадь Мужества» и закончился на конечной остановке «Придорожная аллея». За

это время мы успели рассмотреть исторические виды Петербурга. Панорамное остекление открывает захватывающие виды на городские пейзажи, превращая обычную поездку в экскурсию.

Данная поездка стала для нас не просто экскурсией, а ярким впечатлением, подтверждающим, что будущее уже наступило. Ощущение гордости за данную вроде бы мелочь переполняло, ведь за каждой такой частичкой и стоит развитие города.

Этот трамвай – не просто средство передвижения, а символ прогресса. Символ того, что мы движемся вперёд, развиваемся, стремимся к лучшему. В его плавном ходе чувствуется уверенность в будущем, в том, что мир не стоит на месте, и мы вместе с ним. Маленькое путешествие, но большое впечатление».

Збрицкая Ирина и Алексеева Лея,
ученицы 10 класса ГБОУ
«Школа № 338»
Невского района
Санкт-Петербурга



ГЭТ-совет

«Петербургские магистрали» совместно с Управлением информационных технологий и интеллектуальных систем (УИТиИС) продолжают цикл публикаций, посвящённых системе активной безопасности и помощи водителю (АБПВ). Предлагаем вашему вниманию совет №3 по работе с системой на линии (предыдущие советы опубликованы в номерах «ПМ» за октябрь и ноябрь 2024 года).

Уважаемые коллеги, сегодня расскажем о работе подсистем АБПВ. Начнём с подсистемы «Ограничение скорости». Участки с ограничением скорости прописываются в профиль маршрута, имеющий географическую привязку и включающийся согласно выбранному в автоинформаторе маршруту, либо устанавливаемый дистанционным способом согласно маршруту, указанному в путевом листе.

Как работает ограничение скорости?

Данные о текущей скорости и местоположении трамвая передаются в вычислительный блок от блока навигации и непосредственно от систем трамвайного вагона (через блок сопряжения). В случае, если система считает, что в точку начала ограничения скорости ва-

гон войдёт с превышением, заранее выдаётся предупреждающий сигнал и включается плавное торможение – до момента, пока скорость не станет меньше или равна разрешённой в профиле.

Границы зон ограничения скорости определяются координатами в профиле маршрута. Ограничение скорости начинается в момент проезда первой тележки через точку начала зоны. Ограничение перестаёт действовать после того, как последняя тележка вагона пересечёт точку окончания зоны.

Важно знать!

В системе заложены следующие допуски к номиналам ограничений скорости:

- на противоположных стрелках – 5 км/ч + 3 км/ч;
- правый поворот с Заневского пр. на Новочеркасский пр. по на-

правлению к к/ст «Малая Охта» на противоположной стрелке – 6 км/ч + 3 км/ч;

- на остальных ограничениях – номинал +1 км/ч;
- максимальная скорость движения на участках без ограничений – 55 км/ч + 1 км/ч.

Совет № 3

Въезд в зону ограничения скорости осуществляйте на скорости, меньшей или равной номиналу.

Во избежание резкого торможения следует запомнить, что на момент начала зоны ограничения ваша скорость не должна превышать номинал более чем на 3-4 км/ч при позиции контроллера Х1 – в таком случае рывка не будет.

Команда УИТиИС
Продолжение
в следующем номере

Голосуем за наших коллег

В феврале стартовало голосование за номинантов конкурса «Город в лицах» от издания «Петербургский дневник». СПб ГУП «Горэлектротранс» в этом году представляют:

- Евгений Зорин, кондуктор Троллейбусного парка № 1;
- » Сергей Старцев, водитель Трамвайного парка № 3.

Проголосовать за номинантов
можно до 20 марта





Счастливый билет

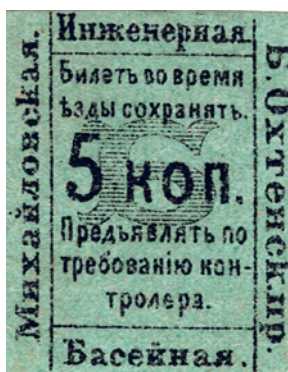
С развитием технологий безвозвратно уходят в прошлое многие привычные атрибуты городского общественного транспорта. Стали музейными экспонатами сумки кондуктора, кассы, компостеры. Самые молодые пассажиры никогда не держали в руках трамвайный билет. А ведь за каждым проездным документом стоит история: история города, история транспорта, история человека. «Петербургские магистрали» совместно с Международной ассоциацией предприятий городского электрического транспорта (МАП ГЭТ) представляют новую рубрику, в которой мы будем рассказывать о самых редких и интересных билетах.



до 1898 г.



до 1902 г.



1903-1907 гг.

Одновременно с появлением в 1863 году конки в Петербурге встал вопрос об учёте оплаты проезда. Так появились первые в городе проездные билеты. С одной стороны, они позволяли пассажиру доказать, что проезд оплачен, а с другой – не давали возможности персоналу присваивать наличные деньги. А такой соблазн был, поскольку кондуктора, отвечавшие за финансовую дисциплину на борту, получали 25-30 рублей в месяц (при стоимости аренды жилья около 3 рублей в месяц).

Каждый маршрут имел свои билеты. Стоимость поездки варьировалась в зависимости от её дальности, от проезда внутри вагона или на имперiale (на крыше конки). Билеты имели защиту от подделки: часть рисунка наносилась специальным узором, который невозможно было выполнить вручную. Также для защиты применялась цветная бумага, которую периодически меняли для билетов одного маршрута.

Сейчас эти билеты ценятся на вес золота и являются гордостью коллекционеров. Ведь эти чудом сохранившиеся бумажки размером 2 на 3 см имеют возраст до полутора сотен лет.

Любопытна расшифровка сокращения на одном из представленных билетов: П.Т.К.Ж.Д. – Первое товарищество конных железных дорог.

Владимир Фёдоров, исполнительный директор МАП ГЭТ, билеты из личной коллекции автора

ГЭТ-календарь

10
февраля

116 лет Трамвайному парку № 1 (с 1922 по 2006 трампарк им. Коняшина)

11
февраля

84 года Аварийно-восстановительной службе ГЭТ «Носорог»

1
марта

180 лет Ф.А. Пироцкому
91 год Энергохозяйству
40 лет Троллейбусному парку № 6

Информация Горэлектротранса также доступна: [ГЭТ.РУС](https://get.spb.ru) [spbgupget](https://spbgupget.ru) [@getspb](https://t.me/getspb)

ДОЛ «Зарница»: [zarnica_getspb](https://zarnica_getspb.ru) Экспозиционно-выставочный комплекс ГЭТ: [muzeuget](https://muzeuget.ru)

ПРИВЕТ, МАКСИМ!

В Трамвайном парке № 1 появился новый «сотрудник»: тренажёр для сердечно-лёгочной и мозговой реанимации, который «коняшники» сразу же любя окрестили Максимушкой. «Максим» и другие подарки стали наградой за победу команды «Позитив» в корпоративном конкурсе «Быть здоровым легко» (БЗЛ) сезона-2024. Сертификат на желаемый приз вручил победителем на Дне здоровья в ДОЛ «Зарница» директор СПб ГУП «Горэлектротранс» Денис Минкин.



Помимо тренажёра, парк на Московском проспекте получил набор для игры в профессиональный дартс и шатёр для проведения корпоративных мероприятий. Важно, что эти мероприятия трамвайчики теперь будут проводить под своим собственным флагом БЗЛ, который тоже стал подарком за победу в конкурсе-2024.

Тем временем совсем скоро стартует новый сезон курса «Быть здоровым легко». Его торжественное открытие состоится в «Зарнице» 15 марта и традиционно пройдёт в формате спортивного семейного праздника.



Александр Булыгин, мастер УТМ, председатель профкома Трамвайного парка № 1

ГЭТ-спорт

Спартакиада Горэлектротранса

Шашки

I место: Трамвайный парк № 1.
II место: Троллейбусный парк № 1.
III место: Троллейбусный парк № 3.

Шахматы

I место: Троллейбусный парк № 3.
II место: Трамвайный парк № 8.
III место: Троллейбусный парк № 1.
«Король» и «королева» турнира (не проигравшие ни одной партии): водитель Троллейбусного парка № 3 Юлия Ермолаева и вагонный трамвайного парка № 8 Михаил Данилов.

Настольный теннис

I место: Трамвайный парк № 8.
II место: Троллейбусный парк № 3.
III место: «Гражданка» (объединённая команда СТТП и Учебно-курсового комбината).

Спартакиада Межрегионального профсоюза работников жизнеобеспечения

Волейбол

Женская сборная ГЭТ: 2 место.
Мужская сборная ГЭТ: 3 место.

ОБЪЕКТИВНО

27 февраля сотрудники 7 пожарно-спасательного отряда ФПС ГПС управления по Московскому району ГУ МЧС России по Санкт-Петербургу провели противопожарную тренировку на Сызранской улице, 15. По легенде в здании Управления СПб ГУП «Горэлектротранс» началось возгорание (имитация). Работники быстро и организованно покинули свои рабочие места, а спасатели выполнили свою главную миссию.

В объективе:
спасение
«пострадавшего»

Фото – Денис Сафонов

