

Харченко А.М., канд. техн. наук, Мелешук Т.П.

**АНАЛІЗ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ВПРОВАДЖЕННЯ ТА
ВИКОРИСТАННЯ ДОВГОСТРОКОВИХ КОНТРАКТІВ, ЗАСНОВАНИХ
НА КІНЦЕВИХ ПОКАЗНИКАХ**

Анотація. В статті виконано аналіз світового досвіду впровадження та реалізації довгострокових контрактів, заснованих на кінцевих показниках, в дорожню галузь. Визначені основні переваги, окреслені перепони та перспективи використання довгострокових контрактів, що засновані на кінцевих показниках якості виконуваних робіт, в дорожній галузі України.

Ключові слова: довгостроковий контракт, кінцеві показники, поточний дрібний ремонт, експлуатаційне утримання.

Аннотация. В статье выполнен анализ мирового опыта внедрения и реализации долгосрочных контрактов, основанных на конечных показателях, в дорожную отрасль. Определены основные преимущества, очерченны преграды и перспективы использования долгосрочных контрактов, основанных на конечных показателях качества выполняемых работ, в дорожной отрасли Украины.

Ключевые слова: долгосрочный контракт, конечные показатели, текущий мелкий ремонт, эксплуатационное содержание.

Annotation. The article is about analyze of world experience and implementing of long-term contracts based on key performance indicators in the road sector. The main benefits are outlined, obstacles and the prospects of long-term contracts, based on key performance indicators in the road industry of Ukraine.

Keywords: long-term contract, key performance indicators, routine, maintenance.

Постановка проблеми

Інтеграція України у Європейський простір та сучасні тенденції розвитку дорожнього господарства диктують нові вимоги до організації виконання робіт з поточного дрібного ремонту та утримання доріг. У світі в даний час більшість країн для виконання робіт з поточного дрібного ремонту та утримання доріг ефективно застосовують контракти, засновані на показниках якості виконуваних робіт. В Україні ці контракти ще на початку впровадження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проведений аналіз досліджень показав, що проблема впровадження довгострокових контрактів, заснованих на кінцевих показниках, у дорожню галузь України, не в достатній мірі розглянута вітчизняними дослідниками. Також виникає багато питань з адаптації чинного законодавства та нормативно-правової бази до впровадження цих контрактів.

Мета статті. Метою статті є аналіз світового досвіду впровадження та використання довгострокових контрактів, що засновані на кінцевих показниках.

Виклад основного матеріалу

Довгостроковий контракт з поточного дрібного ремонту та експлуатаційного утримання доріг, заснований на кінцевих показниках якості виконуваних робіт, докорінно відрізняється від контрактів підряду за видами робіт, які традиційно застосовуються в дорожньому господарстві.

Довгостроковий контракт, заснований на кінцевих показниках (ДККП) – це довгостроковий (більше одного року) договір з поточного дрібного ремонту та експлуатаційного утримання доріг за показником рівня їх обслуговування, основою якого є комплекс заходів щодо підтримки визначеного рівня обслуговування автомобільних доріг і управління дорожньою мережею в рамках державних програм розвитку [1].

Отже, за ДККП виконавці робіт з поточного дрібного ремонту та експлуатаційного утримання доріг отримують оплату не за виконані об'єми робіт, а за досягнення встановлених кінцевих показників, які формують так звані рівні обслуговування. Щомісячна фіксована сума винагороди виплачується підряднику за умови досягнення встановлених рівнів обслуговування, і включає всі послуги з управління, поточного дрібного

ремонту та експлуатаційного утримання, що надаються підрядником, за винятком непередбачених аварійних робіт, які оплачуються окремо [1].

Вперше ДККП в дорожньому секторі був застосований в Британській Колумбії, Канада, в 1988 р. [2-8]. Пізніше він був впроваджений в двох інших канадських провінціях: Альберта і Онтаріо. В 1995 р. контракт, заснований на показниках якості, типу «гібридний» був використаний для міських доріг в м. Сідней (Австралія), а в 1998 р. він був впроваджений в Новій Зеландії для утримання 405 км доріг національного значення [5, 7, 9, 10].

В США ДККП був вперше впроваджений в штаті Вірджинія в 1996 р. З того часу чотири інших штати (Аляска, Флоріда, Оклахома і Техас), разом з округом Колумбія (м. Вашингтон) почали застосовувати його для утримання автомобільних магістралей, мостів, тунелів, місць відпочинку і міських вулиць [11].

В середині 90-х рр. контракти ДККП почали активно використовувати такі країни, як Аргентина, Уругвай, Бразилія, Чилі, Колумбія, Еквадор, Гватемала, Мексика і Перу [2, 4, 5].

Поступово ця тенденція розповсюдилася в інші країни Європи, Африки і Азії: Великобританію, Швецію, Фінляндію, Нідерланди, Норвегію, Францію, Естонію (63% національних доріг), Сербію і Чорногорію (8% національних доріг), Південну Африку (100% національних доріг), Замбію, Чад (17 % сезонних доріг), Філіппіни (231 км національних доріг) та інші [2, 4, 5].

Державні агентства автомобільних доріг цих країн перейшли до ДККП, тому що він має низку переваг порівняно з традиційними підходами [4]:

- економія коштів (створення стимулу для приватного сектора впроваджувати інноваційні підходи і підвищувати продуктивність праці, зниження адміністративних і загальновиробничих витрат у зв'язку з розробкою поліпшеного пакету контрактів, а також меншою кількістю персоналу для їх контролю і супроводу);

- велика вірогідність незмінності витрат (ризик перевитрати засобів за виконану роботу перенесений на підрядника і дорожнє агентство рідше стикається з непередбачуваними витратами);

- можливість вести дорожнє господарство з меншою кількістю персоналу (наприклад, використання форм і моделей державно-приватного партнерства);
- велика задоволеність користувачів якістю доріг і дорожніх умов (потреби користувачів відображаються в якісних показниках виконання робіт, що фіксуються в контракті, а оплата підрядника залежить від того, наскільки він виконав або перевиконав дані показники);
- стабільне багаторічне фінансування, яке направлене на утримання автомобільних доріг;
- соціальний і економічний ефект (соціальний розвиток, економічне зростання і скорочення бідності за рахунок підвищення якості доріг).

При переході до довгострокових контрактів, що засновані на кінцевих показниках, може бути вирішено ряд ключових питань для дорожнього господарства рис. 1.

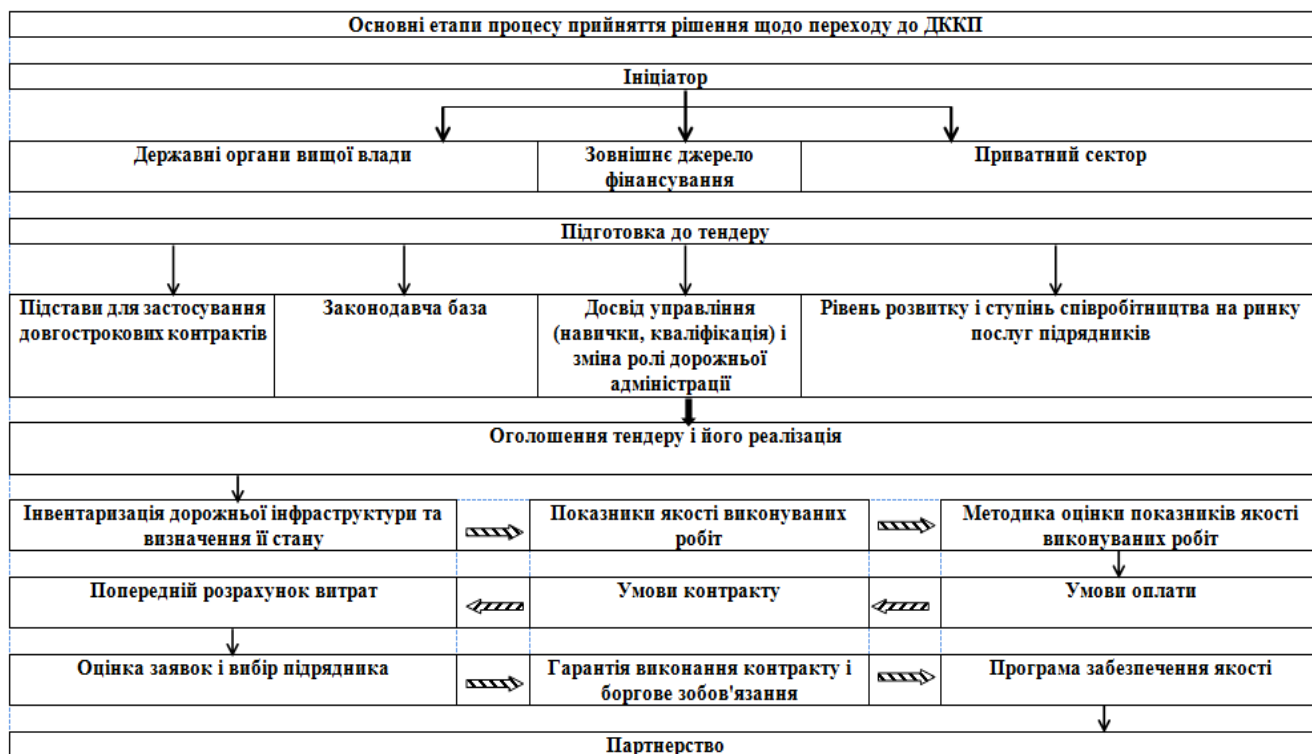


Рисунок 1 – Основні етапи процесу прийняття рішення щодо переходу до ДККП

Дорожні агентства, що впровадили ДККП, досягли економії фінансових коштів від 10% до 40% (табл.1) [4].

Таблиця 1 – Економічний ефект від впровадження ДККП в розрізі країн світу

Країна	Економічний ефект, %
Норвегія	Близько 20% -40%
Швеція	Близько 30%
Фінляндія	Близько 30% -35%
Голландія	Близько 30% -40%
Естонія	20% -40%
Англія	10% мінімум
Австралія	10% -40%
Нова Зеландія	Приблизно 20% -30%
Сполучені Штати	10% -15%
Онтаріо, Канада	Близько 10%
Альберта, Канада	Близько 20%
Британська Колумбія, Канада	Близько 10%

Проведені дослідження використання контрактів ДККП в різних країнах дозволили визначити, що проблеми адаптації цих контрактів відрізняються залежно від законодавчої та нормативно-правової бази та особливості дорожнього господарства країни, в якій впроваджується ДККП.

Так, в Росії для укладення таких контрактів, згідно досліджень фахівців Некомерційного партнерства дорожніх проектних організацій «РОДОС», необхідно [12]:

- внести зміни в законодавство щодо можливості використання ДККП;
- розробити нормативи утримання доріг, які можна було б використовувати в рамках ДККП;
- необхідно прибрати обмеження в витратах підрядника;
- розробити положення про резервування коштів бюджету на довгострокове фінансування.

Але є і більш глобальні перепони . Впровадження подібних контрактів на даному етапі в Росії, на думку експертів, навряд чи можливо через високу інфляцію.

Щодо України, то до основних проблем адаптації цих видів контрактів слід віднести [13]:

- недосконалість нормативно-правової бази (більшість нових підзаконних актів дисгармонують з уже діючим законодавством, законодавче визнання таких видів контрактів – відсутнє, існуюча форма звітності за традиційними контрактами суперечить принципам контрактів ДККП);

- необхідність створення системи кінцевих показників, а також рівнів обслуговування дороги;
- недостатня гнучкість законодавства та нормативно-правової бази щодо застосування інноваційних методів виконання робіт;
- практично відсутній досвід реалізації контрактів такого типу.

Висновки

Аналіз зарубіжного досвіду застосування довгострокових контрактів, заснованих на кінцевих показниках, дозволив визначити не тільки ряд основних переваг над традиційними, а й окреслив ряд перепон щодо впровадження цих контрактів у дорожню галузь України. Встановлені проблеми використання ДККП вимагають проведення більш ретельних досліджень у перспективі.

Література

1. Методичні рекомендації з управління станом автомобільних доріг на основі довгострокових контрактів з поточного дрібного ремонту та утримання доріг за показником рівня їх обслуговування. МР В.3.2-02070915-844:2014. – Київ, 2014.
 2. Dr. Gunter Zietlow. Cutting Costs and Improving Quality through Performance-Based Road Management and Maintenance Contracts [Електронний ресурс] - The Latin American and OECD Experiences. Regional Seminar on Performance-Based Management and Maintenance Contracts Regional Arusha, Tanzania, February 28-29, 2008. - pp. 1-15. - Режим доступу до журналу: <http://www.performance-based-road-contracts.com>
 3. Sultana M., Rahman A., Chowdhury S. An Overview of Issues to Consider Before Introducing Performance-Based Road Maintenance Contracting / M. Sultana, A. Rahman, S. Chowdhury// World Academy of Science, Engineering and Technology 2012. – 62 p.
 4. Станкевич Наталья, Кюреши Наваид и Кейроз Цезарь. Содержание и улучшение дорожной инфраструктуры с помощью контрактов, основанных на показателях качества работ / Н. Станкевич, Н. Кюреши, Ц. Кейроз // Транспортный бюллетень TN-27. – Вашингтон (США): Всемирный банк. Сентябрь, 2009.
 5. Performance-Based Contracting for Maintenance. TRB's National Cooperative Highway Research Program (NCHRP) Synthesis 389: Performance-Based Contracting for Maintenance explores experience with performance-based maintenance contracting in places where it has been adopted, including such issues as whether it has the potential to reduce costs and improve maintenance levels of service. – 2011. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.trb.org/Main/Blurbs/161949.aspx>.
 6. Juan Carlos Picero. A framework for monitoring performance-based road maintenance / Juan Carlos Picero // December 8, 2003. - [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://scholar.lib.vt.edu/theses/available/etd-12092003083115/unrestricted/JuanPinero_PhDDissertation.pdf
 7. A review of contract maintenance for roads. XXI st World Road Congress, PIARC, Kuala Lumpur, Malaysia, 3 -9 October 1999.
 8. Queiroz Cesar. Options for Implementing Performance-based Contracts / Cesar Queiroz // ECSIE, Washington, DC, March 7-11, 2005.
 9. Road Maintenance performance Contracts. Volume 3 // Guidelines for Undertaking Routine Maintenance. Fourth Edition. Queensland Department of Main Roads, 2001 – 226 p.
 10. Performance-Based Contracting for Maintenance // THESIS Final Presentation Copy, 2011. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://ebookbrowse.com/maudib01-thesis-final-presentation-copy-pdf-d462586320>
 11. Highway Maintenance Contracting 2004. World State of Practices. Report of the National Highway Maintenance Contract Seminar, Orlando, Florida, USA, April 2004.
 12. Транспорт России, № 19 (878) от 16 Июля 2015 г. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://www.transportrussia.ru/avtomobilnye-dorogi/sela-utka-na-dorogu.html>
- Харченко А.М. Еволюція розвитку та переваги застосування довгострокових контрактів, заснованих на кінцевих показниках, у дорожній галузі. / А.М.Харченко, О.П.Канін, Н.М.Соколова // Вісник Національного транспортного університету. – К. : НТУ, 2013. – Вип. 28.