

Как быть с нормативной базой по строительству портов

Ю.И. ВАСИЛЬЕВСКИЙ, профессор, д-р науки и техники, «Ленморниипроект»

Около 15 лет морской и речной транспорт работает в новых перестроенных условиях. В советское время было два министерства — морского и речного флота. В них имелись управления флота и портов. Была четкая организация их работы. Береговая структура, без которой невозможна эффективная работа флота, имела прочную основу для своего планомерного развития — сеть проектных и научно-исследовательских организаций, где разрабатывались нормативные документы по проектированию, строительству и технической эксплуатации всего сложного и многообразного комплекса портовых сооружений, в состав которого входят: подходные каналы и акватория; причальные, оградительные и берегозащитные сооружения, перегрузочные комплексы и склады; транспортные сооружения — подъездные и внутрипортовые железнодорожные, автодорожные и крановые пути; строительные конструкции судоремонтных, судоподъемных сооружений и ремонтно-механических мастерских; административно-бытовые здания и пассажирские вокзалы; сооружения систем безопасности мореплавания, навигационной обстановки, внутрипортовых инженерных коммуникаций — водоснабжения, канализации, теплоснабжения, электроснабжения, связи и др. Наличие общесоюзных и отраслевых нормативных документов — СНиПов, РД, РТМ, ВСН и др. — обеспечивало нормальный порядок развития берегового хозяйства, разработку и внедрение прогрессивных решений и передовой технологии перегрузочных работ.

Но нормативная база с течением времени требует периодического обновления и совершенствования. К сожалению, за последние годы ситуация сильно изменилась к худшему. Большинство нормативных документов, возраст которых достигает 25–30 лет, значительно устарели, требуют обновления. Нужны новые нормативные документы. Но заниматься этим в централизованном порядке стало некому. Началась реконструкция управления отраслью.

В 1994 г. вышли СНиП 10-01-2003 «Система нормативных документов в

строительстве. Основные положения», определившие порядок разработки Единой системы нормативных документов (ЕСНД) для отрасли в составе: головного документа — СНиП, содержащих основные требования к сооружениям, Сводов правил по их проектированию, строительству и технической эксплуатации и других необходимых видов нормативных документов. Казалось, работа по созданию нормативной базы получает нужное, более организованное направление. В 2002 г. по предложенной ОАО «Ленморниипроект» структурной схеме ЕСНД по проектированию, строительству и технической эксплуатации морских и речных портов (см. *схему*) «Росморпорт» был объявлен конкурс на разработку головного документа ЕСНД — СНиП «Морские и речные порты». В 2003 г. «Ленморниипроектом», выигравшим конкурс, совместно с «Гипроречтрансом» была подготовлена и представлена в «Росморпорт» окончательная редакция проекта СНиП. К сожалению, «Росморпорт», как заказчик, не проявил должного интереса ни к организации работы и содержанию документа, ни к его утверждению и введению в действие. Курирование было поручено почему-то руководителю лаборатории интермодальных перевозок, ничего общего не имеющей с проектированием и строительством береговых сооружений. В результате оформление контракта задерживалось на 5–6 месяцев, а последний счет за выполненную работу на 100 тысяч рублей без всякого объяснения не был оплачен. Куда ушли выделенные бюджетные деньги — неизвестно. На конечной стадии работы даже появились разговоры такого содержания: «А почему разработка строительных норм (СНиП) финансируется Минтрансом? Раз это строительные нормы — пусть и финансирует Госстрой». Полное непонимание проблемы! Такое впечатление, что куратор (Палик И.А.) даже не поинтересовался содержанием СНиП, ни одного вопроса за все время контакта с ним не было задано с его стороны. Какой же это заказчик?

С 1 июля 2003 г. введен в действие Федеральный закон «О техническом регулировании», согласно которому все

обязательные ранее СНиПы, Своды правил, ГОСТы, ТСН, ВСН, РСН и др. заменяются утверждаемыми Правительством России техническими регламентами, в которых определяются только требования к обеспечению безопасности. Все остальное, в соответствии с ГОСТ Р 1.4-2004, должно отражаться в стандартах организаций (СТО) и носить рекомендательный характер, а положения в них подлежат выполнению только после заключения соответствующего договора (контракта) на их использование. При этом разрабатывающей и утверждающей СТО организацией может быть любая коммерческая, общественная или научная организация, проявившая инициативу по созданию нормативного документа. А объектами стандартизации могут быть методы, методики проектирования и анализа, процессы организации, управления производством и выполнения работ на стадиях жизненного цикла, номенклатура сырья, материалов, разработка рекомендаций, инструкций, указаний, рецептур составов, исполнительская и технологическая документация и др., то есть нормативные документы самого различного вида и назначения. С одной стороны, это расширяет возможности совершенствования работы и проявления творческой инициативы в пределах конкретного предприятия или группы предприятий. С другой — создается опасность нестыковки между отдельными нормативными документами, применяемыми конструктивными и технологическими решениями предприятий, их использующих.

Причал, запроектированный и построенный в порту, должен быть одинаково удобен для швартовки судна независимо от географического его расположения и формы собственности. Такой же подход должен применяться в отношении других объектов.

Опасность разночтений в этих вопросах возрастает в условиях появления многочисленных хозяев причалов и территорий в портах в виде независимых друг от друга стивидорных компаний, различных ЗАО, ОАО, а также новых заказчиков (инвесторов) и др., часто решающих свои вопросы с позиции си-

юминутной выгоды и своих корпоративных интересов. В пути новой хозяйственной системы попали и солидные проектные организации. Так, например, в уставе ОАО «Ленморниипроект», являющемся крупнейшей и старейшей в России организацией «по проектированию, изысканиям и научным исследованиям в области морского транспорта», черным по белому записано, что «основной целью Общества является... получение прибыли». Не научно-технический прогресс и не разработка новых прогрессивных инженерных конструкций и передовой технологии, а получение прибыли. И хотя в уставе записано, что «Общество является правопреемником прав и обязанностей (бывшего) Государственного предприятия «Проектно-изыскательский институт морского транспорта» в полном объеме...», ничего в направлении научных исследований и разработки новых нормативных документов не предпринимается.

Законом «О техническом регулировании» предусмотрено заменить существовавшую систему нормативных документов на новую в течение семи лет. Три года уже прошло, а полной ясности об окончательной форме ее еще нет. Как в целом по строительной отрасли в России, так и в области портостроения. Ясно только одно: в условиях полной децентрализации государственного управления никто разработкой и совершенствованием нормативной базы для портового строительства заниматься не будет, если этим не займется сама отрасль. Пустить дело на самотек — слишком опасно для будущего наших пор-

тов. А органа, организующего, направляющего и контролирующего эту работу, нет. Есть в Министерстве транспорта отдел портов, входящий в Департамент государственной политики в области железнодорожного, морского и речного транспорта. В Федеральном агентстве морского и речного транспорта есть отдел портовой деятельности в составе Управления морской и речной деятельности и отдел связи, навигации и научной деятельности в составе Управления обеспечения судоходства. Есть «Росморпорт» в составе «Росморречфлота», Генеральная дирекция госзаказчика. Но нормативной базой по проектированию, строительству и технической эксплуатации портовых береговых сооружений заниматься некому. Очевидно, состояние гидротехнических и береговых портовых сооружений никого не волнует.

В 2005 г. в соответствии с запросом руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта В.В. Рукша от ОАО «Ленморниипроект» была направлена заявка на разработку нормативных документов из 10 наименований для согласования и включения их в план научно-исследовательских и проектно-конструкторских работ (НИОКР) на 2006 г. по тематике, имеющей практическое значение для повышения качества проектно-изыскательских работ и эффективности использования основных средств морских и речных портов, в том числе:

- Морские и речные порты (научно-техническое сопровождение проекта СНиП);

- Генеральный план порта (свод правил проектирования);
- Покрытия портовых территорий (пособие по проектированию, строительству и технической эксплуатации);
- Специализированные перегрузочные комплексы нефти и нефтепродуктов (раздел технологических норм проектирования) и др.

На заявку не получено никакого ответа, никакой информации. Заявки требуют, а действий никаких нет. И так уже несколько лет подряд. Почему эти заявки поступают в Управление обеспечения судоходства? Разве только судоходство надо развивать? А береговая структура пусть стареет и разрушается?

Нам представляется, что все вопросы разработки нормативных документов по гидротехническим и береговым сооружениям должны быть сосредоточены в одном подразделении — отделе портовой деятельности Управления морской и речной деятельности Федерального агентства морского и речного транспорта: банк заявок, анализ их значимости и определение очередности разработки, оформление контрактов, финансирование, функции заказчика по оценке содержания, контролю качества, приемке готовой продукции, подготовка к утверждению, изданию и распространению НД среди потребителей и др. Для этого в отделе целесообразно иметь группу соответствующих специалистов. Возможны и другие варианты решения затронутой проблемы. Важно, чтобы была четкая и эффективная система.

Структурная схема единой системы нормативных документов (ЕСНД) по проектированию, строительству и технической эксплуатации морских и речных портов

