

ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ СТРОИТЕЛЬНОГО КОНТРОЛЯ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Главный советник генерального
директора **В.Л. Мартинсон**
(ФАУ «РОСДОРНИИ»),
председатель Технического комитета
по стандартизации № 418 «Дорожное хозяйство»,
Президент «Р.О.С. АСФАЛЬТ»,
канд. техн. наук **Н.В. Быстров**
Конт. информация: +7(495)211-07-48;
info@rosasfalt.org

В статье дан анализ основных этапов развития строительного контроля в сфере дорожного хозяйства, рассмотрены перечень и содержание основных нормативных правовых актов, нормативно-технических документов по строительному контролю в дорожной отрасли. Приведены также положения документов, формирующих комплексный подход к процедуре «строительного контроля», которыми следует пользоваться соответствующим специалистам при организации строительства и приемки дорожных работ.

Ключевые слова: *строительный контроль, входной контроль, операционный контроль, приемочный контроль, технический надзор, оценка качества, комплекс мероприятий по строительному контролю, дорожное хозяйство.*

В настоящее время такой термин, как «строительный контроль» уже не вызывает у строителей непонимания и вопросов, касающихся процедуры его осуществления. Участники данного процесса, их зоны ответственности, порядок осуществления, необходимое оформление и другие вопросы – все эти моменты отражены в целом ряде действующих организационно-правовых и нормативных документов. Но так было не всегда, и в этой статье мы расскажем о том длинном пути, который пришлось пройти, чтобы процедура строительного контроля стала единым слаженным механизмом, направленным на решение важнейшей задачи – обеспечение качества строительно-монтажных работ. Многолетними усилиями специалистов дорожной отрасли вначале СССР, а затем Российской Федерации и государств-членов Евразийского экономического сообщества, шаг за шагом была выстроена регламентированная

процедура, которая в настоящее время и является формой оценки соответствия качества – «строительный контроль».

Ошибкой было бы думать, что та процедура, которую сегодня мы все знаем и применяем как «строительный контроль», была разработана «с чистого листа». Безусловно, качество в той или иной форме оценивалось всегда. И 10, и 40 лет назад оценка качества присутствовала при строительно-монтажных работах, однако судьбоносным моментом как для «строительного контроля», так и для всего дорожного хозяйства нашей страны можно считать принятие в 2002 г. Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» [1] и введение в действие технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) [2]. Причину выделения именно этих знаковых событий надеемся вы узнаете, прочитав данную статью до конца, где мы более подробно о них расскажем.

1. Итак, рассмотрим детально тот путь, который был пройден, чтобы в настоящее время специалисты дорожного хозяйства могли полноценно пользоваться термином «строительный контроль». **Начнем мы с конца 80-х годов прошлого столетия.** Сразу хочется отметить, что данный временной отрезок, как и уже отмечалось выше, не является отправной точкой всего контроля качества в целом. И в 70-е, и в 60-е гг. и ранее, тогда, еще во времена СССР, имелся фонд нормативных документов, содержащих в себе «требования к качеству». СНиП III-40-78 «Правила производства и приемки работ. Автомобильные дороги» [3], СНиП III-43-75 «Правила производства и приемки работ. Мосты и трубы» [4] и др. – это «предшественники» документов, которые мы далее подробно рассмотрим, а также достаточно большой комплекс ведомственных документов (ВСН). Однако мы начнем свой анализ именно с 80-х годов, когда были приняты и действовали такие документы, как СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги» [5] и ВСН 19-89 «Правила приемки работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог» [6], которые широко известны большинству дорожных специалистов и в настоящее время.

Хотелось бы обратить внимание, что в то время все строительные нормы и правила в части автомобильных дорог и искусственных сооружений на них разрабатывались и принимались Госстроем СССР. Согласно Положению, утверждённому Постановлением Совета Министров СССР от 22 декабря 1986 г., назначение Госстроя – проведение единой технической политики, повышение эффективности капитального строительства, обеспечение технического прогресса, повышение качества и сокращение сроков строительства, развитие строительной индустрии, улучшение дела градостроительства и архитектуры, проектно-сметного дела, осуществление государственной экспертизы проектов и смет. Госстрой СССР разрабатывал и утверждал общесоюзные нормы и

технические условия строительного проектирования, нормы продолжительности строительства, сметные нормы, расценки, прейскуранты и ценники и т. п. для всей отрасли строительства в целом.

Теперь кратко рассмотрим два отмеченных выше важнейших на тот момент документа с точки зрения наличия в них требований к качеству.

СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги» [5]. Данные нормы, помимо конкретных численных требований к выделенным технологиям (применяемая техника, режимы ее работы и т.д.), содержали контрольные показатели оценки таких технологических операций и их допустимые значения. Частично в них были прописаны методы проведения такой оценки, в частности порядок и количество измерений ровности, поперечного уклона и ряда других показателей, однако полноценным такой порядок назвать нельзя. Можно смело утверждать, что упомянутый СНиП [5] был на тот момент основным документом, содержащим критерии оценки строительства автомобильных дорог. Документ также содержал ряд положений, из которых следовало, что подрядчик проводит «операционный контроль» по определенным правилам, а заказчик осуществляет «приемочный контроль» уже по другим. Точкой их пересечения были лишь общие критерии оценки и их допустимые значения, но даже методики измерений были различны. Порядок проведения «операционного контроля» и «приемочного контроля» в документе отсутствовал. Схожая ситуация была и в области строительства искусственных сооружений, где действовал аналогичный СНиП 3.06.04-91 «Мосты и трубы» [7], а также целый ряд аналогичных норм и правил, касающихся оснований и фундаментов, стальных конструкций и т.д.

С критериями оценки качества разобрались – они регламентируются в СНиП. Сама методика проведения тех или иных контрольных измерений, объем контрольных проб и места их отбора также будем считать в них реализованы, хоть и с многочисленными недоработками и явными нестыковками. Теперь возникает вопрос непосредственно о самом порядке контроля, его участниках, их правах и обязанностях, ответственности и т.д. И таким документом того времени был ВСН 19-89 «Правила приемки работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог» [6]. Ведомственные строительные нормы выпущены по заказу Министерства автомобильных дорог РСФСР и утверждены Минавтодором РСФСР. Правила разработаны взамен аналогичных ВСН 19-81 и содержат основные положения о порядке приемки выполненных работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог общего пользования, законченных ремонтом объектов, порядок проведения приемочного контроля качества работ, обязанности и права технического

надзора, формы исполнительной производственно-технической документации и порядок их заполнения. Как мы видим из области применения этого документа, в нем присутствует термин «приемочный контроль» и важнейший с точки зрения нашего анализа «технический надзор и производственный контроль». Детально изучив ВСН 19-89 [6], становится понятной действующая на тот момент система контроля качества, основу которой составляет «промежуточная приемка» (приемка скрытых работ и ответственных конструкций). В документе приводится актуальный на тот период порядок данной процедуры и ее оформление. Становится понятным предложенный механизм контроля качества: завершив каждую из описанных в СНиП технологических операций и используя приведенные в нем критерии оценки, заказчику совместно с подрядчиком необходимо провести промежуточную приемку всех выделенных в отдельные самостоятельные процедуры работ (конструктивов). Примерный перечень таких работ (конструктивов) приведен в приложении ВСН. Тот факт, что ВСН 19-89 [6], так же, как и СНиП 3.06.03-85 [5], содержит критерии оценки качества (включая противоречащие между собой), не меняет суть процесса. Тем не менее, необходимо отметить, что «промежуточная приемка» выполненных работ – это далеко не вся процедура оценки качества. Да, можно смело утверждать, что промежуточная приемка является основной задачей всей оценки, но ограничиваться приемочным контролем как единственным элементом системы контроля качества – явное заблуждение. Теперь вернемся к понятиям «технический надзор» и «производственный контроль». Соответствующий раздел ВСН (раздел 4 «Организация технического надзора и ответственность работников технического надзора») устанавливает, что:

- «Надзор за соблюдением установленных требований к качеству работ, а также за полнотой и качеством исполнительной производственно-технической документации, своевременным составлением актов освидетельствования скрытых работ и промежуточной приемки ответственных конструкций входит в обязанности технического надзора, а также организации, исполняющей работы. Ответственность за организацию производственного контроля за качеством работ возлагается на главного инженера строительной (ремонтно-строительной) организации»;
- «На объектах строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог технический надзор заказчика-застройщика осуществляют созданные группы технического надзора. Технический надзор организуется как в виде самостоятельных структурных подразделений, так и в составе хозяйственных организаций, как технический аппарат».

Нетрудно сделать два важных вывода из рассмотренного раздела:

- оценку качества должны проводить и проводят как заказчик, так и подрядчик;
- «технический надзор» – это процедура, которую проводит заказчик или организация по его поручению, а подрядчик проводит «производственный контроль».

Дальнейшее изучение раздела раскрывает нам представленное в нем видение технического надзора, который осуществляется в течение всего периода строительства и состоит из «контроля за соблюдением проектных решений, сроков строительства и требований нормативных документов, в том числе качества строительно-монтажных работ, соответствия стоимости строительства, реконструкции и ремонта объектов утвержденным в установленном порядке проектам и сметам». Далее раздел приводит основные задачи, необходимые для решения вышеуказанных целей, и дополняется задачами работников, осуществляющих технический надзор, достаточно полно перечисленными в следующем пункте 4.5.

Проведя такой детальный анализ СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги» [5] и ВСН 19-89 «Правила приемки работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог» [6], мы видим, что в конце 1980-х гг. оценка качества работ производилась заказчиком при помощи процедуры «технический надзор», определяющие задачи которой сформулированы в ВСН [6], и основу которой составляет «промежуточная приемка». В то же время, согласно СНиП [5], данная процедура («промежуточная приемка») имеет уже видоизмененное название – «приемочный контроль», но суть от этого не меняется. Непосредственно производитель работ наряду с заказчиком отвечает за качество, однако процедура его оценки носит название «производственный контроль», дальнейшее упоминание о которой и в ВСН, и в СНиП отсутствует. Закономерно возникают и такие очевидные вопросы: неужели оценка качества осуществляется исключительно на этапе завершения выполнения работ – их приемки? Каков объем, порядок и последовательность контроля на всем этапе строительно-монтажных работ? На эти и другие вопросы в то время так и не было предложено единых решений, но вопрос о видах контроля получил неожиданное продолжение благодаря СНиП 3.02.01-87 «Земляные сооружения, основания и фундаменты» [8] Приложение 1 «Виды контроля качества, термины и определения» (справочное). Данное приложение содержало классификацию контролей в зависимости от места и времени проведения (входной, операционный и приемочный), объема контроля (сплошной и выборочный), периодичности (непрерыв-

ный, периодический, летучий) и метода контроля (измерительный, визуальный, технический осмотр, регистрационный). Так, в строительных нормах, касающихся узкой области деятельности, появилась основополагающая классификация видов контроля, которая используется и в настоящее время, что мы увидим из нашего дальнейшего обзора.

В этой статье мы не будем касаться технических недостатков, рассматриваемых СНиП и ВСН данного периода, которые либо в критическом, либо не в столь критическом виде в них присутствуют. Важно отметить другое: те процедуры, требования и технологии, которые содержатся в документах 1980-х гг., не могут применяться в наше время без их тщательного анализа, актуализации и внесения технических корректив. На наш взгляд, данный вывод является очевидным и применимым для абсолютного большинства документов, действовавших 40 лет назад. Временной период в 30-40 лет несет с собой принципиально новые технические возможности как производства работ, так и их оценки, и делает применение документов тех времен в современных условиях хозяйственной деятельности как минимум спорным.

Не обойдем мы стороной и Постановление Госстроя СССР от 02.02.1988 г. № 16 «Об утверждении Положения о заказчике-застройщике (едином заказчике, дирекции строящегося предприятия) и техническом надзоре» [9]. Данное Постановление [9] в том числе «устанавливает порядок организации и определяет задачи и функции группы технического надзора». Согласно указанному документу, заказчик «осуществляет контроль и технический надзор за строительством, соответствием объема, стоимости и качества выполняемых работ проектам и сметным расчетам, строительным нормам и правилам на производство и приемку этих работ, а также обеспечивает осуществление проектными организациями авторского надзора». Тут мы видим полное совпадение с текстом ВСН 19-89 [6]. Техническому надзору посвящен раздел 6 «Технический надзор заказчика-застройщика», который, как и рассмотренный выше ВСН 19-89 [6], дает четкое представление о «техническом надзоре» как инструменте исключительно заказчика. В данном разделе приведены задачи и обязанности работников, осуществляющих технический надзор, которые можно кратко сформулировать как контроль за качеством и объемом выполняемых работ, а также проведение промежуточной приемки.

Систематизировав проанализированные документы в части наличия системы оценки качества, условно проводимую в то время оценку, да и сам рассмотренный период можно назвать «Технический надзор».

Проведя анализ того, как в конце 80-х гг. прошлого столетия проводилась оценка качества в дорожном хозяйстве, можно выделить ее основные правила:

- оценку качества должны проводить как заказчик, так и подрядчик;
- «технический надзор» – это процедура оценки качества, которую проводит заказчик или организация по его поручению. Определены задачи и цели осуществления «технического надзора», основу которого составляет «промежуточная приемка»;
- подрядчик осуществляет «производственный контроль», выполняя контрольные мероприятия на различных стадиях производства. Процедура, цели и задачи «производственного контроля» не прописаны;
- выстроенного порядка оценки качества заказчика и подрядчика, за исключением совместной процедуры «промежуточной приемки», нет.

2. Следующий этап, который мы выделим, внес существенные дополнения и изменения в сложившуюся структуру оценки качества. Это **период с 1990-х гг. до 2009 г.**, т.е. фактически 20 лет. Считаем необходимым выделить одно важное событие, которое произошло в рассматриваемом периоде. Это создание в 1999 г. совместным приказом Госстандарта России и Федеральной дорожной службы России № 223/140 от 20 мая 1999 г. Технического комитета по стандартизации № 418 «Дорожное хозяйство» (ТК 418). ТК 418 стал объединением заинтересованных предприятий и организаций, представителей органов исполнительной власти, созданным на добровольной основе в целях организации и проведения работ по национальной, региональной (межгосударственной) и международной стандартизации в сфере дорожного хозяйства. ТК 418 стал инструментом в руках специалистов дорожной отрасли для разработки и применения нормативных документов. С его созданием появилась возможность разрабатывать национальные стандарты с учетом конкретных потребностей дорожной отрасли.

Отдельно выделим 2002 г., год принятия Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» [1]. Помимо принципиальных изменений, касающихся разработки, принятия, применения и исполнения обязательных требований к продукции, данный закон [1] неизбежно менял и принцип процедуры оценки качества. Если раньше, путем тех или иных контрольных операций, качество оценивалось на соответствие всем имеющимся профессиональным СНИП и ВСН (были обязательны), то с введением в действие закона [1], обязательным становился только новый документ – технический регламент. В результате ключевое значение приобрел контракт (договор) на выполнение строительно-монтажных работ, на соответствие условиям которого,

с учетом действующих обязательных требований, и предстояло проводить оценку качества.

Отправной точкой указанного периода условно будем считать 2004 г. – год, когда Государственной думой Российской Федерации была принята новая редакция «Градостроительного кодекса Российской Федерации» от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ (ГрК РФ) [10], на которой и хотелось бы подробно остановиться.

В новой принятой редакции ГрК РФ [10] впервые официально введено понятие «строительный контроль» несмотря на то, что его определение в соответствующей статье 1 «Основные понятия» отсутствует. Требования к строительному контролю закреплены статьей 53 с одноименным названием. В данной статье необходимо выделить два важных момента.

1. Строительный контроль проводится в процессе строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства в целях проверки соответствия выполняемых работ проектной документации, требованиям технических регламентов, результатам инженерных изысканий, требованиям градостроительного плана земельного участка.

2. Строительный контроль проводится лицом, осуществляющим строительство. В случае осуществления строительства, реконструкции, капитального ремонта на основании договора строительный контроль проводится также застройщиком или заказчиком. Застройщик или заказчик по своей инициативе может привлекать лицо, осуществляющее подготовку проектной документации, для проверки соответствия выполняемых работ проектной документации.

Невзирая на то, что в принятой редакции ГрК РФ [10] нет никакого упоминания об автомобильных дорогах как в основополагающем термине «объект капитального строительства», так и в каком-либо другом, деятельность по устройству и, соответственно, контролю качества автомобильных дорог стала регламентироваться данным Кодексом. Ни предшествовавший рассматриваемому Градостроительный кодекс РФ от 7 мая 1998 г. № 73-ФЗ [11], ни ранее действовавший Закон РФ от 14.07.1992 г. № 3295-1 «Об основах градостроительства в Российской Федерации» [12] не распространялись на автомобильные дороги. Забегая вперед, отметим, что только в 2016 г., путем введения в ГрК РФ [10] термина «линейные объекты», автомобильные дороги юридически обоснованно попали под его регулирование. Согласно редакции ГрК РФ [10], с 2016 г. вводится термин «линейные объекты», который имеет определение: «линии электропередачи, линии связи (в том числе линейно-кабельные сооружения), трубопроводы, автомобильные дороги, железнодорожные линии и другие подобные сооружения».

Что же изменилось или добавилось в систему оценки качества с принятием в 2004 г. новой редакции ГрК РФ [10]? Во-первых, теперь четко определено, что процедура оценки качества носит обязательное название «строительный контроль», а не «технический надзор» или как-то иначе. Во-вторых, обязанность осуществления строительного контроля четко закреплена и за производителем работ, и за заказчиком. То есть, в отличие от «технического надзора», который был обязанностью исключительно заказчика, «строительный контроль» – процедура обязательная в первую очередь для непосредственного производителя работ, а уж затем и для заказчика. Логичным было бы предположить, что в данном документе будут приведены основные моменты, отражающие непосредственно порядок осуществления строительного контроля подрядчиком и заказчиком, его возможное различие или, наоборот, полная идентичность. Однако в ГрК РФ [10] предложено и подрядчику, и заказчику использовать «строительный контроль» в качестве единой процедуры оценки качества, не указав при этом те цели и задачи, которые должны быть ими достигнуты и решены в результате проведения данной процедуры. Очевидно, что у подрядчика и заказчика помимо общей цели – построить качественный объект – существуют собственные задачи и интересы, которые, на наш взгляд, делают проведение процедуры оценки качества по одинаковым правилам неэффективным и нецелесообразным. Так или иначе, оценка качества из «технического надзора» преобразовалась в «строительный контроль», что и можно считать отправной точкой возникновения этого понятия. Именно принятием новой редакции ГрК РФ [10] и характеризуется рассматриваемый нами период 1990 – 2009 гг. в части оценки качества в дорожном хозяйстве, который мы условно и назовем **«Появление термина «строительный контроль»»**.

Результатами реформирования действующей на то время в дорожном хозяйстве процедуры «технического надзора» в рассматриваемом временном отрезке можно считать:

- изменение подходов к предъявлению обязательных и добровольных требований к продукции;
- появление обязательной процедуры «строительный контроль», осуществляемой и подрядчиком, и заказчиком;
- отсутствие порядка осуществления строительного контроля, а также возможных различий для подрядчика и заказчика в его реализации.

3. Следующий период, в котором были существенные дополнения ранее предложенной системы оценки качества, можно обозначить

датами 2009 – 2011 гг. и условно назвать его «Разделение функционала «строительного контроля». Как видно из названия, в отмеченные годы был выпущен ряд документов, раскрывающих участникам дорожного строительства введенное ранее понятие «строительный контроль». И первым таким документом можно считать Постановление Правительства РФ от 21 июня 2010 г. № 468 «О порядке проведения строительного контроля при осуществлении строительства, реконструкции и капитального ремонта объектов капитального строительства» [13]. Данное Постановление помимо «Положения о проведении строительного контроля при осуществлении строительства, реконструкции и капитального ремонта объектов капитального строительства» содержит и «Нормативы расходов заказчика на осуществление строительного контроля при строительстве объектов капитального строительства, финансируемых полностью или частично с привлечением средств федерального бюджета, и нормативы численности работников заказчика, на которых в установленном порядке возлагается обязанность по осуществлению строительного контроля». В данной статье мы рассмотрим интересующие нас положения о проведении строительного контроля и попытаемся отследить, был ли выработан конкретный порядок его осуществления. В данном Постановлении [13] перечислены задачи для каждого из участников строительного контроля.

Строительный контроль, осуществляемый **подрядчиком**, включает проведение следующих контрольных мероприятий:

- проверка качества строительных материалов, норм и правил складирования и хранения, соблюдения последовательности и состава технологических операций;
- освидетельствование и приемка (совместно с заказчиком).

Строительный контроль, осуществляемый **заказчиком**, включает проведение следующих контрольных мероприятий:

- проверка установленных сроков выполнения подрядчиком входного контроля и его достоверности, выполнения подрядчиком контрольных мероприятий по соблюдению правил складирования и хранения, полноты и соблюдения установленных сроков выполнения подрядчиком контроля последовательности и состава технологических операций;
- освидетельствование и приемка (совместно с подрядчиком).

Предложенное данным Постановлением [13] разграничение обязанностей подрядчика и заказчика четко вписывается и дополняет ранее установленные ГрК РФ [10] требования к процедуре строительного кон-

троля. С введением в действие Постановления [13] появились первые различия между задачами «строительного контроля подрядчика» и «строительного контроля заказчика». Теперь основной задачей строительного контроля подрядчика можно считать комплекс задач, связанных с ответственностью за качество на всех этапах строительного-монтажных работ. Задачей же строительного контроля со стороны заказчика является проверка результатов выполнения подрядчиком этих задач (проводимых контролей). Данное разделение функционала в рамках процедуры строительного контроля является важнейшим дополнением к предложенной ГрК РФ [10] системе оценки качества. Очевидно, что изложенные в Постановлении [13] задачи нельзя назвать сформированным разделенным порядком строительного контроля для подрядчика и заказчика, но, несмотря на это, предложенный функционал является вполне определенным вектором для дальнейших работ в указанном направлении – тем условием, опираясь на которое в дальнейшем была выстроена вся работа по этому направлению.

Внимательно еще раз сопоставив рассмотренные выше документы, мы видим, что в них отсутствует важная составляющая, а именно сам порядок проведения строительного контроля. Есть его участники, есть минимальное разделение задач, и становится очевидной необходимость в разработке документа, который бы описал саму процедуру строительного контроля подрядчика и заказчика с учетом основополагающих документов того времени (ГрК РФ [10] и Постановление [13]).

Именно в рассматриваемый период (2009 – 2011 гг.) по заданию Федерального дорожного агентства (Росавтодор) был разработан отраслевой дорожный методический документ (ОДМ), впервые предложивший непосредственно порядок осуществления строительного контроля. Таким документом стал ОДМ 218.7.001-2009 «Рекомендации по осуществлению строительного контроля на федеральных автомобильных дорогах» [14]. В тот период времени это был первый документ, используя который совместно с ГрК РФ [10] и Постановлением [13], можно было пошагово пользоваться процедурой «строительного контроля». В дальнейшем в связи с разработкой и принятием принципиально новых документов по стандартизации в 2018 г. распоряжением Росавтодора от 28.12.2018 г. № 4625-р данный ОДМ [14] был обоснованно отменен.

Подведем промежуточные итоги в произошедших изменениях процедуры «строительный контроль» рассматриваемого временного периода:

- **процедура строительного контроля разделена на «строительный контроль заказчика» и «строительный контроль подрядчика»;**

- **определены первоначальные, краткие цели и задачи для подрядчика и заказчика при осуществлении ими процедуры строительного контроля;**
- **разработан и впервые применяется предложенный порядок осуществления строительного контроля.**

4. Теперь мы подошли, как уже упоминалось выше, к этапу важнейшего, с нашей точки зрения, преобразования всей системы оценки качества. Выделим и временной период, характерный этими изменениями. **Это период 2011 – 2016 гг., который условно назовем «Внедрение технического регламента».** Очевидно, что принятый в 2011 г. и вступивший в действие в феврале 2015 г. технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) [2] стал важнейшим и главенствующим обязательным документом для дорожной отрасли не только нашей страны. Не будем даже кратко излагать основные положения данного ТР ТС 014/2011 [2], так как опубликовано достаточное количество соответствующих статей и проведено не меньше научно-практических конференций и семинаров, в которых непосредственно разработчики данного документа подробно рассказывали о механизме его работы и порядке применения. На что хотелось бы обратить внимание, так это на то, что с введением в действие ТР ТС 014/2011 [2] удалось выделить из огромной строительной отрасли дорожную отрасль как профессионально ориентированную, обладающую возможностями самостоятельно выстраивать собственную нормативную базу, устанавливать профессиональные технические требования и все необходимые процедуры оценки. Все дальнейшие преимущества данного решения, на наш взгляд, очевидны.

Нам важно выделить и проанализировать тот факт, что одной из форм оценки соответствия данного технического регламента принят именно «строительный контроль». Теперь данный термин получил четкое определение, которое закреплено в статье 2 ТР ТС 014/2011 [2]: «строительный контроль – контроль соответствия выполняемых работ проектной документации и требованиям технических регламентов, проводимый в процессе строительства, реконструкции, капитального ремонта автомобильной дороги». Согласно статье 5 [2], при строительстве, реконструкции и капитальном ремонте автомобильных дорог «строительный контроль» является необходимой и обязательной формой оценки соответствия.

Таким образом, оценка качества, которая ранее осуществлялась на национальном уровне в рамках действия ГрК РФ [10], стала обязательной межгосударственной процедурой. Так как в ТР ТС 014/2011 [2] отсут-

ствуют существенные требования, для прямого исполнения установленной процедуры оценки соответствия «строительный контроль» был разработан межгосударственный стандарт ГОСТ 32731-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению строительного контроля» [15], о котором мы и расскажем далее.

Применение данного межгосударственного стандарта должно было полностью снять все вопросы, связанные с порядком проведения «строительного контроля». То, что не регламентировалось применением ТР ТС 014/2011 [2] и ГрК РФ [10], а именно сам порядок проведения «строительного контроля», с выходом данного ГОСТ [15] должно было получить очередное развитие. С его принятием дорожные специалисты получили действенный механизм осуществления важнейшей процедуры оценки качества. Разработкой данного документа, как и всех межгосударственных стандартов, занималась целая творческая группа специалистов, на тот момент из трех государств – Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан. За основу документа был принят ОДМ 218.7.001-2009 «Рекомендации по осуществлению строительного контроля на федеральных автомобильных дорогах» [14] как наиболее на то время современный и системный документ, действующий в данной области. Выход ГОСТ 32731-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению строительного контроля» [15] и стал той аргументированной причиной, по которой и был отменен ранее упомянутый ОДМ [14]. Далее приведем несколько основных положений о порядке «строительного контроля» рассматриваемого ГОСТ [15].

Отметим, что стандарт содержит: состав работ по строительному контролю; требования к организации, осуществляющей работы по строительному контролю; сам порядок его проведения и оформления, а также целый ряд приложений с различными формами необходимых документов, включая форму типового технического задания на осуществление строительного контроля. Все выстроенные благодаря и ГрК РФ [10], и Постановлению [13] основные положения, касающиеся участников процедуры строительного контроля, были приняты за основу, что безусловно максимально снизило сложность внедрения и применения межгосударственного стандарта на территории Российской Федерации.

ГОСТом [15] нормирован порядок проведения строительного контроля, который разбит на несколько этапов.

Этап «До начала проведения»:

- представление заказчику схемы организации осуществления строительного контроля;
- оценка заказчиком компетентности конкретных исполнителей;

- определение на месте границ участков, конструкций и элементов, а также видов и объемов работ, подлежащих строительному контролю;
- согласование с заказчиком формы предписаний;
- ознакомление специалистов службы строительного контроля с рабочей документацией и необходимой для начала работ документацией подрядчика.

Этап «В процессе проведения»:

- анализ полноты и качества рабочей документации, проектов производства работ (ППР), технологических карт, схем и технологических регламентов;
- анализ полноты и правильности оформления подрядчиком исполнительной документации;
- проведение выборочного входного контроля в объемах, предусмотренных техническим заданием заказчика. Оценка правильности выполнения геодезических разбивочных работ;
- проведение при выборочном операционном контроле оценки качества работ. Проверка полноты и правильности проведения подрядчиком лабораторных испытаний;
- оценка соответствия фактически выполняемых дорожно-строительных работ утвержденным календарным графикам и проектной документацией;
- участие в проведении при приемочном контроле промежуточной приемки выполненных работ;
- составление и сдача заказчику отчетов.

Этап «По завершении проведения»:

- участие в проведении приемочной диагностики;
- участие в приемке законченных строительством объектов;
- осуществление функций контроля за работами по устранению дефектов на объекте в течение гарантийного периода.

Рассматриваемый стандарт впервые на межгосударственном уровне предложил системный порядок проведения процедуры «строительного контроля». Использование приведенных в нем требований позволило проводить единую политику в части формирования перечня необходимых услуг подрядчика и заказчика при организации договорных отношений по строительству объекта.

Нельзя не упомянуть, что в рамках «Программы по разработке межгосударственных стандартов для обеспечения соблюдения требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011)» было разработано более 170 межгосударственных стандартов. И наряду с рассматриваемым ГОСТ [15] были приняты такие документы, как ГОСТ 32756-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению промежуточной приемки выполненных работ» [16] и ГОСТ 32755-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению приемки в эксплуатацию выполненных работ» [17], которые стали основой комплексной системы оценки соответствия. Мы неслучайно упомянули о них, ведь если вернуться назад к анализу ВСН 19-89 «Правила приемки работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог» [6], то можно сделать окончательный вывод об отсутствии каких-либо причин включения его в действующие контракты (договора) с учетом выпуска актуализированных межгосударственных стандартов. Что касается применения СНиП, то мы также вернемся к данному вопросу в конце статьи.

К результатам изменений процедуры «строительного контроля» в период 2011 – 2016 гг. можно отнести следующее:

- процедура оценки качества «строительный контроль» преобразовалась в обязательную форму оценки соответствия ТР ТС 014/2011 [2];
- процедура «строительный контроль» приобрела межгосударственный статус, и при этом она полностью адаптирована и более того, стала тем самым необходимым наполнением действующей системы оценки качества, ранее регламентированной национальным законодательством Российской Федерации.
- предложен единый порядок осуществления «строительного контроля» для всех участников данного процесса.

5. Следующий период, который можно выделить на долгом пути преобразований «строительного контроля» – это период **2016 – 2021 гг.** – «**Действие технического регламента**».

Действие ТР ТС 014/2011 [2] и комплекса межгосударственных стандартов на практике ожидаемо внесло принципиальные изменения в дорожное хозяйство в целом. Используя новые материалы, технологии и методы их контроля, переходя на принципиально новые стандарты, приходил тот бесценный опыт, который позволил выявить «слабые места» в том или ином документе и предпринять первые шаги по движению вперед.

Несомненно, ГОСТ 32731-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению строительного контроля» [15] хорошо знаком дорожным специалистам и широко применяется на различных объектах, но все же мы посчитали важным при его анализе привести тот порядок строительного контроля, который им был утвержден. Причина этому – отмеченный многими участниками дорожно-строительного процесса недостаток, который, как ни странно, носит название «универсальность» предложенного подхода. Несмотря на то, что документ действует всего несколько лет (вспомним сроки издания СНиП), предложенный в нем порядок уже не в полной мере стал отвечать решаемым задачам. Возникла необходимость его развития. Если взглянуть на данную ситуацию под другим углом, становится понятным тот единственно верный механизм, который заложен в принцип разработки ТР ТС 014/2011 [2] – Положения технического регламента фундаментальны, в то время как требования к их обеспечению могут и должны регулярно обновляться путем внесения изменений или переработки соответствующих межгосударственных стандартов. Еще один механизм – это разработка «дополняющих» национальных стандартов, который позволяет сформировать полный комплекс необходимых требований к выбранному объекту, и в том числе к процедуре оценки соответствия.

Чем же оказался несовершенен предложенный в ГОСТ [15] «универсальный» порядок строительного контроля? Именно тот факт, что он был рассчитан на всех участников «строительного контроля», в итоге существенно и ограничил его применение в полном объеме всеми участниками этой процедуры. По мере применения данного стандарта возникло достаточное количество вопросов и замечаний. Приведем основные из них:

- стандарт разделяет между собой строительный контроль подрядчика и заказчика исключительно на уровне общих положений;
- в стандарте в каждом из разделов ряд положений имеет прямое отношение лишь к одному из субъектов строительного контроля;
- де-факто стандарт подробно описывает задачи и функции строительного контроля применительно к функциям заказчика, во многих пунктах основываясь на принципе привлечения им независимой организации;
- стандарт не предъявляет конкретных требований к порядку строительного контроля подрядчика.

Решением данных и целого ряда других вопросов стала разработка по заданию Федерального дорожного агентства (Росавтодор) в 2019 г. ГОСТ Р 58442-2019 «Дороги автомобильные общего пользования.

Требования к проведению строительного контроля заказчика и подрядчика» [18]. Название этого национального стандарта говорит само за себя. Не будем его переписывать и подробно раскрывать – он уже перешел из разряда «только что появившихся» и применяется как документ, который своим комплексным подходом завершает формирование порядка «строительного контроля».

Приведем лишь положения данного национального стандарта, касающиеся основ разделения процедуры «строительного контроля».

Строительный контроль подрядчика: Совокупность контрольных и обеспечительных мероприятий, проводимых подрядчиком, позволяющих оперативно **обеспечивать и контролировать требуемое качество** выполняемых им строительно-монтажных работ в соответствии с утверждённой проектной и рабочей документацией, требованиями нормативно-технической документации, согласно условиям договора (контракта) для последующей приёмки заказчиком. Основной целью и задачей строительного контроля подрядчика является обеспечение требуемого качества выполняемых строительно-монтажных работ и подтверждение их соответствия проектной и утверждённой технической документации по объекту, условиям договора (контракта) и требованиям ТР ТС 014/2011 [2], а также обеспечение выполнения требований безопасности и охраны труда, окружающей среды и правил производства работ.

Строительный контроль заказчика: совокупность контрольных мероприятий, выполняемых заказчиком и/или уполномоченными им в установленном порядке физическими, юридическими лицами, позволяющих **проводить обоснованную оценку соответствия** выполненных строительно-монтажных работ утверждённой проектной и рабочей документации, требованиям нормативно-технической документации, согласно условиям договора (контракта), **и их дальнейшую приёмку**. Основными целями и задачами осуществления строительного контроля заказчика являются недопущение приемки строительно-монтажных работ, выполненных с нарушением требований проектной и утверждённой технической документации, договора (контракта) и ТР ТС 014/2011, а также контроль полноты и качества выполнения комплекса мероприятий по строительному контролю подрядчика.

Жирным шрифтом мы выделили основной принцип, который всегда незримо прослеживался во всех рассмотренных документах, но впервые четко сформулирован в нормативном документе – **подрядчик обеспечивает и контролирует требуемое качество, а заказчик проводит обоснованную оценку и приемку выполненных подрядчиком работ!**

А теперь вернемся к упомянутому в самом начале статьи СНиП 3.02.01-87 «Земляные сооружения, основания и фундаменты» [8],

содержащему классификацию контроля. Предложенный данным СНиП принцип лег в основу современной классификации строительного контроля, которая предусматривает его разделение в зависимости от стадии проведения, метода проведения и объема. Данная классификация была принята и реализована в ГОСТ Р [18].

Представленные в Приложении ГОСТ Р [18] объёмы строительного контроля на различных стадиях его проведения сведены в таблицу и наглядно показывают, что и как должен выполнять на том или ином этапе каждый из участников процедуры «строительного контроля».

Детальный анализ этого интересного с точки зрения инновационного подхода документа мог бы занять несколько страниц. Можно было бы рассмотреть все его основные положения и показать, к чему привели те или иные нововведения, что помогли решить конкретные формулировки данного ГОСТ Р, однако ограничимся перечислением нескольких решенных благодаря ему задач:

- Разделение единого порядка осуществления строительного контроля на «строительный контроль подрядчика» и «строительный контроль заказчика».
- Введение классификации «строительного контроля».
- Необходимость создания у всех участников строительного контроля «Службы строительного контроля».
- Проведение входного контроля силами Службы строительного контроля подрядчика не только применяемых материалов, конструкций и изделий, но и что очень важно – ППР, регламентов, рабочей и исполнительной документации.
- Предприняты первые шаги по регламентированию объема входного контроля применяемых материалов, конструкций и изделий.
- Предложен вариант решения ситуации с назначением сроков сдачи отчета по «строительному контролю» инженерной организации.
- Предусмотрена возможность проведения «строительного контроля заказчика» при условии отсутствия у него технических возможностей (собственной лаборатории), а также финансовых (невозможность найма инженерной организации).

Обо всех актуализированных положениях, не только приведенных выше, можно детально ознакомиться в самом ГОСТ Р [18] и самостоятельно оценить их необходимость и своевременность.

От лица разработчиков данного документа хочется выразить признательность всем тем профессионалам, которые направляли свои замечания и предложения на стадии обсуждения, тогда еще проекта стандарта.

Казалось бы, вот и окончание «Совершенствования строительного контроля». Процедура полностью регламентирована, отвечает всем обязательным к применению документам и применена на практике. Данное утверждение верно только отчасти. Обратим ваше внимание на ряд факторов, которые говорят нам, что есть еще вопросы, даже целые самостоятельные направления в составе процедуры «строительного контроля», которые нуждаются в разъяснении. И сразу возникает вопрос, исходя из предложенной ГОСТ Р [18] классификации «строительного контроля», – объем входного контроля. ГОСТ Р [18] устанавливает, что «подлежит контролю измерительным методом каждая партия основных дорожно-строительных материалов для устройства конструкций дорожных одежд и дорожных сооружений, которые определяются в проекте производства работ. Остальные материалы, конструкции и изделия подлежат визуальному и регистрационному контролю в сплошном объеме». Данное требование скорее порождает больше вопросов, чем ответов, однако до настоящего момента нигде, ни в одном нормативном документе не указывается, каким методом и с какой частотой необходимо производить входной контроль материалов, конструкций и изделий. И тем более, нет разделения в порядке его реализации для подрядчика и заказчика. Действующий ГОСТ Р [18], как это уже неоднократно отмечалось, дал импульс к развитию данного направления. Он указал на необходимость детальной проработки данного вопроса в самостоятельном нормативном документе, который стал бы очередным звеном в цепи процедуры «строительный контроль». И дорожными специалистами был услышан данный призыв. По заданию Федерального дорожного агентства (Росавтодор) был разработан ГОСТ Р 59290-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению входного и операционного контроля» [19], который стал тем недостающим элементом в процедуре «строительного контроля», который регламентирует его проведение на этапе входного и операционного контроля. Стандарт предлагает порядок оценки материалов, конструкций и изделий на стадии входного контроля, а также выбор инструментально оцениваемых контрольных показателей. В составе входного и операционного контроля предусмотрен не только измерительный метод контроля (т.е. выполняемый при помощи лабораторных испытаний и измерений), но и регистрационный (контроль документации и т.д.), и визуальный (складирование, технологические операции и т.д.). Документом в целом предложен ряд положений, формирующих

комплексный подход к процедуре «строительного контроля» (рис. 1), но детально его рассмотрим в следующей статье.

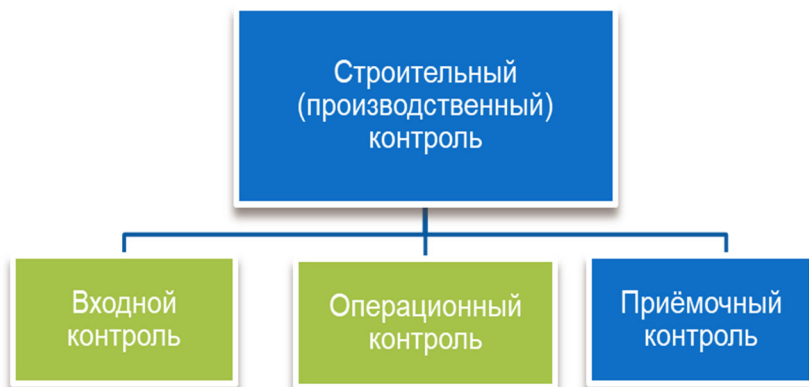


Рис. 1. Процедура «строительного контроля»

Сейчас самое время вернуться к началу статьи, где мы обещали рассмотреть вопрос применения СНиП, и вот основной вывод: «И сами документы 1980-х гг., и их «актуализированные редакции» неприменимы в современных условиях». Так где же теперь «те важные требования, которые были исключительно в СНиП»? Ответ на этот вопрос прост: в действующей системе нормативных документов. В предварительных национальных стандартах (ПНСТ) и национальных стандартах (ГОСТ Р). Внимательно изучив все принятые в последние годы нормативные документы, мы увидим и «привычные глазу», но актуализированные критерии оценки качества из СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги» [5], которые ранее составляли Приложение 2, и другие действительно нужные и важные требования, которые стали результатом реальной переработки строительных норм и правил.

И теперь, возвращаясь к теме статьи, мы можем выделить еще один период «жизни» «строительного контроля» – это **2021 – 20... гг.**, который и предстоит наполнить нам вместе с вами технически грамотными решениями. Как удастся решить поставленные задачи – ответ на этот вопрос зависит в том числе и от активной профессиональной позиции всех специалистов дорожного хозяйства.

Завершить этот обзорный материал хочется схематичным представлением всего того Пути, который «строительный контроль» прошел, и еще предстоит пройти (рис. 2).

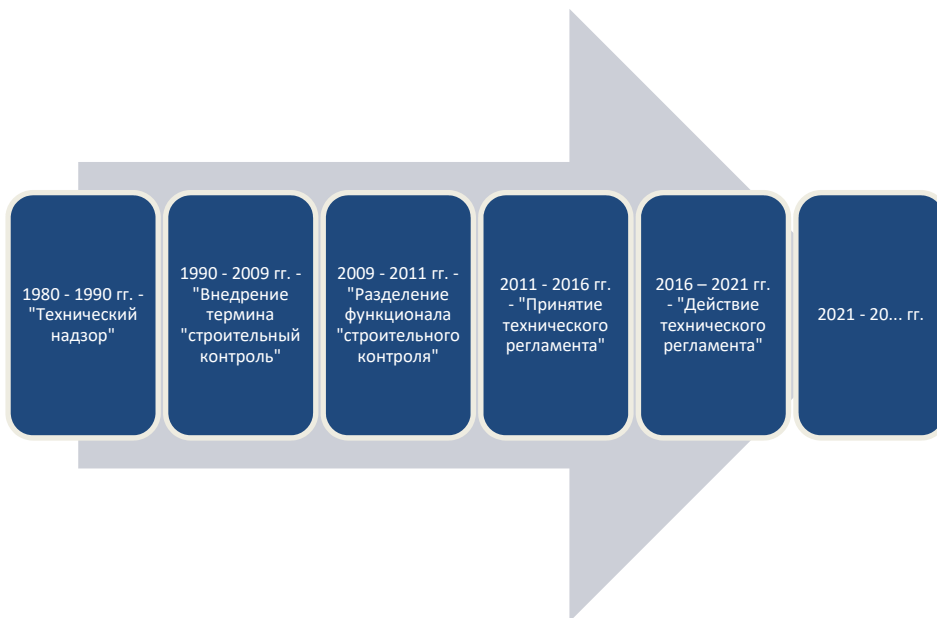


Рис. 2. Путь развития процедуры «строительный контроль»

ЛИТЕРАТУРА

1. *Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» // Собрание законодательства Российской Федерации (часть I). – 30.12.2002. – № 52. – Ст. 5140.*
2. *Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» ТР ТС 014/2011 (утв. решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 827) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_120834/ (дата обращения: 14.04.2022 г.).*
3. *Строительные нормы и правила: СНиП III-40-78. Правила производства и приемки работ. Автомобильные дороги [Текст]: нормативно-технический материал. – М.: Стройиздат, 1979. – 142 с.*
4. *Строительные нормы и правила: СНиП III-43-75. Правила производства и приемки работ. Мосты и трубы [Текст]: нормативно-технический материал. – М.: Стройиздат, 1976. – 112 с.*
5. *Строительные нормы и правила: СНиП 3.06.03-85. Автомобильные дороги [Текст]: нормативно-технический материал. – М.: ФГУП ЦПП, 2006. – 131 с.*

6. *Ведомственные строительные нормы: ВСН 19-89. Правила приемки работ при строительстве и ремонте автомобильных дорог (утв. Минавтодором РСФСР от 14.07.1989 г. № НА-18/266) [Текст]: нормативно-технический материал. – М.: ОАО «ЦИТП им. Г.К. Орджоникидзе», 2013. – 48 с.*
7. *Строительные нормы и правила: СНиП 3.06.04-91. Мосты и трубы [Текст]: нормативно-технический материал. – М.: АПП ЦИТП, 1992. – 168 с.*
8. *Строительные нормы и правила: СНиП 3.02.01-87. Земляные сооружения, основания и фундаменты [Текст]: нормативно-технический материал. – М.: ФГУП ЦПП, 2007. – 124 с.*
9. *Об утверждении Положения о заказчике-застройщике (едином заказчике, дирекции строящегося предприятия) и техническом надзоре [Текст]: Постановление Госстроя СССР от 02.02.1988 г. № 16 // Бюллетень нормативных актов министерств и ведомств СССР. – 1988. – № 7. – 13 с.*
10. *Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ (ГрК РФ) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 03.01.2005. – № 1 (ч. I). – Ст. 16. – 107 с.*
11. *Градостроительный кодекс РФ от 7 мая 1998 г. № 73-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. – 11.05.1998. – № 19. – Ст. 2069.*
12. *Об основах градостроительства в Российской Федерации. Закон РФ от 14.07.1992 г. № 3295-1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102052754&backlink=1&nd=102017436> (дата обращения: 14.04.2022 г.).*
13. *О порядке проведения строительного контроля при осуществлении строительства, реконструкции и капитального ремонта объектов капитального строительства [Текст]: Постановление Правительства РФ от 21 июня 2010 г. № 468 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 28.06.2010. – № 26. – Ст. 3365.*
14. *ОДМ 218.7.001-2009. Рекомендации по осуществлению строительного контроля на федеральных автомобильных дорогах. – М.: ФГУП «Информавтодор», 2009. – 33 с.*
15. *ГОСТ 32731-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению строительного контроля. – М.: Стандартинформ, 2019. – 20 с.*
16. *ГОСТ 32756-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению промежуточной приемки выполненных работ. – М.: Стандартинформ, 2019. – 15 с.*

17. ГОСТ 32755-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению приемки в эксплуатацию выполненных работ. – М.: Стандартинформ, 2019. – 27 с.
18. ГОСТ Р 58442-2019. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению строительного контроля заказчика и подрядчика. – М.: Стандартинформ, 2019. – 19 с.
19. ГОСТ Р 59290-2021. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению входного и операционного контроля. – М.: Стандартинформ, 2021. – 19 с.

L I T E R A T U R A

1. Federal'nyj zakon ot 27 dekabrya 2002 g. № 184-FZ «O tekhnicheskom regulirovanii» // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii (chast' I). – 30.12.2002. – № 52. – St. 5140.
2. Tekhnicheskij reglament Tamozhennogo soyuza «Bezopasnost' avtomobil'nyh dorog» TR TS 014/2011 (utverzhdyon resheniem Komissii Tamozhennogo soyuza ot 18 oktyabrya 2011 g. № 827) [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_120834/ (data obrashcheniya: 14.04.2022 g.).
3. Stroitel'nye normy i pravila: SNIp III-40-78. Pravila proizvodstva i priemki rabot. Avtomobil'nye dorogi [Tekst]: normativno-tekhnicheskij material. – М.: Strojizdat, 1979. – 142 s.
4. Stroitel'nye normy i pravila: SNIp III-43-75. Pravila proizvodstva i priemki rabot. Mosty i truby [Tekst]: normativno-tekhnicheskij material. – М.: Strojizdat, 1976. – 112 s.
5. Stroitel'nye normy i pravila: SNIp 3.06.03-85. Avtomobil'nye dorogi [Tekst]: normativno-tekhnicheskij material. – М.: FGUP CPP, 2006. – 131 s.
6. Vedomstvennye stroitel'nye normy: VSN 19-89. Pravila priemki rabot pri stroitel'stve i remonte avtomobil'nyh dorog (utverzhdyon Minavtodorom RSFSR ot 14.07.1989 g. № NA-18/266) [Tekst]: normativno-tekhnicheskij material. – М.: OAO «CITP im. G.K. Ordzhonikidze», 2013. – 48 s.
7. Stroitel'nye normy i pravila: SNIp 3.06.04-91. Mosty i truby [Tekst]: normativno-tekhnicheskij material. – М.: APP CITP, 1992. – 168 s.
8. Stroitel'nye normy i pravila: SNIp 3.02.01-87. Zemlyanye sooruzheniya, osnovaniya i fundamenty [Tekst]: normativno-tekhnicheskij material. – М.: FGUP CPP, 2007. – 124 s.
9. Ob utverzhenii Polozheniya o zakazchike-zastrojshchike (edinom zakazchike, direkcii stroyashchegosya predpriyatiya) i tekhnicheskom nadzore [Tekst]: Postanovlenie Gosstroya SSSR ot 02.02.1988 g. № 16

- // Byulleten' normativnyh aktov ministerstv i vedomstv SSSR. – 1988. – № 7. – 13 s.*
10. *Gradostroitel'nyj kodeks Rossijskoj Federacii ot 29.12.2004 g. № 190-FZ (GrK RF) // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 03.01.2005. – № 1 (ch. I). – St. 16. – 107 s.*
 11. *Gradostroitel'nyj kodeks RF ot 7 maya 1998 g. № 73-FZ // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 11.05.1998. – № 19. – St. 2069.*
 12. *Ob osnovah gradostroitel'stva v Rossijskoj Federacii. Zakon RF ot 14.07.1992 g. № 3295-1 [Elektronnyj resurs]. – Rezhim dostupa: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prev-Doc=102052754&backlink=1&&nd=102017436> (data obrashcheniya: 14.04.2022 g.).*
 13. *O poryadke provedeniya stroitel'nogo kontrolya pri osushchestvlenii stroitel'stva, rekonstrukcii i kapital'nogo remonta ob'ektov kapital'nogo stroitel'stva [Tekst]: Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 21 iyunya 2010 g. № 468 // Sobranie zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii. – 28.06.2010. – № 26. – St. 3365.*
 14. *ODM 218.7.001-2009. Rekomendacii po osushchestvleniyu stroitel'nogo kontrolya na federal'nyh avtomobil'nyh dorogah. – M.: FGUP «Informavtodor», 2009. – 33 s.*
 15. *GOST 32731-2014. Dorogi avtomobil'nye obshchego pol'zovaniya. Trebovaniya k provedeniyu stroitel'nogo kontrolya. – M.: Standartinform, 2019. – 20 s.*
 16. *GOST 32756-2014. Dorogi avtomobil'nye obshchego pol'zovaniya. Trebovaniya k provedeniyu promezhutochnoj priemki vypolnennyh rabot. – M.: Standartinform, 2019. – 15 s.*
 17. *GOST 32755-2014. Dorogi avtomobil'nye obshchego pol'zovaniya. Trebovaniya k provedeniyu priemki v ekspluatatsiyu vypolnennyh rabot. – M.: Standartinform, 2019. – 27 s.*
 18. *GOST R 58442-2019. Dorogi avtomobil'nye obshchego pol'zovaniya. Trebovaniya k provedeniyu stroitel'nogo kontrolya zakazchika i podryadchika. – M.: Standartinform, 2019. – 19 s.*
 19. *GOST R 59290-2021. Dorogi avtomobil'nye obshchego pol'zovaniya. Trebovaniya k provedeniyu vhodnogo i operacionnogo kontrolya. – M.: Standartinform, 2021. – 19 s.*

.....
**MAIN DEVELOPMENT STAGES OF CONSTRUCTION CONTROL
IN ROAD SECTOR OF THE RUSSIAN FEDERATION**

*Chief Adviser to the Director-General V.L. Martinson
(FAI «ROSDORNII»),
Chairman of the Technical Committee
for Standardization № 418 «Road management»,
President of «R.O.S. ASPHALT», Ph. D. (Tech.) N.V. Bystrov
Contact information: +7(495)211-07-48;
info@rosasfalt.org*

The article analyzes the main development stages of construction control in road sector, the list and content of the main regulatory legal acts, regulatory and technical documentation on construction control in road industry. The provisions of the documents forming a comprehensive approach to the «construction control» procedure, which should be used by relevant specialists during the construction organization and acceptance of road works, are also reviewed.

Key words: *construction control, input control, operational control, acceptance control, technical supervision, quality assessment, a set of measures for construction control, road sector.*

Рецензент: д-р техн. наук А.А. Домницкий (ФАО «РОСДОРНИИ»).
Статья поступила в редакцию: 14.04.2022 г.