

## **КОНСТАНТИН МОГИЛЬНЫЙ: Необходимо полностью менять подходы к выполнению изысканий**



С низким качеством, а то и с откровенными фальсификациями инженерных изысканий сталкиваются все заказчики. И Государственная компания «АВТОДОР» не является исключением. На прошедшем в Сочи в конце мая Международном форуме дорожных инициатив «Инновационные технологии и интеллектуальные транспортные системы в дорожном строительстве» мы поговорили об этом с генеральным директором ООО «Автодор-Инжиниринг» Константином Могильным. Одна из функций организации, которую он возглавляет, – контроль качества инженерных изысканий при разработке проектной документации объектов госкомпании. «У многих подрядчиков есть целый ряд одинаковых проблем: начиная от низкой квалификации персонала, склонности к «рутинной фальсификации» и до дефицита лабораторий. Все это создает огромные риски для проектов», - считает он.

**Ред.:** *С недавних пор Государственная компания «Автодор» осуществляет жесткий контроль за всеми выполняемыми для нужд госкомпании инженерными изысканиями. Эта функция возложена на ООО «Автодор-Инжиниринг». С Вашей точки зрения, супервайзинг действительно способствует повышению достоверности работы изыскателей?*

**К.М.:** Да, я в этом абсолютно уверен. У многих подрядчиков есть целый ряд одинаковых проблем: начиная от низкой квалификации персонала, склонности к «рутинной фальсификации» и до дефицита лабораторий. Все это создает огромные риски для проектов.

У нас был один объект, на котором мы, в качестве эксперимента, на лето наняли людей, перед которыми была поставлена всего одна задача: снимать процесс бурения от установки буровой на точку и до завершения работы. Производительность труда сразу упала в 5 раз! При работающей камере с 9 утра до 16 часов буровики проходили не более 15 метров. А до этого было 75 метров.

Они выдержали неделю и разорвали договор, заявив, что работа им не интересна. Наняли следующих – они проработали месяц и также отказались от сотрудничества. В итоге заход в экспертизу был сорван на 6 месяцев, потому что не могли выполнить необходимый объем бурения.



Есть другой пример. Однажды нам потребовалось актуализировать результаты инженерно-геологических изысканий по одному из объектов. Специалисты взяли данные по ранее пробуренным скважинам, посмотрели их, сориентировались на местности и заявили – мы не можем в такую-то точку зайти – там болото и лес глухой, подъездов нет. Мы подняли архивы и выяснилось, что эта же компания, но с другим мастером, прекрасно «выполняла» работы на этой точке пять лет назад.

Такую же ситуацию мы наблюдаем и с экологическими исследованиями, и с инженерно-гидрометеорологическими изысканиями, и даже с геодезией. Иными

словами, необходимо полностью менять существующие подходы к выполнению инженерных изысканий и к контролю за ними.

Тут, правда, возникает целый ряд вопросов – кого нанимать в супервайзеры? Тех, кто лучше исполнителя знает, как работать? Где взять этих людей, где взять деньги на оплату их труда? Деньги, предположим, можно найти. Но даже если нам дадут приказ нанять какую-то организацию для супервайзинга – кого мы найдем? Какой организации, работающей на аутсорсинге, мы можем доверять? Какие требования нужны к фото- видеofиксации, с каких сторон нужно снимать, фиксировать ли все время бурения или только первый и последний подъем штанги? Вопросов много, на которые у меня пока нет ответа.



**Ред.:** *Насколько широки в настоящий момент Ваши возможности в области супервайзинга?*

**К.М.:** К сожалению, наших собственных сил для полноценного контроля за выполняемыми инженерными изысканиями недостаточно. Мы в настоящее время в начале пути.

Между тем, наверное, все в курсе, что в качестве одной из причин недостаточно эффективной реализации проектов Государственной компании «Автодор» и Счетная палата РФ, и СМИ неоднократно указывали низкое качество проектной документации.



Давайте посмотрим на ситуацию с точки зрения возможности заказчика влиять на этот процесс. В техническом отделе, который занимается проектированием, работает около двадцати человек. Между тем, только на трассе М-12 было необходимо проконтролировать почти 200 км бурения инженерно-геологических скважин. Иными словами, мы вынуждены практически полностью доверять людям, которые находятся в поле, ограничиваясь, в основном, фото- и видеofиксацией.



Более того, у нас нет стандартов, которые бы четко регламентировали процесс выполнения инженерно-геологических изысканий, приемку этих работ, необходимый объем супервайзинга и т.д. Например, в каких ситуациях допустимо шнековое бурение и допустимо ли вообще? Вроде бы, понятно, что для получения необходимых данных требуется колонковое бурение, но буровики часто нам заявляют, что ряд грунтов можно пройти только шнеком. Или только с промывкой, что сказывается на свойствах отбираемых образцов. И начинается дискуссия, которая, на мой взгляд, должна была вестись на втором курсе специализированного высшего учебного заведения. А таких вопросов – огромное множество. Поэтому мы



сейчас ведем активный диалог с регуляторами о том, что необходимо пересмотреть действующие подходы к супервайзингу и вообще перевести его в сферу строительного контроля.



**Ред.:** *Есть ли какая-то альтернатива супервайзингу?*

**К.М.:** Думаю, альтернатива есть. Когда мы начали искать партнеров, которые бы выполняли для нас инженерные изыскания, обнаружили, что практически у всех государственных компаний в сфере ТЭК есть собственные проектно-изыскательские дочерние структуры. И это не какой-то отдел из нескольких десятков человек, а полноценные организации, закрывающие около 100% потребностей компаний в инженерных изысканиях. Там собраны ведущие специалисты отрасли, которые обеспечены всем самым передовым, высокотехнологичным оборудованием.

Очевидно, что создание таких «непрофильных» активов является вынужденной мерой для этих организаций, но цена ошибки в данном случае измеряется

миллиардами рублей, существуют колоссальные риски для экологии. А фальсификаций от сторонних подрядных организаций было очень много.

Поэтому мы сегодня пытаемся выходить с предложением выполнять инженерные изыскания собственными силами. В настоящее время в нашем распоряжении две собственные универсальные буровые установки для подразделения, которое занимается заверочным бурением. А в остальном нам пока остается только усиливать и развивать методы контроля за подрядчиками.

**Ред.:** *Можно ли вести какую-то работу по допуску к объектам ГК «Автодор» компаний, обладающих необходимыми квалификациями и опытом, чтобы снизить количество брака и фальсификаций?*

**К.М.:** Да, это отдельная болезненная тема. Где взять такое количество квалифицированных буровых бригад? Ведь в стране ведется множество строек, это не только автодороги и сопутствующая инфраструктура. А, к сожалению, на рынке имеется много «буровых компаний» специализирующихся на скважинах «на воду», а не на инженерно-геологических изысканиях. Редкие из них знают, что такое двойное колонковое бурение и т.д.

Поэтому, конечно, нужен отбор компаний, допускаемых к работам, нужна стандартизация исследований.

**Ред.:** *Вы рассказываете о большом объеме фальсификаций и брака, выявляемых супервайзерами. Не сказывается ли это на сроках работ, особенно с учетом желания государства ускорять строительство?*

**К.М.:** С точки зрения выполнения программ изысканий, например, по М-12, у нас нет проблем, мы укладываемся в требуемые сроки. И это даже при условии, что на начальном этапе около 80% первых результатов полевых испытаний мы отклонили как низкокачественные. В частности, отбраковали скважины, пробуренные шнеком или мотобуром. Такие результаты все равно никакой пользы для проекта не принесут. Позже все запланированные объемы работ были выполнены, многие с двойным переделом.

С этим, кстати, отдельная история. Одни подрядчики нам рассказывали, что мотобуром выполнялись работы в труднодоступных местах, а по факту оказалось, что им бурили фейковые скважины в поле на пашне. Нам как-то пришло видео,

высланное одним из подрядчиков по ошибке, где они откровенно обсуждают фальсификацию скважины при помощи этого мотобура.

**Ред.:** *Последний вопрос. Вы уже сказали про отсутствие внятных регламентов к выполнению работ, их приемке и к супервайзингу. Скажите, пожалуйста, нормативная база в целом, а также внедрение так называемого параллельного проектирования способствуют качественному выполнению инженерных изысканий в необходимые сжатые сроки?*

**К.М.:** Если раньше соотношение работ для стадий П и РД было примерно 40/60, то теперь все 100% изысканий надо выполнить в самом начале. В результате на этапе рабочего проектирования при уточнении технических решений у заказчика отсутствует возможность проводить изыскания, что приводит к сложным дискуссиям с подрядчиком.

Почему такие изменения, которые имеют невероятно важный регулирующий эффект для отрасли, решаются таким образом, даже без апробирования? Я не сомневаюсь, что повод для таких изменений был. Но на практике возникают вышеуказанные проблемы. В результате строители, которые и так постоянно в зоне риска, вынуждены сами привлекать геологов и за свои средства выполнять уточняющие инженерные изыскания на нужных им точках.