

Контракт с Африкой

Изготовили оборудование для египетской атомной электростанции «Эль-Дабба»

Безопасность для «Балтийца»

Отправили первую партию блоков колодочного тормоза для метро «Балтиец-2»

Будем на равных

Инициативу ГК КСК по пошлинам на импортные кондиционеры поддержали в ЕАЭС

ЖУРНАЛ ДЛЯ СОТРУДНИКОВ

КЛЮЧЕВОЙ КОМПОНЕНТ

ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО

ГК КСК станет одним из ключевых поставщиков систем и компонентов для высокоскоростного поезда

КОНТРАКТ С АФРИКОЙ

«Завод ЭЛЕКТРОПУЛЬТ» дивизиона «Электрическая техника» ГК КСК изготовил первый из двух комплектов тренажера для четырех энергоблоков египетской атомной электростанции «Эль-Дабаа»

2

СВАРЕНО В ВОРОНЕЖЕ!

Предприятие ЦТК в Воронеже при поддержке ФРП осваивает новые компетенции для выпуска компонентов МВП

5

**БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ «БАЛТИЙЦА»**

ГК КСК отправила установочную партию блоков колодочного тормоза для поезда метро «Балтиец-2»

6

**ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО**

ГК КСК станет одним из ключевых поставщиков систем и компонентов для высокоскоростного поезда

7

**БУДЕМ НА РАВНЫХ**

Инициативу ГК КСК по повышению ввозной пошлины на импортные кондиционеры поддержали все страны — члены ЕАЭС

18

**НАРАСТИМ ОБЪЕМЫ**

На площадке НПО «ВОЯЖ» в Камешково запустили в работу новое высокотехнологичное оборудование

22

**БЛИНЫ, ВЕСНА, КСК!**

Более 400 сотрудников ГК КСК, СБЕРА и Верхневолжского АТП вместе с семьями с размахом отпраздновали Масленицу

26

**ВОТ ЭТО ПО-НАШЕМУ!**

Среди сотрудников ГК КСК в Твери при поддержке ТМХ Профсоюз прошел очередной турнир по боулингу

28

**КУРС НА КАЧЕСТВО**

В марте в Промтехнопарке КСК в Твери прошел День качества поставщика. Представители более десяти компаний — ключевых партнеров предприятия «КСК Металлкомплект» с экскурсией посетили 251 цех, а также приняли участие в совещании с представителями ГК КСК. В режиме открытого диалога коллеги обсудили вопросы качества поставляемой в адрес КСК МК продукции, сдерживания цен, планы на ближайшее будущее, ритмичность и стабильность поставок.

Специалисты холдинга рассказали гостям о принципах построения закупочной деятельности КСК МК, подвели итоги этой работы за 2024 год и обозначили планы на текущий, ключевые проблемы с качеством закупаемой продукции, обсудили систему оценки, ранжирования и аудита поставщиков, поделились деталями организации входного контроля и представили кодекс делового поведения контрагента.

В конце совещания представители КСК МК наградили благодарственными письмами пятерых лучших поставщиков по результатам работы в прошлом году.

**УДОБНО И ЭФФЕКТИВНО**

На производственной площадке по опытным и мелкосерийным изделиям ПАО «Электровыпрямитель» ввели в работу новый окрасочный комплекс. Он состоит из камеры напыления, камеры полимеризации, верхней транспортировочной системы и предназначен для окрашивания металлических покрытий методом электростатического распыления. Камера напыления оснащена современной системой фильтрации, которая позволяет не только устранить пыль и частицы окрасочных материалов из рабочей зоны, но и снизить расход краски — после очистки извлеченный порошок можно использовать повторно. За счет метода порошковой окраски комплекс теперь позволит быстрее и качественнее окрашивать корпуса преобразователей, шкафов и ящиков весом до 1200 кг в сравнении с оборудованием старого образца.

**ЗНАЙ НАШИХ!**

Сотрудники КСК ИТ Василий Кузнецов и Василий Андреев в составе команды «Тверичи» взяли «серебро» в Гранд-финале VII Всероссийского конкурса «Кадры для цифровой промышленности» («Кибердром»). В полуфинале коллеги заняли первое место, набрав наибольшее количество баллов среди 96 команд-участников из 60 субъектов России. В Гранд-финале «Цифровое десятиборье» 10 лучших команд продемонстрировали теоретические знания использования БАС, выполнение точной доставки груза, пилотирование с многократными взлетами-посадками и другие навыки. По итогам успешно пройденных испытаний тверская команда заняла почетное второе место! Методическую и организационную поддержку команде оказали Фонд развития промышленности Тверской области и министерство промышленности и торговли региона.

«Ключевой компонент» № 1(18) 2025

Корпоративное издание ГК КСК

Учредитель: ООО «КСК»

Главный редактор:

Денис Квасов

Фотографии и иллюстрации:

КСК

Адрес издателя и редакции:

г. Москва, ул. Бутырский вал, д. 26, стр. 1

Телефон: 8 (495) 788-19-50

Отпечатано в типографии:

ООО «ТФП»

Дата выхода из печати:

30 мая 2025 года

Распространяется бесплатно

в компаниях ГК КСК

Благодарим за помощь в подготовке

номера работников предприятий

ГК КСК

12+



КОНТРАКТ С АФРИКОЙ

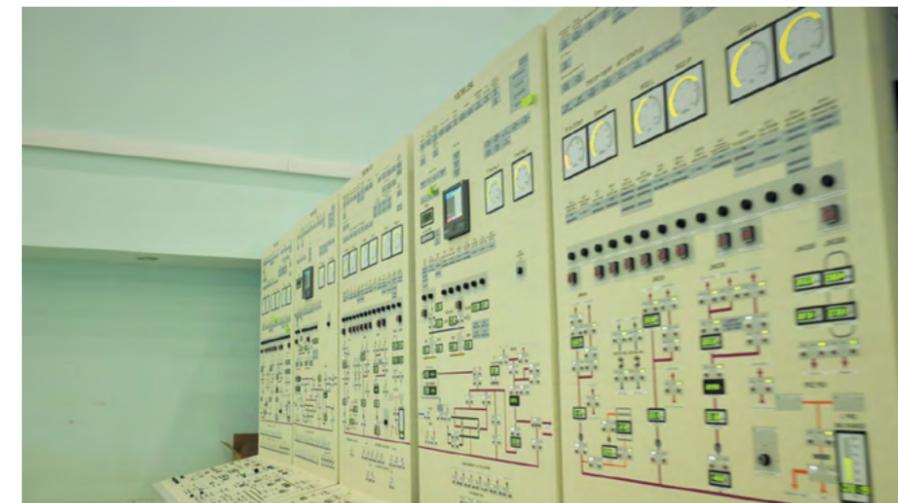
«Завод ЭЛЕКТРОПУЛЬТ» дивизиона «Электрическая техника» ГК КСК изготовил первый из двух комплектов тренажера для четырех энергоблоков египетской атомной электростанции «Эль-Дабаа», расположенной в провинции Матрух.

Сегодня в работе любой современной атомной электростанции применяются два пункта управления. Первый — блочный (БПУ), второй — резервный, используемый в случае отказа блочного пункта (РПУ). Для допуска к работе на этих пунктах управления необходимо пройти обучение на тренажере-имитаторе, который в точности повторяет БПУ и РПУ. С его помощью отрабатываются штатные и внештатные ситуации.

Для АЭС «Эль-Дабаа» строится четыре энергоблока с реакторами типа ВВЭР-1200. По контракту с ИТЦ «ДЖЭТ» (входит в ГК «Росатом») «Завод ЭЛЕКТРОПУЛЬТ» уже поставил в арабскую

республику первый изготовленный комплект тренажера для энергоблоков АЭС «Эль-Дабаа». Сейчас в процессе производства второй комплект, отгрузка которого планируется в июне текущего

года. Для программно-технического комплекса с полномасштабной математической моделью специалисты предприятия разработали пакет конструкторской документации, в том числе на имитато-

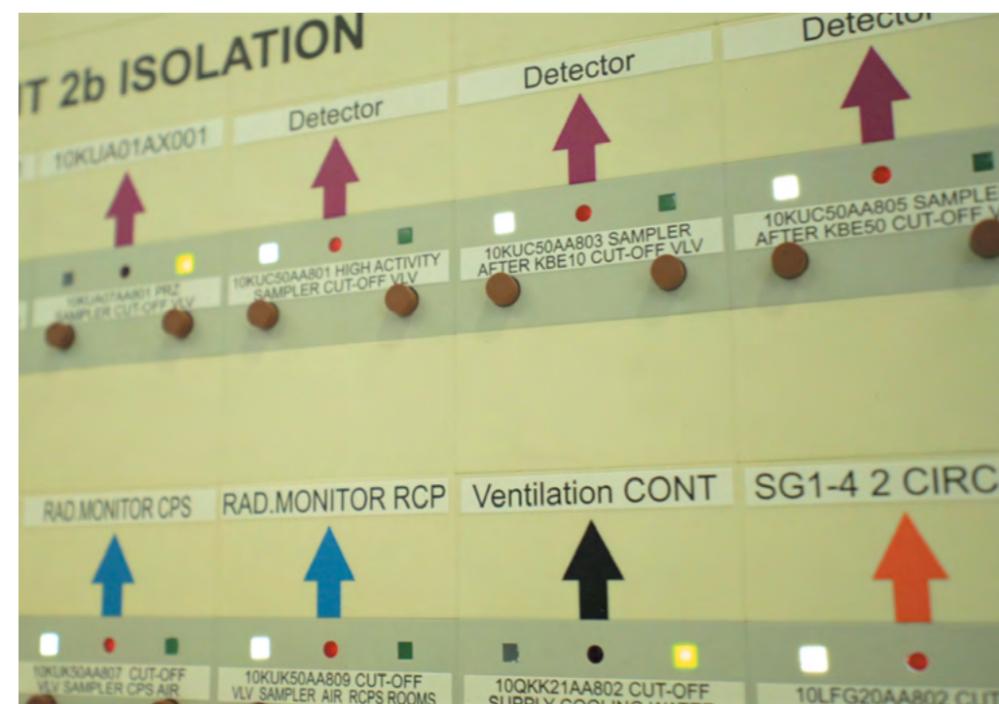


>70

сотрудников

задействованы в создании тренажеров для атомной электростанции «Эль-Дабаа»

ры блочного пункта управления (БПУ) и резервного пункта управления (РПУ), изготовили металлоконструкции, выполнили сборку и монтаж. В техпроцессе задействованы большинство участков предприятия, оснащенных современным оборудованием с ЧПУ, более 70 сотрудников различных специальностей — операторы станков, сварщики, слесари, электромонтажники, контролеры, инженеры-испытатели и другие. Производство тренажера начинается с раскроя металла на комплексе лазерной резки и координатно-револьверном пробивном прессе и гибки гидравлическим листогибочным прессом. Далее поверхность металла подготавливают под окраску аппаратом лазерной очистки, затем заготовки поступают на участок полуавтоматической и лазерной сварки и линию автоматизированной порошковой окраски. Детали из пластика, изоляционные материалы обрабатывают на установке гидроабразивной резки. Гравировка текста информационных табличек производится на лазерных комплексах, а токопроводящие медные шины обрабатывают на штамповочном станке. После этого все детали и сборочные единицы поступают в электроаппаратный цех, где происходит сборка и монтаж конечного оборудования, проводятся функциональные испытания. В завершение всех этапов изготовления и проверки контроля качества тренажер проходит приемо-сдаточные испытания и готовится к отгрузке заказчику. ➔



И СЕБЯ ПОКАЗАТЬ!

ГК КСК представила электронные компоненты на научно-технической конференции радиоэлектронной промышленности



Представители ГК КСК приняли участие в XXI Отраслевой научно-технической конференции радиоэлектронной промышленности, организованной под эгидой Министерства промышленности и торговли РФ.

Мероприятие объединило представителей порядка 300 ведущих отечественных производителей электроники, институтов развития и отраслевых общественных организаций со всей России. Основной целью конференции является содействие системной коммуникации руководителей отечественной электронной отрасли. Ключевая тема мероприятия в 2025 году — «От технологического суверенитета к технологическому лидерству».

Деловая программа была организована с 20 по 22 марта в Завидово. Специалисты компании «КСК Элком» представили посетителям выставки пульт управления электрооборудованием пассажирского вагона, а также входящие в него ключевые модули и блоки. Стенд компании посетил заместитель министра промышленности

и торговли РФ Василий Шпак. Представители ГК КСК рассказали ему о комплексном проекте «Интеллектуальная система управления электрооборудованием вагона локомотивной тяги», реализуемом с привлечением субсидии Минпромторга России. Последний транш был получен в конце 2024 года. Общая сумма субсидии составила 388,1 млн рублей, еще 201,6 млн рублей — собственные инвестиции «КСК Элком».

В Промтехнопарке КСК 20 марта прошло совещание по вопросам локализации производства и импортозамещения в сфере автоэлектроники, электроники для железнодорожного транспорта и сельскохозяйственной техники с участием отраслевых консорциумов и предприятий. Частью программы стало посещение производства

«КСК Элком». Более 50 представителей электронной промышленности ознакомились с производством электронных систем и компонентов, кабельных систем, световых линий для транспорта.

В тот же день в Историческом мультимедийном парке «Россия — моя история» в рамках конференции состоялся форум «Кадры и бизнес для радиоэлектронной промышленности», направленный на привлечение молодежи в перспективную отрасль и расширение связей между образовательными организациями Тверской области и предприятиями реального сектора экономики. Представители HR-службы ГК КСК в ходе работы форума провели профориентационную программу для студентов, рассказали о деятельности холдинга и перспективах работы в компании. 🔗

СВАРЕНО В ВОРОНЕЖЕ!

Предприятие ЦТК в Воронеже при поддержке ФРП осваивает новые компетенции для выпуска компонентов МВП

Фотография предоставлена пресс-службой АО «Метровагонмаш»

На площадке «Центр транспортной комплектации» в Воронежской области продолжается реализация проекта по локализации производства компонентов межвагонных переходов (МВП) для различных видов подвижного состава. Ранее при сборке МВП использовались зарубежные комплектующие, в том числе из Европы.

Общий объем инвестиций в организацию собственного производства на площадке превысил 200 млн рублей. Из них 157 млн рублей на приобретение высокотехнологичного оборудования предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП) в виде льготного займа по программе «Комплектующие изделия». Серийное импортозамещающее производство комплектующих на площадке запустили в 2024 году.

Межвагонный переход — конструкция из металлических и полимерных материалов,

обеспечивающая комфортный и безопасный проход пассажиров и обслуживающего персонала поезда из вагона в вагон. Переход защищает от шума, атмосферных осадков, пыли и резких перепадов температуры и давления. Со второго квартала 2025 года специалисты ЦТК на площадке в Воронежской области осваивают новые компетенции — сварочно-сборочные операции для выпуска различных видов рам и других конструктивных сварных металлоконструкций, используемых в сборке межвагонных переходов. На новом участке площадью

100 кв. м организовано два сварочных поста, оборудованных сборочными столами с комплектом универсальной оснастки, системой местной вентиляции, защитными ограждениями, современными сварочными аппаратами.

Специалисты предприятия уже освоили заготовительные операции, металлообработку, гальваническую обработку, а также аргонодуговую сварку — современную технологию, позволяющую сваривать цветные металлы и легированные стали без потери качества материалов. 🔗

Андрей Желдак, генеральный директор ООО «ЦТК»:

— Освоение сварочно-сборочных работ по изготовлению рам и металлоконструкций межвагонного перехода — важный этап в локализации производства этого сложного изделия. Приобретение нового высокотехнологичного оборудования и новых для нас компетенций позволит нам еще на шаг приблизиться к нашей стратегической цели — полному импортозамещению производства МВП для различных типов подвижного состава. Использование мер господдержки в виде льготного займа Фонда развития промышленности значительно облегчает и ускоряет реализацию этой важной для нас задачи.



ТЕХНОЛОГИИ БУДУЩЕГО

ГК КСК станет одним из ключевых поставщиков систем и компонентов для высокоскоростного поезда

В 2025 году холдинг включился в работу по созданию первого отечественного высокоскоростного поезда. Подписан контракт с ООО «Уральские локомотивы» (входит в Группу Синара) на поставку комплектующих для 41 серийного состава в срок до 2029 года. Договор на изготовление компонентов для двух опытных составов — на стадии подписания. Планируется, что сборка первого опытного состава начнется в 2026 году.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ «БАЛТИЙЦА»

ГК КСК отправила установочную партию блоков колодочного тормоза для поезда метро «Балтиец-2»

Предприятие «КСК Тормозные системы» (Ленинградская область) отгрузило 64 блока колодочного тормоза (БКТ) в адрес АО «Метровагонмаш» (входит в ТМХ — крупнейший в России разработчик и производитель подвижного состава для железнодорожного и городского рельсового транспорта) на опытный состав поезда метро «Балтиец-2».

В 2025 году предприятие КСК ТС начало серийный выпуск блоков колодочного тормоза для поездов московского и Санкт-Петербургского метрополитенов. В процессе освоения выпуска изделий, который занял весь 2024 год, специалисты компании разработали и провели многоступенчатое тестирование более 180 деталей БКТ — на испытательных стендах прошло свыше миллиона успешных циклов испытаний, включая комплексное тестирование в составе БКТ и индивидуальное тестирование критичных деталей. Независимые испытания проводились в аккредитованном испытательном центре АО НО «Тверской институт вагоностроения». В марте текущего года была успешно проведена приемочная комиссия по постановке на производство в соответствии с требованиями ГОСТ 15.902–2014 блоков колодочного тормоза поезда метро.

Блок колодочного тормоза предназначен для оборудования экипажной части

подвижного состава метро с целью создания и передачи тормозного усилия на колесную пару. БКТ приводится в действие при помощи сжатого воздуха, поступающего от тормозной системы, и в сочетании с колесной парой образует фрикционный тормоз.

Установочная партия изделий будет проходить подконтрольную эксплуатацию на опытном составе «Балтиец-2» в Санкт-

Петербурге на метрополитене. Следующая поставка для второго состава «Балтиец-2» состоялась уже в мае текущего года. Всего в планах у предприятия «КСК Тормозные системы» в 2025 году выпустить порядка 700 единиц такой продукции.

Новые поезда будут курсировать на Московско-Петроградской и Фрунзенско-Приморской линиях метрополитена Санкт-Петербурга с 2025 года. 🚆



Проект национального значения

Старт проекту создания высокоскоростного поезда дал Президент России Владимир Путин 14 марта 2024 года. Тогда же началось проектирование и строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва — Санкт-Петербург. Поезда по ВСМ будут двигаться со скоростью до 400 км/ч, а время в пути от Москвы до Питера сократится с 4 часов до 2 часов 15 минут, между Тверью и Москвой составит всего 39 минут, а между Великим Новгородом и Петербургом — 29 минут. «Магистраль пройдет по территории шести субъектов Федерации, в которых проживает около 30 миллионов человек, это порядка 20% всего населения России», — сказал тогда Президент России.

РЖД сообщает, что на маршруте Москва — Санкт-Петербург протяженностью 679 км поезда в зависимости от расписания смогут делать 16 остановок. Ежедневно будет отправляться до 40 поездов в каждом направлении с интервалом движения в часы пик до 10 минут. По расчетам специалистов РЖД, ежегодно высокоскоростной линией Москва — Санкт-Петербург смогут пользоваться не менее 23 млн человек. ВСМ позволит организовать движение поездов со скоростью от 200 до 400 километров в час. Сейчас в России таких дорог нет. Пилотным проектом должна стать ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом. Для сравнения, максимальная скорость обычных поездов — до 140 км/ч. «Сапсан» технически может развивать скорость до 300–350 км/ч, но так как железные дороги в России не предназначены для таких скоростей, в среднем он разгоняется до 200 км/ч.

На новом уровне

В перспективе сеть железнодорожных высокоскоростных магистралей может быть расширена до Екатеринбурга, Адлера, Рязани и даже Минска, а в дальнейшем — до Китая через Казахстан. Однако для этого необходимо создать поезд, который станет воплощением передовых технологий, и сегодня проект по его разработке находится в активной фазе. В Совете Федерации 9 декабря 2024 года прошел круглый стол,



посвященный ходу подготовки российской промышленности к реализации проекта. С системным докладом о самом поезде выступил начальник департамента технической политики РЖД Владимир Андреев, который подробно рассказал о новом типе подвижного состава. Он отметил, что главным разработчиком высокоскоростного электропоезда является «Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта» (ИЦ ЖТ), дочерняя компания РЖД с долевым участием «Московского метрополитена» и Группы Синара. ИЦ ЖТ с 2020 года выполняет разработку конструкторской документации по проекту скоростного поезда для ВСМ по договору с РЖД. Электропоезд будет иметь двухсистемное исполнение для постоянного тока 3 кВ и переменного тока 25 кВ, восьмивагонную составность с возможностью эксплуатации в сдвоенном режиме и при темпера-

турах окружающей среды от –40 до +40 °С. Одним из участников проекта стала ГК КСК, которая поставит в адрес Группы Синара широкий ряд систем и компонентов для будущего поезда. Серийная поставка планируется с декабря 2026 года по июль 2029 года. Предприятия ГК КСК будут производить внутреннее освещение, системы обеспечения микроклимата кабины машиниста и пассажирских салонов, а также комплекты воздухопроводов для них, дверные и оконные системы, санитарные модули, багажные полки, комплекты пола, потолков, стеновых облицовочных панелей, противопожарные перегородки кабины машиниста и междвагонные переходы. В разработке продукции, подготовке и организации серийного производства участвуют все дивизионы нашего холдинга. НИОКР в плотном взаимодействии с ИЦ ЖТ сейчас ведут специалисты Инженер-

СПРАВКА

В современном мире ВСМ — достояние стран с высокой плотностью населения (и его достаточно высокой численностью), при этом сравнительно небольших по площади и экономически развитых. Первые высокоскоростные железные дороги были построены в Японии. Плотность населения там 336 человек на кв. км — в десять раз выше среднемировой. Более 126 млн человек проживают на территории небольшой страны. У других азиатских стран, развивающих этот транспорт, — Южной Кореи и Тайваня — схожие показатели. В европейской стране с самой развитой сетью высокоскоростных дорог — Франции — плотность населения 103 человека на кв. км, население составляет 65 млн, не считая около 90 млн туристов ежегодно. КНР, активно развивающая скоростные железные дороги в последние два десятилетия, строит их на территории «исторического Китая», где проживает более 90% населения из 1,4 млрд жителей, а его плотность составляет от 300 до 500 человек на кв. км.

Предприятия ГК КСК будут производить внутреннее освещение, системы обеспечения микроклимата кабины машиниста и пассажирских салонов, а также комплекты воздухопроводов для них, дверные и оконные системы, санитарные модули, багажные полки, комплекты пола, потолков, стеновых облицовочных панелей, противопожарные перегородки кабины машиниста и междвагонные переходы.



ного центра КСК, компаний «Транскон» и «КСК Элком». Заключен ряд контрактов на разработку комплекта конструкторской, эксплуатационной и ремонтной документации, достаточной для производства, обслуживания и ремонта компонентов высокоскоростного электропоезда.

Дальнейшая реализация проекта спланирована и структурирована. «Если говорить о сроках, в 2025 году предприятия ГК КСК заканчивают проектирование и выпускают макетные и опытные образцы, в конце 2025 года — запускают производство.

В первом квартале 2026 года мы поставим компоненты для первого опытного состава. Отгрузка комплекта для второго состава запланирована на третий квартал 2026-го. К концу 2026 года наша компания запускает серийное производство, и весь 2027 год мы по графику поставим систе-



мы и компоненты для серийных поездов, с третьего и по 43 состав», — говорит генеральный директор ГК КСК Тарас Спивак. Специалисты РЖД заявляют, что всего для высокоскоростного электропоезда будет разработано 36 новых систем и более 10 тысяч составных частей. Все системы планируется изготовить в России. Перед

производителями компонентов поставлена задача использования современных материалов и технологий. В разработке и производстве задействован потенциал свыше 160 российских предприятий, научно-исследовательских институтов, отраслевых научных центров, конструкторских бюро, заводов. ➔

СТАНДАРТЫ НА ПЕРСПЕКТИВУ

В Промтехнопарке КСК в Твери 11 марта прошло ежегодное заседание технического комитета по стандартизации ТК 045 «Железнодорожный транспорт». Особое внимание участники — представители ОПЖТ, РЖД, РС ФЖТ, Минтранса России, всероссийских научно-исследовательских центров и отраслевых предприятий — уделили разработке стандартов для ВСМ. С приветственным словом к участникам заседания обратился генеральный директор ГК КСК Тарас Спивак. В своем обращении он подчеркнул

важность вовлечения производителей в деятельность технического комитета по стандартизации, что дает возможность напрямую влиять на актуализацию и развитие нормативной базы. За многолетний добросовестный труд, инициативное и плодотворное участие в разработке стандартов в области железнодорожного транспорта президент ОПЖТ, председатель ТК 045 Валентин Гапанович наградил ведущего инженера-конструктора Инженерного центра КСК Кирилла Воробьева.

Участники заседания подвели итоги работы по стандартизации в 2024 году и определили задачи на 2025 год, обсудили унификацию и управление показателями безопасности в стандартах, формирование нормативной базы для создания высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург, концепцию развития отраслевых требований пожарной безопасности подвижного состава железнодорожного транспорта и другие вопросы. На заседании руководитель Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии Антон Шалаев отметил одну из ключевых задач, стоящих перед участниками технического комитета, — разработку стандартов для производителей, задействованных в проекте по созданию высокоскоростного поезда. В ходе визита участники совещания ознакомились с производственными площадками предприятий-резидентов Промтехнопарка КСК. Делегация посетила производство сварных металлоконструкций, климатических систем, теплообменного оборудования, элементов интерьера и экстерьера, композитных изделий, электротехнической продукции и других компонентов для транспорта.



Тарас Спивак:

«ДЛЯ КСК КОНТРАКТ ПО ВЫСОКОСКОРОСТНОМУ ПОЕЗДУ — ЭТО И ОПРЕДЕЛЕННЫЙ ВЫЗОВ, И ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗВИВАТЬ СВОИ КОМПЕТЕНЦИИ»



Генеральный директор ГК КСК Тарас Спивак рассказал нашей редакции об участии холдинга в проекте высокоскоростного поезда, этапах его реализации и перспективах развития производственных и инженеринговых компетенций, которые будут востребованы в транспортной отрасли завтрашнего дня.

— Тарас Игоревич, насколько важно для нашей группы компаний участие в проекте высокоскоростного поезда?

— Контракт с Группой Синара является серьезным вызовом для ГК КСК на данном этапе. С одной стороны, в плане финансовой составляющей, объем поставок по проекту не столь велик в масштабе всего холдинга, он не изменит существенно наши показатели. С другой стороны, технологически новый тип подвижного состава значительно отличается от тех производственных программ, которые мы реализуем сейчас. Отмечу, что в ходе постоянной работы с нашим стратегическим партнером — Группой Трансмашхолдинг — мы внедрили передовые технологии по всем продуктовым направлениям текущей деятельности холдинга. А участие в проекте высокоскоростного поезда, как нового типа техники в части инженеринга, функциональности, конструктивных и технологи-

ческих решений, позволит ГК КСК и дальше развивать свои компетенции. Мы сможем расширить номенклатуру выпускаемых изделий и освоить производство передовых, более сложных систем и компонентов.

— Достаточно ли у нас ресурсов — человеческих, производственных, инжиниринговых — для реализации этого проекта? Или есть узкие места, которые предстоит расширять, модернизируя имеющиеся или создавая новые мощности и компетенции?

— Стратегия ГК КСК с момента возникновения холдинга включала непрерывное совершенствование производственных, конструкторских, технологических компетенций и мощностей. Мы всегда делали это с пониманием того, что уровень развития производственного потенциала группы и квалификации сотрудников должен быть выше, чем текущая потребность. Такая стратегия абсолютно оправдала себя в момент, когда мы получили заказ на системы и комплектующие для высокоскоростного поезда.

Высокий уровень наших производственных, технологических и инженерных компетенций позволил нам войти в число участников этого проекта. Отмечу, что мы стали, по моим ощущениям, самым крупным поставщиком Группы Синара по данному проекту в части количества систем и компонентов, которые мы разрабатываем для высокоскоростного поезда. На текущий момент у нас есть достаточные ресурсы для проведения комплекса ОКР, технологических разработок и организации производства. У нас развиты инженерные компетенции, включая Инженерный центр КСК и отдельные инженерные и конструкторские группы в дивизионах. Это мощности, которые мы уже создали для реализации производственной программы нашего основного партнера, Группы Трансмашхолдинг, а также для развития рынка транспортного машиностроения в целом. Вместе с тем проект высокоскоростного поезда включает требования по новым технологиям, материалам и спецпроцессам, новой номенклатуре и комплексу испытательных процедур. Поэтому для его успешной реализации нам потребуются су-

щественные дополнительные инвестиции. Возможно, имеющихся мощностей окажется недостаточно. С учетом уникальности новых компонентов, нужны площадки для организации отдельных производственных участков.

У нас уже есть позитивный опыт выстраивания подобных проектов с использованием мер господдержки. По целому ряду направлений мы ведем программы технического перевооружения, локализации производства и наращивания мощностей при поддержке Минпромторга России, Фонда развития промышленности и регионов, в которых расположены наши предприятия. Уверен, что с использованием этих инструментов мы сможем провести значительное дооснащение и развитие площадок дивизионов «Интерьер и экстерьер» и «Заготовительное производство».

— Какие ключевые этапы по этому проекту нам предстоит пройти и в какие сроки?

— Для холдинга КСК проект включает два этапа. Первый этап — это разработка. Уже сейчас открыты соответствующие заказы и подписаны контракты с ИЦ ЖТ, который выступает головным разработчиком этого поезда. По заказу ИЦ ЖТ мы разрабатываем отдельные системы и компоненты для проекта. Завершение разработки планируется в 2025 году. Второй этап — поставка изделий и систем на два опытных состава, которые будут проходить сертификационные испытания. За время их тестирования мы должны будем сформировать и запустить производственные мощности, новые участки и оборудование, что позволит обеспечить серийные поставки компонентов для 41 состава высокоскоростного поезда. 



▲ Производственные мощности будут увеличены для реализации проекта высокоскоростного поезда

«АВРОРА»: ВОЗРОЖДЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ

В декабре 2024 года по маршруту Санкт-Петербург — Москва возобновил курсирование скоростной фирменный поезд «Аврора» производства ТВЗ и Коломенского завода (входят в АО «ТМХ»).

Подвижной состав — первый скоростной двухэтажный поезд, сочетающий в себе комфорт и инновационные инженерные решения. Он состоит из 15 современных двухэтажных вагонов с вместимостью более 1200 пассажиров. Вагоны с местами для сидения оснащены удобными креслами, откидными столиками и подножками. Кресла в вагонах с классом обслуживания «бизнес» перед отправкой состава поворачиваются на 180 градусов. Каждое место оборудовано индивидуальными розетками, разъёмами USB и Type-C для зарядки гаджетов. В составе двухэтажной «Авроры» предусмотрены вагоны СВ, купейные штабные — с местами, в том числе и для маломобильных пассажиров, вагон-бистро. Конструкционная скорость поезда — 160 км/ч. Проект по воссозданию «Авроры» стартовал в начале 2024 года, общий объем инвестиций составил 330 млн руб. Подвижной состав на 100% состоит из российских компонентов, часть из которых — производства ГК КСК.

Подробности — в материалах нашего спецпроекта.



СПЕЦПРОЕКТ: АВРОРА

ДИВИЗИОН «ИНТЕРЬЕР И ЭКСТЕРЬЕР»

- Вагонокомплект окон алюмопластмассовых
- Комплекс дверей наружных
- Дверь сдвижная из тамбура в вагон левая/правая
- Кресло служебного отделения
- Полка спальная
- Полка для мелких вещей



ДИВИЗИОН «ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ТЕХНИКА»

Комплект ЭВП-110:

- Вагонная система контроля доступа
- Интеллектуальная система телематического контроля
- Комплект информации вагона
- Комплект пожарной сигнализации пассажирского вагона
- Межвагонная система беспроводной связи
- Беспроводная радиочастотная информационная система связи
- Комплекс контроля нагрева букс



ДИВИЗИОН «КЛИМАТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ»

- Установка кондиционирования воздуха пассажирских двухэтажных вагонов
- Установка кондиционирования воздуха пассажирских двухэтажных вагонов-ресторанов
- Комплект шкафов холодильных КШХ-03-01
- Машина посудомоечная
- Установка обеззараживания воды «АКВАЛИТ»
- Установка обеззараживания воздуха «МЕГАЛИТ»



АВРОРА

МЖД

АВРОРА

ИСТОРИЯ ДЛИННОЮ В 60 ЛЕТ

Работа по повышению скорости движения поездов на маршруте между двумя столицами началась задолго до появления современных «Сапсанов». Самый первый рекорд был установлен в 1853 году — пассажирский поезд на паровой тяге проследовал из Петербурга в Москву со скоростью 60 км/ч вместо привычных для того времени 25 км/ч. На протяжении следующего века совершенствовалась путевая инфраструктура, росла скорость движения поездов. В 1962 году была завершена электрификация хода по маршруту Москва — Ленинград, и на линию вышли новые экспрессы, в том числе «Аврора».

Первое отправление «Авроры» состоялось 62 года назад — 12 июня 1963 года — из Ленинграда в Москву. В те годы во главе фирменного поезда был односекционный шестисосновый электровоз постоянного тока ЧС2, на рельсах красовались одноэтажные вагоны темно-вишневого цвета, производства Калининского вагоностроительного завода (ныне ТВЗ), с желтым оконным поясом. Надпись на кузове была сделана накладными буквами. На «Аврору» были разработаны новые колесные тележки,

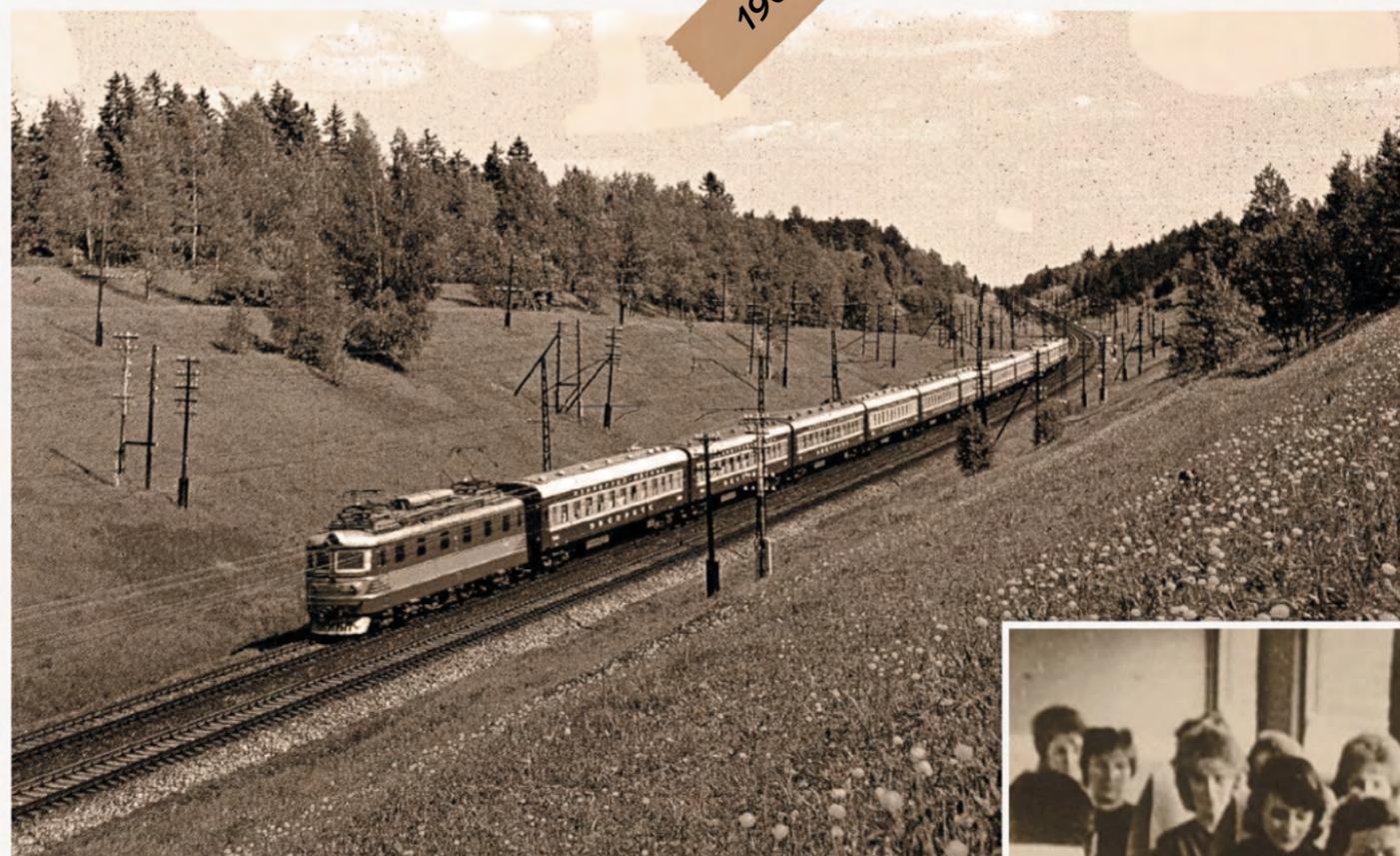
установлены специальные дисковые тормоза, кардинально решившие проблему торможения. Главной особенностью «Авроры» в те годы было отсутствие подвагонных генераторов. Питание всех вагонов происходило от отдельного вагона-электростанции при помощи высоковольтной магистрали вдоль всего поезда. Открытый салон без перегородок был оснащен радиофицированными креслами самолетного типа. Вагоны — установками искусственного климата, люминес-

4 ч 59 мин

заняла

первая поездка

пассажирского экспресса «Аврора» из Ленинграда в Москву 62 года назад — 12 июня 1963 года



центными лампами освещения, местами в начале и конце вагонов со съемной детской кроваткой для семей с детьми. Окна состава впервые были выполнены без форточек и опускались целиком. Свой первый путь до столицы СССР «Аврора» преодолела за 4 часа 59 минут. Со временем росло количество вагонов, а вместе с тем падала и скорость экспресса. Ко второй половине 70-х годов поезд «вырос» с 9 до 12 вагонов,

а время в пути увеличилось до 7 часов. В 1979-м на смену ЧС2 пришел более мощный восьмисосновый электровоз постоянного тока ЧС6, позволивший увеличить состав до 15 вагонов и сократить время пребывания в пути до 5 часов 30 минут. Со сменой локомотива сменили окраску вагонов на серо-голубой цвет с темно-синей полосой по низу вагона и красной надписью «Аврора». С 60-х по 80-е годы экспресс считался фешенебельным дневным поездом, и взять на него билет было не так-то просто. Фирменный поезд выигрывал в комфорте и оставался в расписании до 2009 года. С появлением высокоскоростных электропоездов «Сапсан», сокративших время в пути между двумя столицами до 4 часов, необходимость в «Авроре» отпала. Подвижной состав вышел из расписания, совершив свой последний рейс 4 апреля 2010 года. После 14-летнего перерыва, 19 декабря 2024 года, «Аврора» снова отправилась в путь по маршруту Москва — Санкт-Петербург. Современные технические решения, обновлённый дизайн и эргономика кресел, сервисы для пассажиров, дополнительные розетки и регулировки — все это не только вдохнуло новую жизнь в исторически значимый для нашей страны фирменный поезд, но и создало лучшие условия для комфортных путешествий.



← Пассажиры в салоне экспресса «Аврора»



Решение назрело

После вступления России во Всемирную торговую организацию в августе 2012 года по целому ряду типов промышленной продукции возник диспаритет по таможенным пошлинам. Так, ввозить готовый продукт, например транспортный кондиционер, можно было с нулевой пошлиной. Тогда как импорт комплектующих для сборки таких изделий внутри страны облагался таможенной пошлиной от 3 до 15 процентов. Это являлось серьезным барьером для развития собственного производства и локализации в холодильной отрасли. О необходимости изменений таможенной политики в этой части неоднократно заявляли многие эксперты отрасли. «Проблематика, вызванная диспаритетом по пошлинам, — серьезный барьер на пути развития внутреннего производства промышленной продукции, — отмечает председатель правления «Россоюзхолодпром» Юрий Дубровин. — С этим вопросом сегодня сталкиваются производители многих товаров и комплектующих, в том числе кондиционеров, литий-ионных батарей, светодиодной техники, стекловолокон, частотных преобразователей. Импортировать готовую продукцию зачастую обходится дешевле, чем произвести ее в ЕАЭС, в особенности, когда импорт идет из Китая. Очевидно, что в таких условиях достижение технологического суверенитета осложняется очень серьезно. Об этом нужно и говорить, и предпринимать конкретные действия».

Позиция государства

В результате до последнего времени многие российские производители транспортных кондиционеров реализовывали свою продукцию практически по себестоимости и не могли сформировать

Проблематика, вызванная диспаритетом по пошлинам, — серьезный барьер на пути развития внутреннего производства промышленной продукции. С этим вопросом сегодня сталкиваются производители многих товаров и комплектующих, в том числе кондиционеров, литий-ионных батарей, светодиодной техники, стекловолокон, частотных преобразователей.

уровень прибыли, достаточный для инвестирования в развитие производства. Не все игроки готовы удешевлять продукцию за счет снижения ее качества и производительности, так как это приведет к падению уровня комфорта и безопасности для пассажиров. Тренд по усилению мер защиты внутреннего производства был задан Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным. В апреле 2023 года на очередном заседании Госсовета Владимир Путин поручил Правительству Российской Федерации пересмотреть таможенно-тарифную политику в отношении товаров, производство которых локализовано или планируется локализовать в России. Там, где имеется соответствующая необходимость, ввозные пошлины необходимо скорректировать в сторону увеличения, отметил президент.

БУДЕМ НА РАВНЫХ

Инициативу ГК КСК по повышению ввозной пошлины на импортные кондиционеры поддержали все страны — члены ЕАЭС

Совет Евразийской экономической комиссии в феврале принял решение о выделении отдельной подсубпозиции для транспортных кондиционеров моноблочного типа в товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза (ТН ВЭД ЕАЭС). Для такой продукции установили ставку пошлины в размере 8% от таможенной стоимости сроком на два года. Это способствует повышению конкурентоспособности отечественных производителей в сравнении с иностранными поставщиками транспортных климатических систем.





Шаг за шагом

Внесение изменений в ТН ВЭД — весьма сложный и длительный процесс, требующий согласования со всеми странами — членами ЕАЭС. Для старта и успешной реализации подобных инициатив необходимы серьезные компетенции в области маркетинга и аналитики, чтобы качественно просчитать ожидаемый эффект (экономический, социальный, научно-технологический), отмечают эксперты рынка. Кроме того, очень важно выстроить открытый и эффективный диалог на профессиональном уровне как внутри отраслевого сообщества, так и с профильными государственными структурами. Практика предыдущих лет показала, что повыше-

ние пошлин на любую продукцию — крайне редкий, практически беспрецедентный случай. «Мы очень скрупулёзно подошли к изучению данного вопроса, — отмечает директор по развитию ДКО Георгий Дзитовецкий. — Для достижения поставленной цели строго придерживались разработанной нами стратегии и тактики, объединили усилия всех производителей транспортных кондиционеров в ЕАЭС, заручились поддержкой потребителей, отраслевых союзов и региональных властей, скоординировали работу отраслевого сообщества с федеральными органами исполнительной власти, тем самым добились мощнейшего синергетического эффекта и, в конечном счете, успеха. Особую благодарность хотелось бы выразить Минпромторгу России, Минэкономразвития России, ФТС России за оказание нам всесторонней поддержки на всех этапах согласования предложенных нововведений».

Дальше — больше

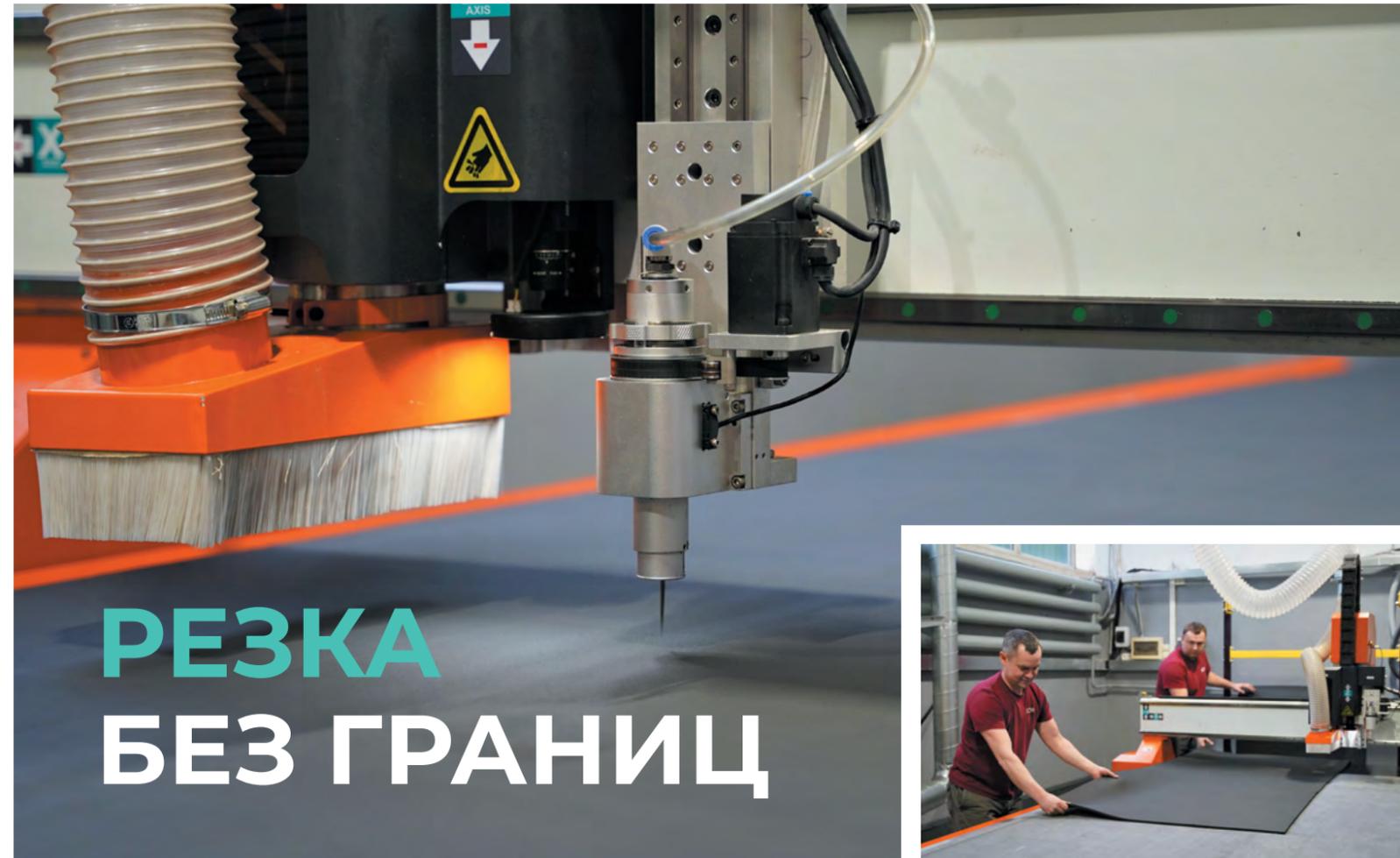
Участники рынка подчеркивают, что работа по развитию и поддержке внутреннего производства транспортных кондиционеров продолжается. «Наш опыт по проработке вопроса о повышении таможенных пошлин четко показал, что государство идет навстречу отраслевому сообществу и понимает всю важность иницируемых нами мероприятий, — заявил руководитель дивизиона «Климатическое оборудование» Андрей Жидков. — Мы находимся в плотном контакте с представителями профильных ведомств и регулирующих структур и продолжаем планомерную работу по повышению уровня защищенности внутреннего производителя. Совместными усилиями, я уверен, мы сможем снять все вопросы, которые сегодня стоят перед отечественными игроками рынка и ограничивают их возможности по достижению технологического суверенитета в стратегически важной для нашей страны отрасли холодильного машиностроения».

КУРС НА ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ СУВЕРЕНИТЕТ

Запуск производства кондиционеров для колесного транспорта — значимая часть продуктовой стратегии ДКО, которая коррелирует с программой развития российского автопрома. «Автомобильной промышленности государство уделяет особое внимание, это системообразующая отрасль, состояние которой напрямую влияет на экономику нашей страны, — подчеркивает директор по развитию ДКО Георгий Дзитовецкий. — Работа с автопромом открывает ряд возможностей по масштабированию производства компонентов и расширению промышленной кооперации с российскими автогигантами. Поэтому запуск в 2022 году собственного поточного производства кондиционеров для общественного колесного транспорта — ответная мера на санкции европейцев и еще один шаг на пути к достижению технологического суверенитета. Производственные мощности предприятия «Транскон» позволяют закрыть всю потребность не только российского рынка, но и стран ЕАЭС, и даже некоторых дружественных стран дальнего зарубежья, что стимулирует выход на экспорт». Среднесрочная стратегия развития ДКО направлена на создание импортозамещающей линейки климатических систем с высокой степенью унификации по



компонентной базе для общественного транспорта и спецтехники. ДКО активно инвестирует в развитие инженеринговых компетенций и собственного производства комплектующих для обеспечения полного технологического суверенитета. Часть проектов по импортозамещению реализуется с привлечением госфинансирования. Уход с российского рынка европейских поставщиков стал основным катализатором в реализации таких проектов.



На одной из площадок предприятия «Транскон» в Твери запустили в работу планшетный плоттер с ЧПУ

На производственной площадке предприятия «Транскон» в Твери на ул. Академика Туполева продолжается реализация программы технического вооружения. Ранее в ходе проекта здесь ввели в эксплуатацию российский термовакуумформовочный станок ТВФС-2ПА и промышленный робот-фрезеровщик, что позволило запустить производство компонентов из листового пластика АБС/ПММА для систем кондиционирования воздуха для городского транспорта. В первом квартале 2025 года на площадке ввели в работу планшетный плоттер с числовым программным управлением. Оборудование предназначено для высококачественной плоскостной

фрезеровки, резки деталей из плитных материалов, нанесения гравировок на поверхности деталей, а также для криволинейного раскроя различных мягких материалов. Установка позволила автоматизировать и оптимизировать процесс резки, а также серийно выпускать заготовки из тепло- и шумоизоляционных материалов, используемых в производстве климатических систем. После нарезки заготовки отправляются на промплощадку предприятия «Транскон» в Промтехнопарке КСК. Ежемесячно оборудование обрабатывает более 150 000 заготовок по 950 номенклатурным позициям для всех продуктовых проектов предприятия «Транскон».



▲ Теперь резка заготовок идет в автоматическом режиме, без применения ручного труда



НАРАСТИМ ОБЪЕМЫ

На площадке НПО «ВОЯЖ» в Камешково запустили в работу новое высокотехнологичное оборудование

НПО «ВОЯЖ» продолжает реализацию масштабной программы технического перевооружения производственной площадки в Камешково (Владимирская область). В марте здесь ввели в эксплуатацию новое оборудование для формования крупногабаритных изделий из стеклопластика. Его закупили с использованием мер господдержки в ходе реализации проекта по созданию технологических компетенций и мощностей для серийного производства корпусов кабин машиниста локомотивов.

Напомним, стартовавший в 2023 году проект модернизации мощностей получил поддержку государства в виде льготного займа Фонда развития промышленности. Общий объем инвестиций в программу составил 300 млн рублей, из них 216,2 млн руб-

лей — льготный заем ФРП, а 83,8 млн рублей — собственные средства ГК КСК. Всего в рамках проекта приобретается 23 единицы оборудования — камеры, фрезерные центры, логистическое, сварочное, вспомогательное и другое оборудование.

Эта программа стала частью глобального проекта по техническому перевооружению производственной площадки НПО «ВОЯЖ» в Камешково, которая суммарно оценивается не менее чем в 600–700 млн рублей. Цель программы — наращивание мощностей и значительное



360

кабин в год

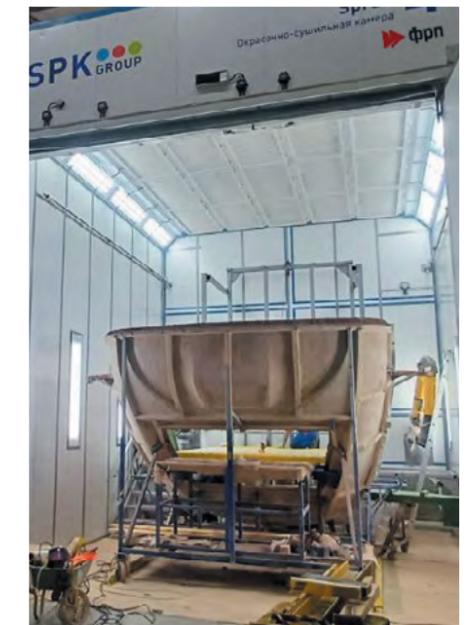
сможет выпускать НПО «ВОЯЖ» после завершения масштабной программы технического перевооружения

Гидравлический листогибочный пресс для обработки металлических заготовок

увеличение объемов выпуска кабин машиниста на несколько типов подвижного состава производства ТМХ. В том числе будет запущено производство нескольких новых для НПО «ВОЯЖ» продуктов. По проекту запланировано не менее чем двукратное увеличение объема выпуска комплектов кабин машиниста. В марте 2025 года по программе технического перевооружения запустили в работу современную высокотехнологичную четырехсекционную камеру формования. На новом оборудовании будут изготавливать кабины машиниста для электропоездов и электровозов, выпускаемых предприятиями периметра ТМХ. Камера формования позволит увеличить производительность — одновременно работать с четырьмя кабинами, а также снизить вредность производства для сотрудников участка благодаря улучшенной приточно-вытяжной системе. «На нашем новом оборудовании будут формироваться крупногабаритные стеклопластиковые компоненты для кабин электропоездов «Иволга», ЭП2Д, ЭПЗД, магистральных локомотивов 2(3,4) ЭС5К «Ермак», а также для перспективных кабин машиниста, которые мы сейчас прорабатываем», — рассказывает заместитель технического директора НПО «ВОЯЖ» Иван Касаев. — В нашей новой камере может быть изготовлено, в принципе, любое крупногабаритное



изделие из стеклопластика, которое потребует производственная программа. Изделия формируются в условиях, позволяющих значительно снизить трудоемкость и повысить качество выпускаемой продукции. Во втором квартале текущего года на площадке в Камешково введут в эксплуатацию камеру дробеструйной обработки и окрасочно-сушильную камеру для крупногабаритных изделий, а также ряд дополнительного оборудования. «Главное отличительное свойство новых



камер — это размеры, — подчеркивает Иван Касаев. — В окрасочно-сушильной мы сможем работать с крупногабаритными каркасами и даже кабинами в сборе. У нас есть запросы на предоставление заказчику кабин машиниста уже в окрашенном состоянии. Новое оборудование позволит удовлетворить этот спрос. Конечная цель проекта — после завершения масштабной программы технического перевооружения нарастить объем выпуска кабин машиниста до 360 комплектов в год. 🚀

КАРЬЕРА НАЧИНАЕТСЯ ЗДЕСЬ

За первый квартал 2025 года предприятия ГК КСК посетили более 370 учащихся

Уже шестой год подряд HR-специалисты ГК КСК регулярно проводят экскурсии на промплощадках холдинга для студентов и школьников, организуют встречи с представителями рабочих, инженерных и других профессий, представляют компанию на фестивалях, форумах и ярмарках вакансий. Благодаря непрерывной профориентационной работе HR-службы интерес среди молодежи к нашей компании растет, появляется все больше желающих увидеть техпроцессы «изнутри», пройти в ГК КСК производственную практику, а после начать здесь свою карьеру.

Активная профориентационная работа на предприятиях ГК КСК началась уже в январе этого года. Одним из первых свои двери открыл завод ПАО «Электровыпрямитель» для студентов Саранского государственного промышленно-экономического колледжа. Для ребят, получающих образование по направлению «сварочное производство», специалисты компании провели экскурсию по предприятию, подробно рассказали о специфике деятельности, условиях труда, возможности прохождения производственной практики на площадке и дальнейших карьерных перспективах. В течение первого квартала с производственными процессами завода познакоми-

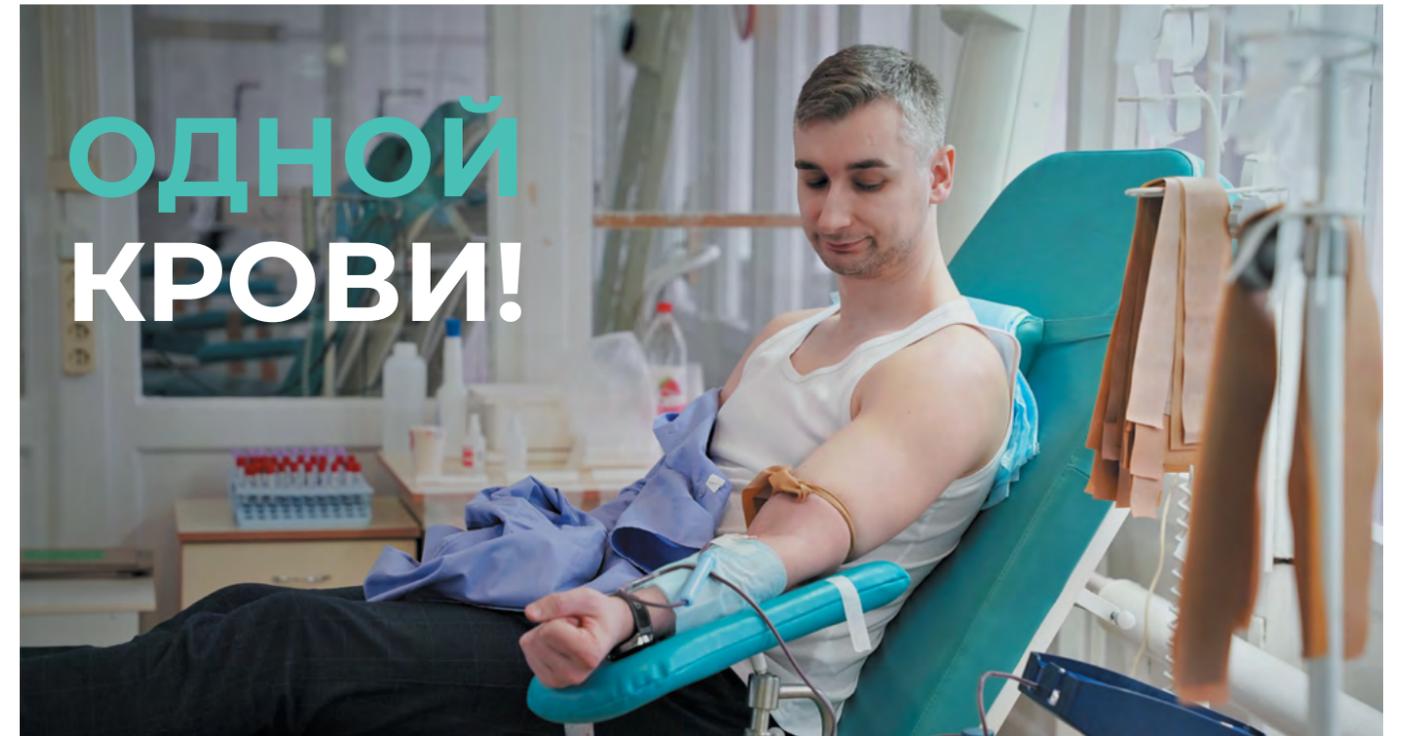
лись 174 учащихся школ, колледжей и вузов. Следом черед профориентационных мероприятий стартовала на площадках ГК КСК в Твери и Торжке. В феврале специалисты холдинга показали 197 учащимся высших и общеобразовательных учреждений, как создаются световые линии, электротехническое оборудование вагона на предприятии «КСК Элком», мягкая мебель, изделия из стеклопластика, интерьерные и экстерьерные решения на НПО «ВОЯЖ», металлические конструкции на площадке КСК МК (в Твери и Торжке), продемонстрировали процессы работы с модельной оснасткой, изготовления стержней, форм и отливок на КСК ТЛЗ. ➔



КСТАТИ

УКЦ КСК на базе Промтехнопарка КСК реализует проект по профессиональной подготовке студентов тверских колледжей по рабочим специальностям машиностроительной отрасли. Занятия проходят в учебных аудиториях на ПТП КСК, а в качестве преподавателей выступают сотрудники холдинга. В этом году на площадке обучаются 69 студентов четвертого курса Тверского машиностроительного колледжа. Будущие специалисты проходят междисциплинарный курс, изучают работу системы программирования в машиностроении, осваивают 3D-моделирование и средства автоматизированного проектирования. После обучения студентов ждет производственная практика с последующим трудоустройством.

ОДНОЙ КРОВИ!



Сотрудники ГК КСК вновь приняли участие в акции «Корпоративное донорство»

Впервые проект «Корпоративное донорство» был представлен активистами Совета молодежи КСК на стратегической сессии молодёжного движения ТМХ «Поколение Инжен» в декабре 2021 года. За четыре года проект по добровольной сдаче крови охватил предприятия ГК КСК в нескольких регионах. С каждым кварталом в ряды доноров вступает все больше новых добровольцев — сотрудников холдинга. Только за 2024 год участниками акции стали 466 активистов ГК КСК, из которых 69 сдали кровь первый раз.

Ежеквартально «Корпоративное донорство» реализуется на площадках ГК КСК при поддержке ТМХ Профсоюз и Союза машиностроителей России. В этом году первооткрывателем донорского движения среди предприятий холдинга стало НПО «ВОЯЖ» в Камешково. Там в конце января на территории промплощадки кровь сдали 43 работника, из них один человек стал донором первый раз. В марте благотворительная акция по добровольной сдаче крови прошла среди тверских сотрудников предприятий-резидентов Промтехнопарка КСК на базе областной станции переливания крови. По традиции к коллегам присоединились работники КСК МК из Торжка. В Ломоносове донации впервые прошли на территории промплощадки.

В общей сложности за первый квартал 2025 года сотрудники НПО «ВОЯЖ», КСК Элком, КСК, КСК МК, КСК ИТ, Транскон, КСК Эксплуатация, КСК Инвестиции, ПФ «КМТ» сдали свыше 57 литров крови. Этого объема хватит, чтобы спасти жизнь 381 реципиенту.

Благодарим всех сотрудников ГК КСК за активное участие и добрейшие сердца! ➔



О пройденных донациях в Твери смотрите в видеоролике по QR-коду



БЛИНЫ, ВЕСНА, КСК!

Более 400 сотрудников ГК КСК, СБЕРа и Верхневолжского АТП вместе с семьями с размахом отпраздновали Масленицу

Широкие масленичные гулянья прошли 1 марта на территории детского лагеря «КОМПЬЮТЕРИЯ» в Тверской области. Анимационная праздничная программа со сценой, сказочными персонажами, играми, конкурсами, песнями и плясками была организована ГК КСК, ТМХ Профсоюз, СБЕР, ВАТП, а партнером выступил фитнес-центр «Красная поляна». На празднике вместе с Бабой-Ягой, скорморохами и Петрушкой взрослые и дети участвовали в танцевальном баттле, командной эстафете, перетягивании каната, битве «стенка на стенку» и других активностях. На площадке работали 22 игровые станции с русскими народными забавами, среди которых были «бой подушками», «гадания по валенку», «заплети косу», «цапля» и другие. За победу и участие в каждой из активностей гости зарабатывали специальные жетоны, которые потом обменяли на призы от организаторов на аукционе подарков.

На празднике всех присутствующих угощали горячим чаем, ароматными блинами, баранками и другими сладостями. Ближе к концу празднования Масленицы участники привязали ленточки к обручу девушки Зимы, загадав самые заветные желания, по традиции сожгли чучело и провели массовый хоровод в честь прихода весны. Еще один праздник Широкой Масленицы с участием сотрудников нашего холдинга прошел 2 марта на площадке у тверского ДК «Металлист» по инициативе Тверского вагоностроительного завода, ГК КСК при поддержке ТМХ Профсоюз. В ходе масленичных гуляний гости участвовали в спортивных эстафетах, семейных конкурсах, аттракционах, угощались вкусными блинами, веселились вместе с творческими коллективами, которые выступали на сцене в ходе праздника. Символическим завершением программы стало сжигание чучела. 📷



Фоторепортаж с масленичных гуляний в детском лагере смотрите по QR-коду:





ВОТ ЭТО ПО-НАШЕМУ!

Среди сотрудников ГК КСК в Твери при поддержке ТМХ Профсоюз состоялся очередной турнир по боулингу

Соревнования проходят второй год подряд по инициативе ТМХ Профсоюз в боулинг-клубе «Завод». В этом году турнир собрал рекордное количество участников — 210 работников из восьми предприятий и организаций холдинга в составе 35 команд (в прошлом году участие приняли 15 команд — 90 сотрудников холдинга).

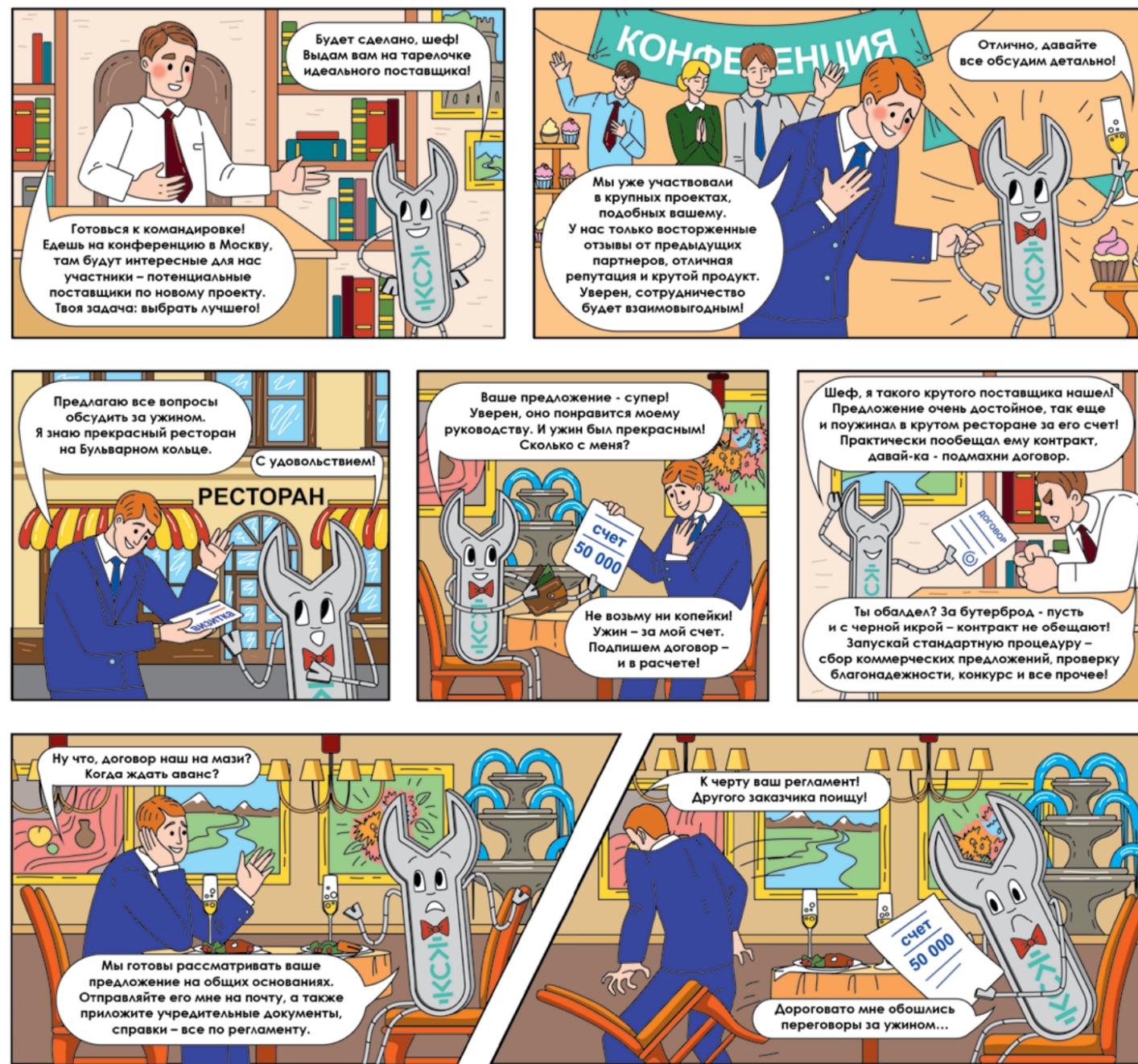
В феврале прошли три отборочные игры, а в финал турнира вышли сильнейшие участники, набравшие наибольший средний балл на отборочном этапе. По результатам решающей встречи первое место заняла команда «Убойный шар» КСК МК, став двухкратным чемпионом турнира.

«Серебряные» призеры соревнований — «BigRussianBall's», сборная КСК Элком и КСК, «бронза» досталась команде «Крученный шар» — ребятам из КСК МК. Победителям и призерам вручили заслуженные ценные подарки, а участникам — утешительные призы от ТМХ Профсоюза. 

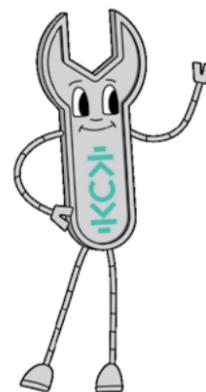
Фоторепортаж с первой отборочной игры и награждения смотрите по QR-коду:



Как Ключик «вкусные» переговоры проводил



Советы от Ключика



- 1 Когда вы получаете подарок от кого-то, с кем работаете или ведете бизнес, убедитесь, что этот подарок не влияет на ваши решения.
- 2 Открывая подарок, подумайте о его стоимости, причинах его вручения и о том, как он соотносится с вашей должностью. Если подарок дорогой, лучше от него отказаться.
- 3 Если вы не уверены, можно ли принять подарок в вашей ситуации:
 - изучите правила обмена подарками и знаками делового гостеприимства ООО «КСК»
 - проконсультируйтесь с группой комплаенса и устойчивого развития ООО «КСК»: hotline@kscgroup.ru



KSCGROUP.RU