

# Трамваи побеждают кризис

Пермяки всё чаще отдают предпочтение электротранспорту

Полтора года назад мало кто мог подумать, что «ПермГор-ЭлектроТранс», предприятие с миллионными долгами и на краю банкротства, сможет реабилитироваться, да ещё и в столь небольшие сроки. Открытие второго депо и работа с персоналом — это лишь часть мер, реализация которых позволила компании остаться на плаву и пережить кризисный период.

«Полтора года назад стоял вопрос, будет ли существовать «ПермГор-ЭлектроТранс». Сегодня мы с уверенностью можем сказать не только, что вытаскивали предприятие, но и что оно будет развиваться. В то время никто даже думать не мог, что появятся новые подходы, что можно по-другому использовать замкнутое, ограниченное определённым количеством километровпространство», — говорит начальник департамента дорог и транспорта

администрации Перми Илья Денисов.

Новый импульс предприятие получило с приходом нового руководителя — Александра Филиппова. «Я выделяю два этапа: конец 2014 года, когда стояла задача понять, что происходит на предприятии и в отрасли, и со второго квартала 2015 года по настоящее время, когда мы начали реализовывать мероприятия, которые сегодня дают результаты, — вспоминает Денисов. — К концу 2014 года у нас сфор-

мировался готовый план оздоровления предприятия, включавший единовременные финансовые вливания и управленческие решения, которые в долгосрочной перспективе должны были повысить эффективность».

В 2015 году «ПермГор-ЭлектроТранс» выплатил 363 млн руб. задолженности. Из них 79,7 млн руб. было направлено на погашение задолженности по уплате НДФЛ, ещё 134,7 млн руб. — на страховые взносы. Остальные средства направлены на закрытие долгов за аренду земельных участков и перед поставщиками и подрядчиками. Кроме того, муниципальный бюджет выделил субсидии в размере 117 млн руб. в 2015 году

и ещё 99,7 млн руб. в 2016 году. В результате по итогам года «ПермГор-ЭлектроТранс» сократил убыток на 8%, доходы от перевозки при этом выросли на 17%, расходы на заработную плату рабочим, электроэнергию, содержание подвижного состава и инфраструктуру выросли на 9,5%.

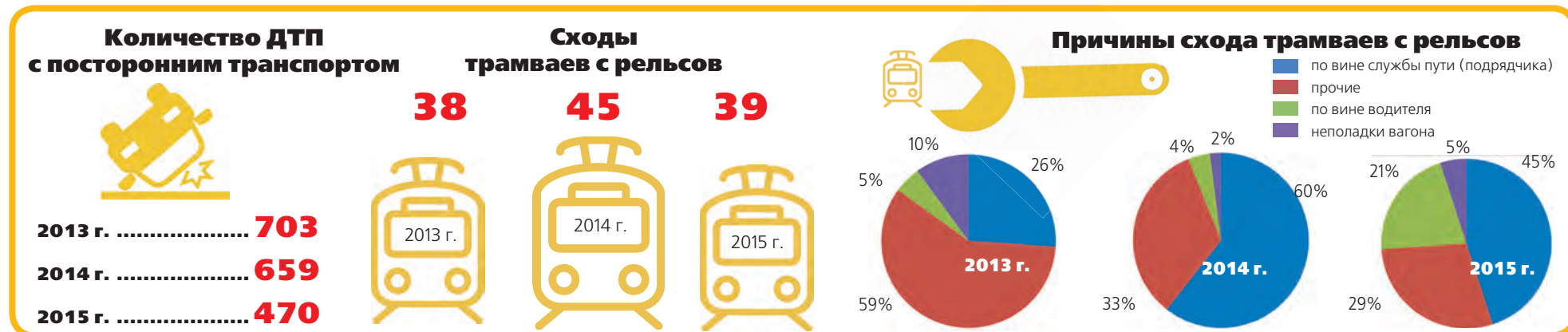
Пожалуй, ключевую роль в реанимации пермского электротранспорта сыграло внедрение единой маршрутной сети. Таким образом, в 2015 году расходы на выполняемый объём транспортной работы снизились на 3,6%. На 6,1% повысилась эффективность работы предприятия с точки зрения соотношения пассажиропотока на один час работы.

В целом по итогам 2015 года пассажиропоток электротранспорта остался на уровне 2014 года и составил 47 млн пассажиров, 10 млн из которых — льготники. Рост пассажиропотока был зафиксирован на маршруте №11 «Висим — станция Осенцы». Благодаря переносу автобусных маршрутов с ул. Мира на шоссе Космонавтов рост количества пассажиров маршрута №11 составил 10% и достиг показателя 2,6 тыс. человек в день. Кроме того, дополнительных пассажиров в количестве 3,8 тыс. пермяков в день удалось получить с открытием маршрута №10 «Школа №107 (Верхние Мулы) — ул. Горького».

Значительного роста пассажиропотока не удалось до-

биться из-за временного закрытия ул. Горького в связи с реконструкцией, а также появления «нелегальных» перевозчиков — маршрутов №45, 98, 11т и 30т, дублирующих маршруты пермских трамваев и троллейбусов.

В целом для сохранения пассажиропотока в прошлом году предприятие разработало и внедрило рекордное количество новых расписаний движения электротранспорта. Чаще всего изменения вводились по просьбам пассажиров, регулярно пользующихся электротранспортом. Также новые расписания были разработаны и для водителей электротранспорта, которые перешли на более удобный режим работы.



## Закатать в асфальт

Каждую весну для пермских автомобилистов шутка, что асфальт с дорог сходит вместе со снегом, становится суровой реальностью. В этом сезоне ситуация осложнилась тем, что тёплая погода пришла неожиданно рано — в начале февраля, поэтому масштабы разрушений превысили ожидаемые. Пока дорожники с помощью новой техники «реанимируют» городское дорожное полотно, пермяки запасаются терпением и финансами на случай непредвиденного ремонта своих железных коней.

Горячо и холодно

Новость о том, что временный ямочный ремонт, выполненный на Коммунальном мосту в ночь с 23 на 24 февраля, продержался на дороге лишь сутки, вызвала бурю негодования среди жителей города. По предписанию надзорного органа одна из главных дорог города, соединяющая правобережную и левобережную части Перми, была приведена в надлежащее состояние уже на следующий день, причём с использованием новой техники — специального термос-миксера, позволяющего работать не с холодным, а с горячим, как его называют, «литым» асфальтом.

«Изначально «экспресс-ремонт» подрядчик провёл с помощью холодного асфальта, а он, как показывает практика, в сырую погоду неэффективен, — рассказывает заместитель начальника управления внешнего благоустройства администрации Перми Сергей Красильников. — На тот момент асфальтобетонный завод был ещё не запущен, бункер для перемещения и хранения горя-

чего асфальта недоступен, а устранять ямы было необходимо для обеспечения безопасности движения. Как только запустился завод, первый объект, который был отремонтирован, — Коммунальный мост. Подрядная организация СМУ-34 самостоятельно за свои деньги приобрела необходимую технику для работы с «литым» асфальтом и выполнила работы по восстановлению моста по гарантии».

Теперь с помощью нового оборудования, ранее не использовавшегося в Перми, подрядчики могут проводить ремонт дорожных дефектов в межсезонье при температуре воздуха от -5°C. «Литой» асфальт представляет собой горячую смесь тестообразной консистенции. Его компонентами являются битумная эмульсия и мелкий щебень, которые постоянно перемешиваются в термос-миксере и сохраняют температуру 220–240°C. Битумная эмульсия имеет хорошую сцепку, что благодаря высокой температуре смеси позволяет уже сейчас работать с таким составом.

Сергей Красильников, первый заместитель на-

чальника управления внешнего благоустройства администрации Перми:

— Нужно понимать, что мы не можем сразу охватить весь город, наша работа идёт планомерно и ежедневно. На сегодняшний день (4 марта — ред.) отремонтировано около 2 тыс. кв. м, ещё около 300–400 кв. м делается ежедневно. Ямочный ремонт «литой» смесью (по нашим подсчётам, это 6–7 тыс. кв. м) будет производиться до тех пор, пока не наступят благоприятные погодные условия для асфальтирования горячим асфальтобетоном. Ориентировочно работу с ним планируется начать в апреле. До того момента ямочный ремонт будет осуществляться локально.

Как это обычно происходит, в первую очередь ремонтируются центральные улицы, с наиболее высоким транспортным потоком и движением общественного транспорта. Затем очередь дойдёт до маленьких улочек и внутриквартальных проездов. В мэрии обещают «залить» все ненормативные ямы, о которых пермяки сообщают в районные администрации. «Сейчас мы ограничены в первую очередь погодными условиями. У наших подрядчиков есть техника, необходимые механизмы, практически у каждого есть асфальтобетонные заводы, но технология не позволяет нам начать работу большими картами. Как

только погода установится на уровне не ниже +5°C, подрядчики тут же выйдут на асфальтирование карттами», — сообщает Сергей Красильников.

Погода всему виной

В том, что асфальт в этом году пострадал больше, чем, например, в прошлом, дорожники винят аномальную погоду. По данным синоптиков Центра геоинформационных систем ПГНИУ, в краевой столице эта зима стала второй в рейтинге самых тёплых зим, во время которых велись наблюдения. Средняя температура воздуха в Перми составила -8,1°C — это выше климатической нормы на 4°C. Более тёплой была лишь зима 1982–1983 годов, тогда средняя температура воздуха равнялась 8,0°C. Самым тёплым стал третий месяц нынешней зимы, который взял первенство среди самых тёплых февралей за всю историю метеонаблюдений. Средняя температура воздуха в городе в феврале 2016 года держалась на уровне -3,6°C.

«Такая погода не характерна для февраля. У нас весь февраль шли дожди, наблюдались температурные скачки с минуса на плюс, происходило постоянное замерзание и оттаивание, всё это привело к более разрушительным последствиям для асфальта, чем обычно», — уверен Красильников.

К сожалению, ямы на асфальте — это традици-

онная весенняя проблема пермских дорог. В интернете практически ежедневно появляются фотоснимки ям, застрявших и повреждённых автомобилей, а также ремонтной техники, работающей в дождь или снег. Всё это дополняется язвительными подписями и комментариями пермяков.

«Новая техника только вышла на дороги, как в Сети появились фотографии с негативными комментариями о том, что дорожники работают в сырую погоду и кладут асфальт в лужи, — рассказывает Сергей Красильников. — Пермяки просто недостаточно информированы. У «литого» асфальта очень большая температура (до 240°C), понятно, что, если на поверхности есть небольшая лужа или сырое покрытие, при попадании такого горячего асфальта любая вода испаряется. Жители всегда активно контролируют дорожный ремонт, и мы им за это благодарны. Сообщения о недоработках подрядчиков всегда можно направить в районные администрации и на сервис «Решаем вместе» на сайте администрации города».

Нет гарантий

Но ямы — это не единственное в теме дорог, чем недовольны пермяки. Волну негодования вызвало сообщение о том, что около 30 объектов, находящихся на гарантии, остались без подрядчиков. В городском

управлении внешнего благоустройства пояснили, что пермякам не стоит беспокоиться — все объекты при необходимости будут приведены в порядок в рамках существующих контрактов на содержание дорог.

«По некоторым подрядным организациям дела до сих пор рассматриваются в судах. «Пермская ДПМК», «Векстрой», «Альянс АиО» — эти подрядные организации официально признаны банкротами. Дороги, которые они ремонтировали, мы не оставим в любом случае. Ремонт дорог, находящихся на гарантии, будет осуществляться подрядными организациями, которые сейчас обслуживают районы, без дополнительного финансирования. По возможности будем взыскивать за эти ремонты с подрядных организаций, так как мы входим в перечень кредиторов данных компаний», — пояснили в мэрии.

Всего 72 объекта находится сейчас на гарантии. При этом практически все эти объекты капитально ремонтировались в 2011–2012 годах, поэтому для многих этот год станет последним «гарантийным». В мэрии пояснили, что, как показывает практика последних лет и визуальные осмотры этого года, дороги, отремонтированные в 2014–2015 годах, находятся в удовлетворительном состоянии и не требуют ремонта.