

ПРОБЛЕМЫ ОБСЛЕДОВАНИЙ СООРУЖЕНИЙ ПРИ ИХ РЕКОНСТРУКЦИИ И РЕМОНТЕ

Г.В. Мельник (ОАО «Гипроречтранс»)

Координационный Совет по инновациям в сфере внутреннего водного
транспорта № 14

03.09.2012 г.

г. Новосибирск

Контроль технического состояния – это одна из основных функций эксплуатации наших сооружений.

Именно он позволяет эффективно проводить эту эксплуатацию, а так же обеспечивать их безопасность.

К сожалению, эти очевидные истины дано ушли в прошлое.

Наблюдения и исследования – основные составляющие контроля технического состояния отошли на второй план.

На первый план вышли:

- **декларирование безопасности** сооружений в виде составления деклараций безопасности;

- **а так же так называемый «Мониторинг безопасности судоходных сооружений»** в виде отраслевой системы мониторинга.

Все поставлено с ног на голову.

Не понятно, как можно не понимать, что **декларирование безопасности** невозможно без достоверных данных **наблюдений и исследований**, а **мониторинг** – это не самостоятельный вид деятельности, как это прописано в утвержденной высокими отраслевыми инстанциями **«Отраслевой системы мониторинга ...»**, а всего лишь совокупность:

1. **наблюдений и исследований**, которые проводятся эксплуатирующими организациями, которая в **отраслевой системе мониторинга** скромно именуется как **«сбор данных»**;

2. **целевых обследований**, которые проводятся с привлечением специализированных организаций.

Обращу Ваше внимание, что мониторинг, как это сформулировано в «Порядке ведения мониторинга безопасности судоходных гидротехнических сооружений», **«осуществляется в целях обеспечения управления в области рациональной и безопасной эксплуатации, включая выявление и предупреждение угроз»**.

В соответствии с этим же документом **«основной задачей мониторинга»** является всего лишь *«информационная поддержка разработки и реализации мер по своевременному прогнозированию, выявлению и предупреждению угроз и кризисных ситуаций в отношении СГТС»*.

Основное же внимание в **отраслевой системе мониторинга** уделено так называемому **«анализу»**, которое выполняется **«Центром безопасности»**, материалов анализа которого ни одна из профильных организаций отрасли за многие годы не видела.

Хотя очевидно, что этот анализ должен был бы быть выполнен именно на указанных выше 2-х этапах мониторинга (а именно эксплуатирующими и специализированными организациями).

Поскольку, кто кроме них лучшее может это сделать?

Что же мы имеем в итоге создавшейся ситуации?

1. Реконструкция всех ГБУ, которая как по насмешке началась практически одновременно, выполняется без материалов предварительно выполненных **целевых обследований**.

2. Материалов **наблюдений и исследований**, которые проводятся эксплуатирующими организациями, совершенно очевидно недостаточно не только для разработки проектной документации, но и для хотя бы формального прохождения Главгосэкспертизы.

3. О материалах так называемой «Отраслевой системы мониторинга» я даже не говорю.

Ее вообще нельзя использовать в практической деятельности в ходе разработки проектной документации по реконструкции СГТС. (Здесь в скобках зададим вопрос: **«А зачем тогда она нужна, если она не проходит этот очевидный тест на профпригодность?»**).

Что касается предметной области, то здесь ситуация следующая.

Имевшаяся в отрасли система надзора была в хорошем смысле традиционна, достаточно детально разработана, организационно оформлена и, главное, имела утвержденную нормативную базу.

Однако к настоящему времени накопился целый комплекс проблем. **Практически система надзора в настоящее время полуразрушена и не отвечает современным требованиям а, следовательно, не может обеспечить должной безопасности судоходных гидротехнических сооружений.**

В этой ситуации привлечение отраслевых и других специализированных организаций для решения проблемы обеспечения безопасности гидротехнических сооружений, в части диагностики их технического состояния, является чрезвычайно актуальным.

Опыт института «Гипроречтранс» подтверждает, что **наиболее эффективным является привлечение специализированных организаций для так называемых «целевых обследований», то есть решения или изучения конкретных проблем конкретных сооружений.**

Проведение же так называемых **«комплексных обследований»**, то есть попытка сходу решить все проблемы гидроузла, состоящего, как правило, из нескольких сооружений, в значительной мере является нереальной и в лучшем случае ее результаты зачастую оказываются поверхностными.

К сожалению надо отметить, что уровень обследований сооружений, оставляет желать лучшего. Это связано как с финансированием «целевых» обследований сооружений, так и с качеством их проведения.

За обследование сооружений берутся все, вне зависимости от наличия необходимых квалифицированных кадров, компенсируя это закупкой оборудования, почти в точности повторяя ситуацию басни «Мартышка и очки».

Но это в лучшем случае.

В худшем – проводится просто имитация обследований, когда за «рыбу» берется ранее сделанный кем-то материал, относящийся к другому сооружению, и на его базе создается нужный отчет.

И это притом, что в отрасли накоплен колоссальный опыт выполнения подобных работ.

Завтра, на конференции мы приведем несколько примеров по результатам работ выполненных Гипроречтрансом. Представляется, что эта информация будет представлять определенный интерес.

Что мы имеем в итоге?

Приведу несколько красноречивых примеров:

1. ВДСК

По линии ведущейся сейчас реконструкции было необходимо в ходе разработки проектной документации в течение 3-х месяцев выполнить комплексное обследование 16 гидроузлов (стоимость этой работы ориентировочно оценивалась в 9 млн. руб.).

Причем и эти деньги не платятся.

Генподрядчик не способен расплатиться за уже готовую продукцию (отчеты по всем гидроузлам давно готовы).

2. ББК

На канале было выполнено профессиональное обследование в части 1-го и 2-го этапах реконструкции.

Следующие 3-й и 4-й этапы выполняются, мягко говоря, по сокращенной программе (попросту с помощью ножниц и клея) и результаты обследования имеют мало, что общего с действительным состоянием сооружений. Кстати по этой теме тот же генподрядчик, что и на ВДСК.

Интересно будет посмотреть, как он с этими материалами обследований и проектами, будет бороться со строителями.

3. Камводпуть.

Ничего характернее для отрасли придумать нельзя.

Долгое время на объекте работал БашНИИСтрой, по результатам обследований которого разработку проектной документации выполнить было просто невозможно (а тем более пройти Главгосэкспретизу).

Теперь произошли «кардинальные изменения»:

- поворотный мост обследует организация, которая занимается гранитными работами (облицовочными и может быть изготовлением памятников);

- верхнюю голову – организация, занимающаяся оптовыми поставками топлива.

4. Канал им. Москвы.

Как пример можно привести выполненную в прошлом году работу по разработке проекта ремонта так называемого лицевого бетона стен камер шлюзов, в составе которой необходимо было выполнить и обследование стен.

Здесь три интересных аспекта:

- речь шла о стенах камер 10 шлюзов:

- стоимость этих работ составила 10 млн. руб.;

- срок выполнения этой работы был менее полугода.

Естественно акты сдачи-приемки на эту работу были подписаны.

Ну а качество? – Сколько денег, столько песен.

Хотя сразу скажу, что организация, которая выиграла этот конкурс, естественно по протекции, хоть ее озолоти, лучше бы не сделала. Люди совсем не понимали, чем они занимались.

И это на фоне так называемого комплексного обследования **Рыбинского гидроузла**, стоившего более 90 млн. руб.

О качестве этих обследований разговор особый.

И это далеко не все примеры.

Итак, в какой ситуации мы находимся?

Мне представляется следующее:

- контроль за состоянием сооружений фактически потерян;
- работы в этой области преследуют в основном коммерческие цели освоения бюджетных средств.

- в подавляющем большинстве организации, которые берутся за выполнение работ по обследованию сооружений плохо представляют, чем они должны заниматься.

Что в этой ситуации необходимо сделать?

1. Создать отраслевую систему аккредитации или допуска к работам на объектах внутренних водных путей (пример Транснефти).

2. Создать структуру, возможно на базе какой-то конкретной специализированной организации), которая бы контролировала или сама выполняла наиболее ответственные работы по обследованию сооружений.