

Скупой платит дважды?

В России из почти полумиллиона эксплуатирующихся лифтов более половины отработали установленный 25-летний срок и требуют замены или глубокой модернизации. Найти лифт для замены проблемы не представляет, свою продукцию предлагают как российские, так и зарубежные лифтостроительные заводы. Потребителю остается только определиться с конкретными моделями лифтов, руководствуясь критериями соотношения цены, качества и надежности.

В российских регионах Министерство регионального развития России и Фонд содействия реформированию ЖКХ при выборе лифтов для замены рекомендуют заказчикам отдавать предпочтение продукции отечественных предприятий. Москва, как известно, в программах Фонда содействия реформированию ЖКХ не участвует, и собственники лифтов при выборе варианта для замены руководствуются собственными соображениями.

В доме № 2 по улице Осенней города Москвы установленные при строительстве дома лифты Карачаровского механического завода отработали уже больше 25 лет, и поэтому нуждаются в замене. Товарищество собственников жилья приняло решение заменить отработавшие установленный срок службы машины на лифты производства Могилевского завода лифтового машиностроения. Как сказал председатель ТСЖ А.Х. Карагезов, предпочтение могилевским лифтам было отдано по результатам

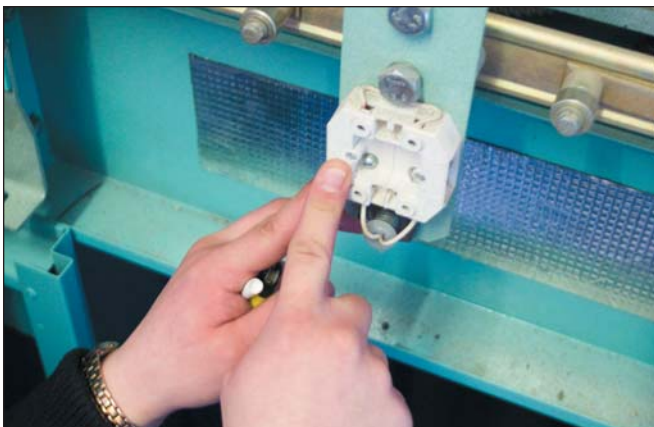
конкурса, поскольку продукция лифтостроителей из Беларуси оказалась дешевле. И качество этих лифтов, по мнению А.Х. Карагезова, вполне достаточное для того, чтобы не отказываться от их использования.

Не секрет, что зачастую основным критерием при выборе лифта является именно цена. Политика ценообразования на продукцию Могилевлифтмаша – это отдельная тема, в конце концов, в условиях рыночной экономики каждый сам выбирает способ конкуренции. Главное, чтобы демпинг цены не привел к демпингу качества. Поэтому хочется убедиться, что более дешевый продукт не является менее надежным. В данном случае лучший способ – посетить дом № 2 по улице Осенней, посмотреть на лифты и поговорить со специалистами, которые занимаются их монтажом.

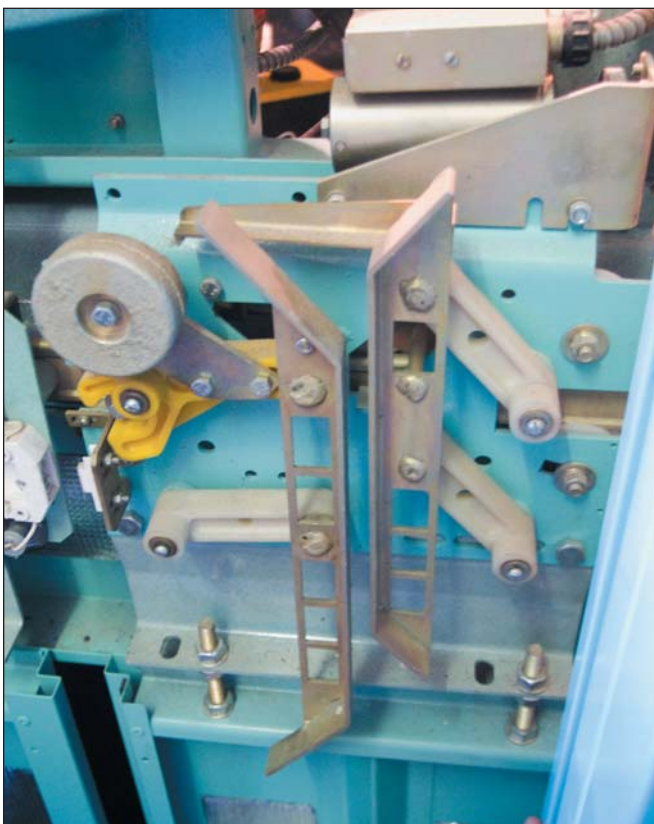
Беседуем с прорабом ООО «Дэмлин», осуществляющим монтаж этих лифтов, **Владимиром Варнавиным:**



Табло белое, дверь зеленая



Открытые контакты



Пластмассовые тяги дверей. Сколько они продержатся?
Никто не знает

– Откровенно говоря, в процессе монтажа к этим лифтам у нас возникло много вопросов. Самое первое – это комплектация. Лифт приходит – постоянно чего-то не хватает, где-то что-то лишнее кладут. Вот, например, верхушку обрамления портала не ту положили. Мы как только лифты получили – сразу на завод написали, уже монтаж заканчиваем, скоро лифты запускать, но пока не пришло ничего.

И приходят детали и комплектующие упакованные как попало. Если щербинские или карачаровские упакованы по местам как положено, то тут вразнобой чуть ли не в мешок все накидают, и собирай потом этот конструктор как хочешь. Комплектование безобразное. Привезут, бросят – и все. Оборудование приходит все в разборе, в картонных коробках. Это для поставщиков может и лучше, везти удобней, и на этом они деньги экономят. А нам каково? Это хорошо, что конкретно на этом объекте места много, можно все разложить и разбираться с этим пазлом, что к чему. А ведь на большинстве объектов такого пространства нет, и целая проблема понять, что где лежит и что к чему относится.

Еще по самой комплектации. В комплекте поставляются пластиковые трубы для монтажа кабелей электропроводки. Ну, если где-то на ровной стене – это нормально можно смонтировать, а если не на ровной поверхности, например, в машинном помещении или в шахте, где кабель прямо не проложишь – в этой трубе невозможно. Приходится «гофру» покупать. Или вот еще. «Стакан» под противовес не приходит. Пружина есть, а вот трубу приходится на рынке покупать. А это опять – материальные затраты. И время. То есть приходится покупать трубу и швеллер, вымерять все это, потом приваривать. Вот в этом прямке (см. фото) трубу мы уже сами приваривали. Или вот «гитара» (выключатель прямка – Ред.), тоже вся вразноброс, и думай, как ее крепить. На щербинском лифте она приходит уже смонтированная на деревянной основе, на карачаровском она к направляющей крепится, есть специальный кронштейн, и к ней все подходит. А здесь получается – нужно все к стене крепить. Розетки на них частенько не работают, вот конкретно (см. фото) эта розетка на 220 вольт не работает. Внутренняя связь тоже не всегда работает, начинает фонить или еще чего-нибудь.

Даже табло, которое показывает, на каком этаже лифт находится, по цвету не соответствует цвету дверей и кабины (двери на этажах и кабины светло-зеленые, табло – белые). Зачем так делают? Ведь и двери, и

обрамление, и табло должны быть одинаковыми по цвету, а так будет выделяться. Зачем? Непонятно.

– Щербинка хорошо комплектует, – добавляет монтажник Арсений. – Прямо одно удовольствие работать. Берешь контейнер, из него достаешь деталь, вторую, третью – и пошел.

В двух секциях дома лифты уже смонтированы. Запустить мы их запустили, но там автоматы дверей постоянно вышибает. Писали мы рекламации на завод, но получили новые лифты, и эти же автоматы они и оставили. А их вышибает и вышибает. Мы уже сами ставим автоматы мощнее и лучше. Пускатели тут украинские стоят, тоже хлипенькие. На щербинских лифтах куда лучше.

Вот еще сфотографируйте. Все контакты – и на кабине, и по шахте – открытые. В каких-нибудь лабораторных условиях – ничего страшного. Но реально в шахте лифта жилого дома на них постоянно попадает пыль, грязь – это значит, что контакты будут искрить и гореть.

Или вот этот магнит. Он тоже не всегда работает отлично – гудеть начинает, а это, во-первых, у жильцов вызывает недовольство, и, во-вторых, свидетельствует – раз гудит, значит, что-то не в порядке. На карачаровских и щербинских лифтах не гудит. Трансформатор, который ставится на освещение кабины, тоже не ахти что, постоянно выходит из строя.

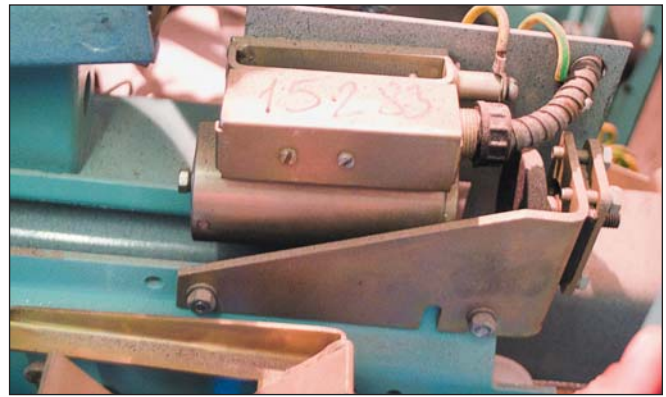
По электрике, вообще, многое оставляет желать лучшего. Кнопки конструктивно так сделаны, что не горят при нажатии, а это уже прошлый век. То есть зашел в лифт, нажал на кнопку и куда-то поехал, и неизвестно, куда едешь, пока не приедешь.

Но это, можно сказать, мелочи. А вот то, что на дверях шахты тяги пластмассовые или алюминиевые – это все ненадежно. На приводе дверей могилевских лифтов, вообще, много пластмассовых деталей. Сколько они продержатся? Никто не знает.

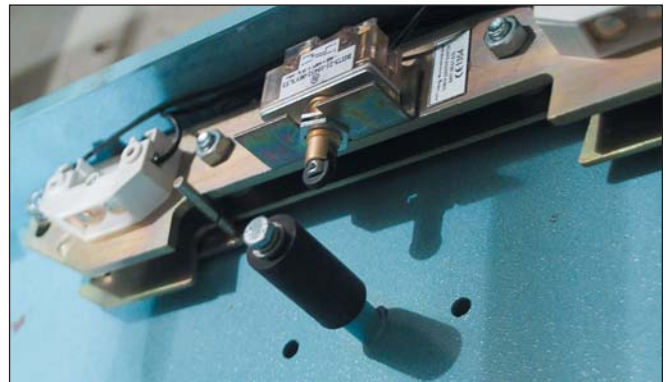
Лифт – это в первую очередь железо. Металл нынче дорог, поэтому один из наиболее доступных способов снижения цены – это замена металлических деталей пластмассовыми. Но – как это скажется на безопасности и надежности?

Монтажник Арсений приглашает меня в шахту лифта и комментирует:

– Для работы этого лифта надо, чтоб в приямке не было ни грязи, ни пыли, чего в реальных условиях, сами видите, не бывает. Все контакты должны быть защищены. А здесь они все открыты – значит будут пылиться, искрить... Или вот еще – эта «пипка», упорный



Магнит, который гудит



Та самая «пипка», которую приходится срезать и заменять более мощной



Прораб Владимир Варнавин рассматривает лебедку, где двигатель и редуктор установлены друг к другу под углом 15°



«Стакан» под противовес. Трубу монтажники сами приобрели и приварили



Та самая «гитара», где розетка на 220 не работает

болт двери шахты называется. На маленьких лифтах он еще выдерживает, а на больших, которые на 630 килограмм, где маленькая створка двери ведущая, а большая идет под накатом и постоянно этот болт ударяет и гнет. Мы и рекламацию на завод писали, но ничего не изменилось. Приходится срезать и приваривать более толстую шпильку, чтоб ее не гнуло.

– Получается, что и конструкция лифта менее надежна, и сделан он не совсем качественно?

– Получается так. Вот еще по конструкции. Приказной пост в кабине. Если пришел электромеханик какой-нибудь конец «прозвонить», то он должен сначала шахту открыть, поднять ригель, и уже потом открывается приказной. Затем надо открыть створки, кабину. Все это открывается из шахты, снаружи кабины, которая в это время должна находиться между этажами. Потом надо в кабину спрыгнуть. Ну спрыгнул, прозвонил. А потом приказной надо закрыть. А это здесь совсем не просто. Нужны как минимум два человека – чтоб один на шкаф в кабине нажал, а другой – чтобы в шахте ригель застопорил. А электромеханики – это не милиционеры, по двое, как правило, не ходят, на обслуживание лифта приходит один человек. Правда, механики – люди опытные и смекалистые, чего-нибудь придумают. В рычаге дырочка есть, так говорят, туда можно веревочку привязать, за веревочку дернуть – ригель и застопорится.

Поднялись с прорабом в машинное помещение:

– Вот сама лебедка. Двигатель к редуктору установлен под углом. Почему стали такие лебедки делать? У лебедок с прямым двигателем, которые нам приходилось обслуживать, начинали течь сальники. Сейчас для этих лифтов стали делать такие лебедки, чтобы избежать течи масла. То есть изготовитель как бы сразу признает, что возможна течь масла. И чтобы ее избежать, исследовательский институт на Могилевском

заводе разработал новую конструкцию лебедки, где двигатель и редуктор установлены друг к другу под углом 15°. Но тогда получается повышенная нагрузка на подшипники – они начинают гудеть и выходят из строя.

Подходим к группе монтажников и электромехаников. Владимир, электромеханик по лифтам, говорит:

– Я человек рабочий, прямой, и скажу откровенно – ерунда это какая-то, а не лифт. Вообще, лифты я обслуживаю аж с 70-х годов, уже больше тридцати лет. Именно с этими лифтами еще дела иметь не приходилось. Но уже сейчас страшно становится, видно, что «веселья» они нам принесут немало. Особенно привод дверей мне не нравится. Не знаю, как он себя поведет, но то, как он сконструирован – это ужас. Вот рядом старый карачаровский лифт стоит – это небо и земля. Что-то, может, и в могилевском лифте есть нормальное. Металл, например, в кабине хороший. Но больше недостатков. Контакты все: и на кабине, и по шахте – открытые. Я понимаю, если б этот лифт поставить где-то в банке или в медцентре, где идеальная чистота, но только не в жилой дом.

Вызывные посты чуть ли не дореволюционные. Кнопка грубо сделана, металл тонкий, края настолько острые, что можно и палец порезать. И внешне он производит удручающее впечатление – как будто вырублено топором и загнута пассатижами.

Судя по тому, как тут все сделано – однозначно будут проблемы. Все отводки подвижные. В нормальном лифте, где отводки неподвижные, если кто-то по какой-то причине упадет на дверь, стукнет по порогу, то контакты разрываются, лифт встает, балка задирается кверху. Механик пришел – элементарно все поставил на место, лифт запустил. Здесь же отводки пластиковые, если стукнуть по порогу – летит сразу все к чертям. Значит бери запчасти и ремонтируй. А таких случаев очень много, по дверям стучат, выбивают, ломают. Я разговаривал с ребятами из «Мослифта», они обслуживают такие лифты, впечатление очень плохое. Могилев, похоже, технологию с зарубежных фирм сдирает, но качественно реализовать ее не может.

И еще проблема – взаимозаменяемость устройств и запчастей. На щербинских и карачаровских лифтах многие детали и запчасти: ограничитель скорости, натяжное устройство и многое другое – взаимозаменяемы. Этих запчастей много и у производителей, и у фирм, специализирующихся на поставках деталей, и

в обслуживающих организациях свой запас есть. Любую запчасть можно достать без проблем. А детали моголевских лифтов нашими не заменишь – ни контакты, ни ролики, ничего. А значит каждую запчасть нужно в Могилеве заказывать или у представителей завода. К тому же многие детали ненадежны. Получается – к существующему резерву запчастей для российских лифтов надо еще отдельный резерв для моголевских создавать. С нашими лифтами все гораздо проще.

Больше всего меня смущают двери и верхняя балка. Приказной стоит в кабине, я думал, сверху будет пространство для рабочего места механика. Но они взяли и привод дверей сунули посередине кабины, то есть разместиться на крыше кабины, чтоб лифт обслуживать – целая проблема.

Продолжаем беседу с прорабом Владимиром Варнавиным:

– ООО «Дэмлин» больше специализируется на монтаже или обслуживании лифтов?

– Наша сфера деятельности – и монтаж, и обслуживание. Те лифты, что монтируем, как правило, потом и обслуживаем.

– В плане обслуживания моголевские лифты по сравнению, например, с щербинскими или карачаровскими проще, сложнее?

– У нас это будет первый опыт обслуживания моголевских лифтов, пока сослаться на свой опыт обслуживания нельзя. Но уже в процессе монтажа ясно, что обслуживание принесет немало проблем и сюрпризов.

Это же и наши коллеги говорят, которые моголевские лифты смонтировали и уже занимаются их обслуживанием. Не сказал бы, что сложней обслуживание, просто все это до ума надо доводить. Конечно, до ума мы эти лифты доведем. Будут ездить. Уже сейчас ясно, что где-то ролик надо будет менять, где-то те самые болты упорные срезать и новые приваривать. Мелочь, конечно, но это же надо болгарку, чтобы отрезать, саму шпильку приварить, потом пошел и резиночку где-то нашел, чтоб удар был мягче, ну и так далее.

– А как реагируют на рекламации разные производители?

– Если на щербинском лифте что-то не то – написал рекламацию, поехал на завод, объяснил, что к чему – деталь заменят сразу. А в Могилеве... Мы как только начали монтаж вести, портал поставили, выяснилось, что верхнего обрамления не хватает. Написали, звоним, каждый день названиваем. Время подходит нам уже лифты сдавать, а результата нет. Обещают, конечно, но на обещаниях далеко не уедешь. Вот сейчас опять пойду звонить.

Вот такая получается картина. Разумеется, при выборе любого товара, и лифта в том числе, покупатель вправе руководствоваться своими критериями, и ситуация, когда цена является определяющим фактором, вполне понятна. Пока проблемы с новыми моголевскими лифтами в этих четырех московских подъездах коснулись только монтажников. Тяжелые предчувствия уже начинают беспокоить эксплуатацион-

щиков. Жители этих подъездов пока еще беспокойства не испытывают – монтажники поработали на совесть, поэтому все проблемные моменты в конструкции новых машин, как могли, сняли, по максимуму постарались обезопасить те «слабые звенья», которые уже сейчас вызывают опасения в плане надежности при эксплуатации. Надолго ли хватит этого «запаса прочности», заложенного монтажниками? В какие деньги выльется ремонт этих новых, но уже сейчас откровенно проблемных лифтов? И еще пара вопросов: бывает ли дешевое хорошим? Скупой платит дважды или трижды?



Владимир, электромеханик по лифтам с более чем 30-летним стажем: «Уже сейчас видно, что «веселья» эти лифты нам принесут немало»