

ИНФРАСТРУКТУРА



ца 2014 года) — от 700 тыс. до 1,3 млн руб. Плюс трудовые и временные затраты. Сегодня таких вагонов, которые стоят «под забором», 28. Они в абсолютно исправном состоянии, но по техрегламенту мы не можем их выпустить на линию в связи с тем, что необходимо произвести с ними ряд работ. Эта проблема опять же из-за недофинансирования.

По большому счёту, в течение нескольких лет мы работали на износ, выжимали последние соки из того, что есть, без понимания того, как жить дальше. Например, стоит какой-то вагон с перепробегом, сломался какой-то агрегат на другом вагоне, но у него пробег поменьше. Снимают с него этот агрегат и переставляют на другой вагон. Мы понимаем, что при проведении капитального ремонта нужно будет ещё заменить и этот агрегат, который раньше был исправен, а сегодня нет. Стоимость увеличивается, а тяжесть восстановления становится больше.

Ещё одна огромная проблема — ремонт путей. Стоимость ремонта 1 км с перекладкой подушки оценивается сегодня в 100 млн руб.

Александр Филиппов:
— Мы эту проблему решаем разными способами. В идеале необходимо проводить капитальный ремонт, но возможности сегодня ограничены, их практически нет, поэтому мы ввели режим ежедневного мониторинга наиболее опасных участков путей. Я принял решение и поменял схему обслуживания путей. Если в 2014 году все 110 км трамвайных путей полностью обслуживались двумя подрядными организациями (четыре участка пути), то сейчас мы вернули обратно два участка себе и сами начинаем их обслуживать — организуем контроль, уровень исполнительской дисциплины и качество используемых запчастей и материалов.

Для меня было большим откровением, когда я пришёл в августе 2014 года, что у предприятия было и есть на сегодняшний день девять снегоочистов — специальных трамваев, оборудованных для очистки путей от снега и листьев. Снегоочисты стояли на списании, их готовились разрезать и сдать на металлолом. Когда я спросил у руководителя депо, в рабочем ли они состоянии, он мне сказал шокирующую информацию: они абсолютно рабочие, но принято такое решение, что мы их списываем.

Возвращение «Красного Октября»

Руководство «Пермгорэлектротранса» рассматривает возможность открытия в этом году второго депо «Красный Октябрь», которое было в своё время закрыто в целях оптимизации. Тогда были сокращены несколько диспетчеров, слесарей для ежедневных осмотров и водителей-перегонщиков.

Александр Филиппов:
— Какие-то прямые затраты предприятия сократились, но что мы имеем взамен? У нас с 5:00 до 6:30 из депо Балатово вереницей выходит порядка 100 вагонов через одну ветку. Это один провод контактный, один путь, и любая нештатная ситуация может привести к абсолютному коллапсу по всему городу. Это при том, что возможности логистики ограничены, а нештатные ситуации возникают сплошь и рядом.

Один из наиболее напряжённых перекрёстков — это Столбовая — шоссе Космонавтов. Здесь пересечение с троллейбусной линией, светофор под стрелкой и очень напряжённое движение автомобильного транспорта.

В связи с нештатными ситуациями на путях «Пермгорэлектротранс» вводит круглосуточную ремонтную бригаду по путевому хозяйству, которая будет работать в плановом режиме и всегда сможет «сняться» с какого-то участка и оперативно приехать на устранение аварии. Ранее этим занималась служба подрядчиков.

Александр Филиппов:
— Один из серьёзных пунктов — усиление работы с водителями трамваев по поводу того, что им нужно обращать внимание на какие-то нештатные ситуации. У нас такие случаи есть и достаточно часто бывает: водитель едет и видит посторонний предмет, например, болт на путях. Останавливается и не может его самостоятельно вытащить, вызывает аварийную бригаду. Точно не каждый предмет, попавший в жёлоб рельса, можно вытащить и даже увидеть. Причинами последних двух сходов стали как раз посторонние предметы. Фактически ежедневно происходят случаи, когда останавливается трамвай, водитель выходит, устраняет проблему сам или вызывает аварийную бригаду.

Причиной последнего случая схода трамвая с рельсов, который произошёл у нас на Борчанинова — Петропавловской, стал болт, выпавший из колеса. Они постоянно выпадают. Есть определённая технология их производства. Раньше мы это делали самостоятельно, у нас были токари, специальные станки, мы эти болты точили. После того как второе депо было оптимизировано, мы вывели эту услугу на аутсорсинг и начали закупать болты. Но когда мы их покупаем, мы можем только довериться поставщику. Основным критерием при этом является цена, а не качество.

«Я абсолютно искренне считаю, что те решения, которые сегодня принимаются руководством предприятия, дадут свой положительный эффект с точки зрения функционирования предприятия», — отметил Филиппов. ■

ТЕКУЩИЙ МОМЕНТ

Началась обкатка новых путей на улице Горького

ФОТО КОНСТАНТИН ДОЛГАНОВСКИЙ



Как сообщила «Эху Перми» пресс-секретарь «Пермгорэлектротранса» Анна Орлова, работы по замене трамвайных путей от ул. Петропавловской до ул. Пушкина завершены. Со 2 февраля началась их обкатка специальным вагоном-лабораторией.

«Сегодня «Пермгорэлектротранс» начал обкатку трамвайных путей на ул. Максима Горького. Это нужно для того, чтобы проверить качество уложенных рельсов и впоследствии выявить и устранить возможные дефекты. Нам понадобится примерно два-три дня для того, чтобы провести обкатку. Дальше, в зависимости от того, какие дефекты будут выявлены, как и сколько их нужно будет устранять, будет понятно, когда откроется движение трамваев по улице Горького», — цитирует сайт радиостанции Анну Орлову.

В управлении внешнего благоустройства администрации Перми отметили, что для того, чтобы правильно настроить высоту контактной сети, а также оперативно устранить возможные дефекты, трамвай должен проехать по отремонтированному участку не менее 300 раз.

Улица Горького была закрыта на реконструкцию летом 2014 года. Сейчас большая часть работ на участке от ул. Малышева до ул. Петропавловской завершена: уложены новые трамвайные пути, установлены новые мачты городского освещения, построена ливневая канализация. В течение нынешнего летнего сезона планируется укладка нового дорожного покрытия и обновление тротуаров.

Строитель фонтана на эспланаде Перми выплатит 750 тыс. руб. за привлечение к работе мигрантов

Прокуратура Ленинского района Перми совместно с сотрудниками отдела иммиграционного контроля Управления ФМС России по Пермскому краю и сотрудниками полиции проверила исполнение законодательства при выполнении работ по реконструкции эспланады.

Как установили сотрудники прокуратуры, возведением на эспланаде фонтана занимается ООО «Энкомстрой» по договору субподряда. Эта компания нарушила требования миграционного законодательства — без наличия разрешений привлекла к трудовой деятельности в качестве разнорабочих трёх граждан Республики Таджикистан для отделки центральной чаши городского фонтана.

В связи с выявленными нарушениями прокурор Ленинского района Перми возбудил дело в отношении ООО «Энкомстрой» по ч. 1 ст. 18.15 КоАП РФ (привлечение к трудовой деятельности иностранных граждан при отсутствии разрешения на работу).

Ленинский районный суд Перми признал компанию виновной и назначил штраф в сумме 250 тыс. руб. в отношении каждого иностранного гражданина. Таким образом, общая сумма штрафов составила 750 тыс. руб.

Также указанные граждане Республики Таджикистан привлечены к административной ответственности по ч. 1 ст. 18.10 КоАП РФ (осуществление иностранным гражданином или лицом без гражданства трудовой деятельности в РФ без разрешения на работу либо патента). Наказание за данное нарушение — штраф от 2 до 5 тыс. руб.