

РАБОТАЕМ ПО ВСЕЙ РОССИИ И
В СТРАНАХ СНГ

ПИК
ПРЕДПРИЯТИЕ
С 1991 ГОДА



▶ ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ

▶ ПРОИЗВОДСТВО

▶ МОНТАЖ

**ОПОРЫ ОСВЕЩЕНИЯ
ОПОРЫ ДЛЯ МОНТАЖА ТСОДД И АСУДД
МОДУЛЬНЫЕ НАДЗЕМНЫЕ ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ
ТРОСОВЫЕ, БАРЬЕРНЫЕ И ПЕШЕХОДНЫЕ ОГРАЖДЕНИЯ
БАРЬЕРНЫЕ ОГРАЖДЕНИЯ С ОТДЕЛЯЕМОЙ БАЛКОЙ
ОГРАЖДЕНИЯ ДОРОЖНЫЕ ФРОНТАЛЬНЫЕ
ЗАЩИТНЫЕ ОГРАЖДЕНИЯ ДЛЯ ЖИВОТНЫХ
ШУМОЗАЩИТНЫЕ ЭКРАНЫ**

«Биржа грузоперевозок ATI.SU» — крупнейшая биржа автомобильных грузоперевозок, оказывающая услуги на территории России, в Республике Беларусь и Казахстане. Количество зарегистрированных пользователей превышает 250 тысяч. Ежедневно на Бирже размещается около 130 тысяч грузов, в постоянном доступе находится более 100 тысяч свободных (попутных) машин.

В настоящее время «Биржа грузоперевозок ATI.SU» является современной технологичной платформой, через которую участники рынка заключают сделки. Ее пользователи также имеют доступ к различным дополнительным сервисам, расширяющим возможности основной системы: онлайн-страхование грузов, тендеры, электронный документооборот, мобильные приложения для поиска грузов и транспорта, мониторинга процесса перевозки, доступ к расширенной аналитике заказов и т.д. Важным этапом в развитии Биржи стал запуск интегрированного с ней SaaS-сервиса — «Площадки ATI». Сервис автоматизирует работу грузоотправителей с наемным автотранспортом и позволяет сделать перевозку более прозрачной, снизить ее стоимость и высвободить до 80% времени сотрудников логистических подразделений.

на трассах и число камер видеонаблюдения в городах, во многих из которых с разной степенью успешности запускают проект «Умный город». Увеличивается и количество автоматических пунктов весогабаритного контроля. Таким образом, растет не только контроль со стороны государства, но и объем данных, которые можно использовать к выгоде участников рынка.

БЕСПИЛОТНИКИ В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ

Более далекая перспектива — это переход к беспилотным перевозкам. Неизбежность этого перехода очевидна всем, но вот оценки скорости очень сильно различаются. Пока все идет к тому, что тотальный переход на беспилотный транспорт вообще и беспилотные грузовики в частности произойдет еще не скоро. Испытания беспилотников идут по всему миру, но их успешность пока вызывает сомнения. Возможно, автопилоты ошибаются уже гораздо меньше людей, но при этом слишком часто, чтобы

победить вполне естественный консерватизм общественного мнения. Однако именно в автомобильных грузоперевозках старт беспилотников может произойти раньше, чем в перевозке пассажиров. Автопилоты пока не очень хорошо ориентируются в сложных дорожных ситуациях, поэтому пускать их в города довольно рискованно. Анализировать же ситуацию на загородных трассах проще, да и перевозка грузов сопряжена с меньшими рисками, чем перевозка людей. Тем более, что предполагаемый старт будет еще проще. Беспилотные грузовики на первых порах должны выехать на специально выделенные для них полосы, созданные на основных федеральных трассах — в частности, М-4 и М-11. Эту идею поддерживает государство, а большинство экспертов прогнозирует реальное появление таких перевозок в совсем близком будущем — до 2025 года или раньше. Тем более что совсем скоро беспилотные технологии получат новый толчок благодаря внедрению сетей связи 5G. ■

ОШИБКИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ВЛИЯНИЕ НА ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ ОБЪЕКТА. Мнение

Баженов Владимир Анатольевич, заместитель главного инженера по реализации технической политики компании «ВТМ дорпроект»:

«В целом проектирование уместно разделять на изыскания и проектные работы.

Ошибки в изысканиях влияют как на стадию строительства, так и на последующую эксплуатацию, существенно повышая затраты на всех этапах жизненного цикла. Например, плохо изученное геологическое строение впоследствии увеличивает стоимость фундаментов.

Возникают и экологические последствия, в частности, неправильные расчеты шумового загрязнения повлекут за собой дополнительные расходы в виде установки шумозащитных экранов либо замены окон.

Так что на изысканиях и вариантном проектировании нельзя экономить, особенно если учесть, что их стоимость в процентном отношении в общей стоимости проекта относительно невелика.

Ошибки в проектных работах также обходятся дорого. Так, если не учесть все коммуникации, последствием может стать полная остановка строительства, если не переустроен газопровод высокого давления или водопровод.

С точки зрения последующей эксплуатации возможны проблемы и удорожания, например, когда ошибки при отводе воды могут в дальнейшем повлиять на состояние земляного полотна или сооружений и повлекут за собой дополнительные затраты.

Поэтому очень важно на всех стадиях проектирования выбирать взвешенные решения, чтобы

впоследствии не тратить время и средства на ликвидацию ошибок.

К сожалению, в существующих реалиях стадия проектирования часто выполняется в сжатые сроки, что может негативно отразиться на качестве работ при отсутствии четкого налаженных технологических процессов.

Как с этим бороться? С помощью современных технологий, таких как применение эффективного цифрового администрирования и коммуникаций, а также с помощью технологий информационного моделирования.

Широкое внедрение современных технологий позволит сократить сроки на принятие решений и повысить качество. Пока существует проблема подготовки специалистов, мы учим на работе молодых сотрудников, приходящих к нам после университетов, но, надеюсь, вскоре образование догонит тенденции отрасли.

Создание альбомов типовых решений, как это практиковалось в СССР, не выход. Скорее, правильно рассматривать некий набор оптимальных решений, которые можно использовать в тех или иных проектах. Перечни эффективных проектов и решений позволили бы заказчику перед стартом проекта понимать, какие решения по материалам и технологиям являются наиболее современными и перспективными.

Для малых мостов, особенно в регионах, основной проблемой является низкая стоимость проектно-изыскательских работ. Небольшие региональные компании не могут позволить себе оплачивать работу квалифицированных кадров, производить дорогостоящие изыскания, оплачивать применение современных программных

продуктов. Как итог: частые ошибки в проектировании.

Повышение стоимости проектно-изыскательских работ может дать толчок развитию качества регионального проектирования.

Часто компания, приступая к проекту только на стадии рабочей документации, выявляет существенные ошибки стадии проектной документации, диктующие необходимость корректировки проекта и последующего повторного прохождения государственной экспертизы. Выходом видится следующий алгоритм: для обоснования необходимости строительства крупных объектов следует сначала запускать этап обоснования инвестиций, когда обосновывается стоимость и необходимость данного объекта, а вторая стадия — это уже проектная и рабочая документация.

Таким образом, у нас получается механизм, позволяющий единому проектировщику выполнять как проектную, так и рабочую документацию. Это уменьшает вероятность ошибок и принятия неверных решений на стадии проектной документации, а последующий авторский надзор позволяет оперативно решать возникающие проблемы.

Подобная система позволит отсеять недобросовестные организации, некачественно выполняющие стадию проектной документации.

В целом, проектирование — это квалифицированный взгляд в будущее объекта. И именно проектирование создает атмосферу вокруг, учитывает нюансы ландшафта, геологического строения, общественных связей, экологическое влияние и многое другое. Любые непродуманные решения и необоснованная экономия на проекте в будущем обязательно потребуют дополнительных затрат на той или иной стадии жизненного цикла. ■

ООО «ЦЕППЕЛИН РУСЛАНД», ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР ТЕХНИКИ CAT® И SEM (БРЕНДА, ПРИНАДЛЕЖАЩЕГО CATERPILLAR®), ПРОВОДИТ ТЕСТ-ДРАЙВ БУЛЬДОЗЕРА SEM 816D В ЦЕНТРАЛЬНОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ



Гусеничный бульдозер SEM 816D отправился в «путешествие» по центральному региону России. В течение двух месяцев машина посетит несколько объектов заказчиков компании «Цеппелин Русланд» из сферы дорожного и гражданского строительства, а также разработки карьеров. В каждом пункте своего

пребывания бульдозер будет тестироваться в условиях реальной рабочей площадки, выполняя определенный фронт задач, характерных для того или иного его применения. Тест-драйв SEM 816D стартовал в октябре 2020 г. В общей сложности бульдозеру предстоит посетить порядка десяти разнообразных объектов ЦФО

РФ. По завершении этой увлекательной «рабочей командировки» специалисты Цеппелин Русланд соберут отзывы клиентов, которые помогут производителю и официальному дилеру лучше адаптировать преимущества и технические особенности машины под потребности локального рынка. Выпущенная в начале 2018 года, данная серия бульдозеров SEM уже успела завоевать популярность в различных отраслях промышленности благодаря простоте в эксплуатации, безотказной работе в тяжелых условиях и высокой эффективности. Победитель рейтинга ТОП-50 строительной техники Китая в 2019 году, модель SEM 816D создана на базе более чем 40-летнего опыта предприятия в сфере гидростатического проектирования,

а также с учетом производственных стандартов качества компании Caterpillar®. Бульдозер применим во многих сферах промышленности, в совершенно разных условиях работы. Он хорошо себя показывает и на стройках, и на дорогах, и на песке, и на глине, и в карьерах — в общем, настоящий универсальный помощник. В стандартном исполнении SEM 816D комплектуется двигателем китайского производства Weichai, который работает в паре с гидростатической трансмиссией с разделением потока мощности и электронным управлением. Кабина оснащена системами ROPS и FOPS (защита от переворачивания и падающих предметов). Машина оборудована полусферическими SU-отвалами. ■