

9 (987) 2019 / ИЗДАЕТСЯ С 1927 ГОДА

СТАНДАРТЫ ВСЕГДА ПЕРВЫЙ! WWW.RIA-STK.RU И КАЧЕСТВО



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЮ КАЧЕСТВОМ

9
2019



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ: БЕЗОПАСНОСТЬ И КАЧЕСТВО ЧЕРЕЗ СТАНДАРТЫ



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР
«БЮРО ВЕРИТАС»

DOI: 10.35400

О ПРОРЫВНОМ УВЕЛИЧЕНИИ
ЭКСПОРТА
В МАШИНОСТРОЕНИИ

52

ЭКОНОМИКА С ПОЗИЦИЙ
СТРУКТУРИРОВАНИЯ
ДАННЫХ

60

ВИЗУАЛЬНЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ
КАК ИНСТРУМЕНТ
УПРАВЛЕНИЯ

70



Сергей ТРОПИН, Игорь КУКУШКИН
Sergey TROPIN, Igor KUKUSHKIN



НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ПЕРЕВОЗОК КРУПНОГАБАРИТНЫХ ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ

**DIRECTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF A REGULATORY FRAMEWORK FOR CARRYING
OVERSIZED AND HEAVY-WEIGHT CARGOS**

S.L. Tropin and I.G. Kukushkin tell about the experience of a large engineering company of a new type that uses best practices of the Soviet era, takes into account strengths and weaknesses of foreign companies and is able to generate its own innovative technologies.

» Спецтяжавтотранс — крупнейшая российская инжиниринговая компания нового типа, которая в своей работе учитывает позитивный советский опыт, использует сильные и слабые стороны зарубежных предприятий, владеет комплексным подходом к реализации проектов, способна генерировать собственные инновационные технологии и выполнять работы ЕРС подрядчика, минимизируя денежные затраты и риски заказчика.

В состав ГК «Спецтяжавтотранс» входит ООО «Нижегородская логистическая компания» (ООО «НЛК»), которая совместно с Combi-Lift по контракту с компанией Linde AG осуществляет доставку оборудования для Амурского ГПЗ по маршруту от морского порта Де-Кастри по рекам Амур и Зея. В период летней навигации 2018 г. для Амурского ГПЗ водным путем было доставлено 79 ед. негабаритного тяжеловесного оборудования, общим объемом более 60 тыс. фрахтовых т, в том числе два 88-метровых 830-тонных деметанизатора.

ООО «НЛК» оказывает полный комплекс услуг по организации перевозок грузов и буксировки объектов любой сложности по внутренним водным путям Российской Федерации. В составе НЛК: 14 буксиров и 14 барж общей грузоподъемностью 15,5 тыс. т. ООО «НЛК» обладает бессрочной лицензией Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Министерства транспорта Российской Федерации на осуществление буксировок морским транспортом МТ-3 № 001611 от 26.03.2015.



Ключевые слова: транспортно-логистические схемы, организация перевозок грузов, нормативная база, реализация проектов.
Keywords: transport and logistic schemes, cargo forwarding, regulatory framework, project realization.



НЕДОСТАТОЧНОСТЬ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ПРИВОДИТ К ТОМУ, ЧТО ФИНАНСОВЫЕ ЗАТРАТЫ НА ПОДГОТОВКУ МАРШРУТА И ЗАКОНОДАТЕЛЬНО УСТАНОВЛЕННЫЕ ВЫПЛАТЫ НЕ НАХОДЯТ СВОЕГО ОТРАЖЕНИЯ В ПРОЕКТНО-СМЕТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ПРОМЫШЛЕННЫХ ОБЪЕКТОВ



Строительство и реконструкция промышленных производств неразрывно связаны с доставкой технологического оборудования, основная часть которого относится к категории крупнотоннажного и негабаритного. Высокие темпы роста производств в энергетической отрасли, нефтегазохимии, судостроении, машиностроении и др. свидетельствуют о нарастающих потребностях в перевозке крупнотоннажного негабаритного оборудования.

В реализации этих проектов задействованы многие российские и зарубежные компании. При этом от транспортно-экспедиторских организаций требуется надежность, высокая квалификация персонала, выстроенная система управления рисками и качеством.

Госкорпорация «Росатом» планирует за ближайшую пятилетку перевезти морем 164 тыс. т негабаритного оборудования, а по рекам и дорогам — почти в два раза больше (312 тыс. т).

Такое оборудование отличается длительным циклом изготовления, занимающим от 9 до 24 месяцев, и высокой ценой, которая варьируется от 20 млн до 1,5 млрд р. за единицу.

Отметим еще одну важную особенность этих перевозок: удаленность на тысячи километров друг от друга мест изготовления и монтажа оборудования. В большинстве случаев при его доставке задействованы морской, речной и сухопутный транспорт, а также мощные грузоподъемные механизмы.

Суровый климат нашей страны сокращает периоды морской и речной навигации. Обширная территория, недостаточная развитость инфраструктуры и дорожной сети требуют тщательной инженерной подготовки, разработки маршрута движения, получения необходимых разрешений.

При перевозках крупнотоннажных негабаритных грузов водным и железнодорожным транспортом разрешения выдаются соответственно капитаном порта и железнодорожной администрацией. Иначе обстоит дело при перевозках крупногабаритных тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам общего пользования. В этом случае необходимо получать специальное разрешение, выдача которого является государственной услугой и осуществляется согласно приказам Минтранса России от 24.07.2012 № 258 и от 28.03.2013 № 107.

В подавляющем большинстве случаев для получения специального разрешения требуется разработка специального проекта. Однако в настоящее время отсутствуют детализированные однозначно понимаемые критерии необходимости разработки этого документа, требования и правила его создания и согласования, составу и содержанию структурных элементов. Не установлены требования к разработчикам проектов, подобно тому, как это организовано в строительной сфере.

Отсутствие соответствующих норм зачастую приводит к неверным оценкам возможности пропуска транспортных средств по дорогам, переездам и переправам. Ошибки, допущенные при проектировании перевозок крупногабаритных тяжеловес-

ных грузов, приводят к высокому риску причинения значительного материального ущерба в результате разрушения мостовых сооружений, повреждения подземных и наземных коммуникаций, а также рискам причинения вреда окружающей природе и здоровью людей.

Учитывая государственный уровень выдачи специальных разрешений и высокую значимость специального проекта для обеспечения безопасности перевозок, а также принимая во внимание п. 19 правил транспортно-экспедиционной деятельности (утв. постановлением Правительства РФ от 08.09.2006 № 554), согласно которому качество оказываемых услуг должно отвечать требованиям национальных стандартов, представляется целесообразной разработка национального стандарта, регламентирующего содержание и порядок разработки специального проекта.

ГК «Спецтяжавтотранс» обладает всеми необходимыми компетенциями и опытом разработки специальных проектов. При этом не только широко используется, но и расширяется нормативная база.

По инициативе и непосредственном участии ГК «Спецтяжавтотранс» были обновлены ГОСТ Р 52297—2004





«Услуги транспортно-экспедиторские. Термины и определения, ГОСТ Р 52298—2004 «Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования», ГОСТ Р 51005—96 «Услуги транспортные. Грузовые перевозки. Номенклатура показателей качества». Кроме этого, был разработан ГОСТ Р 66.9.03—2016 «Оценка деловой репутации организаций, выполняющих перевозки крупногабаритных тяжеловесных грузов».

В рамках деятельности союза «Объединение перевозчиков «Спецтяжтранс» разработаны и действуют стандарты организации:

- СТО Спецтяжтранс 2.1—2016 «Проектные перевозки. Общие положения и требования»;
- СТО Спецтяжтранс 3.1—2015 «Требования к составу и содержанию проекта перевозки крупногабаритного тяжеловесного груза автомобильным транспортом»;
- СТО Спецтяжтранс 3.2—2016 «Требования к составу и содержанию специального проекта пропуска тяжеловесного транспортного средства по автомобильным дорогам».

Опыт перевозок оборудования весом 800 т и более показал, что нуждается в корректировке введенная в действие постановлением Правительства РФ от 09.01.2014 № 12 методика расчета размера вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами. В ней не учтены особенности транспортных средств модульной конструкции, позволяющие за счет сочленения модульных прицепов по боковым поверхностям увеличивать число колес на одной оси. В этом случае при сверхнормативной осевой нагрузке реальная нагрузка на колесо меньше, чем у обычных транспортных средств; соответственно и уменьшается вред, наносимый дорожной одежде¹.

В действующей методике размер вреда рассчитывается без учета реальной нагрузки на колесо, что приводит к неверным оценкам наносимого ущерба дорожной одежде и кратному завышению платежей.

Представляется целесообразным внесение уточнений в нормативные технические документы по проектированию дорог и воздушных пересечений с ними (путепроводы, эстакады, газопроводы, трубопроводы, растяжки, надземные переходы, дорожные знаки, камеры видеонаблюдения, светофоры, линии электропередачи и т.п.) в части обеспечения возможности проезда автопоезда с негабаритным грузом

¹ Дорожная одежда — это многослойная конструкция в пределах проезжей части автомобильной дороги, воспринимающая нагрузку от автотранспортного средства и передающая ее на грунт. — *Прим. ред.*

за счет демонтажа объекта, расположенного над проезжей частью. Например, для путепроводов — возможность обхода по развязкам, для пешеходных эстакад — путем поднятия над проезжей частью на время прохода автопоезда с КТГ, для светофоров и дорожных знаков — отвод в стороны.

Недостаточность нормативной базы приводит к тому, что финансовые затраты на подготовку маршрута и законодательно установленные выплаты не находят своего отражения в проектно-сметной документации на строительство промышленных объектов. Наиболее затратная статья — подготовка маршрута: в нее входят проектирование и строительство причалов, объездов и мостовых переходов, обустройство инфраструктурных объектов. По нашему опыту, стоимость подготовительных работ для перевозки оборудования может достигать до 75% от стоимости контракта.

Состав разделов проектной документации для капитального строительства и требования к их содержанию установлены в постановлении Правительства РФ от 16.02.2008 № 87. Однако в нем явно недостаточно уделено внимания вопросам доставки тяжеловесного негабаритного оборудования. В п. 23 только отмечено, что проект организации строительства должен содержать «решения по перемещению» такого оборудования.

В связи с этим представляется целесообразным дополнить постановление № 87 требованием включать в проектно-сметную документацию транспортно-логистические схемы доставки тяжеловесного негабаритного оборудования с подробным описанием операций по подготовке маршрута, включая подъездные дороги, искусственные сооружения, пункты разгрузки (специальные причалы, железнодорожные станции и т.п.), промежуточные склады, площадки и т.п.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Заложенные в проект инфраструктурные решения позволяют инвестору правильно определить бюджет на начальном этапе строительства, заказчику и перевозчику — минимизировать риски несвоевременной доставки оборудования, а администрации региона — рационально планировать территорию.

Развитие и совершенствование нормативной базы — необходимое условие снижения транспортно-логистических рисков и обеспечения своевременного ввода в эксплуатацию промышленных объектов.



Сергей Львович ТРОПИН — кандидат технических наук, председатель правления ГК «Спецтяжавтотранс», председатель наблюдательного совета союза «Объединение перевозчиков «Спецтяжтранс», заведующий кафедрой «Подъемно-транспортные системы (РК4)» МГТУ им. Н.Э. Баумана;

Игорь Григорьевич КУКУШКИН — кандидат экономических наук, генеральный директор Союза «Объединение перевозчиков «Спецтяжтранс», вице-президент Российского союза химиков, доцент кафедры экономической теории РХТУ им. Д.И. Менделеева

Sergey Lvovich TROPIN — Candidate of Technical Sciences, Chairman of the Board of the Spetsyazhauto Group, Chair of the Supervisory Council of the Association of Carriers of Spetsyazhtrans, Head of the Department of Weight-Handling Systems (RK 4) at Bauman Moscow State Technical University;

Igor Grigor'evich KUKUSHKIN — Candidate of Economic Sciences, General Director of the Union Association of Carriers of Spetsyazhtrans, Vice President of the Russian Union of Chemists, Assistant Professor of the Economic Theory Department at the Mendeleev Russian University of Chemical Technology