

Сегодня контроль в строительстве является одновременно и свободным выбором, и осознанной необходимостью. Этот вид деятельности, безусловно, востребован на современном российском рынке проектирования и строительства дорог и инженерных сооружений. Насколько эффективен в настоящее время мониторинг состояния строящихся объектов, а также проведение обследования качества выполненных строительно-монтажных работ? На этот и другие вопросы отвечает наш собеседник — генеральный директор ЗАО «Ленстрой» Сергей Скороспелкин. Компания, которую он возглавляет, осуществляет технический надзор за сооружением одного из крупнейших не только на Северо-Западе, но и в России объекта транспортного строительства — Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге.



— **Сергей Анатольевич, когда вы приступили к осуществлению строительного контроля на ЗСД?**

— Сотрудники нашей организации работают на строительстве Западного скоростного диаметра с 2006 года. В реализации проекта мы участвуем согласно договору с заказчиком, который в соответствии с действующим законодательством имеет право привлечь квалифицированную организацию для надлежащего контроля качества работы подрядчика. Таким образом, мы предупреждаем либо выявляем возможные ошибки проектировщика и подрядчика, возникающие в ходе строительства, участвуем совместно с подрядчиком

в ведении входного, операционного и приемочного контроля, в том числе — скрытых работ, как, например, при устройстве свайного основания под эстакады либо прокладке коммуникаций в теле какого-либо сооружения. Все эти обстоятельства оцениваются с точки зрения соответствия требованиям рабочей документации и действующих нормативно-технических документов. Результаты оценки доводятся до сведения заказчика, с предложениями по устранению выявленных несоответствий и рекомендациями по дальнейшему недопущению.

— **Насколько сложен строительный контроль на объектах транс-**

**портного строительства на примере ЗСД?**

— Безусловно, там есть свои сложности, связанные с прохождением участка через промышленные зоны, прежде всего ОАО «Кировский завод» и ряд других предприятий, в том числе ТЭЦ. Коридор для строительства трассы в этом месте достаточно узок и извилист. Для того чтобы уменьшить затраты на переустройство коммуникаций, проектировщиками было принято решение о применении двухъярусных ферм и пролетов увеличенной длины. Возводить такие конструкции гораздо тяжелее и сложнее, нежели обычные балочные пролетные строения, да еще при параллельном строительстве фактических двух мостов друг над другом. Сложности возникали еще и на стадии доставки конструкций на объект: решетчатую ферму так просто не привезти, транспортировать ее приходится отдельными элементами по 12 м.

— **Наверное, при большом числе субподрядчиков ведение строительного контроля усложняется?**

— Да, очень. Например, на финальной стадии сборки металлоконструкций к работе был привлечен ряд петербургских монтажных предприятий. Одному подрядчику трудно, да и ни к чему создавать под один уникаль-

*Независимый (наемный) строительный контроль в России существует немногим более 15 лет. Появлению его как вида деятельности мы обязаны во многом осуществлению крупных проектов по сооружению транспортных узлов России, профинансированных по линии европейских финансовых институтов. Именно условия западных кредиторов обусловили фигуру инженера одним из неперенных условий получения займов. Сегодня технический надзор фактически принимает на себя часть функций заказчика: от инженера-консультанта, или инженера-резидента, работающего на объекте, во многом зависит точность исполнения проекта.*