

НЕКОТОРЫЕ СООБРАЖЕНИЯ О НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

Глубоков Е.В. Заместитель начальника Мостовой Инспекции

Мировая практика утвердилась в том, что нормативные документы для строителей должны составлять сами строители, объединённые в профессиональное сообщество. Делается это при обязательном научном сопровождении. И это правильно, потому что за прочность и долговечность отвечают строители.

Есть много тружеников в сфере транспортного строительства, которые достойно с этим справятся. Назову некоторых:

-руководитель лаборатории «Мостотреста», к.т.н. Королёва Г.П. Одна из первых в транспортном строительстве начала применять СУБы.

-руководитель лаборатории ККМ, к.т.н. Тарасова А.Ю. ученица школы Рояка Г.С., прошла школу на заводе мостовых железобетонных конструкций от мастера до начальника цеха.

-главный консультант Мостовой инспекции, руководитель лаборатории, доктор практических наук Кениг В.Г. Работал на заводе по производству мостовых ж/б конструкций, строил мосты за границей, много лет отдал мостовой инспекции, первым проверил и составил перечень бетонных заводов, имеющих право давать бетон для транспортного строительства. Проверял современные добавки, сделал много уникальных подборов бетонов, в частности для бобслейных трасс и пригрузов для Газпрома.

-зам директора по качеству завода «МОКОН», к.т.н. Аммосов П.В. Преподавал в МИИТе, много лет работает на производстве. Первым в России начал производство предварительно напряженных балок на СУБах.

Немного напомню о прошлом. Наука и практика были рядом.

Куракин П.П. рассказывал о строительстве моста через реку Янцзы. Это была пора внедрения свай – оболочек вместо кессонов. Автор идеи - доктор наук Силин Константин. Он был со строителями до тех пор, пока они не освоили изготовление оболочек, их погружение и заполнение бетоном. Вот таким было взаимодействие науки и практики.

В мою бытность директором завода приходилось периодически обра-

щаться к науке для решения сложных вопросов при изготовлении мостовых железобетонных конструкций.

Чаще всего обращался к Цейтлину Александру. Звоню, говорю о проблеме. Приглашает к себе и уделяет столько времени, сколько это необходимо. Если ему нужно самому увидеть, приезжал на завод и уже на месте принимал решение.

Не было ни одной конструкции, которая не пошла бы в дело.

Находясь в стенах МАДИ не могу не вспомнить замечательного ученого, прекрасного человека Феднера Леонида Авраамовича.

Он основной автор, сформулировавший состав цемента из клинкера нормированного состава. Затем занимался внедрением его в производство. Для этого выезжал на цементные заводы и на месте доводил технологию предприятия до выпуска продукции стабильного качества.

Мостовая инспекция, конкретно Кениг В.Г., принимала активное участие в применении этих цементов для транспортного строительства.

Результатом этой большой и сложной работы стало издание ГОСТа 10178 – 85, в котором регламентировано применение данных цементов.

Транспортные строители считают, что это самый лучший цемент для строительства транспортных объектов. Многие десятилетия его применения это подтвердили.

Справочно:

В последние годы построены на этих цементах все транспортные объекты во Владивостоке, Сочи, Лефортовский и Серебряноборский тоннели в Москве. Это миллионы м³. На этих цементах работает БАСФ.

Всегда учитывались пожелания производителей, которые бы улучшали качество строительства и производство конструкций - они вносились в НТД.

Все новые наработки рассылались наукой по всем заинтересованным предприятиям.

Сейчас всё до наоборот.

Замечания к новым НТД не принимаются; разработчики говорят: «всю информацию мы вывесили на сайте». Ответов никаких на наши письма. Примеры: ГОСТ 26633-2012 и ГОСТ 10060-2012. В процессе обсуждения этих нормативов было высказано много конструктивных замечаний, большинство которых проигнорировано.

Отдельно следует сказать о ГОСТ 10060-2012. В нём есть положительные моменты: введение марок бетона по

морозостойкости F1 и F2; разрешение испытывать на морозостойкость керны, отобранные из конструкций. Вместе с тем, обработка результатов испытаний, регламентированная стандартом, весьма спорна.

Требование предыдущего ГОСТ 10060-95 о сбросе прочности после установленного числа циклов не более 5 % нужно было пересмотреть, т.к. 5 % - это, практически, точность определения. Однако, алгоритм: «прочность стала падать – прекращай испытания» был простым и понятным для исполнителей. Новый же стандарт регламентирует определять соответствуют или нет испытываемые образцы той или иной марки по морозостойкости путём статистически рассчитываемых границ доверительных интервалов. Тем самым «размывается» чёткость определения. Зачем? Авторы говорят: «Это нужно для Евроинтеграции». Хотя, современные реалии свидетельствуют о том, что России полезнее интегрироваться с Китаем.

Далее останавлиюсь на плавающем коэффициенте вариации, высосанном, видимо, из гармонизации и совершенно неприемлемым в реальном производстве. Ряд работников строительной отрасли, в числе которых Аммосов П.В., о котором я говорил выше; Ефимов С.Н. (МАДИ); сотрудники Мостовой Инспекции – этот перечень можно продолжать долго - считают, что данный коэффициент должен быть только 13,5%. На сегодняшний день никто из транспортных строителей от этого не отступил, потому что это гарантия качества.

На одном из совещаний довелось слушать выступление гидростроителя Дерюгина Леонида Михаловича – Строителя с большой буквы. Построил в Сибири несколько ГЭС. Он заострил внимание на том, что ГОСТы на бетоны, бетонные смеси и материалы к ним должны рассматриваться одновременно и во взаимосвязи между собой. Необходимо самое главное - работать на производственников.

Всё это я рассказываю для того, чтобы на фактах доказать, что наука сама по себе, а практика сама по себе. А нужно чтобы было полное взаимопонимание.

Примеров неприятностей при строительстве транспортных сооружений масса. ЦНИИС издал целую брошюру.

Последний. Пришлось этим летом разрушить пролётное строение объемом 1200м³. Давали бетон несколько заводов. Не видел научных рекомендаций по укладке бетонов, получаемых с нескольких заводов.

А в Мостовую инспекцию постоянно обращаются по этим вопросам. И ... обижаются, когда говорим, что нужно проверить на совместимость - «если не запрещено, то разрешено».

В позапрошлом году в НОСТРОЕ принято решение учинить надзор за цементными заводами. Воз и ныне там. А жаль. Я в прошлом году убедился в такой необходимости, побывав на совещании в «Евроцементе». Защитите строителей.

Почему то не доходит, что чем меньше в ГОСТах участия производителей, тем менее они почитаемы и читаемы.

Транспортные строители практически ушли на работу по Регламентам:

-Когда был в командировке в Сочи, работники МО-22 попросили прочитать регламент и согласовать, т.к. этого потребовал Надзор за строительством объектов олимпиады. Всё расписано.

-Во Владивостоке у нас работало три инспектора, кроме этого много информации предоставил СК «МОСТ». Всё делалось по регламентам. Много интересного в бетонах. В части бетонов, например, СЗА ограничили до 5% добавлялась зола унос и т.д. всё по регламентам.

-Строительство Лефортовского и Серебряноборского тоннелей производились по немецкой технологии, в частности:

-цемент только ПЦ 500-ДО-Н,
-соотношение фракций в 5-20 с точностью до 1%; пришлось поставить грохот и ввести раздельное дозирование,
-в состав бетона входила зола унос, потом её заменили на микрокремнезём.

-Владимир Николаевич Свиридов ведёт контроль качества строящихся объектов; при этом никому не верит. Только данным своей лаборатории, потому что он отвечает за качество. Мне «посчастливилось» поставлять ему бетон на тоннель в Сергиевом Посаде. Пришлось сделать около 15 подборов. Начальник нашей лаборатории опытный специалист, к.т.н. Проверяли контрольные образцы только в лаборатории МГСУ. Позиция Владимира Николаевича: Дай мне то что нужно на 2-е сутки и на 28. Никаких разговоров о коэффициентах вариации и мутации.

-ПКФ «Стройбетон». Уровень производства настолько высок, что они позволили себе открытую тяжбу с «Евроцементом» по поставке некачественных партий ПЦ500-ДО-Н. Мне довелось участвовать вместе с ними в походе в «Евроцемент». Цементники их внимательно выслушали и прислали мероприятия по улучшению качества цемента.

Они, кстати, научились перевозить СУБы, что было ещё довольно сложной проблемой на острове Русский.

-Бабкина Евгения Ивановна около полувека возглавляла лабораторию

Батайского завода мостовых железобетонных конструкций.

Её идея фикс: подобрать так заполнители, чтобы их компановка обеспечивала возможность при сжатии сразу же вступать в работу «скелету». Она организовала дробильное хозяйство и стала работать со щебнями трёх фракций и песками с двумя модулями крупности.

В результате добилась того, что на С-3 прочность бетона до 1000кг/см².

Её результаты проверяли две независимых лаборатории: ЦНИИСа и Астрахани. Всё подтвердилось.

По её рекомендации в ГОСТ 26633 было внесено разумное соотношение фракций 5-10 и 10-20 в щебне, наиболее распространённом в транспортном строительстве.

Призываю к совместной работе науки и производства!

ИНСПЕКЦИЯ ПО КОНТРОЛЮ КАЧЕСТВА ИЗГОТОВЛЕНИЯ И МОНТАЖА МОСТОВЫХ КОНСТРУКЦИЙ

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

107078, Россия, Москва,
ул. Новорязанская, д. 16/11, стр. 1
тел.: (495) 607-24-58, (495) 608-82-86,
ф.: (499) 261 -87-59
www.mostinsp.ru
e-mail: mostinsp@mail.ru

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ ОПРЕДЕЛИЛО ПАРАМЕТРЫ «НАЛОГОВЫХ КАНИКУЛ» ДЛЯ СУБЪЕКТОВ МАЛОГО БИЗНЕСА

На состоявшемся в четверг, 26 февраля очередном заседании Межведомственной Комиссии по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной стабильности Москвы на 2015 год Министр Правительства Москвы, руководитель Департамента экономической политики и развития города Максим Решетников представил проект закона «Об установлении ставки налога для налогоплательщиков, впервые зарегистрированных в качестве индивидуальных предпринимателей и перешедших на упрощенную систему налогообложения и (или) патентную систему налогообложения».

Воспользоваться режимом «налоговых каникул» смогут впервые зарегистрированные московские предприниматели, использующие упрощенную или патентную систему налогообложения. Максималь-

ная продолжительность «налоговых каникул» составит два года.

Законопроектом предусматривается порядка 30 видов деятельности в производственной, социальной и научной сферах, в отношении которых применяется нулевая налоговая ставка.

Подготовка закона Москвы об установлении «налоговых каникул» предусмотрена Постановлением Правительства Москвы от 10 февраля 2015 года № 40-ПП «Об утверждении Плана обеспечения устойчивого развития экономики и социальной стабильности города Москвы в 2015 году» и является одной из мер, направленных на поддержку субъектов малого предпринимательства.

Право устанавливать в период 2015-2020 годов налоговую ставку в размере 0 процентов за закреплено субъектами федерации поправками в Налоговый кодекс РФ, принятыми в декабре 2014 года (Федеральный закон от 29 декабря 2014 года № 477-ФЗ).

Как отметил Максим Решетников, принятие законопроекта позволит поддержать экономическую активность малого предпринимательства, создать новые рабочие места. Одновременно решается важнейший вопрос поддержки москвичей и обеспечения социальной стабильности – в число видов деятельности, на которые распространяется режим «налоговых каникул», вошли предоставление социальных услуг и услуги по присмотру и уходу за детьми и больными.