

УДК 332.6 : 625.7/.8

**Козарчук І.А.**, канд. техн. наук

## **ВИЗНАЧЕННЯ ВАРТОСТІ ПРОЕКТІВ У ДОРОЖНІЙ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ FIDIC**

**Анотація.** У статті проаналізовано європейський досвід урегулювання взаємовідносин між суб'єктами інвестиційно-будівельного процесу. Досліджено відповідність чинного українського законодавства проформам FIDIC. Виконано порівняння умов цих контрактів з вітчизняними реаліями проведення ремонтно-будівельних робіт. Зроблено висновок про доцільність запровадження міжнародних стандартів FIDIC у дорожній галузі України.

**Ключові слова:** будівництво, контракт, міжнародний стандарт, fidic, автомобільні дороги, визначення вартості.

**Аннотация.** В статье проанализировано европейский опыт урегулирования взаимоотношений между субъектами инвестиционно-строительного процесса. Исследовано соответствие действующего украинского законодательства проформам FIDIC. Выполнено сравнение условий этих контрактов с отечественными реалиями проведения ремонтно-строительных работ. Сделан вывод о целесообразности внедрения международных стандартов FIDIC в дорожной отрасли Украины.

**Ключевые слова:** строительство, контракт, международный стандарт, fidic, автомобильные дороги, определение стоимости.

**Annotation.** The article analyzes the European experience of the relations settlement between the subjects of investment and construction process. The FIDIC proforms compliance with the Ukrainian legislation is investigated. The comparison of these contracts conditions and domestic realities of repair and construction works is achieved. The expediency of the international FIDIC standards introduction in the road sector of Ukraine was concluded.

**Keywords:** construction, contract, international standard, fidic, roads, valuation.

**Постановка проблеми.** З прийняттям України курсу на інтеграцію в Європейський Союз серед важливих чинників реалізації проектів будівництва є запровадження в державі європейських підходів до взаємовідносин учасників інвестиційно-будівельного процесу. Оскільки цей процес в Україні не завжди прозорий і уніфікований, а інвестиційний клімат потребує покращення, то запровадження міжнародних стандартів є досить актуальним на сьогоднішній день.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Проведений аналіз досліджень та публікацій [1-4] з даної теми показав, що питанню застосування міжнародних стандартів у дорожній галузі України не приділено достатньої уваги.

**Мета статті** – дослідження європейського досвіду врегулювання взаємовідносин між учасниками інвестиційно-будівельного процесу і доцільності впровадження міжнародних стандартів FIDIC в дорожній галузі України.

**Основна частина дослідження.** Найпоширенішими у Європі є типові контракти (проформи) FIDIC (фр. Fédération Internationale Des Ingénieurs-Conseils – Міжнародна федерація інженерів-консультантів), що встановлюють єдині підходи до умов і принципів взаємовідносин учасників будівництва. Застосування зазначених контрактів дозволяє зняти проблемні питання, які виникають у процесі підготовки вихідних даних для проектування, проведення тендерів, здійснення будівництва, проведення взаєморозрахунків, введення об'єктів будівництва в експлуатацію.

Особливість контрактів FIDIC полягає в тому, що вони передбачають введення незалежної ланки – юридичної особи «Інженер-консультант», яка об'єднує менеджерів-професіоналів за всіма напрямками та розділами проекту. Ця структура приймає участь у роботі на всіх стадіях будівництва – від процесу проектування до введення об'єкта в експлуатацію. Інженер-консультант забезпечує отримання замовником збудованого об'єкта, спорудженого за затвердженим проектом у встановлені строки та за затверджену вартість.

Суб'єктами інвестиційно-будівельного процесу може бути використаний будь-який з міжнародних типових контрактів (проформ) FIDIC, а саме:

- «Умови контракту на будівництво» («Червона» книга);
- «Умови субпідрядних договорів на спорудження об'єктів цивільного будівництва»;

- «Умови контракту на проектування, будівництво і здачу об'єктів «під ключ»» («Помаранчева» книга);
- «Умови контракту на поставку обладнання, проектування та будівництво» («Жовта» книга);
- «Умови контракту на проектування типу «інвестування-проектування-будівництво» і проектів, виконаних «під ключ» («Срібна» книга);
- «Скорочена форма контракту» («Зелена» книга);
- «Типовий договір на надання послуг консультантом» («Біла» книга);
- «Умови контракту на маркшейдерські і рекультиваційні роботи, а також тендерні процедури («Синя» книга);
- «Умови контракту на будівництво, проектування, експлуатацію» («Золота» книга).

Проформи FIDIC складаються з двох частин – «Загальних умов» та «Особливих умов».

«Загальні умови» – це докладно прописане зведення умов, прав й обов'язків сторін при реалізації всього інвестиційно-будівельного проекту з моменту передачі вихідних даних для проектування та/або будівельного майданчика підряднику до моменту закінчення гарантійного терміну на збудований об'єкт будівництва.

«Особливі умови» – зведення змінених сторонами редакцій статей, що містяться в «Загальних умовах». «Особливі умови» враховують вимоги місцевого законодавства та конкретні умови будівництва.

Першим етапом підготовки договору підряду на виконання проектних та будівельних робіт при використанні міжнародних типових контрактів FIDIC є вибір відповідного типу контракту.

Вибір типу контракту залежить від таких факторів, як:

- модель управління проектами і розподіл ключових зон відповідальності та ризиків між сторонами інвестиційно-будівельного процесу;
- необхідність залучення Інженера-консультанта;
- обсяги та види робіт;
- бюджет та терміни реалізації;
- хто з суб'єктів інвестиційно-будівельного процесу здійснює фінансування проекту.

«Червона» книга застосовуються у випадках, якщо:

- виконуються будівельні та інжинірингові роботи;
- замовник відповідає за виконання проектних робіт;
- передбачається можливість виконання деякого обсягу робіт з проектування підрядником;
- Інженер-консультант діє в інтересах замовника, але повинен чинити справедливо по відношенню до підрядника.

«Червона» книга не застосовується для проектів, в яких підрядник відповідає за виконання істотного обсягу проектних робіт.

«Жовта» книга застосовується у випадках, якщо:

- виконується проектування на виконання електромонтажних робіт та монтажу механічного обладнання, а також підрядником здійснюються будівельне та інжинірингове проектування;
- передбачається виконання деяких проектних робіт замовником/Інженером-консультантом;
- Інженер-консультант діє в інтересах замовника, але повинен чинити справедливо по відношенню до підрядника;
- передбачаються поради щодо врегулювання суперечок;
- ризики, пов'язані зі станом ґрунтів, несе замовник.

«Срібна» книга застосовується у випадках, якщо:

- підрядник відповідає за виконання проектних і будівельних робіт;
- ризики прострочення завершення робіт, перевищення вартості і недоліків проектування несе підрядник.

«Біла» книга застосовується, якщо:

- укладається договір між замовником та інженером-консультантом;
- Інженер-консультант несе відповідальність за недотримання професійного стандарту.

«Зелена» книга застосовується, якщо:

- виконуються малобюджетні і короткострокові роботи;
- вартість контракту складає менше 500 тис. доларів США (рекомендовано);
- підрядник виконує проектні роботи на підставі специфікацій і креслень замовника;

- Інженер-консультант не призначається, а його функції виконує працівник замовника.

Золота книга застосовуються у випадках, якщо:

- здійснюється будівництво нових об'єктів терміном експлуатації не менше 20 років;
- підрядник не несе відповідальність за фінансування проекту або його підсумковий комерційний успіх;
- можливий залишковий ресурс після закінчення терміну експлуатації.

Вибір форми контракту залежить від розподілу ризику між сторонами контракту (замовником і підрядником) і відповідальності за проектування. Таким чином, основне питання не в тому, хто здійснює проектування, а хто відповідає за його виконання. Величина прибутку безпосередньо залежить від ризиків (найчастіше передбачуваних), прийнятих на себе підрядником. При цьому «Червона» книга передбачає мінімальну ступінь ризику для підрядника і, відповідно, менший рівень винагороди, а «Срібна» книга вимагає від підрядника прийняття всіх ризиків за проектом.

За вибором типу контракту слідує підготовка власне самого тексту контракту. Типові контракти FIDIC є збалансованими з точки зору розподілення функцій та відповідальності (ризиків) суб'єктів контракту. Один з основних принципів FIDIC – ризики несе той, хто має можливість їх контролювати. Таким чином не рекомендується значно змінювати «Загальні умови», порушувати баланс у розподіленні ризиків між суб'єктами контракту.

Впровадження зазначених проформ в Україні можна умовно розділити на три етапи в залежності від джерел фінансування [4].

*I Етап.* При фінансуванні об'єктів будівництва за рахунок кредитів міжнародних фінансових організацій (міжнародні договори).

Статтею 10 Цивільного кодексу України встановлено, що якщо у міжнародному договорі містяться інші правила, ніж ті, що встановлені відповідним актом цивільного законодавства, застосовуються правила відповідного міжнародного договору України.

Виходячи з викладеного, при реалізації проектів будівництва за рахунок кредитів міжнародних фінансових організацій використання контрактів FIDIC є правомірним уже сьогодні, якщо це зазначено у таких договорах.

Приклади застосування проформ FIDIC при здійсненні в Україні будівництва за рахунок іноземних кредитів: термінал «Д» міжнародного аеропорту «Бориспіль», Бескидський тунель Львівської залізниці, реконструкція автомобільних доріг тощо.

Для можливості проведення взаєморозрахунків та оплати робіт казначейством Мінрегіоном були розроблені примірні форми первинних облікових документів «Звіт про виконання робіт за контрактом на об'єкті будівництва за період» (місяць/рік) (Примірна форма № 1), «Підсумковий звіт про вартість виконаних робіт за контрактом на об'єкті будівництва за період» (Примірна форма № 2), «Акт здавання-приймання виконаних будівельних робіт» (Примірна форма № 3), які наведені у додатках Ф, Х, Ц до ДСТУ Б Д. 1.1-1:2013. Зазначені примірні форми кориспондуються як з тими, що діють в Україні, так і з тими, що зазначені в типових контрактах FIDIC.

*II Етап.* При фінансуванні об'єктів будівництва за рахунок недержавних джерел фінансування проформи FIDIC за рішенням замовника (інвестора) можуть застосовуватись у повній мірі за умови врегулювання розбіжностей з нормативними законодавчими актами України, які можуть виникати в окремих випадках.

*III Етап.* При фінансуванні робіт за рахунок державних коштів.

Запровадження проформ FIDIC при державному фінансуванні будівництва можливе за умови адаптації положень зазначених проформ до положень законодавчих та нормативних актів України.

Наразі за допомоги міжнародних організацій така робота в Україні активізується і планується її виконання за такими напрямками:

- аналіз існуючого порядку реалізації проектів в Україні, виявлення слабких та сильних сторін, а також співставлення його з порядком в ряді країн ЄС;
- на підставі аналізу існуючої практики реалізації проектів та законодавчої бази з будівництва внесення (за необхідності) відповідних змін до законодавчих та нормативних актів, а також у нормативні документи;
- підготовка детальних рекомендацій, які дозволять інтегрувати міжнародно визнані умови договору в українську ділову практику, переклад на українську мову типових контрактів FIDIC, розроблення типових конкретних

умов договорів за проформами FIDIC, які відповідатимуть національному законодавству.

Виконання такої роботи дасть можливість укласти договори на реалізацію проектів в Україні за європейськими підходами за рахунок усіх джерел фінансування.

В Україні було проведено ряд конференцій, присвячених обміну досвідом з даного питання.

20 лютого 2013 р. в Києві відбулася конференція «Реалізація будівельних проектів в Україні: міжнародні стандарти FIDIC та українська практика». Конференцію відвідали понад 100 учасників, включаючи представників українських та міжнародних будівельних, девелоперських та інжинірингових компаній, консультантів, юристів, інвестиційних експертів, банкірів, а також представників міжнародних фінансових інститутів.

На конференції було відзначено, що використання на території України контрактів FIDIC, які визнані стандартом у всьому цивілізованому будівельному світі, вимагає адаптації під існуюче українське законодавство. Причому на конференції представники українських компаній не раз підкреслювали, що зараз одним із пріоритетних завдань є плавне реформування існуючого законодавства в будівельній галузі.

Серйозною проблемою для нашої країни є нестача кваліфікованих кадрів, які б здійснювали чітке виконання умов контрактів – цим у всьому світі займаються інженери-консультанти.

5 серпня 2016 р. в Києві за участі представників українського та зарубіжного експертного середовища в галузі будівництва відбулося засідання круглого столу щодо польського досвіду у співпраці з FIDIC та EFCA. У засіданні круглого столу взяли участь представники Секретаріату Кабінету Міністрів України, Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, вітчизняного та зарубіжного експертного середовища в галузі будівництва, саморегульованих організацій у сфері архітектурної діяльності.

Учасники круглого столу констатували, що перевагами контрактів FIDIC є їх універсальність і завершеність. Для того, щоб будівельний контракт міг застосовуватися, наприклад, в Україні, його положення і правила не повинні суперечити національному законодавству. Тому контракти FIDIC структуровані таким чином, щоб їх можна було використовувати в різних юрисдикціях, в

ідеальному варіанті – за мінімальних змін структури і загальних будівельних механізмів, передбачених у контрактах. Під час розробки контрактів FIDIC вперше у світовій практиці був реалізований механізм урахування особливостей національного законодавства і специфіки кожного об'єкта будівництва.

Застосування таких проформ рекомендується переважною більшістю зовнішніх структур, які здійснюють кредитування інвестиційних проектів в Україні, зокрема Світовим банком, Європейським інвестиційним банком, Європейським банком реконструкції та розвитку. Така практика сприятиме залученню інвестицій в економіку країни та забезпечить їх ефективне використання.

У дорожній галузі України Укравтодором успішно реалізовано міжнародні проекти з ремонту ділянок автомобільної дороги М 06 Київ – Чоп та інших об'єктів, що фінансувалися за рахунок позик ЄБРР і СБ. Відповідно до їх вимог виконання проекту проводилося за Умовами контракту FIDIC.

Аналіз зробленого на об'єктах будівництва в нашій державі та зарубіжний досвід показали ряд відмінностей FIDIC від умов, що діють в Україні [1].

Умови контракту FIDIC застосовуються як у міжнародних, так і у внутрішньодержавних тендерах. Вони чітко регламентують взаємовідносини між замовником і підрядником, тоді як в Україні стандартна документація, що відображає взаємні права та обов'язки між учасниками інвестиційно-будівельного процесу, відсутня.

За контрактом FIDIC управління будівельним процесом здійснює інженер, який призначається на конкурсній основі, є незалежним і зацікавленим лише в якісному та своєчасному виконанні робіт у повному обсязі. Його повноваження ширші, ніж у замовника, передбачені чинними нормативними документами в Україні. При застосуванні FIDIC на внутрішньодержавному рівні умови контракту можуть виконуватися частково, а інженер може бути замінений на керівника проекту, якому замовник делегує дещо обмежені функції.

Існуюча в нашій державі система звітування підрядника перед замовником за формами № 2 і № 3 та звітність щодо фінансової діяльності підрядника перед контролюючими організаціями повністю виключають можливість застосування принципів FIDIC, де за умовами контракту



приймаються розцінки, прив'язані до одиниці виміру. Головним критерієм є виконаний повний обсяг робіт, який оцінюється за розцінками, прийнятими у контракті.

Такий підхід дозволяє підряднику отримати прибуток за рахунок використання своїх внутрішніх резервів, пошуку оптимальних ринкових цін та залучення більш вигідних субпідрядників. Він сам визначає способи й методи виконання робіт, може відхилитися від них, не переглядаючи при цьому вартість виконаного обсягу, але узгоджує все це з інженером. Така свобода дій є потужним стимулом для впровадження новітніх технологій, застосування сучасної високопродуктивної техніки, використання високоефективних форм організації робіт.

Розрахунки замовника з підрядником за Умовами контракту FIDIC здійснюються на основі спеціальних сертифікатів, які обов'язково схвалює інженер.

Склад і зміст проектної документації, передбачені Умовами контракту FIDIC, суттєво відрізняються від вітчизняних. Наприклад, уведено технічні специфікації, яких не існує у відповідних нормах України. При цьому вони мають перевагу над кресленнями, і в них зазначені вимоги до специфіки та якості виконання певної роботи. У проектній документації відсутній розділ «Організація робіт». Вирішення цього питання знаходиться в компетенції підрядника.

Значно відрізняється процес визначення вартості будівництва. За умовами FIDIC при проектуванні для замовника складається орієнтовний кошторис на основі укрупнених показників ринкових цін. Дана інформація конфіденційна, що робить тендери більш ефективними.

За результатами аналізу застосування Умов контракту FIDIC на об'єктах будівництва доріг в Україні та виходячи зі світового досвіду, Укравтодором прийняте рішення про впровадження в дію принципів FIDIC у дорожній галузі, що дозволить забезпечити стабільну якість і чітке дотримання термінів будівництва.

Створено «Українську асоціацію інженерів-консультантів» (УкрАІК), діяльність якої спрямована на розвиток методів інжинірингу в будівництві, активізацію процесів запровадження FIDIC і прискорення підготовки національних інженерів-консультантів.

Хоча чинне законодавство нашої держави не створює суттєвих перешкод, але певні кроки щодо гармонізації національних вимог до принципів FIDIC потрібні. Необхідно адаптувати національні стандарти, такі як «Правила визначення вартості будівництва», та створити ряд відомчих нормативних документів. Крім того, потрібно розробити й затвердити положення про генерального підрядника, інженера та інженерну організацію у дорожній галузі, про незалежну службу з надання інженерно-консультаційних послуг при здійсненні технічного нагляду в будівництві, про керівника контракту, інструкцію про порядок надання інженерних послуг у будівництві тощо.

Згідно з «Концепцією реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування» (в редакції Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31 березня 2015 р. № 432-р) [3] протягом 2015-2017 рр. планується виконати адаптацію нормативно-правових актів та нормативно-технічних документів, що регламентують правила виконання дорожньо-будівельних робіт, зокрема правила технічного нагляду, приймання та фінансування таких робіт на умовах контрактів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC).

Реалізація впровадження контрактів FIDIC передбачена Дорожньою картою розвитку дорожньої галузі України (табл. 1).

Курс на запровадження стандартів FIDIC в дорожній галузі підтверджується також Розпорядженням Кабінету міністрів України від 14 березня 2016 р. № 154-р «Про розподіл видатків державного бюджету, передбачених за бюджетною програмою 3111020 “Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування” на 2016 рік» [2]. Розпорядження вимагає забезпечити Міністерству інфраструктури, Державному агентству автомобільних доріг, Мінекономрозвитку та Міністерству регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства – введення протягом 2016 року процедури здійснення контролю якості проведення ремонту автомобільних доріг загального користування шляхом запровадження правил технічного нагляду, приймання та фінансування зазначеного ремонту на умовах контрактів міжнародних федерацій інженерів – консультантів (FIDIC) або залучення міжнародних аудиторів.

**Таблиця 1** – Витяг з Проекту Дорожньої карти розвитку дорожньої галузі України на 2015-2017 роки

Напрямок / проблема	План заходів / механізм вирішення	Терміни виконання		Очікуваний результат	2015	2016	2017
		2015	2017				
Забезпечення належної якості проектних та дорожньо-будівельних робіт: - незалежний контроль якості на всіх етапах; - конкурентний приватний ринок, ніяких державних підрядників.	Запровадження довгострокових контрактів FIDIC для будівництва автомобільних доріг.	2015	2017	Будівництво, реконструкція та капітальний ремонт автомобільних доріг на умовах контрактів FIDIC	Підготовка та внесення необхідних змін до нормативно-правових актів та технічних нормативів		Будівництво автомобільних доріг на умовах контрактів FIDIC
	...	...	...	...	...	...	...

### Висновки

Головна перевага контракту FIDIC – це універсальність і завершеність. Така модель взаємодії підрядника і замовника перевірена роками в десятках країн світу, вона розумно розподіляє відповідальність і ризики сторін. Впровадження стандартів FIDIC в Україні здатне принести позитивний ефект, сприяючи поліпшенню взаєморозуміння між учасниками будівельних проектів, зменшенню рівня корупції, створенню безпечніших умов для залучення фінансування з боку міжнародних інвесторів, що, в підсумку, сприятиме покращенню інвестиційної привабливості України в світі, а також відновленню будівельного ринку (зокрема дорожньої галузі) і української економіки в цілому.

### Література

1. Березовський М.В. Умови контракту FIDIC у дорожній галузі України / М.В. Березовський, С.І. Андрєєв // Дорожня галузь України. – №3. – 2008.
2. Розпорядження Кабінету міністрів України від 14 березня 2016 р. № 154-р «Про розподіл видатків державного бюджету, передбачених за бюджетною програмою 3111020 “Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування” на 2016 рік».
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31 березня 2015 р. № 432-р «Деякі питання реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування».
4. Ціноутворення у будівництві. Збірник офіційних документів та роз’яснень. – Київ : «Інпроект», 2016. – №1. – С. 36-44.

### Рецензенти:

Савенко В.Я., д-р тех. наук, Національний транспортний університет.

Казачков І.В., д-р тех. наук, Ніжинський державний університет ім. М. Гоголя.

### Reviewers:

Savenko V.Ya., Dr. Tech. Sci., National Transport University.

Kazachkov I.V., Dr. Tech. Sci., State University of Nizhyn M. Gogol.

Стаття надійшла до редакції: 01.09.2016 р.