промышленной безопасности опасных производственных объектов, на которых используются подъёмные сооружения», РД СМА-001-03 «Рекомендации по применению РД 10-399-01. Требования к регистраторам параметров грузоподъёмных кранов», РТМ 22-01-03 «Регистраторы параметров работы башенных кранов. Технические требования к параметрам», РД РосЭК-399-5ИТТ «Исходные технические требования к регистраторам параметров работы кранов мостового типа», РД 10-208-98 с Изменением № 1[1] «Типовая инструкция для наладчиков ПБ грузоподъёмных кранов», информационные письма Ростехнадзора № 12-01/105 от 09.09.2003, № 03/9-01/376 от 19.10.2004, № 09-01/405 от 09.03.2005 и др.).

Начальник отдела Управления по технологическому и экологическому надзору Ростехнадзора по Нижегородской области **Е. А. Зосимов** поделился тревожной информацией об аварийности и производственном травматизме на подконтрольных ему ПС: «2004-й год по сравнению с 2003-им принес нам увеличение аварийности (с 39 случаев аварии до 50). Основные причины — некачественное изготовление, неисправность технических устройств, в том числе ПБ (увеличение аварийности по этой причине с 13-ти случаев до 17-ти), неправильные действия персонала и нарушения трудовой дисциплины. Травматизм со смертельным исходом снизился со 112 случаев в 2003 году до 97 в 2004-ом. Самый высокий процент аварийности и травматизма со смертельным исходом зафиксирован при эксплуатации автомобильных кранов — 31%, далее следуют мостовые (25%), башенные (14%) и гусеничные (12%) краны. Статистика прироста ПС по Нижегородскому региону показывает, что наибольшее количество приобретаемой техники приходится именно на автомобильные краны, которые сегодня может купить и частное лицо, зарегистрировать их в ГИБДД, запустить в производство и эксплуатировать. Это, как правило, происходит на неподготовленных площадках, с неподходящей массой груза. Также увеличился процент групповых случаев, когда в результате аварии страдают два и более человек (до 12!).

Сегодня у нас порядка 2300 предприятий, эксплуатирующих ПС — зарегистрированы свыше 7000 единиц кранов, более 5500 лифтов и официально (пока) только 2 канатные дороги.

Основная беда — катастрофическое старение техники. Автокраны ещё как-то обновляются, в последний год начали приобретаться также башенные краны *Potain* китайского производства, которые не соответствуют нашим правилам. Например, я давно не встречал в кранах клиноремённой передачи, а в этих машинах она присутствует.

На территории области действуют 16 специализированных организаций, которые занимаются монтажом, пусконаладкой и ремонтом ПБ. В некоторых организациях есть наладчики, которые обслуживают ПБ собственных предприятий. В связи с выходом закона о лицензировании такие виды деятельности, как монтаж, пусконаладка, ремонт и обслуживание отошли в сторону, но мы на территории, подведомственной Нижегородскому управлению, придерживаемся старых порядков: если организация заявляет свою деятельность как монтаж, пусконаладку и т. д. — мы в обязательном порядке требуем наличия у неё обученного персонала, нормативно-технической документации, технической базы и работающей системы качественного сбора информации.

Программное обеспечение должно быть у каждой специализированной организации, занимающейся ремонтом и обслуживанием ПБ. Далеко не всегда разъёмы считывателя совместимы с компьютерной техникой.

Следует признать неудачной конструкцию кабельного барабана на телескопической стреле. Если стрела находится на максимальном вылете и касается кроны деревьев, то кабель слетает и происходит поломка пружины.

Также нужно создавать базовые центры, которые бы имели необходимый комплект оборудования».

Директор группы предприятий «Пром-97» (Таймыр) **В. И. Моргунов**, поведал собравшимся, что организациям, занимающимся ПБ и экспертизов промышленной безопасности грузоподъёмных механизмов, приходится решать те же вопросы, что и 3 года назад. Во-первых, это сервисное обслуживание ПБ, поскольку за ними не следят должным образом. Во-вторых, это создание региональных центров. В-третьих, сегодня используется очень много так называемых «битых» кранов, которые, ничем не оборудованные, находятся в руках «частников». Там наверняка гибнут люди, но Ростехнадзор об этом не знает. ■

(Продолжение следует.)

[1] Имеется в виду РДИ 10-474(208)-02. (*Прим. ред.*).