

Относительно ГОСТ Р 54523-2011

Рассматриваемый документ содержит большой и полезный для практики материал, хоть как-то регламентирующий технологию обследования портовых гидротехнических сооружений. Но к нему следует предъявить ряд существенных претензий.

1. Современная система технического регулирования разделяет понятия «технический регламент» и «стандарт», в связи с чем все прежние стандарты должны были утратить обязательный характер и применяться добровольно.

Новые Стандарты разрабатывают на наиболее распространенные и типовые ситуации (конкретное изделие или ряды однотипных изделий, отдельные свойства изделия, меры и единицы измерения, нормы, правила, требования, условия, термины и определения, оформление документации, обозначения и т.д., имеющие перспективу многократного применения в различных сферах деятельности человека). Все правила до оформления их в стандарты проходят длительную проверку на практике, и поэтому заключают в себе богатый опыт инженеров и ученых.

1.1. Разработанный документ претендует на универсальность: он регламентирует терминологию, документооборот, приемы и средства выполнения работ для столь разнообразных сооружений и конструкций, что, с одной стороны, привело к немыслимому для нормативного документа объему – более 200 страниц, а с другой – к гигантским лакунам.

1.2. Например, пропущены такие сооружения, как сухопутные подходные каналы к портам, аванпорты и причально-направляющие палы шлюзов, паромные переправы, специализированные причалы промпредприятий, регуляционные сооружения на реках, сооружения для малотоннажного флота и др.

1.3. Не рассматриваются конструкции из широко применяемых в настоящее время сетчатых габионов, из неметаллического шпунта, заборчатого типа; из льда и льдогрунта; сооружения на вечной мерзлоте; откосные, полукосные и полувертикальные с бычками и палами и пр., и пр. Не рассматривается специфика сооружений для обслуживания речных судов, том числе, несамходных; в условиях больших колебаний уровней воды и тяжелых ледоходов.

1.4. Консервируются методы обследования, которые устарели уже сегодня.

1.5. Детальная регламентация документооборота, практически, немыслима для эксплуатирующего персонала портов, особенно небольших, находящихся на балансе промпредприятий.

1.6. Терминология не отражает принятую в речной гидротехнике и временами чудовищна. Чего стоит только определение судоходного канала!

1.7. Поэтому рассматриваемый документ:

- по форме – возвращение к устаревшим принципам стандартизации, регламентирующим действия и средства, не относящиеся напрямую к обеспечению безопасности сооружений и их эксплуатации;
- годится для применения только его разработчиками;
- является исключительно полезным документом для коррупционного извлечения прибыли.

2. Предлагаемые к обязательному применению критерии работоспособности сооружений и конструкций – классический пример вредного наукообразия. Достаточно ознакомиться со способами определения % снижения прочности. Эта формализация может привести как к аварийным последствиям (снижение прочности материала в ответственном сечении на 20% или разрыв 1 анкерной тяги больверка на краю секции, что может привести к цепной реакции), так и к неоправданным затратам на ремонт и взятки.

3. Этот ГОСТ следовало бы разделить на несколько рекомендательных документов:

- на терминологию в морской гидротехнике,
- на терминологию в речной гидротехнике, как портовой, так и судоходной и энергетической (что и было раньше); при большом желании можно было бы сделать и общую терминологию, увязанную с принятой в Европе;
- пособия по обследованию отдельных видов сооружений и конструкций;
- требования по составлению паспортов сооружений конкретных типов без надуманного наукообразия существующих правил для морских портовых сооружений.

**Главный инженер проектов
ОАО «Гипроречтранс» , к.т.н.**

В.Э. Даревский