

# СТРОЙКОНТРОЛЬ-2018: НЕ ВЫЯВИТЬ БРАК, А НЕ ДОПУСТИТЬ

Такую задачу ставит перед собой ООО «Стройконтроль-2018» — дочерняя структура Транспортной дирекции Чемпионата мира по футболу в Российской Федерации. Во многом именно благодаря незаметной, но систематической, скрупулезной и круглосуточной работе специалистов этой организации, практически все транспортные объекты мундиала были сданы в срок и без существенных нареканий. О решении поставленных задач и об эффективности строительного контроля нам рассказали представители руководства ООО «Стройконтроль-2018».



Реконструкция Московского шоссе на участке от пр. Кирова до АЗС №115 «Роснефть», Самара



Георгий ЯЗИКОВ,  
генеральный директор  
ООО «Стройконтроль-2018»

— **Георгий Александрович, ваша организация была создана специально для осуществления строительного контроля объектов Чемпионата мира?**

— Для обеспечения унифицированного подхода было решено, что это должна делать одна организация, причем, поскольку 95% финансирования объектов ЧМ-2018 осуществлялось из федерального бюджета, на базе Транспортной дирекции создали ООО «Стройконтроль-2018».

В структуре предприятия были организованы специализированные группы по разным направлениям деятельности. Наши специалисты объектах транспортной инфраструктуры — автодорожных, аэропортовых и метростроевских, на всех этапах строительства, осуществляя порой, помимо своих основных обязанностей, и функции консультантов по технологиям. Хочу подчеркнуть, что основная задача строительного контроля — не выявить нарушения и призвать к ответу исполнителя, а не допустить их. Это позволяет оптимизировать и сроки, и расходы. А поскольку средства на сооружение объектов к ЧМ-2018 были выделены госбюджетом, мы должны были обеспечить абсолютную прозрачность их использования.

Еженедельно мы готовили справки о ходе работ для Минтранса, Минспорта, Контрольно-ревизионного управления при Президенте РФ, а также делали доклады на совещаниях у вице-преьера Виталия Мутко. Не хвастаясь, скажу, что наша деятельность позволила упорядочить процесс, организовать мониторинг процентного выполнения работ, создать рычаги для



109074, Москва,  
Славянская пл., д. 2/5/4, стр. 3  
Тел. +7 (499) 501-76-21  
info@sk2018.ru  
www.sk2018.ru

оперативного вмешательства в случае возникновения риска срыва сроков сдачи объектов.

География наших проектов охватывает 10 городов в 7 федеральных округах России. Мы работали на 8 объектах аэропортовой инфраструктуры, на 22 объектах автодорожной инфраструктуры и на 2 объектах метростроения.

#### — В чем заключались ваши обязанности?

— Мы осуществляем свою деятельность в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 21.06.2010 №468 «О порядке проведения строительного контроля при осуществлении строительства, реконструкции и капитального ремонта объектов капитального строительства». Соответственно, круг наших обязанностей определяется этим документом.

Предметом строительного контроля является проверка выполнения работ при сооружении объектов капитального строительства на соответствие требованиям проектной и подготовленной на ее основе рабочей документации, результатам инженерных изысканий, требованиям градостроительного плана земельного участка, технических регламентов в целях обеспечения безопасности зданий и сооружений.

Наши обязанности включают в себя также проверку результатов входного контроля, выполненного подрядчиком, и выборочный (5%-й) лабораторный контроль — такие условия входили в соглашения с каждым региональным заказчиком. Для этого нашей компанией приобретена и сертифицирована строительная лаборатория, оснащенная полным комплексом измерительных приборов и оборудования, позволяющих контролировать качество грунтов и грунтовых оснований, песка, щебня, смесей щебеночно-песчано-гравийных, асфальтобетонных смесей и асфальтобетонов, цементобетонных смесей и цементобетонов, растворов, кирпича, железобетонных изделий.

Вместе с тем строительный контроль объектов к ЧМ-2018 носил расширенный характер — мы контролировали не только технологическую часть, но и финансовую. Был создан сметный отдел, укомплектованный высококвалифицированными специалистами, которые осуществляли проверку соответствия сметной стоимости выполненных работ проектно-сметной и рабочей документации.

#### — Какие основные замечания были к подрядчикам?

— Самые существенные замечания касались качества выполняемых работ и применяемых материалов, выявления отклонений выполняемых подрядчиками работ от требований проектной документации, завышения объемов выполненных работ, а также несоответствия единичных расценок фактически выполненным работам.

Одним из главных результатов проведения строительного контроля является оптимизация проектных решений и сметной стоимости работ, что привело к экономии средств федерального, регионального и местных бюджетов, которая в настоящее время по завершенным объектам строительства составила 3,8 млрд. рублей.

#### — Какие из объектов наиболее интересны с вашей точки зрения?

— Оригинально устроена улично-дорожная сеть в Калининграде на острове, где находится новая арена. Из-за того, что грунт здесь насыпной, а основание фактически состоит из отложений торфа, для строительства стадиона и подходов к нему, в частности, Солнечного бульвара (проектное название улица 2.1), была применена свайная конструкция. Интересно, что это не эстакада, все сваи «спрятаны» в основание дороги. Можно назвать также шоссе Авиаторов в Волгограде, которое связывает город с аэропортом, и Молодежный проспект в Нижнем Новгороде, позволивший вдвое сократить время движения в аэропорт.

Особо упомяну три построенные станции метрополитена — две в Санкт-Петербурге, «Новокрестовская» и «Беговая», и «Стрелка» в Нижнем Новгороде. На наш взгляд, равных им по сложности выполнения нет. Так, например, проходка участка Невско-Василеостровской линии метро до «Беговой» велась по новой технологии строительства двухпутного тоннеля при помощи щита большого диаметра. Применен также передовой способ сооружения станций мелкого заложения по технологии Top-Down. В имеющихся условиях строительство должно было вестись на очень высоком профессиональном уровне, что требовало пристального внимания и с нашей стороны. Аварийных ситуаций удалось не допустить.

И, конечно, нужно отметить объекты аэропортовой инфраструктуры в восьми городах мундиаля. В первую очередь, ростовский Платов — первый международный аэропорт, построенный в новой России с нуля.



Дмитрий МИТЕНЕВ,  
начальник управления  
по авиационной инфраструктуре  
ООО «Стройконтроль-2018»

— Дмитрий Васильевич, об аэропорте Платов, построенном к ЧМ-2018 с нуля, говорилось и писалось много, в том числе в нашем журнале. А какие работы осуществлялись в других местах?

— Велась либо реконструкция имеющихся взлетно-посадочных полос с искусственным покрытием (ИВПП) с



увеличением их протяженности, либо сооружение дополнительных новых. Строились либо реконструировались рулежные дорожки, менялись покрытия, реконструировались перронные части, строились новые современные аварийно-спасательные станции, очистные сооружения, водосточно-дренажная сеть, периметровое ограждение аэродромов с техническими средствами охраны, патрульные дороги и системы электроснабжения, то есть осуществлялся практически весь комплекс работ.

**— В чем специфика строительного контроля в аэропортах?**

— Согласно Градостроительному кодексу, аэропорты относятся к особо опасным объектам, и к аэропортовой инфраструктуре предъявляются значительно более жесткие требования по безопасности, чем, в частности, к объектам дорожной инфраструктуры. Причем это касается не только качества выполненных работ, в которых есть своя специфика, но и самой организации их выполнения. Во вновь строящихся или аэропортах, где есть возможность полностью вывести их из эксплуатации на период реконструкции, как, например, в Ростове-на-Дону или Саранске, можно работать спокойно и не зависеть от эксплуатационных служб. В действующих же аэропортах, которые нельзя закрыть, как в Калининграде, работать приходится в течение коротких «окон», которые может выделить аэропорт строителям, когда соответствующие участки производства работ не влияют на безопасность полетов. Соответственно, чтобы соблюсти установленные сроки и качество, требуется четкость и выверенность каждой операции, высокая квалификация специалистов, в том числе строительного геодезического контроля.

Специфика строительных работ и приемка их строительным контролем состоит в точности измерений, жестких допусках контрольных отметок и недопущению брака, так как вернуться и переделать в условиях действующего аэропорта без ущерба безопасности полетов неизбежно влечет за собой срыв сроков строительства объекта в целом. В авиации есть свой свод правил, который описывает требования по допускам и методам приемки работ. Все это определяет повышенные требования к работам со стороны строительного контроля и, думаю, мы соответствуем этим требованиям.



**Сергей КОРОЛЬКО,**  
руководитель подразделения  
ООО «Стройконтроль-2018»  
в Санкт-Петербурге

**— Сергей Николаевич, расскажите об участии вашей компании в строительстве новых станций метрополитена, открытых в преддверии Чемпионата мира по футболу.**

— В федеральную программу вошли два объекта: продолжение Невско-Василеостровской линии в Санкт-Петербурге и Сормовско-Мещерской линии в Нижнем Новгороде. В рамках первого проекта метро-строя прошли двухпутный тоннель большого диаметра с сооружением станций «Новокрестовская» и «Беговая». Второй предполагал возведение станции «Стрелка» с проходкой двух однопутных тоннелей от станции «Московская». На этих объектах, в соответствии с Постановлением Правительства РФ №468, наши специалисты выполняли функцию строительного контроля.

Мы контролировали производство всех видов работ, следили за исполнением проектных решений и соблюдением технологии строительства. То есть в целом отвечали за качество производства, смотрели, чтобы строители сделали все правильно.



Взлетно-посадочная полоса-3 международного аэропорта Шереметьево



Командно-диспетчерский пункт международного аэропорта Шереметьево

Без ложной скромности скажу, что мы сыграли далеко не последнюю роль в этих проектах. Даже сами метростроевцы отмечают, что с нашим присутствием объекты получаются более качественными и надежными. Для нас это важная оценка! С заказчиком мы выстраиваем конструктивные партнерские отношения, и наша совместная работа направлена на достижение результата. В данном случае — это качественное строительство сложнейших сооружений в кратчайшие сроки.

**— Какие задачи стояли перед вами непосредственно на строительной площадке?**

— Мы зорко следили за соблюдением качества строительства. Наши специалисты круглосуточно присутствовали практически на всех рабочих местах и фиксировали любое отклонение от проектных решений. При необходимости мы выдавали акт несоответствия и добивались устранения замечаний. Порой даже приходилось «притормаживать» подрядчика, чтобы выдержать технологические циклы.

По результатам нашей работы каждый месяц готовился отчет — документ объемом в несколько сотен страниц, в котором скрупулезно зафиксирован весь ход строительства. Впоследствии эту документацию передадут эксплуатирующей организации, она пригодится в случае возникновения тех или иных острых ситуаций.

Пожалуй, следует отметить работу по контролю монтажа сборной высокоточной обделки на тоннеле большого диаметра в Петербурге. Это интересное техническое решение по конструктиву, однако оно требует особой тщательности в производстве работ. Наш технический персонал присутствовал при установке практически каждого кольца. Работала маркшейдерская служба. Следили, чтобы не образовывалось просадок, не нарушалась геометрия колец.

Много вопросов было по качеству бетона. Привлекли независимую лабораторию, применяли неразрушающие методы контроля построенных конструкций.

Активно участвовали в работе всех технических советов, где порой приходилось принимать сложные решения. Мы аргументированно, опираясь на нормативно-техническую документацию, давали рекомендации, как можно решать поставленные задачи. Заказчики отмечали важность нашего участия.

**— Что особенно запомнилось в этих проектах?**

— В Петербурге впервые на постсоветском пространстве построили и запустили двухпутный тоннель. Во всех отношениях это уникальное строительство — настоящий прорыв в российском метростроении. В реализации проекта мы прошли весь путь вместе с Метростроем, начинали еще с подготовительного этапа, и горды, что с нашим участием удалось построить такое сложное сооружение в столь сжатые сроки. ■



ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ  
ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I



СОЮЗ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ  
ИЗДЕЛИЙ ИЗ КОМПОЗИТНЫХ МАТЕРИАЛОВ

27/28  
сентября 2018

**ПРИГЛАШАЕМ  
НА КОНФЕРЕНЦИЮ**  
ИНФОРМАЦИЯ НА САЙТЕ  
COLM.PRO

**I-ая**  
Международная  
научно-  
практическая  
конференция

**КОМПОЗИТНЫЕ СИСТЕМЫ  
НА ОБЪЕКТАХ ПОДЗЕМНОГО  
И ГРАЖДАНСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА**



ПОДЗЕМНЫЕ  
ГОРИЗОНТЫ



МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ  
УЧЕБНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ  
ТЕХНОЦЕНТР



КОЛЛЕДЖ  
МЕТРОСТРОЯ



КОМПОЗИТ  
ГРУПП



МЕТРОСТРОЙ  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



ПОЛИТЕХ

ФОНД  
образования  
им. А.Г. Небольсина

КОМПОЗИТНЫЙ  
МИР

