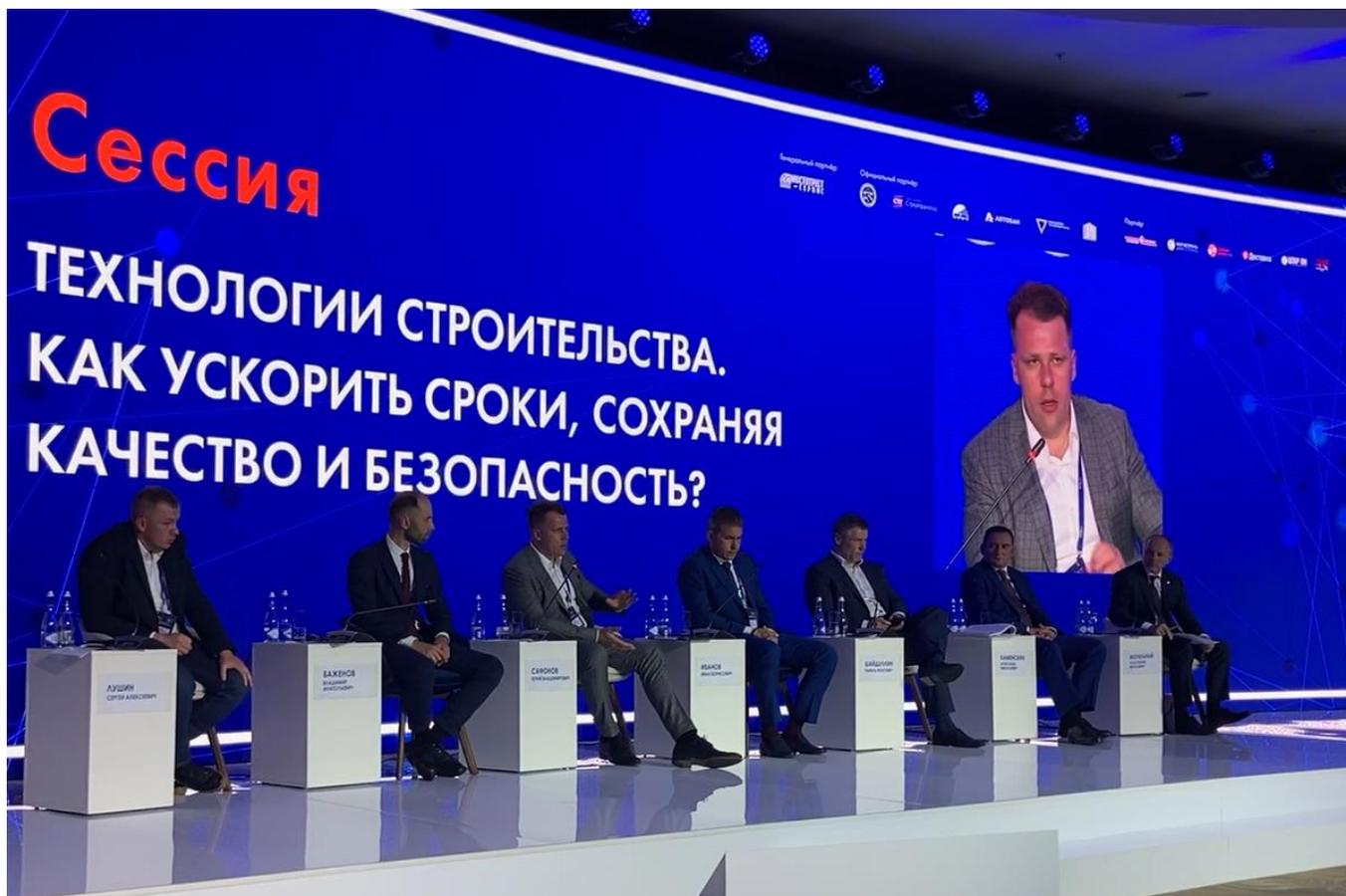


Юрий Сафонов: Чем больше объем строительства, тем выше цена ошибки изыскателей



Строительные компании, особенно те, которые работают с государственным заказом, остро ощущают на себе проблемы, связанные с некачественными результатами инженерных изысканий, заложенных в проект. Недочеты, как правило, им приходится исправлять за свой счет. В противном случае сроки СМР могут устремиться в бесконечность. Снижение плановой рентабельности строительных компаний с 15 до 2% и менее – одно из следствий этого.

На прошедшем в начале июня Форуме дорожных инициатив ГК «Автодор» мы поговорили с главным инженером ООО «Трансстроймеханизация» Юрием Сафоновым. Речь шла о том, как результаты инженерных изысканий сказываются на сроках и стоимости строительства. Специалист поделился своим опытом, а также указал на ряд административных проблем, которые оказывают серьезное влияние на эффективность работы изыскателей.

Ред.: *С вашей точки зрения, какова роль инженерных изысканий в обеспечении быстрого и качественного строительства?*

Ю.С.: Ключевая.

Ред.: *Как Вы оцениваете в этой связи так называемое параллельное проектирование, когда изыскания, проектирование, экспертиза и строительство, хоть и на разных этапах, но фактически выполняются одновременно?*

Ю.С.: На больших стройках параллельное проектирование – вполне рабочий вариант, но только при определенных условиях, иными словами, при продуманной настройке этого процесса. Но сейчас, мне кажется, все участники крупного инфраструктурного строительства сталкиваются с другой проблемой. Я имею в виду фактическое административное закрепление одностадийных инженерных изысканий.

Формально в российских нормативных документах прописано, что инженерные изыскания должны выполняться в два этапа – на стадии П и на стадии РД. Но, к сожалению, административно система сегодня выстроена так, что весь объем изысканий выполняется за один раз только на стадии П. Между тем, когда идет любая большая стройка, всегда возникает необходимость в дополнительных уточняющих исследований уже на конкретных точках. Однако поскольку экспертиза уже пройдена, бюджеты все выделены и освоены, сделать это оказывается невозможно. По крайней мере, за деньги заказчика. И либо строитель вынужден тратить на это свои собственные средства, сокращая потенциальную прибыль, либо начинать долгие поиски средств вместе со всеми интересантами, что приводит к потере времени.

Инженерные изыскания – процесс, который фактически не прекращается на протяжении всего строительства. Невозможно изучить всю геологию, даже пробуравив скважины через каждые 10 метров. Строитель, выходя на стройплощадку, всегда сталкивается с проблемными участками, и это тут же требует дополнительных исследований. Это гибкость инженерного подхода – столкнулся с проблемой, локализовал, изучил, нашел решение. Только так. Но на это нужны деньги, которые по факту все уже освоены. Вот об этом нужно говорить в первую очередь.

Ред.: *Как это выглядит на практике?*

Ю.С.: Этот вопрос очень остро встает, когда мы уточняем схемы искусственных сооружений. Их строительство жестко регламентировано. В том числе нормативными документами прописаны требования к количеству скважин, к методам испытаний и т.д. Поэтому если вдруг приходится менять схему того или иного искусственного сооружения, то обязательно требуются дополнительные инженерные изыскания.

Кроме того очевидно, что частота бурения на стадии проектирования, и даже на стадии РД, никогда не покажет реальную картину. Потому что через 10-15 метров от скважины может оказаться совершенно другая геология. Конкретную инженерно-геологическую задачу нужно решать в том месте, где работает экскаватор, а не в стороне. Ведь там могут неожиданно оказаться протоки небольших рек, подземные водотоки, участки со сложной геологией. Например, когда строили Русский мост, под одну из опор с двух разных краев уточняли геологию, и она кардинально отличалась.

Иными словами, качественные инженерные изыскания – ключевое звено качественного строительства.

Ред.: *Вы, насколько мне известно, работаете с компанией Петромоделинг, которая позиционирует себя как дорогую организацию, но дающую реально полезные для заказчиков результаты работы. Удастся получить ожидаемое качество?*

Ю.С.: К сожалению, у нас на всю страну хватит пальцев одной руки перечислить специалистов, которые могут решать сложные инженерные задачи. С одной стороны, хорошо, что они вообще есть. С другой – это крайне плохо, потому что ряд проблем, с которыми мы сталкиваемся, характерны для любого объекта любого подрядчика. Они могут различаться лишь по своим масштабам и степени влияния на скорость и стоимость строительства. И то, что наша образовательная система не выпускает специалистов должной квалификации в области инженерной геологии, геодезии, разбирающихся в опасных природных процессах – это огромная проблема для всей отрасли. Совершенно не закрыта потребность в грамотных инженерных кадрах. Поэтому я рад, что мы можем работать со специалистами, обладающими академическими знаниями и практическим опытом работы. Это сейчас дорогого стоит.

Ред.: *Мне показалось, что руководителя АО «Трансстроймеханизация» на пленарном заседании прошедшей конференции мягко прервали, когда он начал говорить о реальных проблемах дорожной отрасли, и опять переключили диалог на позитивную повестку. Это нормально?*

Ю.С.: Я тоже на этот момент обратил внимание. Считаю, что ключевым аспектом любой конференции является возможность откровенно друг другу в глаза сказать о существующих проблемах. Каждый – чиновник, заказчик, подрядчик – смотрят на одну задачу с разных точек зрения. Поэтому обмен мнениями очень важен.

Например, с 2006 по 2019 годы я работал в системе Федерального дорожного агентства и смотрел на все глазами заказчика. А затем оказался по другую сторону баррикад, перейдя на должность главного инженера АО «Трансстроймеханизация». И я точно знаю, что со стороны подрядчика все выглядит совсем иначе. Поэтому данная конференция, с учетом

уровня и количества делегатов, – возможность для всех погрузиться в проблемы реального сектора экономики. А вот насколько они готовы это услышать – отдельный вопрос.

Ред.: *Часто приходится слышать, что изыскатели – низший уровень «пищевой цепочки», а строители, являясь гораздо более богатыми организациями, экономят копейки на изысканиях. Это так?*

Ю.С.: Я не знаю, откуда берется такое мнение. Я не могу ничего сказать про изыскателей, но строительные организации тоже не богаты. При расчетной рентабельности 15%, реальная прибыль в лучшем случае достигает 2%. Поэтому, когда у подрядчика масштабная годовая программа, со стороны кажется, что это огромный механизм получения прибыли. Но одновременно чем больше объем строительства, тем выше цена ошибки.

Кроме того, существующая система ценообразования и защиты технических решений связана с «оптимизацией» затрат. Например, для того, чтобы я смог найти правильное техническое решение, я должен изучить территорию гораздо шире, чем полоса отвода дороги. Пробурить скважины для разных технических решений, выбирая оптимальное. Фактически, когда я в экспертизе защищаю итоговый проект, существующая нормативно-правовая база не позволяет мне учесть затраты на те изыскания, которые были сделаны за полосой отвода, но были мне необходимы для того, чтобы отвергнуть непригодные варианты. Эти затраты обнуляются.

Поэтому ситуация с инженерными изысканиями сейчас, наверное, как Тришкин кафтан. С одной стороны, нужно сделать качественно и изучить все, а с другой – влезть в определенный бюджет, который позволит выполнить работу, заплатить людям и получить прибыль.