

• что нового?

Повышение к празднику

К Новому году Сбербанк России увеличивает процентные ставки по вкладам и сберегательным сертификатам для физических лиц.

По вкладам, открываемым в отделениях Сбербанка («Сохраняй», «Пополняй», «Управляй»), максимальное повышение процентных ставок составило 2,05% в рублях, 0,50% в долларах США и евро.

По вкладам, которые открываются дистанционно с помощью интернет-банка «Сбербанк Онлайн», через мобильное приложение «Сбербанк Онлайн», а также в устройствах самообслуживания Сбербанка, максимальное повышение процентных ставок составило 2,10% в рублях, 0,50% в долларах США и евро. Процентные ставки по онлайн-вкладам превысят ставки по аналогичным вкладам базовой линейки до 0,30% в рублях, до 0,25% в долларах США и евро.

По сберегательным сертификатам максимальное повышение процентных ставок составило 1,75% в рублях. Теперь максимальная ставка по сберегательному сертификату составляет 12% годовых. По вкладу «Мультивалютный» максимальное повышение процентных ставок составило 1,60% в рублях, 0,95% в долларах США и евро.

По вкладу «Подари жизнь» повышение процентных ставок составило 2,25% в рублях. Теперь ставка по данному вкладу составляет 8,65% годовых.

С более подробной информацией об изменениях процентных ставок по вкладам можно ознакомиться в ближайшем офисе Сбербанка или на сайте sberbank.ru в разделе «Вклады».

Статистика показывает, что клиенты Западно-Уральского банка ОАО «Сбербанк России» высоко ценят надёжность финансового учреждения и доверяют Сбербанку задачу сбережения своих накоплений. По состоянию на 1 декабря на счетах Западно-Уральского банка Сбербанка России размещено 265,7 млрд руб. В октябре и ноябре текущего года клиенты банка открыли вкладов на сумму 22,6 млрд руб., что на 40% больше уровня начала текущего года.

реклама

• сервис

Потому что это легко!

Каждый пятый платёж за сотовую связь в Западно-Уральском банке Сбербанка России осуществляется через сервис «Автоплатёж».



Сбербанк России предлагает своим клиентам оплачивать услуги сотовой связи с помощью «Автоплатежа». Уже сейчас каждый пятый такой платёж в Западно-Уральском банке осуществляется через этот сервис. Клиенты выбирают услугу автоматического пополнения баланса мобильного телефона за её удобство, скорость и лёгкий контроль.

Работает «Автоплатёж» просто: когда баланс счёта телефона становится меньше установленного порога, с банковской карты списывается установленная клиентом сумма платежа (от 50 руб. до 10 тыс. руб.). Средства зачисляются на счёт телефона, и приходит SMS-сообщение о пополнении баланса.

В частности, сейчас на территории присутствия Западно-Уральского банка ОАО «Сбербанк России» (Пермский край, Удмуртская Республика и Республика Коми) с помощью «Автоплатежа» расходы на сотовую связь каждый день оплачивают более 40 тыс. абонентов на общую сумму свыше 4,5 млн руб.

Всего же в ноябре 2014 года Западно-Уральский банк Сбербанка России принял более 1 млн «Автоплатежей» за сотовую связь на сумму свыше 136 млн руб.

Подключить сервис «Автоплатёж» можно в любом отделении банка с помощью банкомата, сервиса «Мобильный банк», через интернет-банк «Сбербанк Онлайн» или при подаче заявки на банковскую карту. Услуга предоставляется бесплатно, платежи осуществляются без комиссии.

Также с помощью «Автоплатежа» можно оплачивать городской телефон, интернет и телевидение, услуги ЖКХ, платить налоги, штрафы ГИБДД, а также гасить кредиты других банков.

Более подробная информация об «Автоплатеже» — на сайте www.sberbank.ru.

реклама

А мне латать охота!

• ситуация



Константин Долгановский

Окончание. Начало на стр. 1

Слабое место

По сравнению с прошлым годом рост числа аварий с участием трамваев в Перми составил 8%. Как рассказали в МУП «Пермгорэлектротранс», подавляющее большинство ДТП с участием этого вида транспорта происходит по вине водителей автомобилей. Такая тенденция связана с ростом интенсивности движения в городе в целом. Но есть аварии и другого типа: только на прошлой неделе трамвай в Перми два раза сходили с рельсов, один из них — на Северной дамбе. На этом же участке авария случилась в октябре нынешнего года.

21 октября трамвай маршрута №6 «Велта» — микрорайон Висим», который двигался от цирка к Разгуляю, сошёл с рельсов. Вероятной причиной тогда было названо попадание под колёса постороннего предмета — металлического болта либо куска асфальта. В результате происшествия никто не пострадал.

Аналогичное происшествие случилось 1 декабря с трамваем маршрута №7, который двигался по направлению к цирку. По одной из версий, под трамваем разошлись рельсы, в результате он выкатился в правую сторону. Инерции тяжёлого вагона хватило, чтобы пересечь проезжую часть и повредить три автомобиля.

По словам генерального директора МУП «Пермгорэлектротранс» Александра Филиппова, эти истории не связаны между собой.

Уже через несколько дней, 4 декабря, на пересечении улиц Борчанинова и Пушкина с рельсов сошёл трамвай №11. Пострадавших не было.

«В двух случаях, 21 октября и 4 декабря, есть версия попадания посторонних предметов под колёса. Технических неисправностей в трамвайных путях не выявлено. В случае,

произошедшем 1 декабря, лопнул рельс, причём в трёх местах. Рельсы там были положены в 1996 году. Вот вам и ответ на вопрос — им уже почти 20 лет. Там латать уже нечего. Заплата на заплате», — поясняет Филиппов.

Масштабы проблемы

В Перми 110 км трамвайных путей. До недавнего времени их обслуживанием занимались две подрядные организации, но в соответствии с планом финансового оздоровления отрасли сейчас происходит поэтапный отказ от услуг подрядчиков. В частности, это необходимо и для более качественного обслуживания рельсов. На баланс «Пермгорэлектротранса» переведены уже два участка путей из четырёх.

Участок на Северной дамбе был передан на баланс предприятия в начале декабря, как раз в день аварии. До этого его обслуживанием занималась компания ООО «Желдорсервис».

«Состояние путей ужасное, — говорит начальник службы пути ООО «Желдор-

городе, по словам Филиппова, составляет около 80%. Участки, не требующие ремонта, — это отремонтированные в 2014 году пути на

4–5,5 года — на кривых участках пути. Срок эксплуатации варьируется в зависимости от конструкции трамвайных путей.

Последний капремонт рельсов на улице Пушкина проводился аж

в 1984
году

улицах Героев Хасана и Горького. Наиболее старые рельсы — на улице Пушкина. Последний капремонт здесь проводился аж в 1984 году! Как отмечают в «Пермгорэлектротрансе», здесь был только частичный ремонт — заменяли детали, стыки, рельсы. По информации муниципальной компании, в плачевном состоянии находятся трамвайные пути и на Северной дамбе, на улицах Карпинского, трамвайная линия в Осенцах.

В «Пермгорэлектротрансе» рассказывают, что большая часть капитальных ремонтов путей проводилась

Непростая арифметика

Однако, как показывает практика, в реальности следовать нормативам не всегда удаётся.

«Безусловно, произошедшие аварии связаны с обслуживанием рельсов. Но мы понимаем, что без финансовых вливаний чудес не бывает. На Северной дамбе реконструировать нужно 860 м рельсов. На ремонт 1 км требуется примерно 100 млн руб. С учётом этого только на ремонт путей на Северной дамбе необходимо выделить 86 млн руб. А весь объём финансирования на 110 км путей в этом году — 50 млн руб. Цифры говорят сами за себя. Финансирование отрасли ограничено, и инфраструктура стареет быстрее, чем мы можем её поддерживать», — говорит Филиппов.

В департаменте дорог и транспорта администрации Перми отмечают, что для снижения количества ДТП из-за дефектов на трамвайных путях было принято решение на наиболее опасных участках путей, например, таких как Северная дамба, еженедельно проводить мониторинг с помощью специальной лаборатории. Специалисты проверяют все швы и узлы, состояние контактной сети, смотря, нет ли подвижек трамвайного полотна. Обычно такую проверку все трамвайные пути в городе проходят раз в месяц.

Людмила Максимова

«Финансирование отрасли ограничено, и инфраструктура стареет быстрее, чем мы можем её поддерживать»

сервис» Игорь Радищев. — И такая ситуация не только на Северной дамбе, но и по всему городу. Трамвайные пути уже два-три раза пережили свой срок реставрации. Чтобы ситуация не повторилась, нужны капитальные вложения в ремонт путей. А не поддержка их в более-менее удовлетворительном состоянии при том количестве денег, которые выделяют на производство работ. Это капля даже не в море — в океане».

На данный момент износ трамвайных путей в

в первой половине 1990-х годов. В конце 1990-х — начале 2000-х путевому хозяйству уделялось не так много внимания, но тем не менее предприятие регулярно производило текущий ремонт путей, что позволяло поддерживать их в нормативном состоянии.

Как поясняют в пресс-службе «Пермгорэлектротранса», положением о проведении планово-предупредительных ремонтов трамвайных путей предусмотрены следующие сроки ремонтов: 9–12 лет — на прямых участках пути,