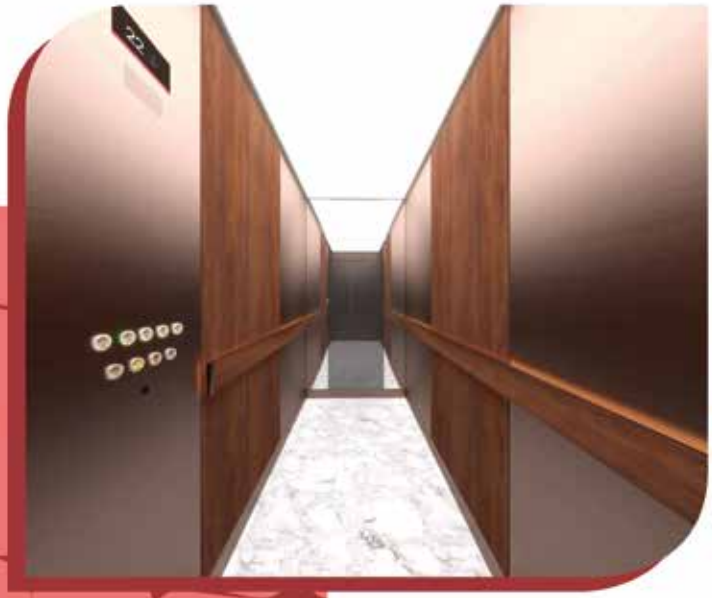
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

ЛИФТИНФОРМ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР КОМИССИИ ПО ВОПРОСАМ ЛИФТОВОГО ХОЗЯЙСТВА ОС ПРИ МИНСТРОЕ РОССИИ

№ 9 (300)
2022

MEL



ЛУЧШИЕ РЕШЕНИЯ ВЕРТИКАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

info@zavodmel.ru

www.zavodmel.ru

реклама

Надо объединяться!
Константин Голин — 4

Импортозамещение – боль отрасли
Ольга Ёлкина — 9

Очень полезно и супер важно!
Данила Горин — 24

Лифтовое путешествие в... Южную Корею
Алексей Степанов — 52

М-СИСТЕМ

Завод панорамных
круглых лифтов

Уникальный
Премиальный
Эксклюзивный

m-system.pro
m-system-elevators.ru
8 800 505 97 22

реклама

реклама

MOVEL
CONTROL THE HEIGHT

212798, Республика Беларусь,
г. Могилев, пр-т Мира, 42

+375 (222) 740-691

WWW.MOVEL.EU.COM

реклама

#ЕвролифтмашСегодня

Уникальная промышленная площадка завода позволяет выпускать более 2 000 лифтов в год. Она обеспечивает серийное производство и выпуск лифтовой продукции по индивидуальным заказам, изготовление опытных образцов новой техники, их тестирование и отработку технологических процессов для их освоения. В состав основной технологической цепочки входят заготовительное, обрабатывающее и сборочное производства, а также конструкторское бюро, испытательный центр.

euroliftmash.ru

Производственное объединение «Евролифтмаш»

140080, Московская область, г. Лыткарино,
Территория «Детский городок ЗИЛ», корпус 48

+ 7 (495) 419-17-34

office@euroliftmash.ru

25 сентября 2022 года – День машиностроителя

Уважаемые друзья, лифтовики, технологи, инженеры и специалисты машиностроительной отрасли. Примите мои поздравления с профессиональным праздником – Днем машиностроителя!

Машиностроительную отрасль называют основой промышленного комплекса государства. С ее уровнем развития напрямую связывают уровень экономического развития и научно-технического прогресса страны. За достижениями машиностроения – самоотверженный труд уникальных специалистов в самых разных областях. Талантливые инженеры, конструкторы, рабочие, вы вносите огромный вклад в технологическую модернизацию, активно применяете инновационные идеи на производстве.

В сегодняшней непростой политической и экономической ситуации машиностроительная отрасль становится еще более значимой в вопросах обеспечения финансовой стабильности и устойчивого промышленного развития России. От результатов нашего сотрудничества и степени взаимопонимания в решении насущных производственных и стратегических задач зависит очень многое. Сегодня необходимо повышать эффективность отрасли, привлекать в нее инвестиции, внедрять перспективные разработки. И безусловно, уделять серьезное внимание подготовке квалифицированных кадров, которые смогут участвовать в решении масштабных задач, стоящих перед государством.

Особые слова благодарности – ветеранам отрасли. Пусть ваши знания, преданность делу и умение работать в непростых условиях послужат примером для молодых машиностроителей.

Машиностроители – это профессиональные, целеустремленные, ответственные люди, которые не боятся амбициозных целей. В этот праздничный день от всей души желаю вам уверенности в своих силах, решения поставленных задач, вдохновения для созидательного труда, надежных партнеров, терпения и энергии. Мы убеждены, что совместные усилия, самоотверженная работа, здравый смысл и использование опыта ветеранов обеспечат развитие отрасли на современном этапе.

Пусть ваши труды приносят вам радость и достаток. Крепкого здоровья, счастья и процветания вам и вашим семьям!

Президент Национального Лифтового Союза
Виктор Тишин

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

В.А. ТИШИН,
президент
Национального Лифтового Союза

М.А. ВАКСМАН,
советник
генерального директора АО «Щербинский лифтостроительный завод»

А.С. ЗАХАРОВ,
генеральный директор
АДС «СО «Лифтсервис»

А.А. Воронин,
генеральный директор
СРО «Русьэкспертлифт»

В.Н. АВАКЯН,
генеральный директор
АО «Мослифт»

К.А. КОЛУПАЕВ,
советник генерального директора
ООО «Лифт-Комплекс ДС»

Н.В. БОГДАНОВ,
генеральный директор
ООО «ПО «Евролифтмаш»

С.В. ТИМОФЕЕВ,
генеральный директор
ООО «Траст-Лифт»

Подписано в печать 09.09.2022 г.
Тираж 3500 экз.
Отпечатано в типографии «ВИВА-СТАР».
Заказ №188554.

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ 4
Надо объединяться!
Константин Голин

СТРАТЕГИИ АДАПТАЦИИ 9
Импортозамещение – боль отрасли
Павел Сициховский: не надо бояться быть лучшими в своем деле!
Алексей Шевяков: Ижевский лифт – популярность растет
Алексей Лыков: В России не делается оборудования необходимого класса точности
Новую рубрику ведет журналист Ольга Ёлкина

СДЕЛАНО В РОССИИ 19
Новые лифты и новые возможности завода «ELBRUS»
Пресс-служба «Эльбрус»

ПРОИЗВОДСТВО 22
Скоростной подъем
Пресс-служба ОАО «Могилёвлифтмаш»

ВЫЕЗДНЫЕ СЕМИНАРЫ НЛС 24
Очень полезно и супер важно!
Данила Горин

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ЛИФТОВОГО ХОЗЯЙСТВА 32
Безопасность лифтов предела не имеет
Валерий Будумян
К техрегламентам на «вы»
Дмитрий Иванников

ЕСТЬ МНЕНИЕ 40
Кто отвечает за порядок в лифтовой отрасли?
Александр Абрамов

ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ 48
СУЛ СОЮЗ 2.0 Оптимальное управление лифтом
Евгений Шоба

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ 52
Лифтовое путешествие в... Южную Корею
Алексей Степанов

ЗАМЕНА ЛИФТОВ 58
Лифт идет вниз
Дарья Андрианова

НАДО ОБЪЕДИНЯТЬСЯ!

В одиночку проблем импортозамещения не решить

Нет-нет, да и случится услышать от опытных, болеющих за свое дело лифтовиков, горячих голов, нелицеприятную оценку деятельности правительственных структур, в плане организации и конкретного осуществления вопросов импортозамещения. А как в других странах решаются подобные вопросы? В ходе прошедшей недавно в Москве технической конференции приводились примеры и вносились предложения, как нам организовать грамотную работу по импортозамещению.

Эй вы там, наверху...

По мнению Андрея Гневашева, технического директора ООО «Э-Лифт», известного изобретателя, одного из разработчиков устройств управления УЭЛ, нужно обратить внимание на опыт Китая, где за последние 30 лет резко поднялся уровень промышленности. За счет чего? Именно правительство взяло там в свои руки управление развитием производства и промышленности. Это и планирование, и финансирование, и обеспечение кадровым потенциалом, и, наконец, строгий спрос с тех, кто непосредственно работает в этом направлении.

Надо признать, ничего подобного в течение восьми лет у нас, к сожалению, не было. Тут добрым словом уместно вспомнить советский Госплан, осуществлявший контроль развития производства. Сегодня вместо плановой экономики пришла рыночная, и такого института управления в нашем правительстве нет. Крайне важно создать на федеральном уровне некую структуру, в обязанности которой входило бы обеспечение сбора статистических данных производства и потребности необходимых товаров, создание реестра производителей, спроса и потребителей и в разумном плане регулировать ценообразование и тд. В подтверждение своих слов Андрей Валентинович привел небольшой, но яркий пример.

– Следуя просьбе руководства Щербинского лифтостроительного завода снизить стоимость поставляемых нами на завод систем управления, мы заинтересованно стали искать производителей нужных электронных деталей на отечественном рынке, тех же реле, – поделился он. – И что? Нашли. Но в два раза дороже импортных. И как тут удер-

жать планку стоимости от повышения? Мы можем придумывать, рассуждать, спорить, но все это слова. Понятно, что без конкретной помощи правительства рассчитывать на что-то конкретное нет возможности.

Еще более сурово в адрес лифтостроительных предприятий и руководства страны, в частности, того, которое несет ответственность за машиностроение, высказался Владимир Ильин, генеральный директор ООО «Чувашлифт».

– Еще в 2014 году, восемь лет назад, было принято решение начать серьезную работу по импортозамещению, – напомнил он. – Что сделано за это время? Ничего. Стыдно сказать, но в России до сих пор мы выпускаем лифты скоростью 1,6 м\сек. Даже 2,5 метра в полном объеме не осилим никак. Куда это годится? Кто ответит за то, что у нас вместо конкретных дел, производственных конструкторских наработок в наличии только слова, обсуждения, резолюции и тд. Мы напрямую зависим от импортных производителей во многих компонентах. Сегодня на российский рынок входят китайские и турецкие подъемники. Да, они дешевые, но по качеству далеки от совершенства. Своих отечественных нет, мы вынуждены монтировать что есть, вынуждены отдавать деньги в бюджет чужой страны, вместо того чтобы пополнять казну нашего государства. Нельзя замалчивать проблему импортозамещения и придумывать пустые отчеты. Нужно конкретно и четко обозначить вопросы и выйти с ними в правительство, в Минпромторг, в Минэкономразвития. А заниматься этим должен наш Национальный Лифтовый Союз. Он много делает для лифтового комплекса, но сегодня его главней-

Поставки особого внимания

Ассоциация «Российское лифтовое объединение» активно взаимодействует с Евразийской экономической комиссией по вопросам поставок на отечественный рынок импортных комплектующих и компонентов, доступ предприятий к которым либо уже затруднен, либо может прекратиться из-за введенных против России экономических санкций.

Как напомнил генеральный директор Ассоциации «Российское лифтовое объединение», исполнительный директор Национального Лифтового Союза Пётр Харламов, один из пунктов протокола июньского совещания Евразийской экономической комиссии обязывал РЛО до 15 июля направить в Департамент промышленной политики ЕЭК перечень наименований такой продукции, что Ассоциация и сделала в срок.

В список вошли преобразователи частоты, элементная база для станций управления лифтами (чипы, контроллеры, процессоры и т.д.), силовые элементы (контакторы и пускатели) и подшипники (как выяснилось, с их закупками тоже наблюдаются сложности).

Теперь при посредничестве РЛО перечень конкретизируется, т.к. ЕЭК среди прочего интересовали и коды проблемных узлов в различных классификаторах.

Одним из первых уточненные сведения предоставило АО «Мослифт», а генеральный директор РЛО прояснил их необходимость: например, обозначенный в перечне как единая позиция частотный преобразователь в зависимости от надобностей конкретного предприятия может закупаться, допустим, в Японии или в Европе и обладать особенными характеристиками. То есть, грубо говоря, запросы всего лифтового комплекса не удастся покрыть «частотником» одного наименования.

В Российской Федерации этот блок не выпускают вообще, и даже совместные предприятия перестали выводить такую продукцию на рынок, т.к. серьезно зависели от поставок из-за рубежа.

В качестве следующего шага, как предполагает договоренность РЛО с ЕЭК, комиссия предоставит Ассоциации контакты казахских производителей для налаживания возможных производственных связей, и сама проанализирует спектр нужд лифтовиков.

Таким образом, резюмирует Пётр Харламов, в лифтовой отрасли России список критически зависимых от импорта товарных позиций сформулирован, уполномоченные структуры проинформированы о характере потребностей лифтового комплекса.

В то же время, обращает внимание он, сами лифтовые предприятия и организации на своем уровне не бездействуют: в инициативном порядке они, во-первых, ищут альтернативные каналы приобретения тех импортных компонентов, с поставками которых прогнозируются проблемы, во-вторых, обдумывают, чем их заменить, в-третьих, надеются на помощь и содействие со стороны.

Некоторые движения в этом направлении наблюдаются, хотя, как показывает ситуация с импортозамещением на лифтовом рынке в последние годы, определенные успехи тут хоть и достигнуты, но государственная поддержка могла быть эффективнее.

Собственная информация

шая задача – сдвинуть с мертвой точки вопросы реального импортозамещения.

Критикуешь – предлагай, предлагаешь – делай!

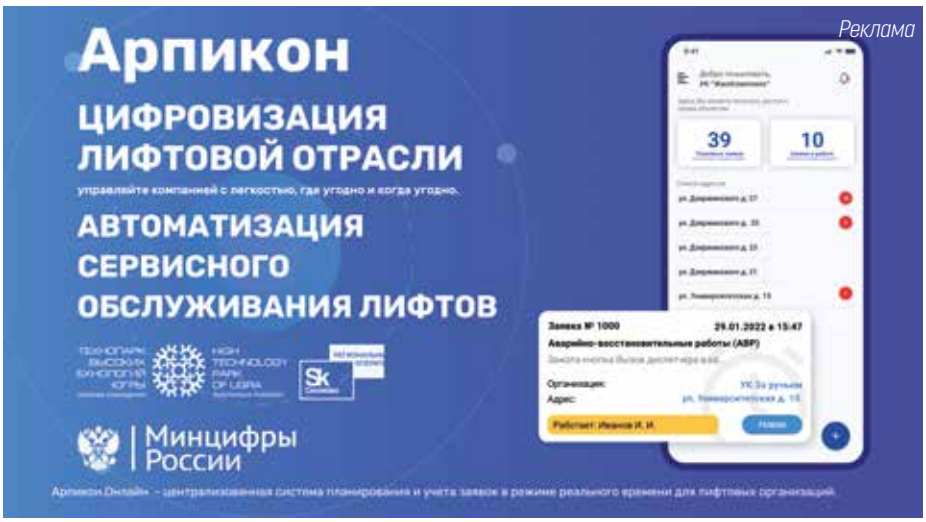
Лифтовики озабочены бедственным положением в этом вопросе именно в своей лифтовой отрасли, хотя и в целом, по стране, картина вырисовывается далеко не позитивная. И тем не менее, например, в автомобильной отрасли, в отличие от лифтовой, предприняты существенные шаги по выполнению программ импортозамещения. Об этом рассказал на конференции ведущий специалист АО «Ижевский мотозавод «Аксион-Холдинг» Михаил Недойкаш. Он, в частности, остановился на полезной деятельности созданного в системе автопрома, при поддержке и конкретном содействии Минпромторга, консорциуме (объединение двух или более компаний, организаций с целью участия в общей деятельности или объединения их ресурсов для достижения общей цели – прим. редакции), в задачи которого входит мониторинг узких мест автопрома в вопросах поставки комплектующих систем радиоэлектроники, регулирование производства и оказание финансовой помощи со стороны государства. Начиналось все с малого – тщательного изучения возможностей предприятий, выпускающих запчасти, формирование пула предприятий в определенных сферах, изучение спроса и возможностей потребления. А затем отдельным производителям было предложено освоить выпуск необходимых деталей. Причем, если готовый продукт оказывался слишком дорог, неподъемен для потребителя, то государство брало на себя бремя дотации для приемлемой цены. В лифтовой сфере вполне возможно создание подобной структуры и этим важно и нужно заняться, не откладывая в долгий ящик. Здесь должны проявить недюжинные организаторские способности наши общественные структуры НЛС, РЛО и тд. Выступивших поддержал Александр Лисин, представитель российской компании НПО «АвалонЭлектроТех». Возникшая в процессе слияния нескольких предприятий, ранее принадлежавших германскому концерну Phoenix Contact GmbH & Co. KG, эта компания ведет работу по производству электротехнического и светотехнического оборудования и систем накопления энергии. Ранее работавшие в структуре концерна компании ООО «Феникс Контакт РУС» и ООО «НПО «Феникс Контакт» покинули российский рынок, но, как сообщил А. Лисин, производственные мощности остались, и теперь на них планируется создание предприятий по производству так необходимой электротехнической продукции.

– За последние три месяца мы провели тщательный анализ импортного сырья и материалов, ранее применявшися в производстве. Внимательно изучив российский рынок мы, нашли достойных производителей пластика, меди и других необходимых компонентов, и уже готовы производить продукцию из отечественного сырья.

Что дает производителям термин «Российское производство»?

По мнению многих специалистов и экспертов, в производстве электронной «начинки» станций управления лифтами нам категорически ничего не светит. Нет, к сожалению, в стране соответствующих предприятий, технологий, оборудования и т.д. Здесь вся надежда, во всяком случае, на первых парах, на параллельный импорт. А вот с производством тягового элемента лифтового оборудования (привычнее – «лифтовая лебедка») обстановка более жизненна и прозрачна. Да, 8 лет программы импортозамещения (выполняемой зачастую на словах) не принесли в лифтовую сферу конкретный, качественный, доступный продукт. Но в этом направлении велись серьезные работы, которые принесли свой результат. Тем не менее, проблема производства лебедок в стране имеет место.

Об этом на техконференции говорил коммерческий директор

Реклама


Это красивое слово «Импортозамещение»

Публикация материалов о проблемах в вопросе импортозамещения в июльском номере журнала «Лифтинформ» вызвала немалый интерес не только в среде лифтовиков. Свой комментарий по обсуждаемой проблеме прислал в редакцию наш коллега, редактор сетевого издания Лифт-Пресс.Ru Андрей Кряков.

Импортозамещение стало модным словом, как в стране в целом, так и набрало значительную популярность в лифтовой отрасли. Об импортозамещении лифтовики пишут письма в Правительство, включают планы развития, обсуждают на конференциях и т.д., Наверное, только ленивый об этом не высказался. Однако все ли их тех, кто пытается рассуждать на заданную тему, представляют масштабы обсуждаемых задач, возможные пути их решения, а, главное – нам точно надо тотально все импортозаместить и для чего?

Без выхода на внешние рынки и расширения географии поставок импортозамещение приведет к значительному росту цен на лифты из-за роста себестоимости. Повышение таможенных пошлин до уровня заградительных выводит производителей лифтов за пределы рыночной экономики и конкуренции, приведет к созданию олигополии на рынке лифтового оборудования, утрате мотивации у отечественных производителей к производству конкурентоспособных лифтов и повышению их качества, снижению себестоимости своей продукции. Выиграют ли от этого конечные потребители – большой вопрос.

Пока создается ощущение, что под вывеской импортозамещения многие производители стали лоббировать нерыночные методы получения дополнительных выгод для собственных предприятий вместо того, чтобы улучшать качество своей продукции и повышать компетенции менеджмента, заниматься освоением внешних рынков. Конституция Российской Федерации гарантирует единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержку конкуренции, свободу экономической деятельности. Поэтому к принятию решений нужно относиться ответственно, с пониманием того, к каким результатам они приведут, приведут ли вообще, кто за это отвечает, а также периодически задаваться вопросом – а нам всем точно это надо?

ООО «Европейские подъемные машины» (Ярославская обл.) Владимир Новорок. По его словам, предприятие в течение многих лет занималось разработкой широкого спектра комплектующих для лифтостроительной отрасли.

Самое крупное достижение в этом ряду – лебедка для лифта. – Это сложный агрегат, включающий более трехсот различных компонентов. Часть из них производилась на ООО «ЕПМ», часть закупалась на стороне, в том числе и за рубежом, – рассказал Владимир Витальевич. – Очень сложна процедура подтверждения российского производства. К этому производственников обязывает Приказ Торгово-промышленной палаты РФ от 30 мая 2018 г. № 52 «Об утверждении Положения о порядке выдачи документов для целей подтверждения производства промышленной продукции на территории Российской Федерации», выполнить все требования которого весьма сложно и морально, и физически, и финансово, да и затратно по времени. Доказать российское производство крайне сложно, а стимулирования подтверждения российского производства – нет. Производители лифтовых компонентов не видят смысла и каких-либо преимуществ в его подтверждении. Затрат много, а толку, извините…

В данной ситуации, а с этим согласны почти все производители, специфика отрасли требует внесения изменений в Приказ ТПП №52. Крайне необходимо выработать рекомендации именно для лифтовой отрасли, которые бы упростили прохождение процедуры подтверждения российского производства, согласовать новые (упрощенные) критерии такого прохождения по основным узлам.

Лебедка на паях, с покупкой лицензии

Интересное предложение представитель ООО «ЕПМ» высказал, обсуждая вопрос непосредственного изготовления лифтовой лебедки. Сложный агрегат, для производства которого требуются не только технологические усилия, конструкторское мастерство и специфичный станочный парк, но и объемное финансирование. По словам специалистов, из-за отсутствия достаточного финансирования, сегодня в России ни один завод, ни одно, даже самое богатое предприятие в одиночку не в состоянии производить качественные, отвечающие мировому уровню лебедки. Выше мы уже поднимали тему создания консорциумов в автомобилестроении, пришел черед лифтостроения.

– Когда мы подавали первые заявки на НИОКР и на получение субсидий государства на разра-

ботку и изготовление российской лебедки в Минпромторг, нам ответили отказом, – рассказал Владимир Новорок, вспоминая первые годы начала работы в программе импортозамещения. – Причин было несколько. Это и вопросы конкуренции, и малые объемы готового продукта по мнению министерства, и что-то еще другое. Но в ответе Минпромторга было интересное предложение – организовать консорциум. К сожалению, мы тогда на него не обратили внимания. Такое небольшое предприятие как наш завод не могло обеспечить солидный объем поставок лебедок, что, в свою очередь, влияло бы на цену продукта и создавало ряд иных препятствий на рынке. А, объединившись, несколько предприятий могли бы вполне соблюсти множество условий и по объему выпуска продукции, и по его более низкой цене, и многое другое. Простой пример: на одном из заводов на мой вопрос, сколько нужно вложить средств для стабильного производства 10-12 тысяч лебедок в год, мне ответили: полтора миллиарда рублей. Однозначно, такие средства не имеет сегодня ни один лифтостроительный завод в стране. Вот если объединить усилия и финансы нескольких заводов, скажем в «Товарищество на паях», то вполне можно получить результат. Сколько будет желающих – вопрос открытый, но у каждого участника будет свой «пай» и каждый будет вносить свою лепту в создание важного агрегата и в нужном количестве. Технические специалисты этого товарищества коллективно будут принимать решение – какую лебедку выпускать, по чьей лицензии, в каком количестве, с какими затратами и многое другое. При такой постановке вопроса, во время обращения в любую финансовую структуру с просьбой о выделении средств, кредитование будет решаться значительно быстрее, легче и на приемлемых для производителей условиях.

– Другой вопрос в деле о лебедках, не менее важный, с чего начинать, – уточнил Владимир Новорок. – Китайские и турецкие производители лебедок, к примеру, в свое время начинали не на пустом месте, а с покупки лицензии на производство уже имеющейся конструкции. А вот у нас в стране есть немало компаний, которые пытаются разработать лебедку, но я не слышал, что бы кто-то из них покупал лицензию (Серпуховской лифтостроительный завод в свое время приобрел лицензию лебедки немецкого концерна Wittur, но, к сожалению, банкротство не дало развиться начинанию. Сегодня завод, по многим сведениям, оживает и, возможно, возобновит работу и в этом направлении – прим. редакции). Вместо того, чтобы купить качественный разработанный официальный продукт, получить технологию, мы вкладываемся в изобретательство того, что уже давно изобретено.

Бизнес «по-русски»

Пока чиновники и технари от лифтов обсуждают, что лучше: производить свое или завозить окольными путями иностранное, местные лифтовые предприятия в регионах берут вожжи в свои руки. Интернет пестрит заманчивыми объявлениями о быстрых и недорогих поставках оборудования из Китая и Турции. Читаем предложения одной из таких фирм: «Наши офисы расположены в 12 городах Ростовской области, Краснодарского и Ставропольского края. Мы обслуживаем лифты таких городов как Азов, Волгодонск, Пятигорск, Краснодар, Новороссийск, Новочеркасск, Ростов, Сочи, Ставрополь, Таганрог, Шахты, Белая Калитва». Далее, на сайте компании в рубрике «Программа импортозамещения» предлагается совершенно не то, что ожидаешь увидеть в этом разделе. Приводим цитату дословно: «Антикризисное решение для застройщиков – прямые поставки лифтов китайских и турецких производителей – аналоги известных фирм OTIS, KONE». Пока инженерные умы в Москве выпрямляют извилины, пытаясь найти ответ на вопрос: как же все-таки наладить производство нужных комплектующих, на местах эту проблему «решили» быстро и просто. Привезем, поставим и… А вот тут-то и начнется самая острая и болезненная сторона ситуации. Как можно будет ставить на лифт никем и никак не проверенный аналог фирменной запасной части без его официальной сертификации? Кто будет отвечать за травмы, а еще хуже, за гибель пассажиров в случае аварийной ситуации? Тот, кто предлагает «левый» товар, или тот, кто его купит и смонтирует? Лифтовое сообщество сегодня реально раскалывается на тех, кто за законность и тех, кому бы заработать в легкую.

От редакции: Вопрос импортозамещения многогранен и широк во многих измерениях. Сегодня мы озвучили лишь малую часть того, о чем говорят и что обсуждают в лифтовом сообществе. Есть предложение. Пишите нам, присылайте звуковые файлы, включайтесь в обсуждение важных тем. Давайте вместе попробуем сдвинуть процесс импортозамещения с мертвой точки.

Отслеживал и записывал мнения специалистов

Константин Голин

Спецпроект

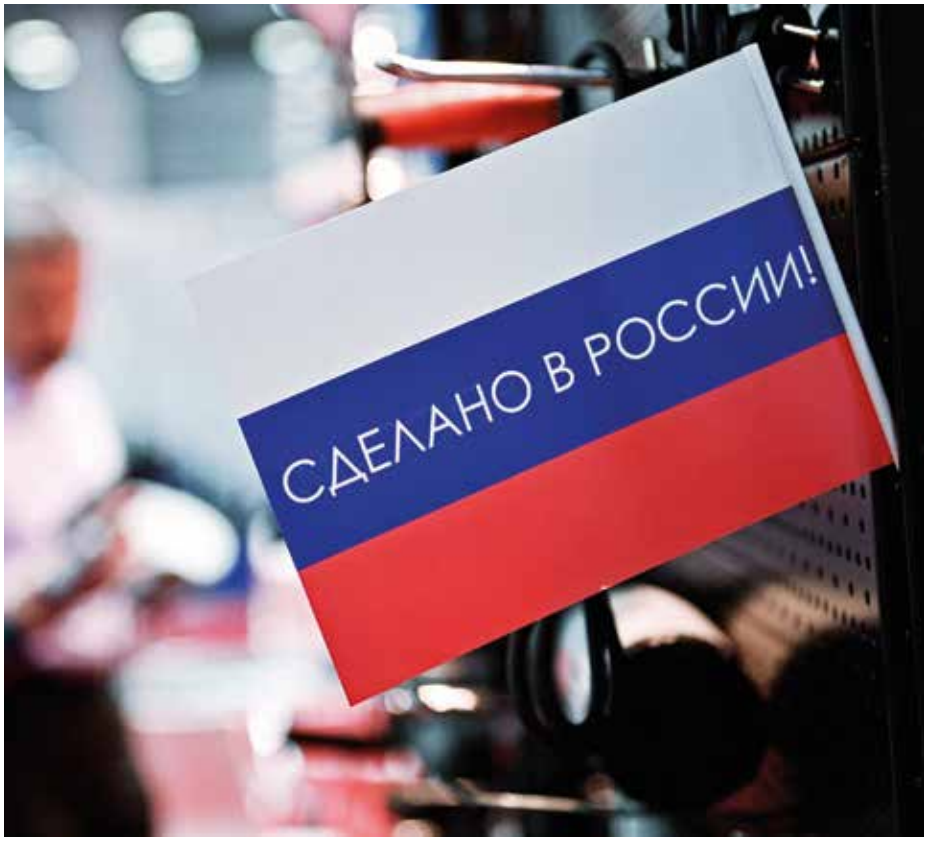
Стратегии адаптации. Скрининг по вертикали

Премьера! Уважаемые читатели, предлагаем вашему вниманию наш новый спецпроект. Учитывая особенности настоящего момента, редакция решила предоставить страницы журнала лидерам мнений и первым лицам отраслевых компаний для коллегиального обсуждения самых горячих и дискуссионных тем.

По сути, это формат «круглого стола», спикерами которого могут стать все заинтересованные лица. Задача спецпроекта, как нам кажется, достаточно ясно отражена в его названии. Мы предлагаем провести беспристрастный скрининг болевых точек отрасли лифтового оборудования, чтобы нащупать адаптационные стратегии и консолидироваться для их реализации.

Мы уверены: мнение каждого специалиста отрасли имеет вес и способно создать объемную картину, помогая всем операторам рынка ориентироваться в контурах этой абсолютно новой реальности, пытаясь найти решения непростых задач. Каждому участнику «круглого стола» предоставлена возможность широко и аргументированно высказать свою точку зрения по заданной теме. Мы надеемся, этот проект станет площадкой для регулярного и оперативного обмена мнениями экспертов в поисках оптимальных и взвешенных решений.

Новую рубрику ведет журналист Ольга Ёлкина



ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ – БОЛЬ ОТРАСЛИ

В сентябрьском выпуске обсуждаем тему импортозамещения. Сегодня это настоящая боль отрасли.

После разрыва экономических связей и прекращения доступа к импортным комплектующим стало понятно, что упущения в стратегических планах чреваты разрушительными последствиями.

Проблема дефицита узлов и компонентов в лифтовой отрасли уже обрела реальные черты, и это требует принятия взвешенных решений. На что будут опираться лифтопроизводители сейчас? Только ли на отечественные мощности? Или они готовы пойти на компромисс, просто сменив «Европу» на «Азию», имея в виду возможности производителей лифтовых компонентов из Китая, Тайваня и пр.?.. Однако смена одной зависимости на другую – разве это не «те же грабли», наступать на которые уже точно не стоит? Участники нашего круглого стола имеют возможность беспристрастно ответить на вопрос «Грянул ли уже гром?..» или это сильное преувеличение?

К нашему разговору присоединились: директор ООО «М-Систем» Павел СИЦИХОВСКИЙ (Ярославская обл.), директор ООО «Техэнергострой» Алексей ШЕВЯКОВ (Ижевск) и директор ООО «Контроль лифтовых систем» КЛС Алексей ЛЫКОВ (Московская обл.).

ПАВЕЛ СИЦИХОВСКИЙ: НЕ НАДО БОЯТЬСЯ БЫТЬ ЛУЧШИМИ В СВОЕМ ДЕЛЕ!

Сформировалось мнение, что лифтостроители сегодня не имеют ясного понимания потребностей лифтового рынка. Павел СИЦИХОВСКИЙ, директор ООО «М-Систем» (Ярославская область) готов согласиться с таким мнением. При этом он отмечает, что если не замыкаться на узких задачах, и расширять «линию горизонта», то всегда можно увидеть новые возможности. В частности, его компании три года назад удалось уловить новые тенденции и оперативно на них откликнуться. Сегодня она успешно развивает сегмент круглых панорамных лифтов для частных домов и общественных помещений.

Когда в этом сегменте не было никого, поясняет наш собеседник, мы поняли, что нам интересно его освоить. Мы объездили 40 производств в 19 странах, сравнили больше двух сотен моделей и пришли к выводу, что наши лифты могут и должны превзойти все те, что мы видели. И наша компания занялась разработкой уникального продукта, создав его самостоятельно от идеи до конечного результата. В итоге команде «М-Систем» удалось не просто нащупать свободную нишу, но и довольно быстро сформировать новый сегмент на отечественном рынке суперсовременных панорамных лифтов.

Правда, есть некоторые проблемы, связанные с недостаточно проработанной нормативной базой в сегменте лифтов, предназначенных для пользования в частных домовладениях. А существующая база, которая касается лифтов для общественного пользования, применима в нашем случае быть не может. Надеемся, что рано или поздно необходимые регламенты появятся, и этот нормативный

пробел будет устранен. Сегодня компания предлагает собственный уникальный продукт, который Павел Викторович с гордостью и не без основания относит к шедеврам технического искусства. Причем, как он подчеркивает, «проектированием, изготовлением, монтажом и обслуживанием мы занимаемся сами».

– Павел Викторович, кто из отечественных лифтопроизводителей, на ваш взгляд, способен (и способен ли вообще) закрыть выявившиеся дефициты в части комплектующих (лебедок и микроэлектроники)?

– Должен отметить: конкретно у нас сейчас нет никакой зависимости от импортных комплектующих! Правда, в самом начале мы использовали такой австрийский «специалитет» как абсолютно бесшумные приводы, которые применяются для театральной техники. Сейчас поставок нет, но мы нашли им достойную замену, и уже перешли на европриводы от Кременкульского редукторного завода. Они удовлетворяют нас по всем параметрам и закрывают потребности нашего производства.

В нашем случае я готов говорить о самодостаточности, поскольку мы плодотворно сотрудничаем с 15-ю отечественными заводами, которые поставляют нам необходимые компоненты. Среди них, например, екатеринбургский ООО «ПО Комплекс» (кстати, ваш журнал не так давно опубликовал большой материал о них). Мы считаем, что это одно из ведущих отечественных предприятий в области разработки и производства систем управления лифтами. Подчеркну: мы довольны результатами нашего сотрудничества. Активно сотрудничаем с компаниями НПО «Урал», ЗАО РОМЗ.

В ближайшее время нашим поставщиком может стать ООО «Европейские подъемные машины» из Ярославской области. Поскольку «М-Систем» производит как облегченную серию лифтов без противовеса, так и тяжелую, с противовесом, мы поняли, что нам требуется надежный поставщик лебедок с противовесом. У ЕПМ есть такое направление, и они готовы к сотрудничеству. Мы ведем переговоры с этой компанией, расширили список отечественных партнеров еще одним известным фигурантом отрасли.

– Как вы оцениваете потребности в микроэлектронике для отечественного лифтового производства? И как, по вашему мнению, можно было бы закрыть эту потребность?

– Сложно оценить весь рынок, но, что касается конкретно «М-Систем», то нам понятно, как именно мы можем закрыть потребности своего производства. Тут я бы хотел сказать вот о чем. Когда на рынке появляются «драйверы» с интересными задачами, то к ним начинают притягиваться талантливые и увлеченные специалисты, готовые поддержать смелые амбициозные, прорывные проекты в отрасли. Так было в случае, когда мы вышли на сотрудничество с ПО «Комплекс». Они заинтересованно и очень ответственно отнеслись к нашим потребностям и смогли предложить оригинальные решения.

Я считаю, что благодаря взаимной заинтересованности и желанию создать неординарный продукт, лифты M-System сегодня так легко конкурируют с западным рынком. Мы к этому стремились, и мы достигли международного признания. Поэтому и наши поставщики, и все, кто причастен к выпуску продукта такого высокого класса, получают стимул развиваться дальше, смело смотреть вперед, заключил наш собеседник.

> *«Когда на рынке появляются «драйверы» с интересными задачами, то к ним начинают притягиваться талантливые и увлеченные специалисты, готовые поддержать смелые амбициозные, прорывные проекты в отрасли.»*

Наши панорамные лифты не только добавляют комфорта частным домовладениям, они становятся изящными интерьерными доминантами. Сегодня лифты, сконструированные сотрудниками «М-Систем», радуют пассажиров в аэропорту «Шереметьево», они установлены в торгово-развлекательных центрах, лучших гостиницах Ялты, Алушты, Тбилиси, Саратова… Мы поставляем их во Вьетнам, Грузию, Армению, словом, наш продукт востребован, и мы понимаем, что можем удовлетворить растущий спрос.

– Что, на ваш взгляд, можно сделать для того, чтобы российские лифты получили конкурентные преимущества, например, перед зарубежными компаниями «первого выбора» (греческими, турецкими и азиатскими), ставки на которых делают застройщики сегодня?

– Я не согласен с каким бы то ни было умалением достоинств отечественных производителей. Это вредоносный, а главное, абсолютно не соответствующий действительности стереотип. Мы ничем не уступаем Евро-

пе, США или кому бы то ни было еще, что подтверждается географией наших продаж. Во всем мире есть талантливые специалисты, люди, способные смотреть вперед и мыслить на перспективу. В нашем случае некоторые препятствия могут возникать лишь в плане международной кооперации.

Не надо бояться быть лучшими в своем деле! Отсутствие готовых решений только стимулирует к разработке собственных, хотя это и нелегко. Наградой за усилия станет создание новых и абсолютно конкурентоспособных решений.

– Возможна ли, на ваш взгляд, кооперация отечественных производителей?? Если да, то какие альянсы кажутся вам наиболее продуктивными? Какие сценарии дальнейшего развития отрасли вы считали бы самыми лучшими?

– Как я уже сказал, мы успешно взаимодействуем с 15-ю профильными отечественными заводами. И все взаимодействия, сложившиеся в ходе работы, оцениваем как весьма ценные и продуктивные. В части производства в России существуют мощности, способные полностью удовлетворить потребность нашей компании в комплектующих, и они все известны. Но пока не вполне ясной представляется перспектива формирования альянсов, которые могли бы обеспечить вывод отечественной продукции на мировые рынки, отмечает наш собеседник. Ценным ресурсом мы бы считали альянсы, способные поддерживать российских производителей на международных выставках, достойно представляющих нашу продукцию за рубежом.

« ...и наши поставщики, и все, кто причастен к выпуску продукта такого высокого класса, получают стимул развиваться дальше, смело смотреть вперед »

В заключение Павел Сициховский выразил надежду на получение поддержки всех уровней для осуществления сертификации продукции российских лифтовых заводов в потенциальных странах-экспортерах. Ведь нашим производителям суперсовременных лифтов, действительно, есть чем удивить пользователей во всем мире.

P.S. Павел Викторович Сициховский, директор ООО «М-Систем», согласно рейтингу генеральных директоров России, который журнал «Генеральный директор» проводил в августе 2022 года, занял 6 место по Ярославской области в сфере «Машиностроение» среди крупных предприятий. Редакция нашего журнала присоединяется к поздравлениям коллег Павла Викторовича, желает ему и дальше удивлять и восхищать своими непревзойденными, классными, высокотехнологичными панорамными лифтами!

m-system.pro
m-system-elevators.ru
тел.: 8 800 505 97 22
[Pi]

АЛЕКСЕЙ ШЕВЯКОВ: ИЖЕВСКИЙ ЛИФТ – ПОПУЛЯРНОСТЬ РАСТЕТ

Сформировалось мнение, что лифтостроители сегодня не имеют ясного понимания потребностей лифтового рынка. «Если лифтостроители не имеют понимания, то кто его тогда имеет? – удивляется наш собеседник, директор ООО «ТЭС» Алексей Шевяков.– Мы, например, имеем ясное понимание рынка, его потребностей и проблем».

Рынок понятен и известен. Но не все проблемы могут решить лифтостроители, необходима помощь государства. Сегодня производится порядка 40 тыс. лифтов в год, хотя мощности предприятий позволяют увеличить производительность минимум на 50%. Для производителей важно знать потребность рынка на год-два вперед, чтобы спрогнозировать производство, для этого необходимо понимать будет ли финансирование требуемого объема.

Сегодняшние реалии таковы: «кто дешевле – тот и лучше», рынок рассчитан на перекупщиков, но, если мы хотим, чтобы сам производитель был сильный, необходимо давать возможность заказчику покупать лифтовое оборудование напрямую у производителя. От финансовой недостаточности рынок не может развиваться, и по этой же причине производственные предприятия слабо занимаются прогрессивными разработками. Все ищут возможность сокращения себестоимости, никто не стремится к внедрению современных технологий и уж тем более не смотрит вперед, на перспективу.

– Лифт – это один из элементов жизнеобеспечения домов, и наравне с другими сервисами по обслуживанию, куда входит уборка, снятие показаний счетчиков, паркинг и прочее, он должен быть интегрирован в систему эффективного управления домом. И наше предложение – встраивать лифт в систему умного дома. Мы полагаем, за этим будущее, –говорит Алексей Шевяков. – Мы, например, используем прогрессивную станцию, которая позволяет такую интеграцию. Сфера ЖКХ в большинстве своем сегодня не мыслит перспективными категориями, поэтому сейчас устанавливаются лифты, основное достоинство которых – невысокая цена. Мало кто думает о цене владения, лифты мало купить и установить, их придется эксплуатировать, и не три года, а 25 лет. Из-за низкого уровня их автоматизации ни о какой интеграции в систему умного дома говорить уже не приходится.

Сегодняшний рынок можно разделить на 3 категории: застройщики, ФКР и спецсчета (замена устаревшего оборудования) и бюджетные государственные организации (медицинские и образовательные учреждения, здания спецназначения). И в каждой категории есть свои проблемы. Застройщики, основная цель ко-

торых – снижение затрат, как правило ориентированы на дешевый Китай и Турцию. У них нет дальнейшей ответственности, что может принести большие проблемы для владельцев.

– Фонды капремонта и спецсчета, на которые приходится более половины рынка замены лифтов, слабо обеспечены денежными средствами, по этой причине разыгрываются конкурсы с отсрочкой платежа, без аванса, что совсем не выгодно производителю. А лифт состоит на 80% из покупных материалов, за которые надо сразу платить. Решением данной проблемы могло бы стать кредитование и факторинг. Сфера ЖКХ сегодня представлена разными организационно-правовыми формами, источником для капитального ремонта и в частности замены лифта являются средства, накапливаемые рамках 271 ФЗ от 25.12.2012 на специальных счетах либо на котловом счете оператора, соответственно, держателями этих счетов могут быть ТСЖ, УК, совет дома и на этом фоне у банков возникает очевидная сложность с выбором заемщика и было бы правильным, необходимым и полезным обратить внимание государства на эту проблему и внести определенное правовое поле, регуляторное дополнение и разъяснение, которое позволяет банкам полноценно рассматривать в качестве заемщика ТСЖ, советы домов, УК. Проще говоря, банк не знает, кого назначить заемщиком, кредитовать физических лиц - собственников квартир МКД банки не могут, поэтому с точки зрения развития кредитования на капремонт у банков сегодня есть открытый вопрос.

Также существует еще проблема: темпы накоплений на нужды капремонта не поспевают за темпом инфляции: удорожание строительных материалов, услуг, работ и т.д. и накопить средства на капремонт становится нереальным. На выручку также может приходить механизм кредитования, а кредитовать некого.

Алексей Шевяков напомнил, что лишь однажды, в 2017 году в Удмуртии был запущен пилотный проект Промсвязьбанком по кредитованию УК на замену лифтов сроком на 5 лет. УК погасила кредит досрочно и это был единственный положительный в России опыт, который директор ООО «ТЭС» считает необходимым масштабировать.

– Алексей Валерьевич, как по вашему мнению, способен ли кто-то из отечественных производственников закрыть выявившиеся дефициты?

– Нет в мире ни одной страны, которая могла бы гордиться 100% локализацией производства во всех отраслях. К сожалению, мы 30 лет разрушали наше производство, думая, что все можно купить за нефтедоллары, а сейчас вынуждены признать, как мы ошибались. Считаю, задачи на перспективу – завозить прогрессивные технологии в страну, а также со стороны государства – создание экономических мер защиты для придания необходимого импульса для развития производственных предприятий.

Если поддерживать наших производителей, они обязательно будут прогрессировать. А если покупать в других странах, в надежде получить выгоду, то, во-первых, это мнимая выгода, а, во-вторых, это губит отечественного производителя. Чудес не бывает, цена формируется от объема, а объем – от спроса. Наше предложение: создание со стороны государства условий защиты российского производителя путем введения ограничений на ввоз импорта, если есть альтернатива в России.

– Как вы оцениваете потребности в микроэлектронике для отечественного лифтового производства? Как можно было бы закрыть эту потребность?

– Как предприятие, которое занимается, в том числе, производством станций управления лифтом, мы больших проблем не испытываем. Конечно, сложности есть, но они не критичны. Да, разрушились привычные логистические цепочки, повысилась цена, но это не значит, что мы не сформировали новые, а где необходимо, применили замену. И здесь надо понимать, что ни одна страна не закрывает всю элементную базу самостоятельно. Все с кем-то сотрудничают: у кого-то развито одно, у кого-то – другое.

> *« Да, разрушились привычные логистические цепочки, но это не значит, что мы не сформируем новые. »*

–Что следовало бы сделать для того, чтобы российские лифты получили конкурентные преимущества, например, перед зарубежными компаниями «первого выбора» (греческими, турецкими и азиатскими), ставки на которых делают застройщики сегодня?

– В сегодняшних реалиях российский производитель имеет уже преимущество — это стабильность в поставках, обеспечение комплектующими, которые требуются для всего жизненного цикла изделия. Например, на некоторые импортные лифты сегодня уже трудно найти запчасти, а на наши лифты мы запчасти

производим и поставляем. И что будет в ближайшие 25 лет эксплуатации этими лифтами не известно, какие сложатся отношения в дальнейшем с «дружественными» странами. И у зарубежных компаний нет понятия срока эксплуатации, который у нас составляет 25 лет, их оборудование рассчитано на гораздо меньший срок использования, зачастую их оборудование не ремонтируется, а при поломке заменяется на новое.

Конкурентное преимущество для российского производителя дают государственные контракты. Можно было бы взять за основу экономическую модель, которая применялась в Советском Союзе. Была плановая экономика, когда перед предприятием ставилась конкретная цель по конкретному региону, и оно должно было закрыть все потребности этого региона. Вот тогда у производителей появляется понимание, что его предприятие обеспечено работой и ему гарантирован сбыт. Я считаю, если убрать конкуренцию или оставить ее минимально, тогда предприятия начнут развиваться. Кроме того, следует ужесточать требования к ввозимым лифтам.

Тендерная система представляется мне одним из самых больших врагов любого производственного предприятия. По наблюдениям участников рынка, конкурсы выигрывают компании, предложившие минимальную цену. У таких компаний нет возможности развиваться, поскольку получив такой заказ, предприятие будет вынуждено оптимизировать затраты, экономя на зарплате, на опытно-конструкторских работах, перевооружении оборудования, налогах и пр. Также в конкурсах могут участвовать компании, не производящие лифтовое оборудование на таких же правах. Уверен, к тендерам следует допускать исключительно производителей или их дилеров, закрывая доступ перекупщикам. Но наиболее целесообразными мне все же кажутся перспективы государственного регулирования и плановой экономики.

– Как вы относитесь к идее кооперации отечественных производителей? Возможна ли она, на ваш взгляд? Если да, то какие альянсы кажутся вам наиболее продуктивными?

– Думаю, следует обратить внимание на китайский опыт кооперации – весьма успешный. Его эффективность в возможности наладить дифференцированное производство. Если мы все понемножку что-то производим, это всегда будет дороже, чем если бы кто-то один делал это для всех. Кооперация возможна и очень выгодна, уверен, что такие возможности следует обсуждать. Только надо понимать, что без государственной поддержки здесь не обойтись.

А вообще, с точки зрения взаимозаменяемости деталей и запчастей, чем больше унификации, тем лучше. В альянсах надо ориентироваться на сильные стороны партнеров. В первую очередь, на критерии безопасности и возможности по объемам производства, поскольку только большие объемы способствуют понижению цены.

– Что вы думаете о планах по реализации «полного/замкнутого производственного технологического цикла», целесообразности создания координационного технического совета, который мог бы регулировать и согласовывать работу производственных предприятий?

– Такой совет, конечно, необходим. К примеру, в Казахстане массово устанавливали лифты китайского производства. Учитывая, что в Китае порядка 1500 производств лифтового оборудования и их модельный ряд меняется очень быстро, а некоторые заводы упраздняются, Казахстан столкнулся с тем, что для технического обслуживания лифтов невозможно купить запасные части, и сейчас они вынуждены менять лифт целиком либо заниматься глубокой модернизацией.

Чему нас учит опыт Казахстана? Что необходимо учитывать очень важный фактор – обслуживание лифтов в течение их жизненного цикла. Нужно иметь понимание, с какими проблемами столкнутся обслуживающие организации, имея в своем парке обслуживания более 1000 лифтов различных производителей (отечественных и импортных). Необходимо иметь склад запчастей, которые могут потребоваться для оперативной замены.

Координационный технический совет мог мы решить такие проблемы, как взаимозаменяемость деталей, либо обязать иностранные компании держать склад запасных компонентов на территории РФ.

« Сегодняшний рынок дефицитный. У людей большая потребность в замене лифтов, но на спецсчетах нет средств, чтобы это осуществить. Фонд капитального ремонта вынужден проводить конкурсы без авансовых платежей, с отсрочками оплаты и прочими схемами, которые пагубно влияют на производство. »

Контактная информация: ООО «ТЭС»
Телефон: +7 (3412) 560-000
www.lift.axion.ru
[Pi]

АЛЕКСЕЙ ЛЫКОВ: В РОССИИ НЕ ДЕЛАЕТСЯ ОБОРУДОВАНИЯ НЕОБХОДИМОГО КЛАССА ТОЧНОСТИ

КОНТРОЛЬ ЛИФТОВЫХ СИСТЕМ

– Я уверен, что ни один завод в России и даже несколько вместе взятых не способны закрыть выявившиеся дефициты в части комплектующих (лебедок и микроэлектроники). Возможно, в сегменте зданий до 20 этажей мы еще можем восполнить недостаток оборудования тем, что вернемся к производимому оборудованию в прошлые годы. Но высотные здания нам обеспечить нечем, – поделился мнением директор ООО «Контроль лифтовых систем» (КЛС) Алексей ЛЫКОВ.

– Мне известно, что есть энтузиасты, которые делают станции управления, частотные преобразователи, но они просто занимаются их сборкой. А все комплектующие, те же платы, микропроцессоры, конденсаторы, силовые модули (IGBT) и прочее, что касается электроники, – это то, чего у нас не делают. А если и делают, то дорого и в малых объемах. Поэтому сейчас перекрыть этот дефицит не получится. Особенно если говорить о лебедках, синхромашинах, синхромоторах… Впрочем, есть компания ЕПМ, где это делают, но ведь и они тоже их просто собирают. Комплектующие, например, те же магниты, все равно они заказывают в других странах.

У нас нет даже подшипников! Те, что мы покупаем в России или Белоруссии, уже через месяц-другой выходят из строя, начинают гудеть, вибрируют. Да и Китай, при всех своих мощно-

стях, не может делать качественные подшипники. Качественные SKF и NSK, которые могут служить долго и которые использовались надежными производителями, теперь нам недоступны.

« В отрасли много прекрасных опытных специалистов. Хорошо бы их собрать в некий комитет, продумать стратегию, написать план развития, создать школы, учебные центры (можно при заводах); лаборатории по тестированию оборудования (лебедок, ограничителей скорости) и самое главное – добиться государственного участия »

Понимаете, мы можем сделать какой-то узел, изделие сами, но все равно упираемся в комплектацию деталей для готового изделия. В России не делается оборудования необходимого класса точности. Предположим, если мы попытаемся сделать изделие сами, то точность будет не та, материал не тот, технология обработки не та, значит, с неизбежностью возникнет шум и вибрация и другие неприятные симптомы при работе. Пока наших ресурсов явно не хватает, чтобы закрыть все потребности в комплектующих, констатирует Алексей Лыков.

– Что, по-вашему, следовало бы сделать, чтобы российские лифты получили конкурентные преимущества, например, перед зарубежными компаниями «первого выбора» (греческими, турецкими и азиатскими), ставки на которых делают застройщики сегодня?

– Отечественные лифты не уступают ни греческим, ни китайским, поскольку по комплектации и номенклатурам составных частей они, по сути, идентичны. Но вот что отличает зарубежных производителей от наших, так это гибкость! Они быстро реагируют на любой частный запрос. Им по силам быстро настроить производство под любые габариты кабины, шахты, грузоподъемность. Зарубежные компании уже через два дня откликаются на запрос, присылают чертежи на твое оборудование, готовы предложить самые разнообразные варианты технического исполнения и дизайна, отделки кабины лифта. Наши заводы могут выполнить заказ только в рамках существующей типовой номенклатуры. Если есть даже небольшие отклонения, и ваши чертежи не совпали с производственной линейкой завода, то все, сделать ничего невозможно. Это нормальная ситуация, если учесть, что наши заводы ориентированы на масштабные объемы, фонд капитального строительства, но в других случаях, конечно, это создает большие проблемы застройщикам.

« Если бы наши производители стремились к гибкости, то конкурентных преимуществ у них бы было больше, не сомневается руководитель компании КЛС »

Поэтому в новостройках высотных зданий всегда использовалось импортное оборудование. Зарубежные производители всегда были готовы разрабатывать продукцию с учетом любых заданных габаритов и могли сделать необходимый заказчику дизайн. Надо отметить и их оперативность. Если бы наши производители стремились к такой же гибкости, то конкурентных преимуществ у них бы было больше, не сомневаюсь.

Я думаю, первое, что необходимо сделать – начать осваивать новые программы, которые могут смоделировать необходимый заказчику лифт, чтобы потом эту модель воплощать из программной части в производственную: проектировщик работает, проектирует, на выходе получает готовое изделие, которое совпадает по отверстиям, по габаритам и отвечает абсолютно всем требованиям заказчика. У нас пока такого нет, к сожалению.

Наши заводы почему-то отказались от своих внутренних лабораторий, испытаний, своих монтажных подразделений, от сервисных служб, от отделов продаж запчастей. Если вы сейчас попытаетесь сделать запрос на завод по поводу какой-то детали вместо вышедшей из строя, то недели через две, может быть, вы получите коммерческое предложение. И если вы его получите, то, как правило, оно будет дороже альтернативных предложений сторонних продавцов.

Кстати, все эти посредники, которые во множестве появились между производителем и конечным потребителем (застройщиками), конечно, не добавляют рынку цивилизованности. Если проанализировать состав посредников, то можно понять, что это какие-то ИП с одной штатной единицей, самозанятые, не имеющие ни разрешительных документов, ни оснащения, ни должной квалификации. Получается, монтажом занимаются «абы кто и абы как», что в итоге, увы, не дает ни качества, ни гарантий безопасности. Это к тому же еще и дорого, потому что деньги рас-

творяются среди многочисленной прослойки посредников. Например, тендер на замену 200 единиц лифтов в каком-то районе может выиграть компания с уставным капиталом 10 тыс. рублей и одним человеком в штате. Потом она привлекает еще какие-то компании, те еще какие-то… Эта схема поставки оборудования, монтажа и запуска его в эксплуатацию кажется мне весьма странной, поскольку она не позволяет получить гарантий качественно смонтированного оборудования и отсутствия прочих неприятностей.

Думаю, нашим заводам стоило бы заниматься своим оборудованием от начала до конца – от производства лифтов до ввода их в эксплуатацию. Контролировать качество монтажа, проверять квалификацию работников, обучать их, чтобы они понимали, как правильно собирать, куда смотреть, как регулировать, как проверять, как сдавать, как проводить испытания. Тогда можно было бы и удешевить всю работу, и повысить безопасность оборудования, и обеспечить долгий срок эксплуатации. Это точно повысило бы конкурентные преимущества наших производителей. Говорю это с уверенностью, ведь основная компетенция нашей компании – контроль лифтовых систем.

– Как вы относитесь к идее кооперации отечественных производителей? Если на ваш взгляд она возможна, то какие альянсы кажутся вам наиболее продуктивными? Какие сценарии дальнейшего развития отрасли вы считали бы самыми лучшими? Почему?

– Кооперация, я думаю, невозможна. Сейчас идет процесс поглощения компаний государственными структурами. Например, некоторые прогосударственные компании скупают лифтовые заводы, то есть появились приметы начала процесса монополизации. Если начнется еще и движение в сторону кооперации, то все пойдет по пути унификации и отказа от разнообразия. Качество от этого не повысится, основные проблемы отрасли не решатся, а производимая линейка лифтового оборудования сузится. И это означает, что у заказчиков возможно вообще не будет альтернативы.

> *«Наши заводы могут выполнить заказ только в рамках существующей типовой номенклатуры. Если есть даже небольшие отклонения, и ваши чертежи не совпали с производственной линейкой завода, то все, сделать ничего невозможно»*

Самый лучший сценарий – объединение экспертов для консолидированных действий в интересах развития всей отрасли. В отрасли много прекрасных опытных специалистов. Хорошо бы их собрать в некий комитет, продумать стратегию, написать план развития, создать школы, учебные центры (можно при заводах); лаборатории по тестированию оборудования (лебедок, ограничителей скорости, частотных преобразователей и других ответственных узлов) и самое главное – добиться государственного участия. Говоря об отраслевых специалистах, я подразумеваю буквально всех – и тех, которые занимаются производством, и монтажом, и техобслуживанием, и оценкой соответствия, и сертификацией.

Не могу не отметить проблемы с сертификацией. Она не проводится должным образом, никто не настаивает на проведении необходимых испытаний, все сертифицируется только на бумаге. Это большое упущение, сокрушается наш собеседник.

Нужны стимулы и средства для развития. Например, есть небольшая компания, специалисты которой занимаются выпуском частотного преобразователя, но их на рынок просто не пускают, они не могут конкурировать с каким-нибудь китайским гигантом. И заводы при прочих равных предпочтут китайский частотник только из-за его цены. Купив его в Китае, мы тем самым обрубаем возможности развиваться перспективным компаниям внутри страны. Если бы со стороны государства была оказана поддержка в виде, например, каких-то преференций по оплате аренды, обеспечению льготного отпуска энергоресурсов и чего-то подобного, то, я не сомневаюсь, что началось бы развитие собственных производств. Конечно, важно развивать сферу IT, на что и направлены сейчас усилия государства, но давайте задумаемся, а кто же будет работать руками?! Реальному сектору тоже остро нужна поддержка! Для меня идеальный сценарий такой: создать комитеты, которые занимались бы развитием всей отрасли с самого начала, т.е. с системы образования для детей, студентов, рабочих, инженеров. Нужно создавать лаборатории, открывать испытательные центры, заниматься новыми разработками. Лет через 10 ситуация бы уже изменилась к лучшему!

Контактная информация
ООО «Контроль лифтовых систем»:
kls.ooo
E-mail: info@kls.ooo
Телефон: +7 (495) 409-61-42;
+7 (916) 840-38-54
[Pi]

НОВЫЕ ЛИФТЫ И НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ЗАВОДА «ELBRUS»

Семь лет назад, в 2015-м году, когда в структуре Чебоксарского завода силового электрооборудования «ЭЛЕКТРОСИЛА» (ООО «ЧЗСЭ «ЭЛЕКТРОСИЛА») создавалось и формировалось лифтовое производство, мало кто из специалистов лифтового сообщества, кроме самих чебоксарцев, верил в успех. Помнится, даже руководством НЛС в лице исполнительного директора Петра Харламова, в интервью журналу «Лифтинформ» были высказаны серьезные сомнения, что начинающий завод будет выпускать лифты.

Но уже в январе 2017 г., на выставке продукции промышленного комплекса Чувашской Республики, руководитель холдинга «Elbrus Group», куда входит чебоксарский лифтостроительный завод, Алексей Лапшин рассказал министру промышленности и торговли РФ Денису Мантурову о том, что Чебоксарский лифтостроительный завод уже выпускает 100 лифтов в месяц и намеревается выйти на уровень пяти тысяч лифтов в год.

И каково же было удивление всех тех, кто сомневался в успехе «Эльбруса», когда на VIII международной выставке лифтов и лифтового оборудования «Russian Elevator Week-2017» чебоксарцы показали на своем стенде реальные подъемники. В линейке продукции Чебоксарского завода были представлены отвечающие всем требованиям ГОСТа комфортабельные лифты грузоподъемностью от 400 до 1600 кг, снабженные надежной системой безопасности, отличающиеся плавным ходом и продуманным дизайном кабин. Специалисты завода провели презентации двух образцов лифтового оборудования: пассажирского лифта грузоподъемностью 630 кг и больничного лифта грузоподъемностью 1000 кг. Причем пассажирскому лифту КМ ЛП-0601 был присвоен самый высокий класс энергоэффективности «А». Не случайно выставленные образцы заинтриговали тогда многих посетителей выставки. Представляя свою продукцию на внушительном лифтовом форуме, чебоксарцы «утерли нос» многим пессимистам, не верившим в успех заводчан.

Больше того, они прочно заняли место в числе постоянных участников лифтовых выставок. А на юбилейной 10-й выставке в

2021 году «Эльбрус» продемонстрировал две модели лифтов комплектации «ПРЕМИУМ» грузоподъемностью 630 кг и 1000 кг. Была представлена также станция управления лифтом новейшего поколения с микропроцессором высокой производительности, интегрированным частотным преобразователем, позволяющим использовать более сложные алгоритмы управления при поэтажном и черезэтажном движении кабины лифта. За участие в «Russian Elevator Week 2021» Чебоксарский лифтостроительный завод «ELBRUS» был удостоен специального диплома.

Сегодня лифтовое производство в Чебоксарах – это реальный, признанный лифтовым сообществом России факт. Завод – предприятие полного цикла, предлагает обширную линейку лифтов собственного производства как с машинным помещением, так и без машинного помещения под маркой «ELBRUS». Выпускает пассажирские и грузовые лифты грузоподъемностью от 400 до 3000 кг со скоростью до 2,5 м/с, а также эскалаторы, инвалидные подъемники вертикального типа. Собственное производство, современное технологическое оборудование и собственное конструкторское бюро позволяют предприятию разработать, произвести и установить любой лифт в максимально короткие сроки.

Лифты «ELBRUS» имеют ряд преимуществ:

– имеют увеличенные размеры купе по отношению к аналогичным лифтам других производителей, причем не только в ширину и в глубину, но и в высоту (2200-2300 мм);

– заложены двухсторонние ловители, которые соответствуют требованиям нового ГОСТа 33984.1-2016;

– оснащены станцией управления, которая способна конкурировать с самыми крупными зарубежными производителями. Современная микропроцессорная система управления со встроенным частотным преобразователем, которая отвечает всем требованиям как на территории Таможенного союза, так и за рубежом и обеспечивает комфортнее и безопасное управление лифтом;

– механизмы открывания дверей также оснащены синхронным двигателем с частотным преобразователем, обеспечивающим плавное открытие и закрытие дверей;

– в стандартную комплектацию входят фотозавеса (фотобарьер), предотвращающая зажатие дверей и вентилятор, обеспечивающий принудительную вентиляцию кабины.

– оснащены лебедками безредукторного типа, которые обеспечивают плавный бесшумный ход и являются энергоэффективными, что позволяет присвоить лифтам класс энергоэффективности «А» – самый высокий класс с низким энергопотреблением и экономят при эксплуатации до 40 % электроэнергии. Стильный, современный, индивидуальный дизайн – еще одно важное преимущество лифтов «ELBRUS». Заказчик может установить в своем доме эксклюзивный лифт, второго такого вы больше нигде не увидите. Индивидуальный дизайн позволяет получить лифт, идеально вписывающийся в интерьер любого здания. При заводе имеется отдел, где под каждый заказ разрабатываются индивидуальный дизайн – проект с несколькими вариантами отделки на выбор заказчика. Для каждой модели доступны всевозможные варианты отделки кабины, дверей и панели управления.

Компания активно принимает участие в тендерах, государственных закупках. На сегодняшний день предприятие реализовало контрактов более чем на 1500 лифтов по всей России. Предприятие состоит в реестре квалифицированных подрядных организаций по замене лифтового оборудования практически во всех субъектах Российской Федерации и выполняет работы по замене лифтов и лифтового оборудования в многоквартирных домах через Фонды капитального

Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров и руководитель холдинга «ELBRUS Group» Алексей Лапшин на выставке экспозиций ведущих предприятий промышленности Чувашской Республики

ремонта в Приволжском, Уральском, Центральном, Северо-Западном федеральных округах. За 2021 год заводом исполнены госконтракты по замене лифтов в таких регионах как: г. Москва, Новосибирск, в Ульяновской, Пензенской и Иркутской областях. Также предприятием реализованы контракты с Министерством здравоохранения Чувашской Республики, с учреждениями здравоохранения Москвы, Новосибирска, Екатеринбурга, Челябинской области.

В текущем году ведутся работы по замене лифтов и лифтового оборудования в многоквартирных домах через Фонд капитального ремонта Чувашской Республики, Алтайского края, Кировской, Ульяновской, Нижегородской, Челябинской, Архангельской областей и т.д.

Заказчиками лифтового оборудования «ELBRUS» являются застройщики, Фонд капитального ремонта, больницы, детские сады, государственные учреждения, крупные предприятия во многих регионах России. Сегодня лифты «ELBRUS» устанавливаются в Крыму, в Краснодарском крае, в Оренбургской области, в Хабаровске, в Белгороде, Кургане, Воркуте, Мариуполе и других городах.

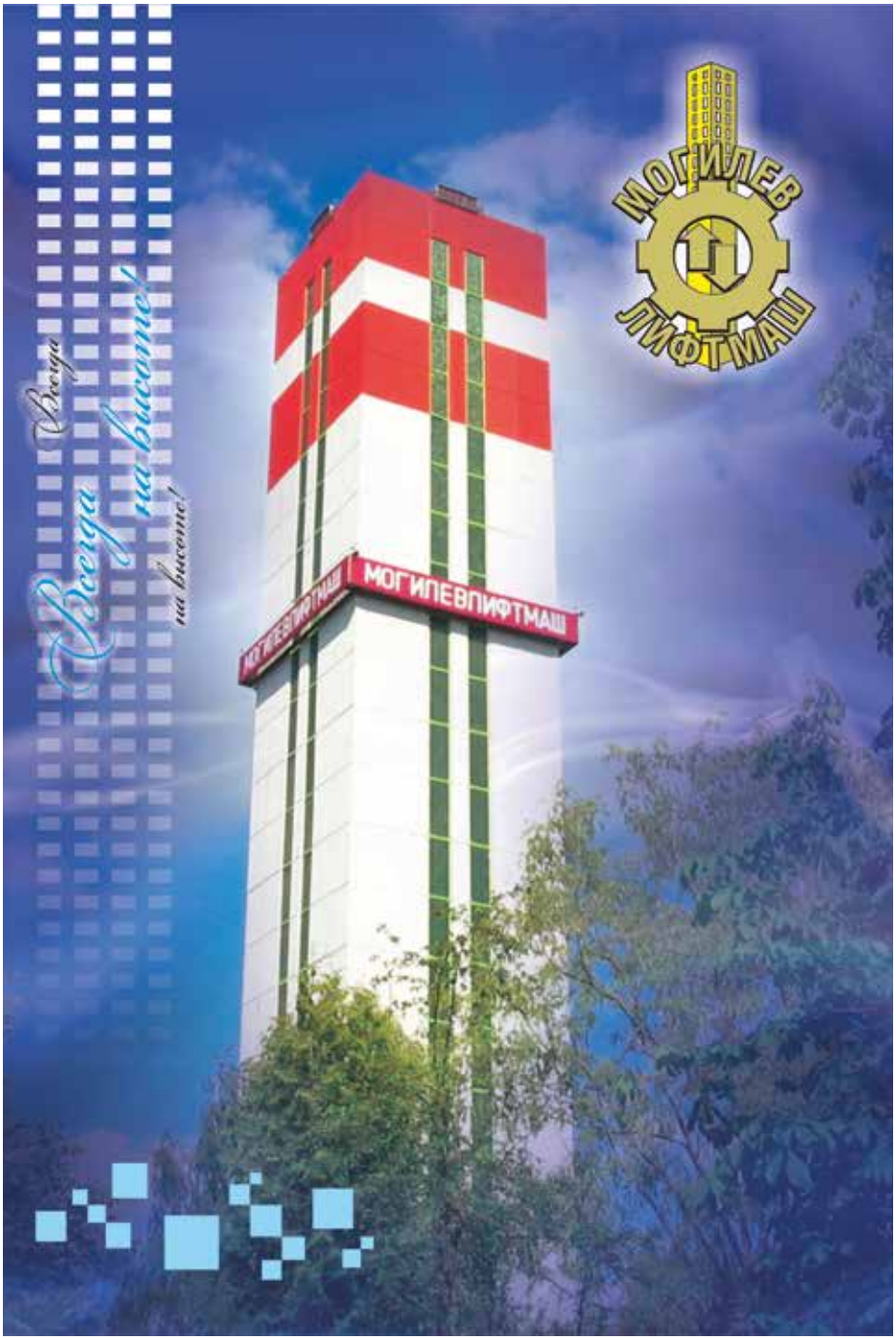
Вместе с тем, предприятие активно выходит на рынок лифтового оборудования за пределами страны. Чебоксарские лифты в настоящее время устанавливаются на строящейся атомной электростанции в республике Бангладеш. Также по индивидуальному заказу были спроектированы и поставлены лифты для торгового центра г. Сухум, в дружественной нам республики Абхазии.

С «ELBRUS» активно сотрудничают и используют произведенное им лифтовое оборудование такие крупные компании, как ПАО ГК «Самолет» (г. Москва), ПАО «Ростелеком», ПАО «Туполев»(г. Казань), ООО «МагМа Групп»(г. Санкт-Петербург), ООО СЗ «ГСК» (г. Анапа), ООО «СЗ «СК Квадрат» (г. Йошкар-Ола), «Русагрострой» (г. Йошкар-Ола), ФГБОУ ВО «МПГУ» (г. Москва), Центробанк (Волго-Вятское ГУ Банка России), АО «Гос НИИП» (г. Москва), «АСПЭК ИНЕРСТРОЙ» (г. Ижевск), АО «Интеко» (г. Москва), ООО «СК «Отделфинстрой» (г. Чебоксары), АО «ТУС» (г. Чебоксары), ГК «Основа» (г. Чебоксары).

Лифты «ELBRUS» по уровню качества, надежности и безопасности и не уступают мировым стандартам, и, что особенно важно, спроектированы для российских условий эксплуатации и требований безопасности. Надо признать, что российские стандарты безопасности значительно более жесткие, чем европейские, что в определенном смысле является для производителей также конкурентным преимуществом. Уровень качества лифтов «ELBRUS» растет с каждым годом и на сегодняшний день смело можно сказать, что эта продукция конкурентоспособна с лифтами KONE, Otis, Schindler, так как выпускается на рынок высококачественных лифтов по доступной для российского потребителя цене. Оптимальный баланс между качеством и приемлемой ценой позволил завоевать доверие у многих потребителей, ставших постоянными клиентами завода.

В рамках программы «Импортозамещение» завод предлагает пассажирские и грузовые лифты для жилищного строительства, государственных и коммерческих учреждений, оказывая при этом дополнительные услуги потребителям в виде монтажных и пуско-наладочных работ. Монтажом лифтового оборудования при заводе «ELBRUS» занимается собственная монтажная организация. В ее штате около двухсот высококвалифицированных специалистов, способных в максимально краткие сроки, при высоком качестве установить и пустить в работу лифтовое оборудование.

Контактные данные
г. Чебоксары, Монтажный проезд, 23
Телефон: 8 800 222 88 88 (бесплатно по России)
Телефон/факс: +7(8352) 23-05-23
E-mail: elb@karmal.ru
Сайт: elbp.ru



СКОРОСТНОЙ ПОДЪЕМ

ОАО «Могилёвлифтмаш» завершил испытания лифтов со скоростью движения 2,5 м/с. Первенец из этой серии – пассажирский лифт ПВБ1025К грузоподъемностью 1000 кг – смонтирован в испытательном центре предприятия. Новая разработка могилевских лифтостроителей предназначена для установки в высотных жилых и общественных зданиях, имеет машинное помещение, а также автоматические двери кабины и шахты.

Именно в Научно-техническом центре ОАО «Могилёвлифтмаш» (НТЦ) начинает свое существование каждый новый лифт. Здесь разрабатываются проектные решения, изготавливается опытный образец, проводятся испытания, запускается серийное производство. Весь процесс занимает от нескольких месяцев до года. Новая разработка могилёвских лифтостроителей предназначена для установки в высотных жилых и общественных зданиях. Разработчики утверждают, что по качественным и функциональным характеристикам могилёвская новинка, при создании которой использовались новейшие технологии, не уступает мировым аналогам.

Использование новейших технологий позволило добиться высоких технических характеристик нового лифта. Скорость движения увеличена до 2,5 м/с, высота подъема до 130 метров, а максимальное число остановок до 45. Вместимость кабины нового лифта – 13 человек. В лифте используется регулируемый главный привод переменного тока с безредукторной лебедкой. Привод дверей кабины – автоматический телескопического открывания, либо центрального открывания (только для непроходных кабин). Особенностями конструкции новой разработки по сравнению с выпускаемыми в настоящее время являются направляющие с более высокими механическими свойствами, новая станция управления с системой выравнивания, роликовые башмаки и роликовый ловитель двухстороннего действия, а также ограничитель скорости двухстороннего действия.

– Раньше мы выпускали лифты, которые двигались со скоростью 1,6 м/с, сейчас она

увеличена до 2,5 м/с. Испытание опытного образца прошло успешно, – рассказывает директор научно-технического центра предприятия Максим Соболев. – Новая линейка продукции предполагает 8 моделей с различными размерами кабин и грузоподъемностью, работа над созданием этой серии находится в самом разгаре. А первым скоростным лифтом, выпущенном на нашем производстве, стал пассажирский «тонник».

– Значительное внимание при разработке модели мы уделили комфорту пассажиров, – отмечает Максим Соболев. – Наши конструкторы добились высокой плавности хода, а также снижения шума в кабине. Новый лифт имеет ряд новых технических решений, в числе которых – современная система управления с системой выравнивания кабины, использование роликовых башмаков взамен башмаков скольжения, направляющие повышенной точности.

ОАО «Могилёвлифтмаш» – крупнейший производитель лифтового оборудования в ЕАЭС – постоянно развивается, направляет средства на модернизацию, идет по пути диверсификации производства, осваивает новые ниши для реализации продукции. Высокое качество и конкурентоспособность могилёвских лифтов подтверждается стабильным спросом на продукцию завода. Сегодня в широкой номенклатуре – более 200 различных моделей. В производственную программу предприятия входят эскалаторы и траволаторы, автомобильные парковочные системы, подъемные платформы для людей с ограниченными физическими возможностями и техника для строительства. Завод выпускает около тысячи пассажирских, грузовых и больничных лифтов грузоподъемностью от 100 кг до 6,3 т в месяц. Сегодня в портфере заказов белорусского производителя контракты с Казахстаном, Кыргызстаном, Молдовой, Арменией, Таджикистаном, Нигерией, Сербией и другим странам. И, конечно, с Россией, куда отправляется до 70 % выпускаемой продукции. Несомненно, что скорое освоение серийного производства скоростного пассажирского лифта и дальнейшее расширение модельного ряда современной продукции станет для ОАО «Могилёвлифтмаш» очередным шагом на пути поступательного движения вверх.

Пресс-служба
ОАО «Могилёвлифтмаш»
[PI]

ОЧЕНЬ ПОЛЕЗНО И СУПЕР ВАЖНО!

Исключительно восклицательные мажорные нотки сквозили в отзывах участников о прошедшем в начале августа в Чебоксарах выездном семинаре Национального Лифтового Союза «Развитие лифтовой отрасли и сферы вертикального транспорта в современных условиях». Казалось бы, рутинное, всем привычное, традиционное мероприятие чебоксарцы сумели превратить в яркий, интересный, информационно насыщенный, профессионально отработанный форум лифтового сообщества страны.

3 августа, в столице Чувашской Республики (ЧР), в конференц-зале делового центра «Республика» собрались около 90 представителей специализированных лифтовых предприятий почти со всех регионов России. Лифтовики Владимира, Ижевска, Минска, Москвы, Нижнего Новгорода, Сургута, Твери, Тюмени, Липецка, Тамбова, Йошкар-Олы, Санкт-Петербурга и других городов активно откликнулись на приглашение лифтового союза принять участие в обсуждении насущных проблем и вопросов сегодняшнего дня в лифтовой отрасли.

В позитивном проведении подобных мероприятий большую роль играет принимающая сторона. В этом ключе чебоксарцам на сегодняшний день нет равных. Великолепная организаторская работа проведенная лидерами чебоксарских лифтовиков, компаниями «Чувашлифт» (гендиректор – Владимир Ильин) и ООО «Городской лифт» (директор – Надежда Иванова) дала возможность конкретно, объективно и крайне познавательно провести встречу руководителей российских лифтовых предприятий. Позитивный лад лифтовой обстановки в Чувашии был заметен в активности руководства республики и ее столицы непосредственно в работе семинара. В форуме не просто приняли формальное участие, но и выступили по различным вопросам депутат Государственного Совета Чувашской Республики Николай Степанов, глава администрации г. Чебоксары Денис Спирин, заместитель главы администрации г.Чебоксары по вопросам жилищно-коммунального хозяйства Дмитрий Денисов, руководитель Госжилинспекции Чувашии Виктор Кочетков, председатель Чувашской Республиканской организации Общероссийского профсоюза работников жизнеобеспечения Эдуард Иванов, директор муниципального бюджетного учреждения «Управление жилищным фондом г. Чебоксары» Андрей Шестаков, генеральный директор «Республиканского фонда капитального ремонта МКД» Светлана Баранова, а также ру-

ководители районных администраций ЧР и многие другие.

Национальный Лифтовый Союз представляли первый вице-президент Алексей Захаров, выступивший в качестве модератора мероприятия, вице президент Сергей Прокофьев, исполнительный директор НЛС Пётр Харламов и генеральный директор Ассоциации СРО «Русьэкспертлифт» Андрей Воронин. Активное участие в работе семинара принял и выступил с эмоциональной речью председатель Комитета по предпринимательству в сфере жилищного и коммунального хозяйства Торгово-промышленной палаты Российской Федерации Андрей Широков. С приветственным словом к собравшимся обратилась Галина Хованская, депутат Государственной Думы РФ.

Кроме того, более 20 управляющих организаций г. Чебоксары проявили заинтересованность и направили своих представителей для участия в обсуждении наболевших вопросов. По сложившейся традиции семинар начали с награждения чувашских лифтовиков. Около 30 передовиков были награждены Почетными грамотами Государственного Совета Чувашской Республики и другими достойными наградами. Почетным знаком «За добросовестный труд в ЖКХ» был награжден электромеханик по лифтам ООО «Городской лифт» Андрей Груданов, а Нагрудного знака «За доблестный труд в лифтовой отрасли» 1 степени (ведомственная медаль лифтовой отрасли, учрежденная Национальным Лифтовым Союзом – прим. редакции) удостоились 10 работников – электромеханики, монтажники и лифтеры. Все они являются представителями одной из ведущих компаний в области обслуживания лифтового транспорта региона – ООО «Городской лифт», к празднованию 10-летнего юбилея которой был приурочен форум лифтовиков. Удостоились наград и главные устроители семинара, руководители двух ведущих лифтовых предприятий Чувашии: Владимир Ильин (ООО «Чувашлифт») и Надежда Иванова (ООО «Городской лифт»). Им вручили, соответственно, орден «За заслуги в строительстве» и Почетный знак «Строительная слава».

Внимание к лифтам – первостепенная задача руководства республики

В ходе пленарного заседания, продолжавшегося весь день, участники обсудили вопросы состояния лифтового хозяйства в целом по республике и в столице Чувашии. Уделили серьезное внимание системе государственного контроля и надзора за правилами безопасной эксплуатации лифтов, модернизации парка подъемников, замене лифтов в МКД, изменениям в нормативных документах, ГОСТах, проблеме подготовки кадров и организации независимой оценки профессиональной квалификации персонала лифтовых предприятий.

О принятом недавно Постановлении Государственного Совета Чувашской Республики доложил Дмитрий Денисов. Документ предусматривает выделение финансовых средств на за-

мену и модернизацию лифтов в размере 50% за счет средств республиканского бюджета, 35% за счет средств муниципальных образований и 15% за счет средств Фонда капитального ремонта. Всего, по его словам, ежегодно будет выделяться порядка 100 миллионов рублей в год, на период до 2025 года.

Виктор Кочетков, главный жилищный инспектор ЧР рассказал о деятельности органов Госжилинспекции по осуществлению контроля соблюдения правил безопасности эксплуатации лифтового хозяйства. Он сообщил, что если в прошлом году в адрес ГЖИ поступило порядка 350 жалоб, из которых 43 касались нарушений на лифтах, то в текущем году поток заявлений жителей несколько увеличился и составил за период до июля уже более 40. По каждому из сигналов были проведены квалифицированные проверки и приняты конкретные меры по устранению недостатков и нарушений. В практику работы ГЖИ в последнее время вошел принцип мониторинга состояния лифтового оборудования в конкретных домах. Таким образом в прошлом году было тщательно изучено состояние 34 МКД, а в текущем – уже 8 домов. Это позволило серьезно проанализировать качество работы управляющих компаний и сервисных лифтовых организаций, а по выявленным недостаткам и нарушениям принять соответствующие меры.

Нерадостным было выступление гендиректора Республиканского ФКР Светланы Барановой. По ее словам до срока замены изношенных лифтов осталось 3 года, а в республике таких подъемников насчитывается 1800 штук, на замену которых потребуется 4,2 мрд рублей. 800 лифтов работают в домах, которые используют спецсчета и здесь положение еще более критическое, поскольку сами жильцы реально не в состоянии накопить нужную сумму на замену подъемника. Что касается оставшейся тысячи лифтов, то и здесь с их заменой будущее выглядит туманно. Чтобы выполнить требование по замене лифтового оборудования, нужно менять ежегодно по 350 лифтов, а действительность показывает, что заменено в этом году только 44 подъемника и перспективы достичь нужной цифры туманны. Все дело упирается в недостаток финансирования. Даже те 100 млн рублей, которые планируется выделить, ситуацию не спасут. ФКР не сидит сложа руки: идет интенсивный поиск лифтостроительных предприятий, готовых предоставить лифтовое оборудование в кредит с солидной, до 5 лет, отсрочкой. Есть некоторые договоренности с ЩЛЗ и КМЗ в этом плане. Другой путь – кредитование от крупных банков: «Газпромбанк», «ВТБ» и «Сбербанк», но и здесь проценты по кредитам лягут серьезным бременем, что приостановит своевременный ремонт крыш, фасадов и подъездов МКД, что тоже вызывает серьезные опасения.

Информация из первых рук всегда полезна и важна

Вторая половина дня большей частью была отдана представителям НЛС, которые в своих докладах четко обозначили позицию Союза по многим

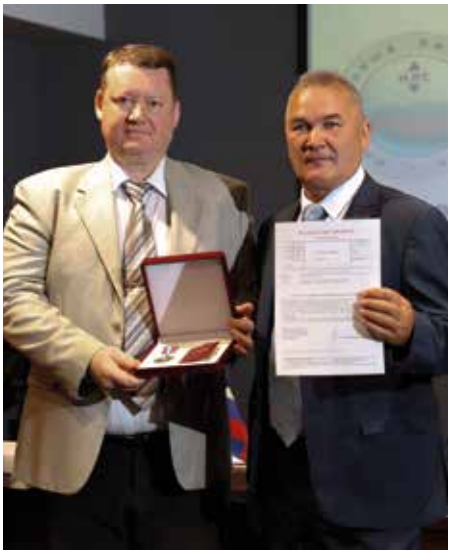
проблемным вопросам. Сергей Прокофьев детально разобрал проблемы аварийности на лифтах, важные моменты подготовки кадров и необходимость независимой оценки профессионально квалификации. Андрей Воронин подробно остановился на вопросах принятия профессиональных стандартов и разъяснил ситуацию в этом вопросе, в связи с отменой некоторых нормативных актов и постановлений. Интересное, информативное сообщение участникам семинара предложил Пётр Харламов, генеральный директор Ассоциации «Российское лифтовое объединение» («РЛО»). В его презентации участники семинара увидели анализ темпов замены лифтов в стране за последние 3 года. Как отметил Пётр Геннадьевич, к сожалению, количество аукционов по замене лифтов снизилось. Если с января по июль 2020 года было проведено 8868 аукционов на замену лифтов, а в 2021 году за аналогичный период – 13 362 лифта, то в 2022 году состоялось только 4330 аукционов.

Количество субъектов РФ, участвующих в аукционах, сократилось и составило, соответственно: в 2020 – 62, в 2021 – 59 и в 2022 – 55. Снизилось количество подрядных организаций, соответственно с 84/89/62. В числе лидеров этой позиции на данный момент выступают Санкт-Петербург, Приморский край, Республика Татарстан, Нижегородская и Воронежская области, где проведены аукционы на замену от 200 до 550 подъемников. К сожалению, в некоторых субъектах данные показатели меньше на порядок. Так, в Тюменской, Ростовской и Вологодской областях показатели едва достигли 20 лифтов. В Рязанской и Магаданской – 13, в Новгородской – 11, в Республика Тыва – 10 и совсем неприглядные цифры, менее 5 лифтов, показали Смоленская область, Республика Бурятия и Республика Мордовия. Пётр Харламов остановился на проблеме финансирования замены лифтов и вкратце рассказал о механизме факторинга, который призван снизить финансовую нагрузку при замене лифтового оборудования. Что касается волнующего всех сегодня вопроса импортозамещения (ИЗ), то по словам гендиректора РЛО, со стороны НЛС и непосредственно Ассоциации «РЛО» была проведена серьезная работа по определению важнейших пунктов ИЗ, но, к сожалению, серьезных успехов на сегодняшний день достичь не удалось, на что есть объективные причины. И, тем не менее, как заверил участников семинара Пётр Геннадьевич, РЛО продолжит работу по ИЗ и будет неуклонно добиваться от правительства страны, от ведомств и министерств продвижения в этом вопросе.

Заключительный день семинара лифтовики провели на природе, на территории одного из центров отдыха, на живописном берегу Волги. Но и тут, рядом с турниром по волейболу, то в одной, то в другой группе возникали интересные дискуссии на профессиональную тему. Участники продолжали обсуждать итоги семинара, делиться конкретным опытом работы и преодоления сложностей, коих немало в лифтовой сфере.

Данила Горин

фото Михаила Белкина



Я ♥ ГОРЛИФТ
ГОРЛИФТ

ифтинформ

2022

БЕЗОПАСНОСТЬ ЛИФТОВ ПРЕДЕЛА НЕ ИМЕЕТ

Выездной семинар НЛС, прошедший в начале августа в Чебоксарах, поднял немало вопросов о деятельности и развитии лифтовой отрасли. Несколько важных тем затронул в своем выступлении Сергей Прокофьев, вице-президент НЛС. В частности, он подробно остановился на причинах снижения безопасности и качества услуг, предоставляемых в лифтовой сфере.

Законотворчество – процесс не для слабонервных

– Правила использования лифта – это информация, вывешенная внутри кабины лифта, а его содержание – это обеспечение условий для эксплуатации оборудования, – пояснил Сергей Прокофьев. – В частности, подача электроэнергии, назначение ответственного лица и т.д. Технические работы, которые осуществляются в целях поддержания и восстановления качества лифта на стадии жизненного цикла – объемная работа, требующая регламентации в правилах. Я недавно знакомился с новыми правилами, которые вышли в 2020 году, подготовленными белорусскими коллегами. Они в корне отличаются от правил 2011 года. В статье «Оценка соответствия лифтов» говорится, что эту оценку производит инспектор Госпромтехнадзора или уполномоченные им лица. Что касается эксплуатации лифтов, то она осуществляется в соответствии с настоящим регламентом. Здесь и ГОСТ, и эксплуатация, и оценка, и утилизация. Все в едином понятном документе. Собственно, как было и у нас до 2013 года.

Всем понятно и ясно, что лифт должны обслуживать и эксплуатировать исключительно квалифицированные специалисты. Это было зафиксировано в 12 статье «Эксплуатация лифта» «Правил устройства и безопасной эксплуатации лифтов» (ПУБЭЛ) еще в 2003 году. В ней говорится о том, как должна осуществляться эксплуатация лифта, проверка знаний персонала, как проводится экзамен с участием представителей тогда еще Госгортехнадзора.

Между тем, как особо подчеркнул Сергей Прокофьев, лифтовики в минувшем году поте-

ряли контроль над техническим регламентом. Еще в 2020 году в адрес Минпромторга и Минэкономразвития были направлены соответствующие письма. В ответе Минэкономразвития говорится о том, что установление государственного контроля в рамках техрегламента представляется не целесообразным. В ответе Минпромторга отмечалось, что обращения в Минэкономразвития поступали дважды и дважды это министерство давала отписку о нецелесообразности внесения контроля за техрегламентом. В результате за одиннадцатью техническими регламентами, в том числе и за лифтовым, контроль так и не был установлен. Впрочем, здравый смысл возобладал и теперь государственный контроль и надзор установлен в соответствии с изменениями, внесенными в 2021 году в законодательство. То есть, государственный надзор и контроль теперь прописан в отдельной статье в №184-ФЗ «О техническом регулировании». Там поясняется, как осуществляется и устанавливается государственный контроль. Но опять же остался нерешенным вопрос об определении органа госконтроля.

Конечно, определенные результаты усилиями НЛС достигнуты, но государственного контроля за правилами с 2013 года по настоящее время, к сожалению, добиться так и не удалось. Тем не менее мы добились того, что, наконец, правила должны быть приняты. Были разработаны несколько вариантов федерального закона о внесении изменений в части установления контроля в Градостроительный кодекс, подготовлены соответствующие правила. Но в прошлом году их, что называется, зарубили. Ситуация остается напряженной, т.к. государство нас услышало.

Необходимость установления контроля над регламентом, в которой убеждены лифтовики поддержали депутаты Госдумы РФ. Была создана рабочая группа по вопросам лифтов, что дало возможность разработать новый вариант федерального закона о государственном контроле за лифтами, который был направлен в Правительство РФ. Было решено перестраховаться и направить в депутатский корпус Госдумы РФ вариант дополнений в №170-ФЗ, который устанавливает изменения в части того или иного вида надзора. В итоге законопроект был внесен в Госдуму и прошел все стадии рассмотрения, что сохраняет реальный шанс на принятие законопроекта.

С 2010 года по настоящее время при непосредственном участии НЛС была проделана большая работа как в плане нормотворчества, так и в отстаивании интересов профессионального сообщества, связанных с обеспечением безопасной эксплуатации лифтов. Лифтовое сообщество боролось за установление контроля над эксплуатацией лифтов. Были внесены изменения в закон о страховании, в Градостроительный кодекс, скорректированы правила по организации безопасности при использовании и содержании лифтов.

– Все логично, ведь речь идет об очень серьезных опасных объектах, а формы проверок на сегодняшний день, результаты которых сводятся к каким-то предупреждениям, предостережениям, неэффективны, – отметил Сергей Прокофьев. – Нужно реализовывать все методы, предусмотренные №248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в РФ, который предусматривает мониторинг, инспекторский визит, ряд других форм и видов надзора. Кстати, со своей стороны мы предлагаем такую форму, как самообследование.

Мало того, в случае возникновения каких-то сомнений возможна основательная проверка, результатом которой как раз и могут стать соответствующие предупреждения, предостережения вплоть до применения штрафных санкций. Именно такой подход позволит вести более эффективную борьбу с непрофессиональными организациями.

Разъясняя ее смысл, Сергей Анатольевич подчеркнул роль организации, осуществляющей деятельность по монтажу, техобслуживанию, ремонту. Именно она и будет проводить самообследование, составлять акт и отправлять его в надзорный орган. В документе указываются данные о численности персонала, имеющихся технические средствах для ремонта, наличии помещений, инструмента и т.д. Но, если с актом самообследования надзорный орган не согласится, он в праве осуществить инспекционный визит и все визуально проверить.

Найти общий язык с лифтом!

Вторую часть своего выступления Сергей Прокофьев начал с проблем, связанных с авариями на лифтах. Одна из них – это «непослушание» лифта, непредсказуемое изменение пути его следования. То есть, по приказу лифт должен идти вниз, но

Согласно статистике, которую предоставил комитет по аналитике НЛС, в период с 2017 по 2021 годы в жилом, нежилом фондах, а также на строительных объектах в 2017 году пострадали 70 человек (из них 35 погибли, 35 получили травмы), в 2018 году – 60 человек (из них 30 погибли, 30 получили травмы), в 2019 году – 82 человека (из них 34 погибли, 48 получили травмы), 2020 году – 54 человека (из них 23 погибли, 31 получили травмы) и в 2021 году пострадало 57 человек (из них 22 погибли, 35 получили травмы). При этом в подавляющем большинстве случаев 60% вины приходится на обслуживающий персонал.

на самом деле он поднимается. Подобные случаи имели место в Уфе, в подмосковном Красногорске и Обнинске, где, кстати, получилась вопиющая ситуация.

– После того, как в интернете появилось сообщение о том, что в Обнинске лифт на полном ходу врезался в последний этаж дома, я связался с калужскими коллегами и сообщил о происшествии, на что мне ответили, что, мол, в курсе ситуации и там имеет место незначительный инцидент, – рассказал Сергей Прокофьев. – Тем не менее, я предложил отправить на место инспектора, потому что информация в интернете была совершенно другая. В итоге инспектор, прибыв на место, своими глазами увидел, что кабина врезалась в крышу дома и практически развалилась. Пассажиру по счастливой случайности удалось выбраться наружу. И все это преподносилось, как незначительный инцидент. Сергей Прокофьев рассказал также и о падении лифта с восьмого этажа в здании МФЦ в Чебоксарах. В результате расследования выяснилось, что в процессе движения лифта на высокой скорости произошло повреждение электрокабеля. А именно замыкание, вследствие которого сработало автоматическое выключение цепи управления и электродинамическое торможение двигателя лебедки лифта не произошло, поскольку тормозного усилия оказалось недостаточно для снижения скорости движения кабины лифта и ее остановки. Возникшие неисправности повлекли движение лифта на высокой скорости, разрушение подвески крепления тяговых элементов со стороны кабины лифта в верхней части шахты лифта, падению этого узла на крышу кабины лифта с одновременным падением кабины лифта на первый этаж с разрушением каркаса самого лифта, стенок, крыши, потолочного перекрытия, пола, створок дверей и иных предметов. К счастью, в момент аварии в кабине никого не было.

В целях решения проблемы аварий на лифтах в отношении недопущения неконтролируемого движения кабины профессиональным лифтовым сообществом совместно с Ростехнадзором организованы и проведены совещания и определен комплекс мер по предотвращению аварий в целом. Кроме того, создан постоянно действующий орган, целями и задачами которого является изучение причин аварий и выработка рекомендаций и решений по их недопущению в дальнейшем. Осуществляется также информирование владельцев лифтов и специализированных организаций о причинах аварий и мерах, которые необходимо принять по их недопущению.

Должен знать, чтобы уметь

Оценка квалификации. Помимо того, что она в обязательном

порядке проводится в лифтовой сфере, ее так же взяли на вооружение и инженеры-проектировщики. На то были веские причины. В качестве примера Сергей Прокофьев рассказал о трагедии, произошедшей в феврале 2004 года на юго-западе Москвы в Ясенево в спортивно-развлекательном комплексе «Трансвааль-парк». Трагедия унесла жизни 28 человек, в их числе восемь детей. Более 100 пострадали, многие из них стали инвалидами. Причина разрушения комплекса – неправильный расчет нагрузок на конструкции, в частности, от скопившегося снега. За эту, мягко говоря, ошибку ряд должностных лиц был привлечен к уголовной ответственности. В Градостроительный кодекс внесены изменения, ужесточающие проведения экспертиз и других контрольных мероприятий. Все лица, призванные обеспечивать безопасность объектов, раз в пять лет должны подтверждать квалификацию.

В утвержденных Постановлением № 743 Правилах организации безопасного использования и содержания лифтов, дается четкое определение квалифицированному персоналу. А именно: «квалифицированный персонал – физические лица, соответствующие квалификационным требованиям для осуществления трудовой функции, необходимой при выполнении соответствующего вида (видов) работ по монтажу, демонтажу, эксплуатации, в том числе обслуживанию и ремонту, техническому освидетельствованию и обследованию объекта, в соответствии с положениями профессиональных стандартов, устанавливающих квалификационные характеристики для выполнения соответствующих видов работ, подтвердившие соответствие своей квалификации в порядке, предусмотренном Федеральным законом «О независимой оценке квалификации».

– Создана временная комиссия Национального совета по профессиональным квалификациям при Президенте РФ, – отметил Сергей Прокофьев. – В нее вошли представители Ростехнадзора, Минтруда, МЧС и десяти советов по профквалификациям. Мы предложили внести изменения в Трудовой кодекс РФ. Нас поддержало правительство, был подготовлен план в части этих изменений. Вроде бы, все шло к тому, что этот законопроект должен был быть внесен в Правительство РФ, далее в Госдуму, но против выступила Федерация независимых профсоюзов России. В результате законопроект был заблокирован. Впрочем, большинство отраслевых профсоюзов этот документ поддержали. Включая и наш профсоюз работников жизнеобеспечения, поскольку в этом документе они увидели защиту именно работников. Надеюсь, что все же вопрос не повиснет в воздухе, он актуален и его нужно решить.

Сергей Прокофьев выразил твердое мнение: оценка квалификации необходима по жизненным показателям в прямом смысле слова. Все это – следствие отсутствия на уровне национального законодательства порядка ввода лифта в эксплуатацию. К примеру, в Казахстане, Киргизии, Белоруссии такие правила есть. А в России на законодательном уровне порядок не установлен.

– Мы вышли с предложением в Ростехнадзор установить единый порядок ввода лифтов в эксплуатацию, – подчеркнул Сергей Прокофьев, – причем, с участием специально созданной комиссии и вне зависимости от того, заменяется лифт в существующем здании или вводится в эксплуатацию в новом объекте. Инспектор проверяет все досконально, подтверждая проверку личной подписью. И если он совершит ошибку или просто закроет глаза на недоделки, то уголовной ответственности ему не миновать. Но и это еще полбеды. Такая безответственность может привести к аварии, а значит, к травмам и гибели пользователей лифта.

Завершая выступление, Сергей Прокофьев внес предложение немного изменить ст.4 части 6 ТР ТС 011/2011, где на данный момент регламентом определены общие требования к безопасности лифта при проектировании, изготовлении, монтаже и в течение назначенного срока службы, а также требования безопасности к утилизации лифтов, которые устанавливаются законодательством государств-членов Таможенного союза. В то же время требования безопасности на самой продолжительной стадии жизненного цикла лифта регламентом не установлены.

– Я предлагаю добавить только одно слово и смысл в корне меняется: требования безопасности к эксплуатации и утилизации лифтов устанавливается законодательством государств – членов Таможенного союза. Это говорит о том, что в данном случае правительство будет обязано принять правила эксплуатации лифтов, – подытожил свое выступление Сергей Прокофьев.

Текст подготовил
Валерий Будумян

3 августа город Чебоксары принял семинар, приуроченный к юбилею местной специализированной организации ООО «Горлифт». Доклад и презентация генерального директора СРО «Русьэкспертлифт» Андрея ВОРОНИНА стали ярким его блоком, более того, содержательно они простерлись дальше текущей картины в сферах стандартизации и оценки соответствия – вплоть до симптоматичных долгосрочных тенденций в этих областях. Предлагаем ознакомиться со стержневыми тезисами выступления и среди прочего узнать, каким закономерностям подчиняется обновление Перечней стандартов к Техническому регламенту Таможенного союза «Безопасность лифтов» (ТР ТС 011/2011), какие стандарты в новом перечне стали бессрочными, и почему привычные всем испытательные лаборатории намереваются заменить органами инспекции.

К ТЕХРЕГЛАМЕНТАМ НА «ВЫ»

Биоритмы стандартизации

С 2008 года центром, откуда координируются все связанные со стандартизацией в лифтовом пространстве процессы, стал Технический комитет по стандартизации «Лифты, эскалаторы, пассажирские конвейеры и подъемные платформы для инвалидов» (ТК 209).

Одна из задач ТК 209 – подготовка предложений в Программу национальной стандартизации (ПНС) по разработке, пересмотру, внесению изменений в стандарты или их отмене. Часть стандартов, внесенных в программу 2021 года ТК 209, готовилась методом пересмотра действующих в России национальных и межгосударственных стандартов, часть создавалась с чистого листа, некоторые из них уже наделены силой приказами Росстандарта.

Особо хочется выделить ГОСТ Р 70198-2022 «Лифты. Обеззараживание оборудования для предотвращения распространения новой короновирусной и других видов инфекций. Общие требования». Происхождением он обязан пандемии коронавируса COVID-19 и стремлению специалистов лифтового комплекса минимизировать для пассажиров риски от встреч с болезнетворными организмами внутри лифтовых кабин. ГОСТ Р 70198-2022 доброволен для применения, но и производители, и владельцы уже эксплуатируемых лифтов с 4 июля этого года могут прибегать к описанным в нем «антиинфекционным» техническим решениям.

Передовой стандарт пока даже не знает мировых аналогов, так что скорость, своевременность и качество его разработки – целиком и полностью заслуга команды профессионалов, трудившихся над текстом.

ГОСТ 34758-2021 «Лифты. Основные параметры и размеры. Часть 1. Лифты для транспортирования людей или людей и грузов» как национальный стандарт Российской Федерации в ходу с 1 января 2021 года и немало выручает проектировщиков, а ГОСТ 34488-2022 «Лифты грузовые малые. Общие требования безопасности к устройству и установке» в каком-то смысле опередил время. Он начнет применяться в качестве российского национального стандарта с 1 июня 2024 года, но в Перечне стандартов к Техническому регламенту «Безопасность лифтов» упоминания о нем пока нет. Оно появится 30 ноября этого года вместе с другими изменениями, закрепленными решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 31 мая 2022 года № 90.

Интересы тех, кто занимается оценкой соответствия лифтового оборудования, в ПНС-2021 отражали три стандарта на порядок проведения и правила обработки результатов освидетельствования лифтов перед вводом в эксплуатацию, в период эксплуатации и отработавших назначенный срок службы. Их в проект программы направило СРО «Русьэкспертлифт», они стали развитием стандартов на правила и методы оценки соответствия лифтов при вводе в эксплуатацию и в период эксплуатации ГОСТ Р 53782-2010 и ГОСТ Р 53783-2010. Намерения «Русьэкспертлифта» очевидны: дополнить методы оценки соответствия еще и методиками – пошаговой инструкцией для специалистов, которые обследуют оборудование. Такие инструкции сформулированы в стандартах организации (СТО) «РЭЛ», которые СРО пытается перевести в ранг национальных стандартов.

Программа национальной стандартизации в ее лифтовой составляющей выполнена практически на 100%; проект Программы национальной стандартизации на 2023 год обретает черты. В него внесли несколько примечательных пунктов.

Например, планируется пересмотр ГОСТ 34441-2018 «Лифты. Диспетчерский контроль. Общие технические требования», а разработка ГОСТ «Модификация лифтов в период назначенного срока службы. Общие требования», как ожидается, снимет с повестки дня один давно назревший вопрос.

Не секрет, что даже многие опытные лифтовики привыкли использовать в лексиконе термин «модернизация». Согласно определению из ТР ТС 011/2011, модернизация – мероприятия по повышению безопасности и технического уровня находящегося в эксплуатации лифта до уровня, установленного техническим регламентом.

Но представим ситуацию: лифт изготовлен по ГОСТ Р 53780-2010 «Лифты. Общие требования безопасности к устройству и установке». Ничего производить по этому ГОСТу с 15 февраля 2020 года нельзя, тем не менее, сделанный по ГОСТ Р 53780-2010 лифт на день изготовления вписывался в положения технического регламента. Но как быть, если при эксплуатации лифта его оборудование (допустим, лебедку или станцию управления) понадобилось заменить на другое, не упомянутое в сертификате соответствия? Под понятие «модернизация» эта операция не подпадает – термины вроде бы созвучны, но виды деятельности совершенно другие.

Если ГОСТ на модификацию разработают и утвердят, то он позволит спокойно менять оборудование в действующих лифтах, не нарушая ничего.

Послабления для бизнеса

Беспрецедентно сложное положение, в котором отечественная экономика находится несколько последних месяцев, ощутили на себе и аккредитованные лица, завязанные на разные отрасли экономики нашей страны. Они обязаны периодически проходить процедуру подтверждения компетентности. В частности, после получения этого статуса процедура должна состояться через год, повториться через два года, плюс один раз в пять лет со дня аккредитации.

Трезво оценив тяжесть экономических потрясений, Правительство России предоставило послабления бизнесу в постановлении от 12 марта 2022 г. № 353 «Об особенностях разрешительной деятельности в Российской Федерации в 2022 году», которое содержит лифтовые аспекты.

Приложение № 17 «Особенности осуществления аккредитации в национальной системе аккредитации» для всех аккредитованных лиц, срок подтверждения компетентности которых пришелся на период с 14 марта по 1 сентября 2022 года, перенесло его на 6 ме-

сяцев. Организации, которые должны были в этот же период проходить расширение области аккредитации или подтверждение компетентности с расширением области аккредитации, этот маневр не охватывает.

Принципиально то, что пункт 12 приложения наделяет Министерство экономического развития Российской Федерации правом установить дополнительные особенности аккредитации, поэтому аккредитованные лица могут в любую минуту ожидать от Росаккредитации новых распоряжений.

Приложение № 18 адаптирует под экономические реалии процедуру оценки соответствия продукции, выпускаемой в обращение на территории России.

Оно определяет условия, при которых вместо сертификации продукции, даже если этот постулат оговорен техническим регламентом, можно задействовать декларирование – упрощенную схему ввоза и реализации товаров на отечественном рынке.

Перечень такой продукции и товаров первой необходимости, важных для бесперебойной работы промышленности, утвержден приказом Минпромторга России от 25 марта 2022 года № 1003. К сожалению, лифты и лифтовое оборудование в него не попали, однако не все потеряно: перечень будет дополняться новыми наименованиями продукции с учетом ее приоритета для промышленников, осуществимости ее импорта и возможности импортозамещения.

Кроме того, постановление автоматически продлило на год срок действия некоторых сертификатов соответствия на лифты. Важная деталь: отталкиваться теперь надо от срока окончания действия сертификата, указанного не в его бумажной версии, а в электронном реестре выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии. Если, например, по бумаге сертификат истекал в марте 2022 года, то компьютер отобразит крайнюю дату как март 2023 года.

Таких сертификатов на лифты несколько, в основном они относятся к лифтам «KONE» и некоторым другим лифтам импортного происхождения. С лифтами этой категории возник еще один нюанс: специалистам органа по сертификации либо испытательной лаборатории затруднительно или вовсе невозможно выехать в страны, где они изготавливаются, посетить территорию предприятия-изготовителя и провести обязательный ежегодный инспекционный контроль сертифицированной продукции.

Поэтому постановление допускает, что анализировать состояние производства можно дистанционно, в том числе с использованием аудио- и видео-конференц-связи.

Перечни с обновлениями

До недавнего времени лифтовая отрасль России опиралась на перечень стандартов к ТР ТС 011/2011, утвержденный решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 29 мая 2018 года № 93.

Алгоритм наполнения перечней стандартов к техническим регламентам традиционно подразумевал, что на территории государства должны иметь хождение сначала национальные стандарты, а потом межгосударственные. 15 февраля 2020 года, когда ГОСТ Р 53780-2010 канул в Лету, этот принцип дал сбой, что привело к парадоксу: во всех нормативных базах ГОСТ Р 53780-2010 начал значиться как отмененный, но стандарты по оценке соответствия ГОСТ Р 53782-2010 и ГОСТ Р 53783-2010 по-прежнему ориентировали на тот документ, по которому лифт был изготовлен (ГОСТ Р 53780-2010). А межгосударственный ГОСТ 33984.1-2016 «Лифты. Общие требования безопасности к устройству и установке. Лифты для транспортирования людей или людей и грузов», согласно области применения, не касался лифтов, выпущенных до его появления.

После обращения Национального Лифтового Союза и ТК 209 Росстандарт приказом от 17 марта 2020 года продлил действие ГОСТ Р 53780-2010 вплоть до 25 марта 2025 года. То есть изготавливать новое оборудование по нему нельзя, но оценку соответствия – и полное, и периодическое техническое освидетельствование – проводить допускается.

В обновленном перечне стандартов, утвержденном решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 31 мая 2022 года № 90, ГОСТ Р 53780-2010 сохранился без указания срока действия. Такой шаг продиктован заботой о том, чтобы оценка соответствия произведенных по предыдущему ГОСТу лифтов проводилась независимо от того, когда именно их смонтируют.

Например, лифты по сертификату соответствия на ГОСТ Р 53780-2010 разрешается выпускать вплоть до 2025 года, но покупатель в последний миг может приобрести лифт, положить на склад и неизвест-

но когда установить на объекте. Чтобы гарантировать его беспроблемный ввод в эксплуатацию, была продумана новая схема.

Таким образом, если лифт изготовлен по ГОСТ Р 53780-2010 и взаимосвязанным с ним стандартам, оценивать его соответствие перед вводом и в период эксплуатации нужно по национальным стандартам ГОСТ Р 53782-2010 и ГОСТ Р 53783-2010 (включены в Перечень стандартов, срок применения не установлен), а если лифт базируется на ГОСТ 33984.1-2016 – по межгосударственным стандартам ГОСТ 34582-2019 и ГОСТ 34583-2019. Перечень стандартов к Техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности машин и оборудования» (ТР ТС 010/2011) по итогам совещания представителей государств-членов Евразийского экономического союза 10 марта 2022 года в недалеком будущем тоже ожидают видоизменения.

Прежние стандарты на требования безопасности к устройству и установке, правила и методы исследований и испытаний эскалаторы, пассажирские конвейеры, подъемные платформы для инвалидов заменят более свежие аналоги 2018-2020 годов.

Инспекции не за горами

Нововведения, о которых пойдет речь далее, затрагивают не просто Технический регламент Таможенного союза «Безопасность лифтов», а всю совокупность технических регламентов Евразийского экономического союза и Таможенного союза.

Чуть более года назад при Евразийской экономической комиссии образовалась рабочая группа по подготовке их изменений, а именно – установления форм, схем и процедур оценки соответствия на основе типовых схем оценки соответствия, утвержденных Решением Совета комиссии от 18 апреля 2018 года № 44.

Рабочая группа, куда входит генеральный директор СРО «Русьэкспертлифт», должна выстроить единообразную модель сертификации и декларирования во всех пяти государствах-членах ЕАЭС (Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика и Российская Федерация.).

Термин «органы инспекции» – одна из ее узловых и в чем-то болезненных точек. По Решению ЕЭК от 5 декабря 2018 года № 100 органы инспекции осуществляют работы по оценке соответствия продукции требованиям технических регламентов Таможенного союза после выпуска ее в обращение в форме оценки технического состояния либо технического освидетельствования или обследования – по сути, это близко к роду занятий лифтовых испытательных лабораторий.

Ни одного органа инспекции с лифтовым акцентом в современной России не существует, зато имеется около 350 органов инспекции по другим техническим регламентам, которые уже несколько лет присутствуют в других отраслях со своими методами и методиками.

О том, что, согласно общемировым подходам, лифтовым испытательным лабораториям пристало именоваться органами инспекции, еще в 2014 году на ежегодной конференции лифтовиков заявил заместитель руководителя Росаккредитации Сергей Мигин (подробнее – в статье С.В. Мигина «Перспективы развития органов инспекции» на официальном сайте ФСА fsa.gov.ru). Тогда же он предложил лифтовому сообществу подумать над переходом на новые рельсы, т.к. нормативная база в России для этого уже существовала – ГОСТ Р ИСО/МЭК 17020-2012 «Оценка соответствия. Требования к работе различных типов органов инспекции».

К сегодняшнему дню она пополнилась рядом других документов, например, решениями ЕЭК, но, в отличие от 2014 года, лифтовой отрасли уже не дают переходного периода, а недвусмысленно настраивают на то, что обратиться к новой модели неизбежно придется, как только утвердят весь руководящий базис.

Но просто сменить название с испытательной лаборатории на орган инспекции не получится. Во-первых, в лифтовых экспертных кругах пока нет четкого видения, какие именно измерения и испытания смогут производить новообразованные инспекции, во-вторых, чтобы аккредитоваться на органы инспекции, сначала нужно создать для них набор методов работы. Все это бремя ложится на плечи лифтовиков.

Второе заседание рабочей группы при ЕЭК намечено на начало октября. Ее участникам и руководителям предстоит выслушать, осмыслить и обобщить поступившие идеи и предложения, определиться, куда и как двигаться дальше. Органы инспекции в любом случае не придут в лифтовую отрасль прямо завтра, но начинать непростой путь однозначно следует с четкого осмысления их роли и места.

Записал Дмитрий Иванников

КТО ОТВЕЧАЕТ ЗА ПОРЯДОК В ЛИФТОВОЙ ОТРАСЛИ?

Александр Алексеевич Абрамов, представитель НЛС по СЗФО, эксперт Комиссии по лифтовому хозяйству Общественного Совета при Минстрое РФ, член ТК-209 Росстандарта, член экспертного совета журнала «Качество в строительстве», г. Санкт-Петербург

Кто-то, прочитав название статьи, может сразу заявить, что у нас нет ни лифтовой отрасли, ни порядка в ней. И трудно будет сразу найти ответ на это. Но давайте все же от эмоций перейдем к фактам. Действительно, в законодательстве, регулирующем отношения по производству, монтажу, эксплуатации лифтов, не найдешь термин «лифтовая отрасль», а тем более определение этому понятию. Тем не менее в ряде последних документов можно встретить этот термин, и определение его.

Так распоряжением Правительства РФ от 14.05.2015 № 881-р «Об утверждении плана-графика формирования сети независимых центров сертификации профессиональных квалификаций» создан «Совет по профессиональным квалификациям в лифтовой отрасли и сфере вертикального транспорта». Национальный совет при Президенте Российской Федерации по профессиональным квалификациям указывает в одобренной «Стратегии развития национальной системы квалификаций Российской Федерации на период до 2030 года» (протокол от 12.03.2021 № 51), что «отдельные решения, направленные на расширенное применение профессиональных стандартов и независимой оценки квалификации, принимаются на уровне Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, объединений работодателей, федеральных отраслевых регуляторов» в том числе, и «в лифтовой отрасли и сфере вертикального транспорта».

Минтруда России приказом от 24.02.2022 № 77 «Об утверждении методики расчета показателя «Количество профессиональных стандартов, в соответствии с которыми проведена экспертиза и утверждены наименования квалификаций и требования к квалификациям» федерального проекта «Содействие занятости» национального проекта «Демография» указывает на данный совет под регистрационным № 9 как «СПК в лифтовой отрасли, сфере подъемных сооружений и вертикального транспорта». Наконец «Федеральное тарифное соглашение в лифтовой отрасли и сфере вертикального транспорта Российской Федерации на 2022-2024 годы» (утвержденное Общероссийским профсоюзом работников жизнеобеспечения, Союзом «Общероссийское отраслевое объединение работодателей лифтовой отрасли, подъемных сооружений и вертикального транспорта «Федерация лифтовых предприятий» 29.09.2021) дает и искомое нами определение:

«Лифтовая отрасль – вид экономической деятельности, направленной на обеспечение жизнедеятельности граждан, создание комфортных условий проживания граждан в своих жилищах, на благоустроенных территориях, а также осуществление деятельности при эксплуатации зданий и сооружений; лифтовая отрасль включает в себя виды экономической деятельности, услуги, работы по эксплуатации, использованию, содержанию, монтажу, демонтажу, модернизации, замене, осмотру, техническому обслуживанию и ремонту, а также оценке соответствия опасных объектов – лифтов, подъемных платформ для инвалидов, пассажирских конвейеров (движущихся пешеходных дорожек) и эскалаторов в соответствии с требованиями «Правил организации безопасного использования и содержания лифтов, подъемных платформ для инвалидов, пассажирских конвейеров (движущихся пешеходных дорожек) и эскалаторов, за исключением эскалаторов в метрополитенах», утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 24 июня 2017 г. № 743.

В прежние годы в нормативных правовых актах использовалось понятие «лифтовое хозяйство». Так постановление Госстроя РФ от 23.02.1999 № 9 (ред. от 12.10.2000) «Об утверждении Методики планирования, учета и калькулирования себестоимости услуг жилищно-коммунального хозяйства» рассматривая затраты, входящие в себестоимость жилищных услуг, указывает и на «обслуживание и ремонт лифтового хозяйства». Постановление Правительства РФ от

17.11.2001 № 797 «О подпрограмме «Реформирование и модернизация жилищно-коммунального комплекса Российской Федерации» федеральной целевой программы «Жилище» на 2002-2010 годы» отмечает: что «при демонополизации жилищной сферы целесообразно проведение конкурсов на выполнение специализированных работ (обслуживание лифтового хозяйства, вывоз мусора, установка и обслуживание счетчиков тепла, воды и др.)». Не случайно в Общественном Совете при Минстрое РФ создана «Комиссия по вопросам лифтового хозяйства».

Теперь о том, что мы понимаем под порядком. Возьмем несколько определений из словарей (благо сейчас все это можно быстро найти в интернете):

1. Состояние благоустройства и налаженности, систематичность, правильность в расположении чего-нибудь, в ходе дел. 2. Последовательность, ход. 3. Способ, метод, путь в осуществлении чего-нибудь. (Словарь Ушакова).

1. Правильное, налаженное состояние, расположение чего-нибудь. 2. Последовательный ход чего-нибудь. 3. Правила, по которым совершается что-нибудь (Словарь Ожегова).

Другими словами, порядок рассматривается нами как нормы и правила, по которым существует какой-то процесс, так и качественная характеристика самого процесса, его налаженность, эффективность и завершенность. Говоря «все в порядке», мы имеем в виду и наличие налаженного порядка, и правильность в его осуществлении. Наличие порядка в лифтовой отрасли мы понимаем как хорошо продуманную и выстроенную систему норм и правил, по которым осуществляются все виды деятельности по производству, монтажу и эксплуатации лифтов. А есть ли сейчас этот порядок в лифтовой отрасли? Я скорее буду на стороне тех, кто утверждает, что его нет как такового. Или, по крайней мере, тех, кого существующий порядок не устраивает. Почему? Давайте поразмышляем.

Мне уже доводилось не раз писать о путанице в наших нормах, отсутствии определений ключевых понятий в нормативных правовых актах. Возьмем основной документ, регулирующий отношения по организации эксплуатации лифтов «Правила организации безопасного использования и содержания лифтов, платформ подъемных для инвалидов…». Прямо в заголовке мы видим – содержание лифта. Но определения этому понятию нет в этих правилах, нет его и в ГОСТ 33605-2015 «Лифты. Термины и определения», его нет нигде. Но может вспомнив, что лифт является общим имуществом многоквартирного дома, вы обратитесь к документам жилищного законодательства и найдете определение понятию «содержание общего имущества многоквартирного дома». Увы, и здесь вас ждет разочарование: нет его ни в Жилищном Кодексе РФ, нет ни в «Правилах содержания общего имущества в многоквартирном доме» (Утверждены 13.08.2006 Постановлением Правительства РФ №491.). Так что можете строить смелые догадки сами, что все же имели в виду в нашем правительстве, говоря о содержании лифта. Мы имеем определение «ввод лифта в эксплуатацию», но отсутствую такие важные как «вывод лифта из эксплуатации», «приостановление использования лифта по назначению».

В наших НПА можно встретить два термина: «применение лифта по назначению» и «использование лифта по назначению». Давайте сравним определения этих понятий и попытаемся найти различия.

– «использование лифта по назначению: Применение лифта в соответствии с его назначением, указанным изготовителем лифтов в эксплуатационных документах» (ст.3.8 ГОСТ Р 55964-2014 «Лифты. Общие требования безопасности при эксплуатации»).

– «применение по назначению: Использование лифта в соответствии с его назначением, указанным изготовителем лифтов в эксплуатационных документах (ст.3.1.12 ГОСТ 33605-2015 «Лифты. Термины и определения»).

Но так это же «близнецы-братья», почему бы не отказаться от одного из них, тем более, что в ТР ТС 011/2011 «Безопасность лифтов» указано определение «применение по назначению».

В ряде важных НПА (ст.8, ч.2, п.41 Федеральный закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» от 26.12.2008 № 294-ФЗ; ст.16 «Правил безопасного использования и содержания лифтов…»(«Правила организации безопасного использования и содержания лифтов, подъемных платформ для инвалидов, пассажирских конвейеров (движущихся пешеходных дорожек) и эскалаторов, за исключением эскалаторов в метрополитенах» (утв. 24.06.2017 ПП РФ № 743 с измен. от 19.04.2022).) и др.) прочно вошла такая норма как «монтаж, демонтаж, эксплуатация, в том числе обслуживание и ремонт лифтов». Но что стоит за оборотом «эксплуатация, в том числе обслуживание и ремонт»? Согласно определению «эксплуатации лифта» данному в Техническом регламенте и так понятно, что техническое обслуживание и ремонт, наряду с использованием по назначению и обеспечением его сохранности, являются составными частями эксплуатации лифта. Если по опреде-

лению техническое обслуживание и ремонт входят в состав эксплуатации, зачем тогда в указанных документах выделять оборот «в том числе»? Не для того ли чтобы подчеркнуть, что данное лицо должно не только эксплуатировать объект, но и САМО должно осуществлять его техническое обслуживание и ремонт? В упомянутой статье 16 «Правил безопасного использования и содержаний лифта…» указано, что владелец лифта может либо сам проводить техническое обслуживание и ремонт лифта, либо заключить договор на осуществление этой деятельности со специализированной организацией. То есть эксплуатацией лифта в полном объеме (использовать по назначению, обеспечить сохранность, проводить техническое обслуживание и ремонт) может заниматься только владелец лифта. Специализированная же организация вправе по договору с владельцем осуществлять только техническое обслуживание и ремонт лифта. Тогда можно сделать вывод, что формулировки этих понятий в указанных документах неверно воспринимаются нами. Если следовать им, то уведомление в Ростехнадзор должны подавать только владельцы лифтов, которые сами занимаются в том числе и техническим обслуживанием лифтов. Но с другой стороны, если обратиться к определению «специализированная организация» данному в п.3 «Правил безопасного использования и содержания лифтов…», то там мы вновь увидим, что предметом ее деятельности «является выполнение одного или нескольких видов работ при осуществлении деятельности по монтажу, демонтажу, эксплуатации, в том числе обслуживанию и ремонту объектов». Получается, что лифтовая организация может заниматься не только монтажом лифтов, но и, как владелец, их эксплуатацией, т.е. использует их по назначению, обеспечивает сохранность. Конечно все это выглядит абсурдно, но если пунктуально вчитываться в текст указанных выше норм, то это так.

Вывод из всего сказанного напрашивается один, данные статьи требуют изменения, возможно в следующей редакции:

Пункт 41 части 2 статьи 8 Федерального закона от 26.12.2008 №294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» изложить в следующей редакции: «монтаж, демонтаж, эксплуатация, обслуживание и ремонт лифтов, подъемных платформ для инвалидов, пассажирских конвейеров (движущихся пешеходных дорожек), эскалаторов, за исключением эскалаторов в метрополитенах».

Пункт 3 «Правил организации безопасного использования и содержания лифтов, подъемных платформ для инвалидов, пассажирских конвейеров (движущихся пешеходных дорожек) и эскалаторов, за исключением эскалаторов в метрополитенах», утвержденных ПП РФ №743 от 24.06.2017 изложить в следующей редакции: «специализированная организация» – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, предметом основной деятельности которых является выполнение одного или нескольких видов работ при осуществлении деятельности по монтажу, демонтажу, обслуживанию и ремонту объектов. Специализированная организация заключает с владельцем объекта публичный договор подряда;

В пункт 4 «Правил организации безопасного использования и содержания лифтов, подъемных платформ для инвалидов, пассажирских конвейеров (движущихся пешеходных дорожек) и эскалаторов, за исключением эскалаторов в метрополитенах», утвержденных ПП РФ №743 от 24.06.2017 добавить подпункт в следующей редакции: «у) организацией эксплуатации объекта владелец занимается самостоятельно и не вправе ее возложить на других лиц».

Пункт 16 «Правил организации безопасного использования и содержания лифтов, подъемных платформ для инвалидов, пассажирских конвейеров (движущихся пешеходных дорожек) и эскалаторов, за исключением эскалаторов в метрополитенах», утвержденных ПП РФ №743 от 24.06.2017 изложить в следующей редакции: «Владелец объекта обеспечивает осуществление одного или нескольких видов работ по монтажу, демонтажу, обслуживанию и ремонту объекта самостоятельно, либо на основании соответствующего договора со специализированной организацией».

От норм перейдем к правилам. Все тут просто и логично? Вряд ли. Более-менее понятно, кто отвечает за эксплуатацию лифта – его владелец. А вот кто отвечает за организацию эксплуатации – большой вопрос. Ведь коль целая отрасль существует, она должна как-то и кем-то управляться или самоуправляться. В первом случае должны быть в наличии органы управления, а точнее – существовать государственная система управления. Во втором – регулироваться государством через четкие, хорошо прописанные правила взаимодействия всех субъектов отрасли, прозрачной, объективной и всеобъемлющей системой надзора и контроля, а также мотивации к добросовестному выполнению всех обязанностей. Это предполагает наличие жестких, справедливых и неотвратимых санкций на тех, кто встает на путь нарушений предписанных требований. В какой из этих двух систем координат мы на-

ходимся? В первой? Вряд ли. Посудите сами: есть у нас какое-либо министерство или ведомство, отвечающее за лифтовую отрасль? Нет такого. Более того, даже узких специалистов по данному профилю нет в штатном расписании ни в одном из основных министерств или ведомств в той или иной мере причастных к лифтам (Минстрой, Минпромторг, Росстандарт). Такая же картина и на региональном уровне. Ни в Жилищном Комитете, ни в ГЖИ Санкт-Петербурга, ни в Комитете ЖКХ, Комитете жилищного надзора Ленобласти нет таких специалистов. Я не говорю уже о таких сферах как образование, здравоохранение, где тоже огромное количество лифтов, платформ подъемных для инвалидов уже есть, а еще большее количество должно быть. А коль нет специалистов, некому и давать оценку происходящим в отрасли процессам, принимать своевременные решения. Рассмотрим на конкретном примере. В 2021 году Правительство России принимает решение – отказаться от обязательности аукционов в лифтовой отрасли, ибо это очень часто приводит к невозможности представителям бюджетных организаций, прежде всего социальной сферы (образования, здравоохранения) отобрать для обслуживания лифтов специализированные организации с большим опытом работы, обладающими достаточным количеством квалифицированного персонала, современной материальной базой и, главное, – дорожащих своей репутацией. Часто на электронном аукционе побеждают фирмы-«однодневки», которые снижают стоимость работ до величины, не позволяющей в полном объеме выполнять техническое обслуживание, содержать необходимый штат специалистов, прежде всего электромехаников. Для них главное – «сорвать куш» сегодня, а если завтра владелец не допустит их до участия в очередном аукционе, неважно, найдется другой. Так они и «порхают» с места на место, меняя друг друга. Всему этому федеральное правительство дало возможность положить конец, приняв Постановление № 921 от 25.06.2020.

И что, в Санкт-Петербурге кто-то внял этому? Нет! Осенью 2020 – весной 2021 все так же продолжали «играть в аукционную рулетку», а вдруг повезет. В августе 2021 года президент Национального Лифтового Союза Виктор Тишин обратился к губернатору Санкт-Петербурга с просьбой рассмотреть резолюцию семинара НЛС от 19.08.2021, в которой, в том числе, было указано:

– 2.4. При проведении торгов на техническое обслуживание и ремонт лифтов в конкурсных процедурах ключевыми критериями должны стать: опыт работы специализированной организации; качество выполняемых работ; достаточное количество аттестованных квалифицированных кадров; наличие своей современной материально-технической базы, в том числе оснащенной аварийно-технической службы.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 25.06.2020 № 921 в отношении закупок по коду 43.29.19.110 (работы по монтажу лифтов, эскалаторов и движущихся тротуаров, включая ремонт и техническое обслуживание) исключить практику проведения аукционов в электронной форме.

Вернуться после необходимой актуализации к неоправданно забытым «Методическим рекомендациям для подготовки и проведения открытых конкурсов на право заключения договора на техническое обслуживание лифтов в многоквартирных домах в Санкт-Петербурге» (Письмо ЖК Санкт-Петербурга № 2-2175/15-0-0 от 09.06.2016)».

По поручению губернатора Санкт-Петербурга под председательством заместителя председателя Жилищного комитета 14 сентября 2021 года состоялось совещание, в котором приняли участие руководящие работники Жилищного комитета, Комитета по тарифам, Государственной жилищной инспекции города, а также первый вице-президент Национального Лифтового Союза Алексей Захаров и представитель НЛС по СЗФО Абрамов А.А. В пункте 6 Решения совещания (протокол № 110/1 от 14.09.2021) указано Жилищному комитету на Советах директоров рассмотреть вопрос об использовании УК в конкурсных процедурах по отбору специализированных лифтовых организаций качественных критериев: опыт работы; количество квалифицированного персонала; наличие материально-технической базы, качество выполнения работ в предыдущие годы).

Однако «гладко было на бумаге, но забыли про овраги». Полностью проигнорированы были эти решения в бюджетной сфере (здравоохранение, образование и просвещение, административные органы и др.). Вновь были запущены аукционы. Причем зачастую это носило просто абсурдный характер, когда победитель фактически бесплатно, за свой счет, обязался выполнять необходимые работы. Так в «Детской Городской поликлинике № 45» начальная цена лота со 161 043 рублей спустилась до 804 рубля (снижение на 99,5%), в «Городской поликлинике № 112» начальная цена контракта 608 472 рубля упала до 10 000 рублей (снижение 98,4) %. А в «Центре социальной помощи семьи и детям Приморского района» начальная цена 180 000 рублей понизилась до 35 328,99 рублей (снижение на 80,4%). При этом часто проявляется непрофессионализм и безответ

ственность в организации эксплуатации лифтов. В документации на проведение электронных аукционах просматривается незнание требований нормативно-правовых актов к форме и содержанию договоров на техническое обслуживание и ремонт лифтов. Хотя являются действующими «Примерный договор на техническое обслуживание и ремонт лифтов», утвержденный Приказом Госстроя РФ от 11.07.1997 № 17-43, а также Примерная форма «Договора №__ на техническое обслуживание и ремонт лифтов», утвержденная приказом Госстроя РФ от 30.06.1999 №158, и они должны использоваться при подготовке конкурсной документации. В договорах нередко отсутствует самое главное – права и обязанности сторон по организации эксплуатации, в том числе технического обслуживания лифтов. При этом ответственность исполнителя везде кратно превышает ответственность заказчика.

Порой указываются документы не имеющие отношения к эксплуатации лифтов (ГОСТ Р 59155-2020), либо отмененные (ГОСТ Р 54999-2012). И в то же время игнорируются важнейшие правовые акты (в том числе: Федеральный закон от 27.07.2010 № 225-ФЗ, Постановление Правительства РФ от 24.06.2017 № 743, Постановление Правительства РФ от 23.08.2014 № 848; профессиональные стандарты лифтовой отрасли; ГОСТ Р 53783-2010 и другие).

Некоторые владельцы стремятся в одном договоре объединять, что недопустимо, различные виды деятельности по обеспечению безопасности лифтов:

– техническое обслуживание и ремонт;
– оценка соответствия;
– диспетчеризация.

Продолжение в следующем номере…

АКТУАЛЬНЫЕ АНТИКРИЗИСНЫЕ МЕРЫ ДЛЯ ЛИФТОВИКОВ

Андрей Моисеев, руководитель юридической службы Национального Лифтового Союза, г. Москва

Уже не первый год лифтовики сталкиваются с внешними факторами, которые затрудняют работу. Сначала был COVID-19, теперь есть внешнеполитические и экономические санкции. НЛС не остается в стороне от ситуации с лифтовым хозяйством, и благо Правительством РФ принимаются отдельные меры, которые поддерживают предприятия. Насколько они эффективны, покажет время, но давайте опишем, что есть сейчас.

Этой публикацией мы начинаем цикл статей, в которых хотим обратить внимание на меры, касающиеся поддержки лифтовых предприятий и закупок.

1. Отмена обязательности аукционов

Во-первых, речь идет об отмене обязательности аукционов как единственно возможной процедуры. То есть, если ранее для проведения технического обслуживания и ремонта лифта заказчик был обязан определять подрядчика только посредством электронного аукциона, то теперь он не скован только процедурой аукциона. Сама обязательность использования конкурентных процедур не пропала.

Во-вторых, это касается закупок, которые проводятся в рамках 44-ФЗ.

Надо обратить внимание на сам механизм отмены. Никакого одного акта, где бы прямо было указано, что аукцион не обязателен, не существует. Поясним как тогда это работает.

а) 44-ФЗ содержит статью 24, где говорится, что «Заказчик, за исключением случаев осуществления закупки товаров, работ, услуг путем проведения электронного запроса котировок либо закупки у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя), обязан осуществлять закупки товаров, работ, услуг, включенных в перечень, установленный Правительством Российской Федерации, либо в дополнительный перечень, установленный высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации при осуществлении закупок товаров, работ, услуг для обеспечения нужд субъекта Российской Федерации путем проведения аукционов».

То есть, существует перечень работ, где подрядчик обязан проводить именно аукцион.

б) Этот перечень в настоящее время **содержится в Распоряжении Правительства РФ от 21.03.2016 № 471-р (ред. от 27.01.2022) «О перечне товаров, работ, услуг, в случае осуществления закупок которых заказчик обязан проводить аукцион в электронной форме (электронный аукцион)».**

Само распоряжение использует ссылки на ОКВЭД. В частности, п. 43.29.19.110 предусматривает «Работы по монтажу лифтов, эскалаторов и движущихся тротуаров, требующие специальной квалификации, включая ремонт и техническое обслуживание.

в) Постановлением Правительства РФ от 25.06.2020 № 921 (ред. от 31.12.2021) «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам осуществления закупок в сфере

строительства и признании утратившим силу распоряжения Правительства Российской Федерации от 13 мая 2016 г. № 890-р» из Распоряжения № 471-р был исключен код 43 (Работы строительные специализированные) и в том числе код 43.29.19.110.

2. Интересы малых и средних предприятий более защищены в рамках 223-ФЗ

Речь идет о Постановлении Правительства РФ от 21.03.2022 № 417 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам осуществления закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд и закупок товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» (далее — Постановление № 417).

«Ускорены» сроки выплаты за выполненные работы (с 15 рабочих дней до 7).

Постановлением Правительства РФ от 11 декабря 2014 г. № 1352 утверждено Положение об особенностях участия субъектов малого и среднего предпринимательства в закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц, годовом объеме таких закупок и порядке расчета указанного объема. Соответственно, Постановление № 417 внесло изменения в пункты 14(3), 28 и 32(1), предусматривающие, что в случае привлечения к закупке малого и среднего бизнеса, оплата должна быть осуществлена в течение 7 рабочих дней.

3. Внесены изменения в правила ведения реестра недобросовестных поставщиков (далее – РНП)

Тем же Постановлением № 417 внесены изменения в Правила ведения реестра недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей), утвержденные постановление Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1078.

Что изменилось?

ФАС должен отказать во включении в РНП, если неисполнение контракта было вызвано санкциями или мер ограничительного характера (пп. «в» п. 15).

Но если же санкции введены в отношении заказчика, то это не освобождает от исполнения контракта и соответствующей ответственности (пп. «в» п. 15, пп. «в» п. 16).

4. Послабления по капитальному ремонту

Тут необходимо отметить Постановление Правительства РФ от 05.05.2022 № 813 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», которым существенно дополнены правила проведения капитального ремонта в МКД

Во-первых, увеличились цифры по авансу:

до 80 процентов стоимости соответствующего вида работ по капитальному ремонту общего имущества в многоквартирных домах – в целях закупки подрядной организацией товаров (материалов, оборудования), необходимых для выполнения таких работ, на основании представленного подрядной организацией документа, подтверждающего приемку подрядной организацией указанных товаров (материалов, оборудования). При этом размер аванса не может превышать стоимость товаров (материалов, оборудования), указанную в таком документе;

не более 50 процентов стоимости соответствующего вида услуг и (или) работ по капитальному ремонту общего имущества в многоквартирных домах – в иных целях.

Во-вторых, заказчик может в ряде случаев вообще не устанавливать обеспечение исполнения контракта, а если устанавливает, то размер обеспечения исполнения обязательств по договору о проведении капитального ремонта не может превышать 30 процентов начальной (максимальной) цены договора, указанной в извещении о проведении электронного аукциона.

В-третьих, теперь вместо банковской гарантии, применяется независимая гарантия, что существенно расширяет возможности подрядчикам.

В-четвертых, увеличены сроки для расторжения контрактов. Так, например, если подрядная организация задерживала срок начала работ по объекту, то у заказчика было право в одностороннем порядке расторгнуть договор. И если ранее срок задержки был 5 дней, то теперь он увеличен до 10. Увеличились сроки и для задержки со сдачей объекта. Ранее, если подрядчик нарушал срок проведения работ (оказания услуг) на 15 дней, то заказчик также мог в одностороннем порядке расторгнуть договор. Теперь же этот срок увеличен до 30 дней.

В-пятых, законодатель разрешил вносить изменения в условия о цене контракта: если увеличилась стоимость строительных ресурсов, то по соглашению сторон в ходе его исполнения может быть внесено изменение в части увеличения цены договора не более чем на 30 процентов.

СУДЕБНЫЕ ПРАКТИКИ ГОСЖИЛИНСПЕКЦИИ

Арбитраж объяснил «ПИК-Комфорту», что керамогранитная плитка – тоже керамическая, и подтвердил законность предписания ГЖИ в Котельниках

Предписание об уборке подъездов, выданное ООО «ПИК-Комфорт» в Котельниках, является законным. Как сообщила руководитель Госжилинспекции Московской области Ольга Федина, такое решение принял областной Арбитражный суд, рассмотрев жалобу организации.

В декабре 2021 года при проверке обращения жителей дома №1 корпус 4 по Сосновой улице инспекторы установили, что периодичность мытья полов квартирных и лифтовых холлов выше первого этажа не соответствует требованиям Правил и норм содержания МКД. «ПИК-Комфорт» получил предписание об устранении нарушений в течение месяца. Данное решение УК оспорила в областном Арбитраже. Ее представители утверждали, что норма Правил касается полов с керамической плиткой, а в Котельниках она – керамогранитная. – Суду пришлось углубиться в тонкости материаловедения. В решении отмечается: два вида плитки отличаются только способом изготовления. Керамогранитная – по сути разновидность керамической. Поэтому, учитывая также светлый тон напольного покрытия в доме по Сосновой улице, следует признать, что установленный управляющей организацией график мытья полов на этажах выше первого – 1 раз в месяц – явно не обеспечивает поддержание надлежащего санитарного состояния и чистоты, – пояснила руководитель Госжилинспекции Московской области Ольга Федина.

В результате Арбитраж пришел к выводу о том, что у надзорного ведомства имелись правовые основания для выдачи оспариваемого предписания. Оно соответствует закону и не нарушает права и законные интересы заявителя. Требования ООО «ПИК-Комфорт» оставлены без удовлетворения.

Областной Арбитраж признал законность предписания Госжилинспекции о перерасчете за электроэнергию в Щелкове

Арбитражный суд Московской области признал законность предписания, выданного ООО «СервисГрад». Ольга Федина сообщила, что надзорное ведомство требует провести перерасчет платежей за электричество на общедомовые нужды в доме №5/7 по Коллективной улице в поселке Загорянский (городской округ Щелково).

В октябре 2021 года при проверке обращения жителей дома инспекторы выявили нарушение требований жилищного законодательства. УК рассчитывала плату по фактическим показаниям прибора учета.

– Использовать при начислениях за общедомовые нужды данные ОДПУ и полностью распределять потребление между собственниками можно только по решению общего собрания, которое в данном случае не проводилось. Иначе применяются нормативные показатели, которые утверждает областное Министерство жилищно-коммунального хозяйства. А весь сверхнормативный объем УК должна оплачивать за счет собственных средств, – Ольга Федина.

«СервисГраду» предписали в течение месяца провести перерасчет собственникам и нанимателям всех 16 квартир дома. Однако УК решила добиваться признания незаконности этого решения в областном Арбитраже. Ее представители пытались апеллировать к тому, что жители дома по решению ОСС имели прямые договоры с «Мосэнергосбытом».

Рассмотрев материалы дела, суд принял позицию надзорного ведомства. Он указал, что в платежных квитанциях за июнь, июль и август 2021 года именно управляющая организация произвела значительное доначисление платы за электричество. Между тем вправе делать подобное были только энергетики.

Помимо всего прочего, «СервисГрад» сильно опоздал с подачей жалобы. Согласно законодательству, ее необходимо направить в течение трех месяцев с момента, когда, по мнению заявителя, были нарушены его права. Предписание было выдано 25 октября 2021 года. А заявление УК направлено в Арбитраж только 4 марта 2022-го, то есть спустя полтора месяца после крайнего срока.

С учетом изложенного суд решил, что заявление управляющей организации не подлежит удовлетворению. Действия Госжилинспекции признаны соответствующими закону и не нарушающими прав ООО «СервисГрад».

Спустя почти полтора года и три судебных инстанции Госжилинспекция добилась признания законности постановления об ответственности за лицензионные нарушения в Подольске

Постановление об административной ответственности АО УК «Продвижение» (ранее – ЗАО УК «Капитал-Инвест») Арбитражный суд Московской области признал законным. Как сообщила руководитель подмосковной Госжилинспекции Ольга Федина, это стало результатом нового рассмотрения дела – после того, как кассационная инстанция отменила ранее приня-

тые решения областного Арбитража и апелляции, которые признавали незаконными меры надзорного ведомства к управляющей организации. Судебные тяжбы продолжались год и четыре месяца.

В марте 2021 года инспекторы выявили нарушение лицензионных требований – УК задолжала ресурсоснабжающим организациям. Было вынесено постановление об административной ответственности по ч. 2 ст. 14.1.3 КоАП РФ.

«Капитал-Инвест» оспорил этот документ в Арбитражном суде Московской области. ЗАО утверждало, что исполнение договора ресурсоснабжения со стороны управляющей организации не является лицензионным требованием. Арбитраж при первом рассмотрении согласился с этим доводом. Данное решение оставил в силе и Десятый арбитражный апелляционный суд. Однако еще более высокая инстанция – Арбитражный суд Московского округа – пришел к выводу, что оно подлежит отмене.

– Кассация указала, что предыдущим судам надлежало установить наличие задолженности в размере, равном или превышающем 2 среднемесячные величины обязательств. Это нужно было сделать независимо от факта последующей оплаты. В противном случае судебные акты не могут быть признаны законными и обоснованными. Поэтому Арбитраж Московского округа постановил: для принятия законного и обоснованного решения необходимо новое рассмотрение дела, – пояснила Ольга Федина.

При повторном рассмотрении областной суд пришел к выводу: оспариваемое постановление принято надзорным ведомством с соблюдением процедуры привлечения к административной ответственности. Ни материальных, ни процессуальных оснований для его отмены не имеется.

Пресс-служба ГЖИ МО

В Национальном Лифтовом Союзе избран новый вице-президент

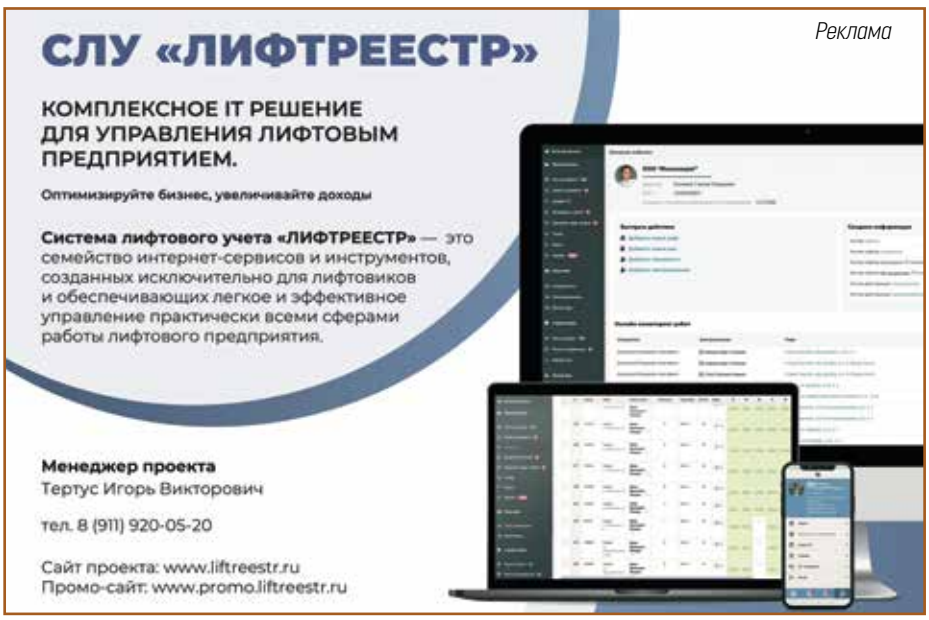
Согласно протоколу заочного голосования решением Общего собрания Национального Лифтового Союза избран новый вице-президент НЛС по вопросам промышленности. Руководствуясь п.п. 5.3.17, 5.13, 5.14, 5.16, 5.24, 5.31.6 Устава Национального Лифтового Союза (далее – НЛС), президент НЛС Виктор Тишин представил кандидатуру Харламова Петра Геннадьевича, исполнительного директора НЛС, генерального директора Ассоциации «Российское лифтовое объединение», на должность вице-президента НЛС (по вопросам промышленности). Следуя требованиям Устава НЛС, в срок до 26 августа 2022 года было проведено заочное голосование членов НЛС, в котором участвовали все 7 членов НЛС.

В результате голосования было принято единогласное решение об избрании Харламова Петра Геннадьевича вице-президентом НЛС (по вопросам промышленности).

Чернышов Сергей Александрович, президент Ассоциации «РЛО», остался в Совете НЛС в качестве независимого члена.

Собственная информация

Реклама



СУЛ СОЮЗ 2.0 Оптимальное управление лифтом

Сформулирован критерий оптимального управления кабиной лифта. Выведен набор формул для реализации алгоритма оптимального управления с учётом S-образных участков движения. Расчёт предложен для случая полной и частичной реализации профилей разгона, замедления. Рассмотрены особенности технической реализации расчётов в СУЛ СОЮЗ 2.0.

Ключевые слова: СУЛ СОЮЗ 2.0, оптимальное управление, лифт, частотный преобразователь, точка начала замедления, ускорение, замедление, S-образные участки, интегрирование, дифференцирование.

Шоба Евгений Владимирович, к.т.н
Директор ООО ТРЭНД ЦЕНТР, г. Новосибирск, www.trendc.ru

Постановка задачи:

Оптимальное управление перемещением кабины лифта обеспечивает транспортирование пассажиров на требуемые этажи за минимальное время, с сохранением плавности и комфорта движения.

Под оптимальным управлением будем понимать такое управление, при котором обеспечивается *минимальное время движения* на требуемые этажи.

Для достижения этого критерия, необходимо обеспечить максимальное время движения на номинальной скорости и минимально время движения на скорости выравнивания (замедления). Это требует необходимости рассчитать максимально возможную скорость движения и оптимальную точку начала замедления (**ТНЗ**) с учётом всех S-образных участков движения.

S-образные участки движения на кривой скорости, формируются частотным преобразователем (**ПЧ**) исходя из запрограммированных параметров и математической модели, заложенной в ПЧ. Единообразие расчётов в ПЧ и станции управления лифтом (**СУЛ**), позволяет сформировать расчётный профиль движения в СУЛ и обеспечить синхронность расчётов с ПЧ, что необходимо для выдачи команд разгона, установки скорости и замедления строго в требуемый момент.

Таким образом, необходим вывод формул расчёта для скорости, ускорения и пути движения кабины. Далее необходимо реализовать данные расчёты в СУЛ и на основании полученной информации возможно оптимальное управления по критерию: *минимальное время движения*

Базовые положения:

Получим графики параметров движения на участке разгона: Т1, на участке движения: Т2, на участке замедления: Т3, при **отсутствии S-образных участков движения**:

➢ Скорость на участках: Т1, Т2, Т3, см. **Рисунок 1**, принимаем $Vmax = 1\,м/с$

$$V1(t) = Vmax \cdot t\ ;\ V2(t) = Vmax\ ;\ V3(t) = Vmax - Vmax \cdot t$$

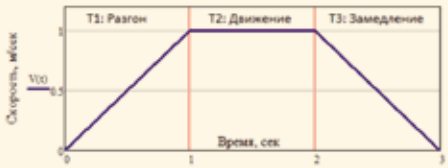


Рисунок 1 Функции скорости на участках Т1, Т2, Т3

➢ Ускорение на участках: Т1, Т2, Т3, см. **Рисунок 2**, найдём через дифференцирование скорости:

$$A1(t) = \frac{d}{dt}V1(t) \to 1\ ;\ A2(t) = \frac{d}{dt}V2(t) \to 0\ ;$$

$$A3(t) = \frac{d}{dt}V3(t) \to -1$$

Рисунок 2 Функции ускорения на участках Т1, Т2, Т3

➢ Пройденный путь на участках: Т1, Т2, Т3, см. **Рисунок 3**, найдём через интегрирование скорости:

$$S1(t) = \int_0^t V1(t)dt \to \frac{t^2}{2};\ S2(t) = \int_0^t V2(t)dt \to t;$$

$$S3(t) = \int_0^t V3(t)dt \to \frac{-t\cdot(t-2)}{2}$$

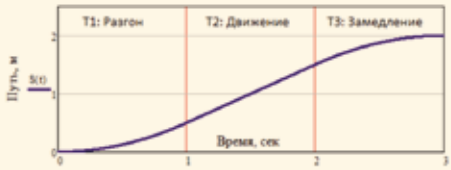


Рисунок 3 Функции пути на участках T1, T2, T3

Для обеспечения более комфортного движения, на участках разгона и замедления в кривые скорости вводят S-образные участки.

Добавим S-образные участки в кривую разгона. Далее все расчёты будем проводить с участком разгона (T1, см. **Рисунок 1**). Расчёты для участка замедления аналогичны, за исключением начальных условий.

Получим графики параметров движения на участке разгона: T1, при **наличии S-образных участков движения**.

Будем работать от ускорения. Для введения S-образных участков скорости необходимо сформировать функции ускорения как показано на **Рисунок 4.**

➢ Ускорение на участках: T1, T2, T3, для участка разгона показано на **Рисунок 4**, принимаем: $Amax = 0.4\ м/с^2$, тогда:

$$A1(t) = Amax\cdot t;\ A2(t) = Amax;\ A3(t) = Amax - Amax\cdot t$$

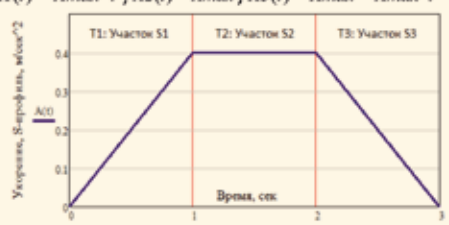


Рисунок 4 Функции ускорения на участках T1, T2, T3

Проинтегрируем функции ускорения и получим функции скорости с S-образными участками:

➢ Скорость на участках: T1, T2, T3, для участка разгона, см. **Рисунок 5**

$$V1(t) = \int_0^t A1(t)dt \to 0.2\cdot t^2;\ V2(t) = \int_0^t A2(t)dt \to \frac{2}{5}\cdot t;$$

$$V3(t) = \int_0^t A3(t)dt \to 0.4\cdot t - 0.2\cdot t^2$$

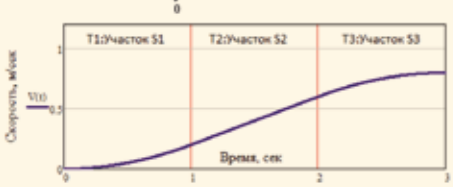


Рисунок 5 Функции скорости на участках T1, T2, T3

➢ Пройденный путь на участках: T1, T2, T3, для участка разгона, см. **Рисунок 6**, найдём через интегрирование скорости:

$$S1(t) = \int_0^t V1(t)dt \to 0.066\cdot t^3;$$

$$S2(t) = \int_0^t V2(t)dt \to 0.2\cdot t + 0.2\cdot t^2;$$

$$S3(t) = \int_0^t V3(t)dt \to 0.6\cdot t + 0.2\cdot t^2 + 0.066\cdot t^3$$

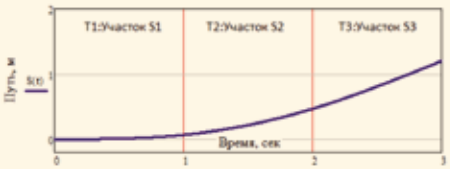


Рисунок 6 Функции пути на участках T1, T2, T3

Модели формирования профилей движения в ПЧ

Для применения базовых положений к конкретной задаче управления ПЧ, необходимо определиться с особенностями формирования кривых разгона и торможения различными ПЧ.

В целом, на основании проведённых исследований на некотором количестве разных ПЧ, можно выделить 2 основные модели формирования профилей движения:

Модель: Постоянное время

В данной модели принимается, что задаваемое время разгона, замедления в ПЧ постоянно и не зависит от S-образных участков на профиле разгона, замедления (участок S1, S3, см. **Рисунок 5**).

Такая модель характерна для таких ПЧ как SE Altivar58, SE Altivar 71 и др.

Модель: Постоянное ускорение

В данной модели принимается, что задаваемое время разгона, замедления в ПЧ увеличивается при наличии S-образных участков на профиле разгона, замедления. Постоянно только ускорение, задаваемое данным временем на участке линейного нарастания скорости, (участок S2, см. **Рисунок 5**).

Такая модель характерна для таких ПЧ как SV iV5, DELTA VFD-ED и др.

СУЛ СОЮЗ 2.0 реализует обе модели расчётов, в зависимости от типа используемого ПЧ.

Рассмотрим расчёт для модели: *Постоянное ускорение*, так как ПЧ, формирующие профили движения по данной модели, в настоящее время, наиболее востребованы.

Расчёты для модели: Постоянное ускорение

В статье приводятся расчёты для участка разгона (T1, см. **Рисунок 1**). Расчёты для участка замедления аналогичны, за исключением начальных условий.

Конечной задачей является вывод формул для расчёта пути разгона, движения и замедления. Данные формулы реализуются в СУЛ и на основании данных расчётов, команды управления выдаются оптимально.

Выполним вывод формул и расчёты:

Изменение скорости на участке разгона, с учётом S-образных участков, показано на **Рисунок 7**

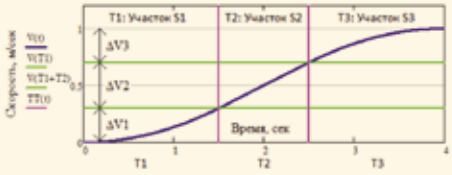


Рисунок 7 Участок разгона с S-профилями

Исходные данные для расчёта:

- Максимальная скорость: $Vmax = 1.0\,м/с$;
- Время разгона: $Acc = 2.5\,сек$;
- Время участка S1: $T1 = 1.5\,сек$;
- Время участка S3: $T3 = 1.5\,сек$.

Шаг 1: Найдем изменение скорости на участке T1:

- Функция ускорения на участке T1:

$$A1(t) = K \cdot t \text{, где } K = \frac{Vmax}{Acc \cdot T1},$$

коэффициент наклона кривой ускорения

- Функция скорости на участке T1:

$$V1(t) = \int_0^t A1(t)dt = K \cdot \frac{t^2}{2};$$

- Изменение скорости на участке T1:

$$\Delta V1 = T1 \cdot \frac{Vmax}{2 \cdot Acc} = 0.3\,м/с \qquad (1)$$

Шаг 2: Найдем изменение скорости на участке T3:

- Функция ускорения на участке T3:

$$A3(t) = Amax - K \cdot t \text{, где } K = \frac{Vmax}{Acc \cdot T3},$$

коэффициент наклона кривой ускорения.

- Функция скорости на участке T3:

$$V3(t) = \int_0^t A3(t)dt \to Amax \cdot t - K \cdot \frac{t^2}{2}$$

- Изменение скорости на участке T3:

$$\Delta V3 = T3 \cdot \frac{Vmax}{2 \cdot Acc} = 0.3\,м/с \qquad (2)$$

Шаг 3: Выбор дальнейшей методики расчёта определяется возможностью реализации профиля разгона, замедления.

- Если $Vmax \geq \Delta V1 + \Delta V3$, значит требуемый профиль может быть реализован, см. **Шаг 4;**
- Если $Vmax < \Delta V1 + \Delta V3$, значит возможна только частичная реализация профиля разгона, замедления. Данная ситуация характерна при движении на "короткие" этажи, когда пути движения не достаточно, см. **Шаг 5**

Шаг 4: При полной реализации профиля разгона, замедления найдем изменение скорости на участке T2 (см. **Рисунок 7**):

- Изменение скорости на участке T2:

$$\Delta V2 = Vmax - (\Delta V1 + \Delta V3) = 0.4\,м/с \qquad (3)$$

- Время движения на участке T2:

$$T2 = \Delta V2 \cdot \frac{Acc}{Vmax} = 1c \qquad (4)$$

- Пройденный путь за линейный участок с постоянным ускорением:

$$S2(t) = \Delta V1 \cdot T2 + \frac{Vmax \cdot T2^2}{2 \cdot Acc} = 0.5\,м \qquad (5)$$

- Пройденный путь за участок T1:

$$S1(t) = \int_0^t V1(t)dt = \frac{Vmax \cdot T1^2}{6 \cdot Acc} = 0.15\,м \qquad (6)$$

- Пройденный путь за участок T3:

$$S3(t) = \int_0^t V3(t)dt = (\Delta V1 + \Delta V2) \cdot T3 + \frac{Vmax \cdot T3^2}{3 \cdot Acc} = 1.35\,м \quad (7)$$

Шаг 5: При частичной реализации профиля разгона, замедления, участок T2 (см. **Рисунок 7**), будет отсутствовать.

Дадим общее решение для определения пути и времени на участках T1, T3 при отсутствии T2.

- Изменение скорости на участке T1, T3:

$$\Delta V1 = T1 \cdot \frac{Vmax}{2 \cdot Acc};\ \Delta V3 = T3 \cdot \frac{Vmax}{2 \cdot Acc} \qquad (8)$$

- Через интегрирование ускорения формула для скорости на любом участке движения:

$$VX = \frac{Vmax}{2 \cdot Acc \cdot T1} \cdot TX^2$$

- Получим уравнение относительно TX:

$$\frac{Vmax}{2Acc \cdot T1} TX^2 - (\Delta V1 - (\Delta V1 + \Delta V3 - \Delta rpm) \cdot \frac{\Delta V1}{\Delta V1 + \Delta V3}) = 0$$

где Δrpm изменение скорости от начальной до требуемой

- Решение уравнения для участка T1, T3:

$$T1 = \sqrt{\frac{2 \cdot T1^2 \cdot Acc \cdot \Delta rpm}{Vmax \cdot (T1 + T3)}},\ T3 = \sqrt{\frac{2 \cdot T3^2 \cdot Acc \cdot \Delta rpm}{Vmax \cdot (T1 + T3)}} \qquad (9)$$

- Выражение для пройденного пути S1, S3:

$$S1 = \frac{Vmax \cdot T1^2}{6 \cdot Acc}, \quad S2 = \Delta V1 \cdot T3 + \frac{Vmax \cdot T3^2}{3 \cdot Acc} \quad (10)$$

Таким образом выведен набор формул для модели: **Постоянное ускорения**, позволяющий рассчитать все параметры разгона, движения, замедления кабины.

Для определения изменений скорости на участках T1, T3 необходимо использовать формулы (1), (2).

При полной реализации профиля разгона, замедления, для определения изменения скорости на участке T2 и длительности T2, необходимо использовать формулы (3), (4).

Для определения пути движения на участках T1, T2, T3 необходимо использовать формулы (5), (6), (7).

При частичной реализации профиля разгона, замедления, для определения изменений скорости на участках T1, T3 необходимо использовать формулы (8). Для определения пути движения на участках T1, T3 необходимо использовать формулы (9), (10).

Использование данных формул позволяет реализовать задачу оптимального управления движением кабины лифта.

Расчёт для модели: **Постоянное время** будет приведён позже.

Особенности технической реализации расчётов в СУЛ СОЮЗ 2.0

Расчёт профилей разгона, движения, замедления должен выполняться непрерывно, в течении всего цикла движения кабины лифта. Также необходимо иметь данную информацию перед стартом, для определения оптимальной скорости движения на ближайшие этажи.

Исходя из текущей скорости и положения в шахте, непрерывный расчёт позволяет в реальном времени определять предстоящий путь замедления с учётом всех S-образных участков движения.

Имея данную информацию, возможно оптимально рассчитать **ТНЗ** и выдавать команду замедления в момент, обеспечивающий наименьшее время движение на скорости выравнивания (замедления)

При скорости лифта 2.5 м/с и необходимом времени реакции 25 мс, алгоритм расчёта требует до 16 MIPS.

В СУЛ СОЮЗ 2.0 используется современный, высокопроизводительный процессор с ядром Cortex-M4 на базе 32-разрядной архитектуры ARM. Это позволило реализовать все необходимые вычисления, а также добавить множество сервисных функции, с которыми можно ознакомиться на сайте производителя СУЛ СОЮЗ 2.0, www.trendc.ru

Версии СУЛ СОЮЗ ниже 2.0, построены на 16-битном ядре 56800E, и не содержат данных расчётов и сервисных функций.

Применение СУЛ СОЮЗ 2.0 на лифтах, позволяет добиться оптимального управления кабиной лифта с сохранением плавности движения.

Компактные размеры системы обеспечивают простоту монтажа и низкую стоимость.

Возможности, безопасность, функциональность, надёжность достигаются использованием современных технических решений при проектировании, и более чем 15 летним опытом разработки и производства подобных систем.

Таким образом, использование СУЛ СОЮЗ 2.0 заводами-производителями лифтов, позволяет находиться в трэнде импортозамещения и предлагать современные, конкурентные решения рынку лифтового оборудования.

ООО "ТРЭНД ЦЕНТР", г. Новосибирск,
тел.8-913-904-03-08,
e-mail: ootrendc@yandex.ru
сайт: www.trendc.ru

ЛИФТОВОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ В... ЮЖНУЮ КОРЕЮ

Ведущий рубрики: Алексей Степанов, ИТ-специалист по анализу данных, разработчик проекта 2LiS.ru, основатель портала Liftopedia.ru, info@liftopedia.ru

Начало – в ЛИ-7/22

Сегодня мы продолжаем увлекательное путешествие по уже восемнадцатой стране – Южной Корее. В этой стране, площадь которой сопоставима с Ростовской областью, необычно все: лифтовый рынок, законодательство, образование и многое другое.

Как обычно, вначале заглянем в словарь: «лифт» по-корейски будет «엘리베이터», что произносится как «элибейто».

Ассоциации

В Южной Корее существует около десятка различных лифтовых объединений. Самой заметной и активной является Корейская лифтовая ассоциация KOLA (www.kola.or.kr). По состоянию на 2022 год в эту ассоциацию входит около 400 компаний, а она сама тесно сотрудничает с такими государственными организациями как Министерство государственного управления и безопасности и Корейское управление по безопасности лифтов.

Лифтостроительную отрасль представляет Корейское объединение лифтовой промышленности (www.k-elevators.or.kr), а Корейская ассоциация по установке лифтов (www.ikeca.co.kr) занимается защитой интересов монтажных организаций.

Корейское общество лифтовиков KOSEL (www.kosel.or.kr) представляет собой сообщество специалистов по лифтовым технологиям, внутри которого происходит обмен опытом и изучение различных практик ноу-хау, накопленного экспертами в течение длительного периода времени по разработке, производству, установке и техническому обслуживании лифтов.

사단법인 대한승강기협회
KOREA LIFT ASSOCIATION

Логотип корейской лифтовой ассоциации KOLA

Законодательство

В Южной Корее существует «Закон о безопасности лифтов», который был полностью изменен 28 марта 2018 года, поскольку в связи с несчастными случаями средства массовой информации и общественность требовали от правительства страны ужесточения правил техники безопасности на лифтах.

После законодательной реформы закон был дополнен положениями об усилении контроля безопасно-

сти лифтов, искоренении использования дешевых и дефектных зарубежных комплектующих, а также об обязательном повышении квалификации обслуживающего персонала. Министерство государственного управления и безопасности увеличило ответственность сервисных компаний и управляющих организаций, усложнило систему сертификации лифтов и обязало проведение технического обслуживания бригадой из двух (!) человек (да, вы прочитали правильно – технический осмотр и ремонт лифтов в Корее происходит силами двух электромехаников).

Новое законодательство вызвало много критики со стороны лифтового сообщества и по праву считается «самым чрезмерным регулированием в мире». Лифтовики требуют от законодателей выполнения по меньшей мере трех требований:

– сокращения количества сертифицируемых деталей с нынешних 20 до 7 (по европейскому стандарту);

– делегирования инспекции лифтов сторонним организациям (в настоящее время инспекции проводятся исключительно Корейским управлением по безопасности лифтов);

– снижения до приемлемого уровня платы за сертификацию продукции, которая является непомерно высокой для малых и средних предприятий.

Правительство признает, что в момент принятия нового закона никто не поинтересовался мнением лифтовиков, однако быстрого пересмотра законодательства не происходит.

Государственный контроль

Функции государственного надзора за лифтами выполняет Корейское управление по безопасности лифтов (KoELSA) при Министерстве государственного управления и безопасности, которое было создано в 2016 году со штаб-квартирой в Чинджу. В управлении несут службу около 1600 сотрудников, из которых 1200 занимаются проверками лифтов и эскалаторов на безопасность пользования. Поскольку в Корее каждый год добавляется более 40 тысяч лифтов, то ежегодно существует потребность в найме дополнительного инспекционного персонала.

Корейское управление по безопасности лифтов занимается сертификацией безопасности лифтов, проверкой безопасности, расследованием несчастных случаев, образованием и исследованиями. В ведении KoELSA находится расположенный в Геочане Институт технологий безопасности лифтов, где проводятся испытания и сертификация лифтового оборудования. Целью этой государственной структуры является снижение поломок лифтов и продвижение лифтовой индустрии.

Главная страница сайта управления по безопасности лифтов (www.koelsa.or.kr) представляет собой портал, с помощью которого пользователи лифтов могут подать жалобу, а электромеханики повысить квалификацию. Управление тщательно контролирует жизненный

한국승강기안전공단

Логотип Управления по безопасности лифтов (KoELSA)

승강기 자체점검결과(2022.05월)

□ 기본정보

건물정보	김해장유e그린타운2차부영아파트 (경상남도 김해시 반룡로 87-12 (삼문동, 감오마을10단지부영그린타운아파트))		
승강기고유번호	8014-855	호기(설치장소)	9(1004-1)
승강기종류	장애인용	승강기모델	GPS-3L
점검일시	2022.05.11 10:03~10:35(전산등록일: 2022.05.12)		
점검자	한국미쓰비시엘리베이터(주)(부산) 황영민/신민광		

□ 점검항목별 자체점검결과 * 점검결과 : A-양호, B-주의관찰, C-긴급수리, 제외-점검주기 아님

점검항목		점검내용	점검주기	점검결과	
				직전	당월
1.1	기계류 공간				
1.1.1	기계류 공간 일반사항				
1.1.1.1	주개폐기	설치 및 작동 상태	3	제외	A
1.1.1.2	접근	피트 및 기계류 공간 등의 접근	3	제외	제외
1.1.1.3	안전표시	기계류 공간 등의 안전표시	6	제외	제외
1.1.1.4	오일콜러	오일콜러 설치 및 작동 상태	6	없음	없음
1.1.1.5	비상운전 및 작동시험을 위한 장치	가) 조명의 점등 상태 및 조도	3	없음	없음
1.1.1.5	비상운전 및 작동시험을 위한 장치	나) 기능 및 작동 상태	1	없음	없음
1.1.1.5	비상운전 및 작동시험을 위한 장치	다) 수동 비상운전수단의 설치 및 작동상태	1	없음	없음
1.1.1.5	비상운전 및 작동시험을 위한 장치	라) 자동구출 운전의 설치 및 작동상태	1	없음	없음
1.1.1.6	통신	승강로(피트) 비상통화장치의 설치 및 작동 상태	1	없음	없음
1.1.1.7	환경	누수 및 청결상태	3	제외	A
1.1.1.8	감속기	가) 윤활유의 유량 및 노후상태	3	제외	제외
1.1.1.8	감속기	나) 감속기 및 관련부품의 노후 및 작동 상태	1	A	A
1.1.1.8	감속기	다) 이상 소음 및 진동 발생 상태	3	제외	제외
1.1.1.9	도르래	가) 도르래 및 관련 부품의 마모 및 노후 상태	1	A	A
1.1.1.9	도르래	나) 도르래 홈의 마모 상태	3	제외	A
1.1.1.10	베어링	가) 베어링 및 관련 부품의 노후 작동 상태	1	A	A
1.1.1.10	베어링	나) 이상 소음 및 진동 발생 상태	3	제외	제외
1.1.1.11	전동기	가) 전동기 및 관련 부품의 노후 작동 상태	1	A	A
1.1.1.11	전동기	나) 이상 소음 및 진동 발생 상태	3	제외	제외
1.1.2	기계실 내의 기계류				
1.1.2.1	기계실 내의 기계류	가) 용도 이외의 설비 비치 여부	3	제외	A
1.1.2.1	기계실 내의 기계류	나) 출입문의 설치 및 잠금 상태	3	제외	제외
1.1.2.1	기계실 내의 기계류	다) 바닥 개구부 낙하방지수단의 설치 상태	6	제외	제외

Фрагмент отчета о проверке лифта в информационном центре

цикл каждого лифта (от производства до утилизации) с помощью Национального информационного центра по лифтам, вход в который расположен на сайте ведомства.

Национальный информационный центр по лифтам

Национальный информационный центр по лифтам предоставляет сведения, связанные с безопасностью лифтов, установленных по всей Корее. Чтобы получить доступ к данным, достаточно зайти на сайт системы и ввести семизначный идентификационный номер лифта или эскалатора, после чего будет доступна следующая информация: производитель и модель устройства; технические характеристики; даты первой установки и замены лифта; название обслуживающей, субподрядной, страховой компаний и их контакты.

Важное место занимают отчеты об инспекционных проверках и осмотрах. Отчеты о техническом обслуживании – это четырехстраничный чек-лист с датой, временем начала и окончания осмотра, фамилиями двух электромехаников и результатами осмотра (продолжительность работы персонала составляет примерно полчаса). Раз в год проходит плановая проверка лифта государственным инспектором, отчет о которой также доступен для просмотра. Если инспектор выявил какие-то отклонения в конструкции или в работе лифта, то они могут быть устранены на месте электромеханиками с соответствующей отметкой и ссылкой на пункт Закона о безопасности лифтов об обнаруженной неисправности. Данные о проверках попадают в информационную систему в режиме реального времени с помощью планшетного ПК – прямо во время осмотра лифта. Впоследствии Управление по безопасности лифтов может проанализировать всю информацию о неисправностях лифтов и принять корректирующие инициативы.

Интересно, что количество несчастных случаев на лифтах после внедрения системы значительно увеличилось. Если в 2017 и 2018 годах было зафиксировано 29 и 24 несчастных случаев соответственно, то в 2019 и 2020 годах их стало 77 и 91. Возможно, такой всплеск инцидентов связан с повышенным вниманием к лифтам со стороны контролирующих органов – скрыть несчастный случай стало сложнее.

Кадры

В лифтовой отрасли Кореи трудится 26 тысяч человек. Ежегодная потребность в рабочей силе по установке лифтов оценивается примерно в 4,5 тысячи человек, а в техническом обслуживании – в четыре раза больше. К сожалению, лифтовая промышленность страдает от острой нехватки лифтового персонала. Это связано с тем, что спрос на электромехаников удвоился с тех пор, как были внесены поправки в Закон об управлении безопасностью лифтов, согласно которым персонал по техническому обслуживанию должен состоять минимум из двух человек, чтобы предотвратить несчастные случаи, связанные с безопасностью лифта.

В конце 2020 года в Корее работали около 11,2 тысячи человек, занимающихся обслуживанием лифтов. Поскольку бригада из двух электромехаников законодательно не может обслуживать больше 100 лифтов

ежемесячно, то такого количества специалистов хватает на осмотр лишь 562 тысяч единиц подъемного оборудования, что составляет около 71% от установленных в настоящее время 794 тысяч лифтов. Учитывая, что ежегодно лифтовый парк страны увеличивается в среднем на 40 тысяч подъемных устройств, каждый год потребность в электромеханиках по обслуживанию лифтов растет на 800 человек.

С другой стороны, приток электромехаников удивительно мал. Корейский университет лифтов, который подготавливает наибольшее количество профессиональных кадров, ежегодно выпускает 250 специалистов по лифтам, из которых около 200 идут работать электромеханиками. В отраслевых отчетах указывается, что лифтовая отрасль считается непопулярной среди молодежи. Виной тому заработная плата: зарплата электромеханика по лифтам в Южной Корее составляет около двух тысяч долларов США, что в полтора раза ниже, чем получает среднестатистический работающий кореец.

Как же сейчас обслуживаются лифты, в условиях острого дефицита кадров? Часто одного опытного электромеханика сопровождает один «неспециалист», дополняя таким образом бригаду до двух человек.

Лифтовые ассоциации и компании прилагают различные усилия для поиска электромехаников. Управление безопасности по лифтам Кореи продвигает совместные проекты с местными университетами и средними школами, а Корейская ассоциация лифтовиков предлагает работодателям использовать рабочую визу E7 для найма электромехаников из соседних стран, главным образом из Китая и Вьетнама.

Техническое обслуживание

В Корее бизнес по обслуживанию лифтов в основном осуществляется в форме совместного субподряда между крупными компаниями и небольшими предприятиями – владельцы лифтов предпочитают нанимать крупные компании, а те в свою очередь распределяют субподряды среди сервисных организаций поменьше. В Корее распространены два типа контракта: простой контракт на техническое обслуживание с частичной смазкой (POG) и договор на полное техническое обслуживание (FM).

В настоящее время в Корее из-за большой конкуренции (на рынке присутствует 800 компаний) стоимость технического обслуживания лифтового оборудования постепенно снижается, что не устраивает многие организации. Лифтовики просят правительство страны пересчитать минимальную стандартную стоимость обслуживания и закрепить ее на законодательном уровне. Управление по безопасности лифтов Кореи объявило рекомендуемую стоимость обслуживания лифта в 2022 году, например в шестиэтажном многоквартирном домеона установлена в размере 184 тысяч южнокорейских вон (8,2 тысяч рублей). Однако на практике часто происходит ценовой демпинг – договор на техническое обслуживание лифта заключается менее чем за половину цены. Такая низкая стоимость обслуживания приводит к ухудшению качества осмотра лифта и угрожает безопасности пользователей. Лифтовая ассоциация пытается решить проблему демпинга двумя способами: применением нижнего предела стоимости контракта на техническое обслуживание и введением системы квалификации сервисных предприятий, основанной на отраслевых показателях.

Что касается количества обслуживаемых корейцами лифтов, то тут такая история. Около 15-20 лет назад электромеханик обслуживал в среднем 70 лифтов. Но после того, как лифтовый парк страны стал стремительно расти, количество обслуживаемых ежемесячно лифтов увеличилось до 150. При этом существовал закон, согласно которому нормой обслуживания было 100 лифтов на человека – но его никто не соблюдал, так как не было надлежащего контроля. С января 2017 года наступила эра обязательных 100 лифтов на одну бригаду из двух человек: в закон были внесены изменения, требующие присутствия двух электромехаников и загрузки результатов обслуживания лифтов

Корейские электромеханики за работой

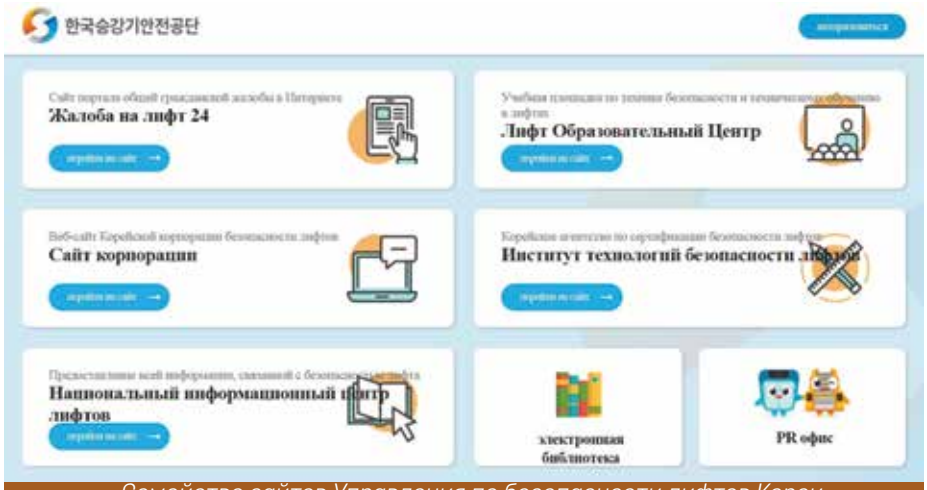
в национальный информационный центр по лифтам. Таким образом, в настоящее время «в среднем» электромеханики обслуживают по 50 лифтов ежемесячно, а государство с помощью национального информационного центра по лифтам контролирует соблюдение этой нормы.

Замена лифтов

В Республике Корея рекомендуемый срок службы лифтов составляет всего 15 лет, но обычно их меняют один раз в 20-30 лет. В то же время, случается, что лифты некоторых недобросовестных компаний подлежат замене в течение примерно 10 лет. После пятнадцатилетнего срока службы лифт каждые три года проходит обследование на безопасность. Благодаря отчетам в Национальном информационном центре по лифтам мы можем узнать, что обычно лифты в Корее меняют через 25 лет эксплуатации.

Сертификация лифтов

Работы по сертификации выполняются Институтом технологий безопасности лифтов, дочерней организацией Корейского управления безопасности лифтов. Сертификация модели лифта — это процесс получения сертификата безопасности от Управления по безопасности лифтов Кореи. Выдача сертификата



Семейство сайтов Управления по безопасности лифтов Кореи

занимает около 90 дней, в течении которых нужно подготовить много документов, в связи с чем малые и средние компании жалуются на возникающие в связи с этим издержки.

Ассоциация лифтовиков продвигает стандартизацию сертификационных документов. Цель состоит в том, чтобы упростить процесс сертификации.

Несчастные случаи

Согласно данным Корейского управления по безопасности лифтов, несчастные случаи, вызванные небрежностью пользователей, составляют наибольшую долю инцидентов. Если проанализировать статистику несчастных случаев на лифтах и эскалаторах за последние десять лет, то можно увидеть, что 60% всех аварий происходят из-за халатности пользователей (из них две трети инцидентов случаются на эскалаторах). На втором и третьем месте вина обслуживающей компании (14%) и халатность обслуживающего персонала (8%).

Семейство сайтов Управления по безопасности Динамика несчастных случаев в Южной Корее на лифтах и эскалаторах лифтов Кореи

Корейский университет лифтов

В Корее в нескольких университетах существуют факультеты имеющие отношение к лифтовым технологиями, а в 2010 году в Кочхане был открыт Корейский университет лифтов (www.klc.ac.kr). Это учебное заведение позиционирует себя как единственный в мире университет, специализирующийся исключительно на лифтах. Не секрет, что мировая лифтовая промышленность превращается в передовую транспортную отрасль, основанную на информационных технологиях, которая помимо традиционной машиностроительной отрасли использует Интернет вещей.

Корейский университет лифтов был создан для того, чтобы вырастить из местных специалистов по лифтам высококлассных инженеров в такое важное время, когда лифтовая отрасль перерождается в будущую высокотехнологичную

Кнопка «F» вместо кнопки «4»

отрасль (во многом благодаря глобальному строительному буму небоскребов).

Кроме образовательной деятельности, университет проводит исследования зарубежных лифтовых отраслей. Ежегодно в Университет поступает около 300 студентов.

Университет укрепляет свои связи в Центральной Азии и в Восточной Европе. В частности, руководство учебного заведения проводило выездные встречи с правительствами Таджикистана и Узбекистана, а в 2019 году было подписано деловое соглашение с Киевским технологическим институтом о сотрудничестве в области подготовки инженеров по обслуживанию лифтов и создании лифтового факультета. Корейцы считают, что открытие в университетах лифтовых кафедр способствует развитию лифтовой отрасли в стране за счет подготовки профессиональных педагогов и отраслевых экспертов.

В свою очередь, руководство университета посредством международного сотрудничества пытается сформировать в странах-партнерах промышленную инфраструктуру по корейскому образцу, что послужит рынком сбыта для корейских компаний.

Кнопка четвертого этажа

В Южной Корее цифра «4» считается несчастливой. Дело в том, что по-корейски «четыре» созвучно со словом «смерть». По этой причине во многих корейских лифтах вместо «4» используется буква «F» – производная от английского «Four».

День безопасности лифтов

Начиная с 2013 года, в середине ноября корейцы отмечают День безопасности лифтов. В этот день для работников отрасли проводится семинар по безопасности лифтов, тренинг по спасению пассажиров и общественная кампания за безопасное использование эскалаторов. На торжественной церемонии в ознаменование Дня безопасности лифта раздаются рисовые лепешки и запускаются бумажные самолетики, что символизирует «молитву за безопасные лифты». Кроме того, в честь Дня безопасности лифтов в олимпийском парке Peace Plaza иногда проходит забег на дистанции 5 км и 10 км для всех желающих жителей Сеула. В этом массовом мероприятии участвует около двух тысяч любителей спорта. Все мероприятия организовываются Корейским упрвлением безопасности лифтов.

Выставка

Международная лифтовая выставка International Lift Expo Korea (ILEK) проходит один раз в два года в пригороде Сеула. Выставку посещают почти 30 тысяч посетителей, а количество участников превышает 150. Ближайшая выставка пройдет в сентябре 2023 года.

Заключение

Корейцы утверждают, что из-за соседства с двумя технологически развитыми державами (Китаем и Японией) у них просто нет другого выхода, как постоянно находиться в процессе развития. Лифтовая отрасль этой страны прекрасно это демонстрирует: прозрачный контроль обслуживания лифтов, доминирование на конкурентном корейском рынке отечественной компании HYUNDAI Elevator, перспективное образование в лифтовой сфере и развитие лифтового промышленного кластера. Однако в Южной Корее есть и ряд нерешенных вопросов: ценовой демпинг и низкий престиж профессии электромеханика по лифтам.

Кампус корейского университета лифтов

ЛИФТ ИДЕТ ВНИЗ

Производство падает из-за ухода иностранцев и сокращения строительства

После ухода с российского рынка западных производителей лифтового оборудования объемы его производства в РФ в январе-июне 2022 года сократились на 40% год к году, хотя в последние годы отрасль показывала рост в 16–18%. Проблем индустрии добавило и снижение во время кризиса темпов строительства из-за сокращения спроса на жилье. Девелоперы рассчитывают на скорейшее восстановление активности покупателей квартир и рост закупок новых лифтов. Но даже в этом случае заменить оборудование ушедших компаний будет непросто.

Производство лифтов в РФ в январе-июне 2022 года сократилось на 41% год к году, до 9 тыс. Штук (на основе данных Росстата). До этого ситуация была обратной: в первой половине 2019-20 годов наблюдался рост на 16% и 18% соответственно. Эксперт «НЭО Центра» Алексей Ли объясняет изменение тенденции уходом с российского рынка или приостановкой деятельности западных производителей лифтового оборудования в РФ.

В марте американская Otis заявила об остановке приема заказов на новые лифты и эскалаторы в РФ и прекращении инвестиций из-за специальной операции на Украине и перебоев в цепочках поставок, а в июле продала свои заводы в Петербурге и Щербинке инвесткомпании S8 Capital Армена Саркисяна. Теперь лифты на этих заводах будут производиться под новым брендом, уточняли в компании. В июне финская Kone передала российское подразделение местному топ-менеджменту, но там заявляли, что поставок лифтов и эскалаторов в Россию не планируется, при этом пообещали выполнять техническое обслуживание уже эксплу-

атируемого в РФ оборудования и завершить все текущие проекты. Ранее Forbes оценивал, что в 2021 году на долю зарубежных игроков Otis, Kone, ThyssenKrupp Elevator, Schindler и Kleemann пришлось 21% российского рынка производства лифтов.

Но уход или заморозка новых проектов со стороны зарубежных производителей – лишь одна из причин снижения объемов производства лифтов. Другая – сокращение в первой половине этого года объемов строительства в целом по стране, отмечают в «Дом.РФ».

Весной застройщики отложили старт ряда проектов, что вынудило их перенести и закупку лифтов, подтверждает руководитель отдела мониторинга цен ГК «Гранель» Елена Миронова. Кроме того, продолжают в «Дом.РФ», на 30% снизились объемы финансирования региональных программ капитального ремонта.

Скорее всего, власти откажутся от замены лифтов, которые эксплуатировались менее 25 лет, а ресурсы будут направлены на замену аварийного оборудования, полагает Алексей Ли. Он приводит в пример закупки в Подмосковье: в регионе плановой замене в 2022 году подлежат 800 лифтов, что на 30% меньше год к году. Ранее эксперты оценивали, что до 2025 года в целом в РФ необходимо будет заменить до 140 тыс. лифтов.

Падение производства также обусловлено резким увеличением стоимости кредитов, полагает исполнительный директор Клуба инвесторов Москвы Владислав Преображенский.

Еще одна причина – нарушение существующих цепочек снабжения у российских игроков, добавляет руководитель группы инвестиционного анализа Accent Capital Игорь Талалов. При производстве лифтов на локальных предприятиях используется около 30% импортных комплектующих, особенно это касается микроэлектроники и чипов для них, отмечает гендиректор Ассоциации «Российское лифтовое объединение» (РЛО) Пётр Харламов. Господин Талалов считает, что локализовать это производство в одночасье не получится.

В ПИК сообщили, что входящее в группу предприятие «Московское электрооборудование и лифты» в первом полугодии 2022 года не сократило объемы производства и ежегодно увеличивает их на 10–15%. В «Дом.РФ», который управляет Щербинским лифтостроительным заводом, не прокомментировали объемы производства предприятия. Другие крупные производители лифтов, в том числе западные, не ответили на запрос редакции.

Елена Миронова ожидает, что во второй половине года производители лифтового оборудования частично наверстают упущенное: рынок новостроек восстанавливается, и закупки российской продукции будут расти. Совладелец ГК «Родина» Владимир Щекин считает, что масштабный запуск проектов комплексного развития территорий повлечет за собой загрузку мощностей лифтовых заводов.

Но полностью заместить лифты ушедших западных игроков не получится. В проектах бизнес-класса используются определенные модели западных производителей, под которые по умолчанию готовится конструктив здания, добавляет гендиректор MR Group Мария Литинецкая. Замену их продукции будет тяжело найти девелоперам высотных объектов, где предусмотрены скоростные лифты, отмечает Алексей Ли. Елена Миронова отмечает, что сейчас застройщики переориентировались на китайских и турецких производителей. Но, резюмируют в ГК ФСК, сроки поставки лифтов из Китая увеличиваются.

Регионы не на подъеме

Власти сокращают закупки новых лифтов для капремонта жилья. Региональные программы по замене к февралю 2025 года в рамках капремонта жилого фонда 107,5 тыс. лифтов старше 25 лет находятся под угрозой срыва. Власти субъектов РФ за семь месяцев этого года закупили нового оборудования в целом втрое меньше, чем год назад. Причина – в подорожании на 30% готовой продукции из-за высокой зависимости от импортируемых комплектующих. Законодатели, признавая проблему дефицита с финансированием, обещают запустить рассрочку оплаты замены лифтов с применением факторинга.

В январе-июле 2022 года состоялось 4,3 тыс. аукционов по замене лифтов общей стоимостью 14 млрд руб. в рамках программ капремонта многоквартирных домов, подсчитали в Ассоциации «Российское лифтовое объединение». Это в три раза меньше, чем год назад, и в два раза меньше, чем в январе-июле 2020 года. Эти закупки осуществляют региональные власти в рамках своих программ капремонта многоквартирных домов, обязывающих заменить лифты, срок эксплуатации которых превысил 25 лет. Гендиректор РЛО Пётр Харламов называет снижение закупок «тревожной ситуацией», которая приводит к резкому снижению производства лифтов в РФ. По данным Росстата, в первом полугодии 2022 года производство такого оборудования упало на 40% год к году, до 9 тыс. единиц. В Минпромторге и Минстрое не ответили на запросы редакции.

Заметнее всего закупки лифтов сократились в Москве: в январе-июле 2022 года в городе закуплено всего 35 штук, в то время как годом ранее – 2,2 тыс., подсчитали в РЛО. Среди других лидеров снижения закупок – Красноярский

край, Волгоградская, Ростовская и Смоленская области (см. график). В пресс-службах правительств этих регионов не ответили на запросы редакции.

Снижение активности закупок новых лифтов объясняется, в частности, ростом цен. По словам Петра Харламова, за семь месяцев этого года цены выросли на 30%, в то время как за весь прошлый год – на 20%. Региональные фонды капремонта заложили бюджет на замену лифтов в 2022 году еще в начале 2021 года, поясняет он.

Сейчас, по данным РЛО, стоимость новых лифтов колеблется от 2 млн до 3 млн руб. с установкой и демонтажем старого оборудования в зависимости от региона. Часть региональных и муниципальных программ капремонтов жилых домов пока не обеспечена финансированием, отмечает зампред комитета Госдумы по строительству и ЖКХ Владимир Кошелев. По его словам, сейчас в Госдуме обсуждаются вопрос изменения условий рассрочки оплаты замены лифтов с применением факторинга с компенсацией части ключевой ставки, а также возможность дополнительного финансирования регионов в новых условиях. Кроме того, в этом году сорвались аукционы на поставку 722 лифтов общей стоимостью 1,8 млрд руб., в то время как в январе-июле 2021 года не состоялись торги по закупке 280 лифтов на 788 млн руб., подсчитали в РЛО. Производители либо не заявлялись на конкурсы, либо отказывались от заключения контрактов, из-за того что их не удовлетворяла предлагаемая регионами цена, говорит Пётр Харламов. Гендиректор завода «Московское электрооборудование и лифты» Руслан Родиков говорит, что с начала этого года из-за сложностей с импортом комплектующих себестоимость изготовления лифтов в среднем выросла на 30–40%.

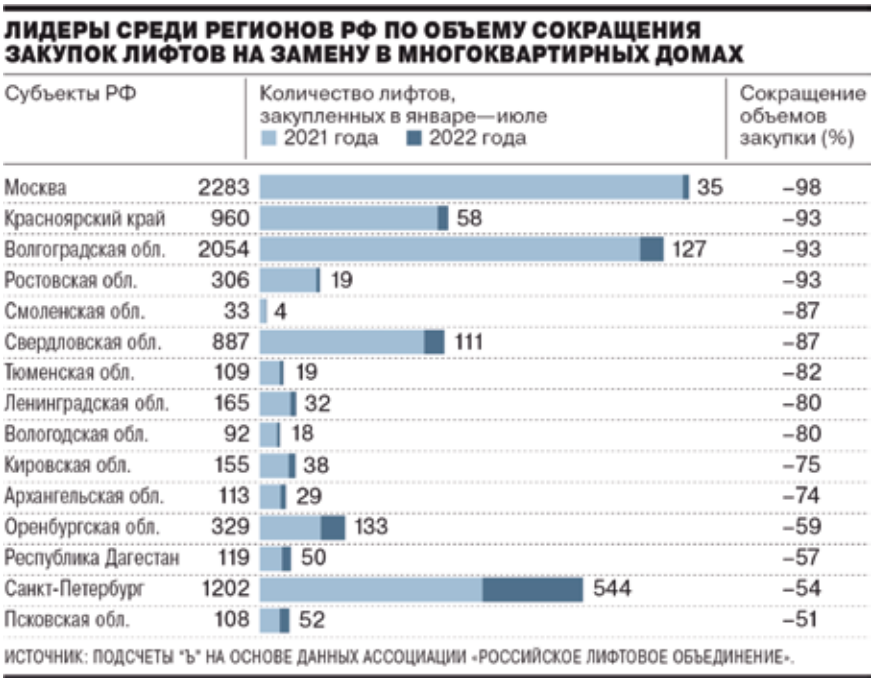
За весь 2021 год в регионах РФ было заменено 18 тыс. лифтов, отмечает Пётр Харламов.

Владимир Кошелев напоминает, что сейчас в региональные программы капремонта включены 516 тыс. лифтов, из них 107,5 тыс. единиц со сроком эксплуатации больше 25 лет требуют замены до середины февраля 2025 года. Пока российская экономика не адаптируется к возникшим изменениям и не будет найден новый баланс доходной и расходной частей бюджетов регионов, программы, подобные таким, как замена лифтов, будут сокращены, считает исполнительный директор Клуба инвесторов Москвы Владислав Преображенский. После ухода с рынка зарубежных производителей лифтов, резюмирует эксперт «НЭО Центра» Алексей Ли, даже при максимальной загрузке российских предприятий закрыть годовую потребность рынка вряд ли удастся даже в 2022 году.

P.S. Обновление. После публикации материала в пресс-службе Минстроя сообщили, что в 2022 году, несмотря на снижение объемов господдержки и рост стоимости лифтов, темпы замены оборудования не снижаются. Как утверждают в министерстве, в 2022 году запланирована замена около 16,2 тыс. лифтов по всей стране, при этом по состоянию на 29 июля заключены договоры на замену 14,4 тыс. единиц, или 89% от годового плана.

В фонде капремонта Москвы сообщили "Ъ", что заключение договоров на замену лифтов производится заранее. Так, заказы на более чем 98% лифтов, необходимых для установки в текущем году, были размещены в 2021 году, а осенью 2022 года будет произведена контрактация на замену оборудования в 2023 году.

ЛИДЕРЫ СРЕДИ РЕГИОНОВ РФ ПО ОБЪЕМУ СОКРАЩЕНИЯ ЗАКУПОК ЛИФТОВ НА ЗАМЕНУ В МНОГОКВАРТИРНЫХ ДОМАХ



ИСТОЧНИК: ПОДСЧЕТЫ "Ъ" НА ОСНОВЕ ДАННЫХ АССОЦИАЦИИ «РОССИЙСКОЕ ЛИФТОВОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ».

По материалам статей
Дарьи Андриановой
www.kommersant.ru
фото «КоммерсантЪ»

ДЛЯ ЗАМЕНЫ ЛИФТОВ МКД НУЖНА ПОМОЩЬ ГОСУДАРСТВА

Президент Ассоциации компаний, обслуживающих недвижимость (АКОН) обратился к Правительству

Исх.№ 14/28-08/22П
Председателю Правительства
Российской Федерации
М. В. Мишустину
От «08» августа 2022 г.

Уважаемый Михаил Владимирович!

В рамках разрабатываемой Ассоциацией АКОН программы поддержки некоммерческих форм управления многоквартирными домами (далее МКД) «ТСЖ будущего» мы получаем большое количество предложений от председателей ТСЖ. Среди них наиболее остро был поднят вопрос о необходимости государственной поддержки замены изношенного лифтового оборудования для тех, кто осуществляет накопления на специальном счете капремонта и не может рассчитывать на средства региональных фондов капитального ремонта для проведения этих работ.

По нашим оценкам период накопления средств на замену лифтового оборудования таким МКД составит в среднем 13 лет. Такой длительный период обусловлен инфляцией в течении всего периода накопления. Кроме того, необходимо принять во внимание то, что на собираемые взносы не начисляется накопительный процент без решения общего собрания собственников (далее ОСС), а также рост стоимости импортных составляющих из-за курсовых колебаний или роста стоимости. С учетом длительности периода накопления высоки риски выйти за рассчитанный период 13 лет. Это приведет к тому, что в использовании будет находиться требующее замены лифтовое оборудование, эксплуатация которого несет угрозу жизни и здоровью людей, проживающих в таком МКД.

В случае, если замена оборудования потребуется раньше прогнозируемого срока в 13 лет, ТСЖ не сможет решить проблему и использовать кредитные ресурсы, поскольку получить на это согласие собственников на ОСС практически невозможно. Более того, если такой кредит будет предоставлен, то процент по нему будет сравним со ставками при потребительском кредитовании, а это означает, что высоки шансы невозврата займа.

08 августа в газете Коммерсантъ опубликованы следующие данные: «Региональные программы по замене к февралю 2025 года в рамках капремонта жилого фонда 516 тыс. лифтов старше 25 лет находятся под угрозой срыва. Власти субъектов РФ за семь месяцев этого года закупили нового оборудования в целом втрое меньше, чем год назад. Причина – в подорожании на 30% готовой продукции из-за высокой зависимости от импортируемых комплектующих».***

Уважаемый Михаил Владимирович, в связи со всем вышеизложенным прошу Вас на федеральном уровне принять программу государственного кредитования и субсидирования капитального ремонта лифтового оборудования МКД, в соответствии с которой будет предоставляться беспроцентный займ для проведения этих работ ТСЖ, осуществляющими накопления на спецсчетах капремонта, а также субсидировать 50% стоимости этих работ.

Президент Ассоциации АКОН
Н.В. Чулочников

***** От редакции «Лифтинформ»: Для удобства наших читателей мы публикуем материалы газеты «КоммерсантЪ», на которые ссылается автор письма.** **См. страницы 58-60**

ПРАВИТЕЛЬСТВО ПОПРОСИЛИ СУБСИДИРОВАТЬ ЗАМЕНУ ЛИФТОВ

С просьбой помочь товариществам собственников жилья (ТСЖ) с заменой лифтов обратилась в правительство Ассоциация АКОН. Письмо направлено на имя премьер-министра Михаила Мишустина.

Одна из наиболее острых проблем ТСЖ – замена изношенных лифтов в домах, которые собирают средства на капремонт на спецсчете. Они не могут воспользоваться средствами региональных фондов капремонта для проведения этих работ, указывают в АКОН. По оценке ассоциации, жителям таких домов необходимо копить на новый лифт в среднем 13 лет. И это без учета роста цен и подорожания импортных комплектующих из-за колебаний курса рубля.

– Это приведет к тому, что в использовании будет находиться требующее замены лифтовое оборудование, эксплуатация которого несет угрозу жизни и здоровью людей, проживающих в таком многоквартирном доме, – отмечает президент АКОН Никита Чулочников.

Использование же кредитов для замены лифтов в ТСЖ практически невозможно, отмечают авторы письма. На это не дают согласие собственники и, кроме того, очень высоки проценты (сравнимы со ставками потребительского кредитования). Ассоциация обратилась в правительство с просьбой принять федеральную программу государственного кредитования и субсидирования капремонта лифтов, по которой будет предоставляться беспроцентный заем для проведения этих работ и субсидироваться половина их стоимости. Эту практику можно было бы распространить на все дома со спецсчетами, добавили в АКОН.

С начала 2022 года лифтовое оборудование подорожало более чем на 38%, сообщили в пресс-службе ДОМ.РФ. Был зафиксирован значительный рост стоимости металлов и электротехнической продукции (преобразователи частоты, электротехнические компоненты) из-за общего дефицита компонентов, ухода с рынка ведущих производителей, увеличения стоимости доставки. Сейчас цены поставщиков на металлопродукцию стабилизировались, импортные компоненты незначительно снизились в цене благодаря курсу рубля. Наметилось снижение себестоимости лифтов.

Из-за подорожания лифтов снизился объем заказов, что негативно повлияло на производство. По данным Росстата, в прошлом году в России выпустили 31,5 тысячи лифтов, а за первое полугодие нынешнего – лишь 9 тысяч. Но до конца года ситуация стабилизируется, считают в ДОМ.РФ. Дефицита подъемного оборудования нет – логистические цепочки восстановлены с увеличенными сроками поставки, добавили в госкорпорации.

Приспосабливаются к новым условиям и застройщики. Компании занимаются поиском отечественных аналогов и альтернативного импорта лифтов, в частности, из стран Азии, организацией там производства нужных узлов, говорит директор департамента маркетинга и разработки продукта ASTERUS Екатерина Макарова. К примеру, для мало- и среднеэтажных зданий в строящемся комплексе есть контракты с европейским производителем, и они исполняются. Для высотных зданий в компании, проанализировав варианты из Турции, Китая, Греции и Кореи, выбрали двух китайских поставщиков и российского. В массовом сегменте проблем нет, используется отечественная продукция, говорит руководитель отдела мониторинга цен ГК «Гранель» Елена Миронова. В сегментах бизнес и премиум рассматривается продукция турецких и китайских производителей.

Минстрой прорабатывает вопрос выделения средств на замену лифтов

Об этом ведомство сообщило в ответе на письмо АКОН (имеется в распоряжении редакции «Российской Газеты»).

В ответе Минстроя отмечается, что ранее господдержка замены лифтов оказывалась через Фонд содействия реформированию ЖКХ «в части софинансирования расходов бюджетов и компенсации процентов по договорам факторинга». В прошлом году на эти цели было выделено 750 млн рублей из резервного фонда правительства. Эти средства уже полностью распределены по заявкам регионов. Минстрой прорабатывает вопрос выделения дополнительного финансирования на эти цели, сообщается в ответе ведомства.

Также в Минстрое отметили, что в некоторых регионах владельцы спецсчетов могут воспользоваться рассрочкой, а жители могут принять решение об увеличении взносов на капремонт.

По материалам статей
Марины Трубилиной
«Российская Газета» rg.ru

100+
TECHNO
BUILD
IX Международный
строительный форум
и выставка
forum-100.ru
18-21 октября 2022
Екатеринбург
13 000
посетителей
235
экспонентов
500
спикеров
120
секций
25
стран

ВЫСТАВКА ОТДЕЛОЧНЫХ
И СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ,
ИНЖЕНЕРНОГО ОБОРУДОВАНИЯ
YugBuild
1–4 марта
2023
Краснодар
ВКК «Экспоград Юг»
17
разделов
экспозиции
146
участников
6496*
специалистов
со всего
Юга
России
Забронировать
стенд
+7 (861) 200-12-34
yugbuild@mvk.ru
www.yugbuild.com

МОСТ
ЛИФТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
+7 (495) 877-49-48
www.lift-most.ru
info@lift-most.ru
Производство
компенсирующих
цепей для лифтов
Группа компаний "Мост"
производит и реализует
компенсирующие цепи в ПВХ оплетке.
Преимущества работы с нами:
- Собственное производство и склад.
- Конкурентные цены.
- Бесплатная доставка до транспортной компании.
- Продаем оптом и в розницу.
- Продукция в наличии на складе.
-Работаем по всей России и СНГ.
40204, МО г. Воскресенск, ул. Комсомольская, д. 12
Реклама

ОБЗОР ЗАМЕНЫ ЛИФТОВ В РЕГИОНАХ В АВГУСТЕ 2022 ГОДА

Улан-Удэ

По данным Фонда капитального ремонта Республики Бурятия до конца 2022 года в рамках региональной программы капитального ремонта в республике запланировано заменить 522 лифта. С 2016 года в Бурятии в рамках программы капремонта заменили 153 лифта в 60 многоквартирных домах.

Хабаровский край

Ход выполнения программы Фонда капитального ремонта в Хабаровске проверили специалисты краевого Министерства ЖКХ. Всего в регионе установлено 4549 лифтов в 1435 многоквартирных домах, часть которых устарела. У 1549 лифтов в 500 МКД истекает срок эксплуатации в 2025 году. По закону к этому времени работа устаревших лифтов должна быть остановлена.

Всего в крае 1115 лифтов в 379 МКД находятся под контролем Фонда капитального ремонта.

– Программа капремонта выполняется в полном объеме. В 2022 году планируется заменить 100 лифтов в 40 МКД Хабаровского края, — отметили в министерстве ЖКХ края. Всего к началу 2022 года по программе капремонта в крае было обновлено 1948 единиц лифтового оборудования в 642 МКД края. Из них в Хабаровске – 1091 в 353 МКД, в г. Комсомольск-на-Амуре – 704 в 255 МКД.

Ульяновск

Наиболее сложная обстановка с заменой лифтового оборудования сложилась в Ульяновской области. В Самарской, Ульяновской и Ярославской областях доля устаревших подъемников уже сейчас более 50 процентов. Планируется заменить самый старый лифт Ульяновска, который уже 55 лет действует в доме № 110 по проспекту Нариманова. По данным «Лифтсервиса», его механизм был смонтирован в девятиэтажке в 1967 году и уже дважды превысил предельный срок эксплуатации. Конструкция подъемника не соответствует нашему привычному представлению. Дело в том, что здесь лифт оборудован обычной входной дверью. Сама кабина имеет двухстворчатые распашные двери со смотровыми окнами видом на шахту и межэтажные перекрытия.

Всего в этом году в областной столице планируют заменить более 200 лифтов.

Липецк

ФКР Липецкой области приступил к замене лифтов в рамках региональной программы капитального ремонта. В этом году подрядные организации обновят 153 единицы лифтового оборудования в 51 доме. В 22 домах сейчас ведутся работы. Новые лифты сделают комфортней жизнь 23 тысяч липчан.

В многоквартирных домах региона устанавливают современное энергосберегающее оборудование российского и белорусского производства. С этого года на панели лифта размещается герб Липецкой области и логотип Фонда капитального ремонта.

– ФКР Липецкой области четко отслеживает срок работ по замене лифтов. Отдельное внимание при этом уделяется времени остановки лифта. Мы понимаем, что это причиняет неудобство собственникам, поэтому стараемся свести срок к минимуму без потери качества работ. Как правило, весь процесс занимает порядка 3 месяцев. Специалисты подрядной организации стараются оказывать помощь пожилым жителям верхних этажей и мамам с колясками, чтобы они не испытывали дискомфорт, - прокомментировал генеральный директор ФКР Липецкой области Виктор Петров.

В следующем плановом периоде ФКР Липецкой области обновит еще 502 подъемника в 196 домах. Это позволит до конца 2025 года привести в соответствие требованиям Таможенного союза все лифты с истекшим межремонтным сроком в домах, формирующих фонд капремонта на общем счете регионального оператора.

Воронеж

По планам капремонта, в Воронеже должны заменить 205 лифтов в 68 многоквартирных домах и еще в трех домах Нововоронежа. Общая стоимость строительно-монтажных работ составит 436,6 млн рублей. Из них 338 млн рублей выделится в этом году из областного бюджета.

– По объемам софинансирования в этом направлении наш регион лидирует в Центральном Федеральном округе. Только в четырех областях ЦФО на замену лифтов выделяются деньги из областных бюджетов: в Московской – 280 млн рублей,

в Липецкой – 138,5 млн, в Костромской – 9,2 млн, во Владимирской – 8,7 млн, – рассказал на своих страницах в соцсетях губернатор Воронежской области Александр Гусев. Он уточнил, что пока заменили 14 лифтов в 4 многоквартирных домах Воронежа.

Орёл

Депутаты Орловского горсовета на заседании профильного комитета рассмотрели вопрос о замене отработавших назначенный срок лифтов в многоквартирных домах. Как сообщили в пресс-службе городского парламента, с докладом выступила заместитель директора регионального Фонда капитального ремонта Ольга Павлова. Она рассказала, что на 2022 год была запланирована замена 77 лифтов в 17 многоквартирных домах. Этот план уже выполнен, работы завершены, а документы переданы в управляющие компании для ввода лифтов в эксплуатацию. В настоящее время фондом начата работа по реализации плана 2023 года. В 2023 году планируется заменить 257 лифтов в 68 домах. На заседании прозвучала информация о том, что до 2024 года необходимо заменить 421 лифт в 111 многоквартирных домах, жильцы которых вносят средства непосредственно на счет Фонда капремонта. Эти денежные потоки находятся под контролем. В то же время, в Орле достаточно много домов, жильцы которых вносят взносы на капремонт на специальные счета, то есть копят деньги самостоятельно. Как отметила Ольга Павлова, «по этим домам необходимо заменить 423 лифта в 97 домах. К сожалению, ни один из этих домов не накопил достаточно средств на замену лифтового оборудования, и этот вопрос требует проработки».

Томск

Ранее федеральные СМИ сообщали, что региональные программы по замене лифтов (к февралю 2025 года) в рамках капремонта жилфонда находятся под угрозой срыва. За семь месяцев 2022 года власти субъектов РФ закупили нового оборудования втрое меньше, чем год назад. Причина – подорожание оборудования на 30% в связи с высокой зависимостью от импортируемых комплектующих. В рамках реализации региональной программы капитального ремонта общего имущества в многоквартирных домах в Томской области в 2022-2025 годах планируется заменить лифтов: в Томске – 210 штук, в Северске – 74, в Стрежевом – 33. Плановый объем замены лифтов определен исходя из срока их эксплуатации. Общая стоимость установки новых лифтов в 2022-2025 годах составит 734,6 миллиона рублей. Утвержденный ранее план по обновлению лифтового хозяйства в 2022 году выполняется.

Тула

В Тульской области в рамках региональной программы капремонта в домах устанавливают лифты только отечественных производителей, за счет чего не возникнет проблем с их поставками из-за введенных санкций в отношении России. Подробно о фирмах производителях лифтового оборудования Тульской службе новостей рассказали в Фонде капитального ремонта Тульской области.

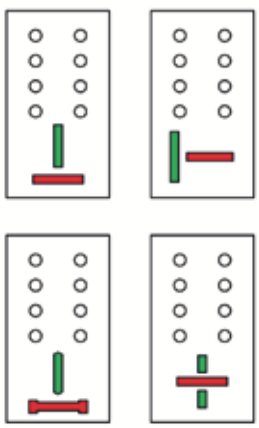
По данным фонда, при проведении ремонта и замены лифтов в многоквартирных домах региона используется оборудование российских производителей. Так, поставки осуществляются с КМЗ, ЩЛЗ и ПО «НижегородЛифтМаш». В организации отметили, что Фонд самостоятельно не определяет подрядные организации, порядок осуществления закупок товаров и работ в рамках региональной программы по Постановлению Правительства РФ. Источники поставок утверждаются по результатам конкурса. Всего в этом году в Тульской области заменят 127 лифтов в 54 многоквартирных домах.

Подготовил Данила Горин

ПРОСТО И ПОНЯТНО!

Лифт - идеальное устройство. По простоте ему нет равных.Чтобы попасть на нужный этаж - один раз нажми на кнопку, и все. Однако есть неудобство - стоп/ход. Кнопки все одинаковые, зеркально блестят, надписи неразборчивые... Но немного соображения - и все меняется. Приведенные картинки понятны без пояснений. А далее следует знать: этот дизайн защищен патентом РФ N 99641, с правообладателем можно связаться по e-mail *altetris@mail.ru* или с помощью смс на номер *+7 (985) 228-14-38.*

А.Иглицкий



Реклама

Вездеходный лифт – покоритель крутых склонов

Немецкая компания L-TEC производит специализированные подъемные устройства для горной местности - L-TEC Outdoor. Подъемники L-TEC стремительно покоряют рынок благодаря уникальной технологии.

Эти лифты представляет собой самоходную кабину с приводной системой, обеспечивающей проходимость, разработанную в соответствии с рельефом местности.

Система амортизации лифта плавно и безопасно сглаживает изменения направления и наклона, не причиняя пассажирам неудобств. Гибкая прокладка гусениц позволяет лифтовой кабине объезжать деревья, камни и другие естественные препятствия.

В отличие от других систем, представленных на рынке, подъемник L-TEC Outdoor является самоходным, что означает, что система привода встроена в саму кабину. Поскольку тяговый кабель не требуется, данная конструкция идеально подходит для извилистх трасс неограниченной длины.

Технология L-TEC позволяет обеспечить доступ ко всем типам зданий и объектов, расположенных на крутых склонах. Наиболее выдающейся особенностью наружного подъемника является его инновационная система привода с шариковой цепью, которая позволяет ему справляться с крутыми поворотами при движении вверх или вниз по склону. Конечно L-TEC Outdoor – не массовый лифт. Скорее его можно назвать эксклюзивным инженерным решением для труднодоступных мест со сложным рельефом местности. Главный заказчик компания L-TEC – туристический бизнес.

По материалам helixator.wordpress.com

Пассажирский лифт с водным приводом

В настоящее время лифтовая промышленность тратит много времени и энергии на разработку «зеленых» технологий, которые будут способствовать достижению глобальной цели сохранения нашей планеты для будущих поколений.

Общая тенденция состоит в том, чтобы найти способы сократить, а не исключить использование электроэнергии. Мэтью Ллойд из Mathew Lloyd Architects в сотрудничестве с Royal Engineers, Architecture Inside Out и RIBA создали рабочий прототип лифта, приводимого в движение водой.

В 2010 году Matthew Lloyd Architects создала первый в мире подъемник для инвалидных колясок на воде и солнечной энергии для Лондонского фестиваля архитектуры.Ранее, компания Matthew Lloyd Architects разрабатывала первый в мире лифт для перевозки инвалидов-колясочников по исторической лестнице герцога Йоркского в Пэлл-Мэлл в Лондоне.

Модель лифта с водяным приводом от Matthew Lloyd Architects была выбрана в качестве одной из инсталляций престижной Летней выставки Королевской академии Великобритании. В настоящее время данный проект находится на стадии реализации и является одним из самых инновационных в индустрии лифтостроения.

По материалам Matthew Lloyd Architects.uk

Лифт в бассейн: Pool Lift – подъемная платформа для водных процедур

Британская компания Pool Lift Company производит, устанавливает и обслуживает подъемники для бассейнов, работая в соответствии с любыми спецификациями. Особенно популярны подъемные платформы, помогающие людям с ограниченными возможностями принимать водные процедуры.

По данным компании, спрос на лифты для бассейнов быстро растет, особенно после недавних изменений в Законе об американцах-инвалидах в американском законодательстве. Новые правила настаивают на том, чтобы все бассейны, новые или существующие, были полностью доступны для лица с ограниченными возможностями. Хотя это относилось исключительно к плавательным бассейнам в США, предприятиям во всем мире пришлось задуматься о том, как они могут улучшить доступность с помощью лифтовых решений.

Несмотря на то, что The Pool Lift Company является новичком на рынке, она уже является одним из ведущих в Великобритании поставщиков подъемников для бассейнов и платформ для людей с ограниченными возможностями.

По материалам thiis.co.uk

Материалы рубрики подготовил

Денис Дробышев

Реклама

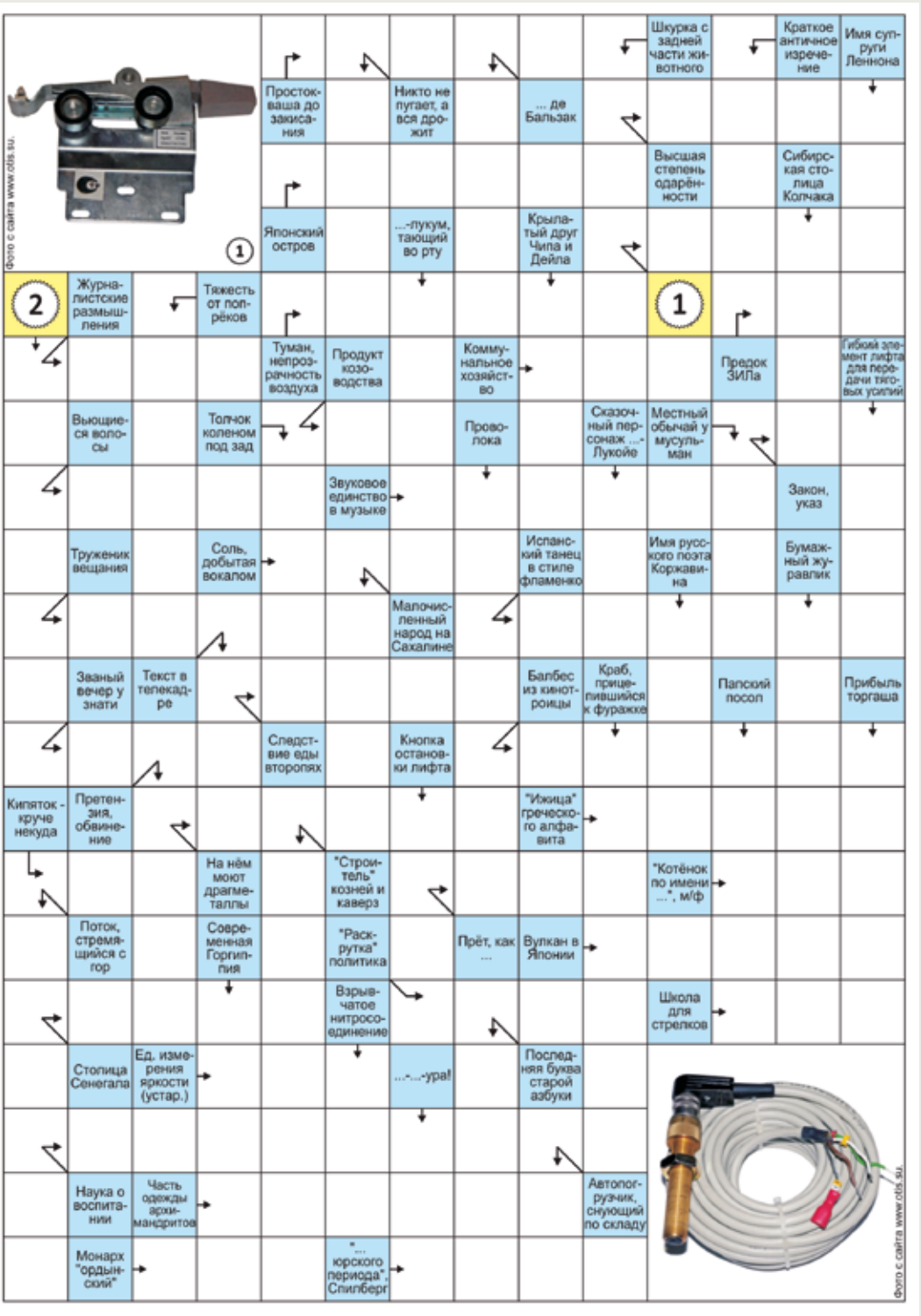
ООО «НОРДЛАЙН»

ПРОИЗВОДСТВО КАБЕЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ ДЛЯ ЛИФТОВ

ООО «НОРДЛАЙН» выпускает подвесные кабели для лифтов в ассортименте.
Приглашаем к сотрудничеству производителей лифтов на выгодных условиях.

Адрес: 185004 РК, г. Петрозаводск, пер. Гончарова 4А.
Телефон: 8-800-201-77-72 E-mail: nordline10@mail.ru

ЛЕГЕНДАРНЫЕ КРОССВОРДЫ ЮРИЯ ГАЗАРЯНА



ВДНХ

12+

RUSSIAN ELEVATOR WEEK

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ЛИФТОВ
И ПОДЪЕМНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

2023
07.06 - 09.06

КРУПНЕЙШЕЕ СОБЫТИЕ
ЛИФТОВОЙ ОТРАСЛИ
РОССИИ И ЕАЭС

РОССИЯ, МОСКВА, ВДНХ

ВЫСТАВКА | ВСТРЕЧИ | КОНТАКТЫ | БИЗНЕС

реклама

lift.vdnh.ru

vdnh.ru

ДИСПЕТЧЕРСКИЙ КОМПЛЕКС «ОБЬ»
ООО «ЛИФТ-КОМПЛЕКС ДС»
LKDS
Равные возможности для каждого
Диспетчеризация различных типов подъемных платформ
- Мониторинг работы 24/7
- Цифровая переговорная связь
- Беспроводные технологии
- Энергонезависимость
- Интеграция систем видеонаблюдения
- Расширение функционала
Лифт-Комплекс ДС
т. 8 800 100 8421
lkds.ru

реклама