

ЕВОЛЮЦІЯ РОЗВИТКУ ТА ПЕРЕВАГИ ЗАСТОСУВАННЯ ДОВГОСТРОКОВИХ КОНТРАКТІВ, ЗАСНОВАНИХ НА КІНЦЕВИХ ПОКАЗНИКАХ, У ДОРОЖНІЙ ГАЛУЗІ

Харченко А.М., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

Канін О.П., кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

Соколова Н.М., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ,
Україна

EVOLUTION OF USE AND BENEFITS PERFORMANCE BASED LONG-TERM CONTRACTS IN THE ROAD SECTOR

Kharchenko A.N, Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Kanin A.P, Ph.D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Sokolova N.M., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ЭВОЛЮЦИЯ РАЗВИТИЯ И ПРЕИМУЩЕСТВА ПРИМЕНЕНИЯ ДОЛГОСРОЧНЫХ КОНТРАКТОВ, ОСНОВАННЫХ НА КОНЕЧНЫХ ПОКАЗАТЕЛЯХ, В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

Харченко А.Н., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Канин А.П., кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, Киев,
Украина

Соколова Н.М., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет,
Киев, Украина

Постановка проблеми.

Останнім часом у дорожньому господарстві гостро стоїть проблема підтримки існуючої інфраструктури у належному стані. Основним фактором існування такої проблеми є вже доведена багатьма дослідженнями неефективність традиційних методів укладання контрактів. Саме цей факт протягом останніх двох десятиліть спричинив бурхливий розвиток нових типів і моделей контрактів у дорожній галузі у світі.

Так, у 2009 році в США був опублікований звіт проведеного дослідження дорожньої інфраструктури Американською асоціацією інженерів-будівельників (ASCE), в якому засвідчені критичні погляди американських дослідників щодо існуючих типів та моделей довгострокових контрактів [1]. Основою для таких висновків слугували зростаючі витрати на утримання доріг, обмеження у використанні нововведень та інновацій підрядниками, покладення значної частини ризику неналежного та несвочасного виконання робіт на дорожні агентства, у той час як підрядники не несуть відповідальності та не надають жодних гарантій за будь-які зміни у стані доріг на період їх утримання, тобто існує ризик недосягнення необхідного експлуатаційного стану.

Вирішенням багатьох з перерахованих проблем, як зауважили у звіті дослідники ASCE [1], можуть слугувати так звані контракти, засновані на показниках якості (performance-based contract, надалі - PBC). Так, для того, щоб перенести вищезазначені ризики на підрядників, в контрактах PBC передбачено подовження (на відміну від традиційних контрактів) терміну їх виконання з охопленням фази експлуатації доріг. Цю функцію контрактів PBC дослівно називають гарантією на утримання доріг (maintenance performance warranties) [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проведений аналіз досліджень показав недостатню увагу вітчизняних дослідників до проблеми впровадження довгострокових контрактів, заснованих на кінцевих показниках, у дорожню галузь України.

Постановка завдання.

Метою статті є аналіз зарубіжного досвіду та визначення основних переваг застосування довгострокових контрактів, заснованих на кінцевих показниках, у дорожній галузі України.

Виклад основного матеріалу.

Вперше контракт, що заснований на кінцевих показниках, 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 Австралії контракт, заснований на показниках якості типу «гібридний», використали для міських доріг в Сідней в 1995 р. В 1998 р. він був впроваджений в Новій Зеландії для утримання 405 км доріг національного значення. В даний час 15% національної мережі автодоріг в Новій Зеландії використовують цей різновид контрактів [9, 10, 5, 7].

В США контракт, заснований на показниках якості виконуваних робіт, 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 трас, мостів, тунелів, місць відпочинку і міських вулиць (FHWA 2005) [11]. До сьогодні в США використовуються так звані «гарантійні контракти», що є різновидами контракту РВС та класифікуються на: короткостроковий гарантійний контракт, довгостроковий та гарантійний контракт на утримання доріг.

В середині 90-х рр. цей контракти РВС 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].

В багатьох країнах перехід до контрактів РВС був ініційований однією з наступних сторін:

- А) державними органами вищої влади;
- Б) зовнішнім джерелом фінансування;
- В) приватним сектором.

Досить молодим напрямком досліджень є вивчення довгострокових контрактів на утримання доріг. Поява цих досліджень пояснюється головним чином розширенням участі приватного сектора в довгострокових контрактах на утримання доріг.

У деяких джерелах літератури, наприклад, у звітах та керівництвах Світового Банку, контракти РВС мають назву OPCR (output- and performance-based road contract), а ключові показники ефективності (key performance indicators – KPI) визначаються як "рівень обслуговування" чи "рівень сервісу" (service level, level of service (LOS), performance service indicator - PSI) [12-15]. В Великобританії контракти РВС називають «Агентський контракт з управління» (MAC), і як «Контракт з утримання сектору» в Фінляндії [1]. Нарешті, в Аргентині та деяких країнах Латинської Америки контракти РВС називають “contract for rehabilitation and maintenance” CREMA [16]. Також, у світовій практиці вживаються й такі назви-синоніми контрактів РВС: повний контракт з утримання (Total Maintenance Contract), контракт, що заснований на окремих показниках (Performance-Specified Maintenance Contract), контракт з управління активами (Asset Management Contract), довгостроковий контракт з утримання (Long-Term Maintenance Contract) та ін. [17]. Проте, слід зазначити, що це тотожні поняття.

Згідно звітів Світового банку, історично контракти OPCR розвинулися внаслідок удосконалення контрактів “Performance-Based Contracts for Management and Maintenance of Roads” (PMMR), які спеціалізувалися в основному на управлінні та утриманні існуючих доріг [12]. На відміну від попередніх, контракти OPCR (PVC) включають чотири напрямки діяльності [12, 13]:

1. Управління та утримання доріг.
2. Відновлювальні роботи: повернення доріг у стан відповідно до раніше прийнятих стандартів.
3. Роботи з благоустрою: облаштування дороги відповідно до потреб у безпеці з врахуванням інтенсивності руху тощо.
4. Аварійні роботи: ремонт доріг, що зруйновані під впливом непередбачених подій.

Також контракти РВС можуть використовуватися для довгострокового планування, їх різновидом є контракти ДВОМ Проектування-будівництво-експлуатація-утримання [13].

Місце контрактів РВС в системі управління дорожнім господарством можна визначити за допомогою рис.1 [18].

Отже, передумовою щодо впровадження контрактів РВС є наявність ринку послуг підрядників, здатних управляти дорожньою інфраструктурою протягом тривалого терміну, які усвідомлюють додатковий ризик і здатні створити механізми планування і перевірки якості виконуваних робіт.

Основними перевагами довгострокових контрактів, що засновані на кінцевих показниках якості виконуваних робіт (пропонуємо, в подальшому їх називати ДККП), у порівнянні з традиційними підходами є [4]:

- економія фінансових засобів (створення стимулу для приватного сектора впроваджувати інноваційні підходи і підвищувати продуктивність праці, зниження адміністративних і накладних 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 підрядчика і дорожня адміністрація рідше стикається з непередбачуваними витратами);

- можливість вести дорожнє господарство з меншою кількістю персоналу;

- велика задоволеність користувачів якістю доріг і дорожніх умов (потреби користувачів відображаються в якісних показниках виконання робіт, що фіксуються в контракті, а оплата підрядчика залежить від того, наскільки він виконав або перевиконав дані показники);

- стабільне багаторічне фінансування, направлене на утримання автомобільних доріг.

Контракти ДККП передбачають, що:

- Всі сторони, що залучені, мають відповідну кваліфікацію.
- Контракт має юридичну та технічну підтримку.
- Процедура тендеру та укладення контракту здійснена з дотриманням усіх необхідних вимог.
- Завчасне припинення дії такого контракту можливе при повідомленні другої сторони не пізніше ніж за 60-120 днів [3].

Показники якості виконуваних робіт, що містяться у контракті ДККП повинні базуватися на: вимогах користувачів доріг, бажанні замовника отримати дорожню інфраструктуру по закінченню договору підряду в колишньому або кращому стані, рівні можливого фінансування.

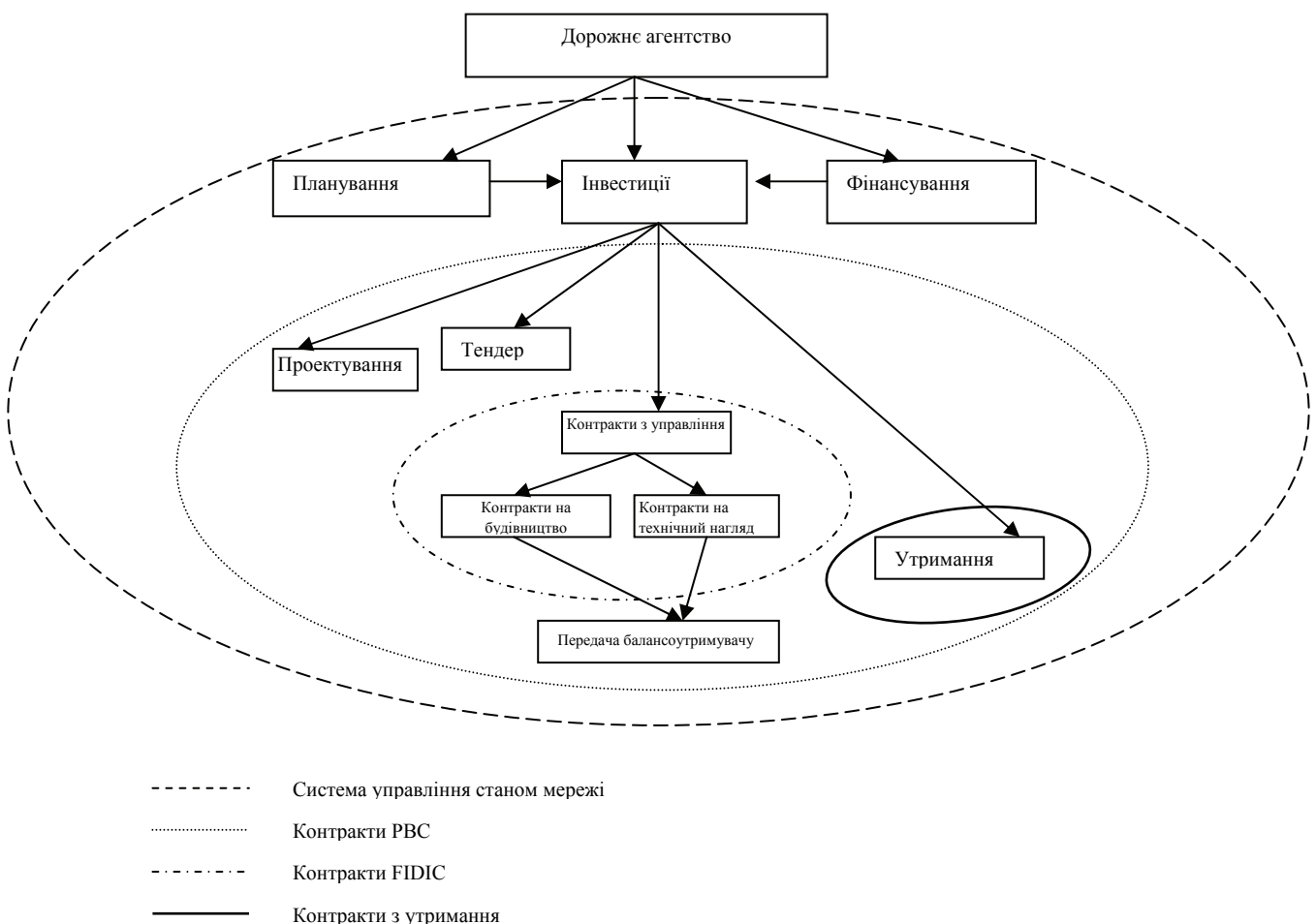


Рисунок 1 – Система управління дорожнім господарством

На рис.1 контракти FIDIC - це контракти за новими стандартами будівництва з залученням професійних консультантів, були розроблені Міжнародною федерацією інженерів-консультантів (International Federation of Consulting Engineers).

Умови оплати повинні залежати від виконання показників якості роботи обумовлених в контракті. В деяких країнах законодавство передбачає наявність в контракті гарантії його виконання і боргового зобов'язання в об'ємі повної вартості контракту.

Отже, за контрактом ДККП підрядники несуть відповідальність за виконані роботи та повинні ліквідувати будь-які інші пошкодження або дефекти, що виникли по завершенню виконаних робіт, за період дії контракту.

Інші переваги контрактів, заснованих на показниках якості, розглянуто у табл. 1 [12, 14, 1, 17], яка демонструє еволюцію поглядів науковців на виконання контрактів у дорожній галузі.

Таблиця 1 – Порівняння двох підходів до виконання робіт

Минуле ставлення	Сучасні погляди
«Дорога за дорогою» (виконання ремонтів доріг, що знаходяться у поганому стані)	Підвищення якості (якісних показників) окремих ділянок (секторів) дорожньої мережі
Кредитування проектів	Довгострокові програми фінансування окремих секторів
Оцінка проектів фахівцями за експлуатаційними показниками	Оцінка за рівнями обслуговування (Levels of Service)
Завершення робіт – оплата – кінець	Забезпечення високого рівня обслуговування на довгий період
Чітко встановлені межі: коли, яким чином, за допомогою яких ресурсів виконуються роботи	Підрядник самостійно обирає час, в рамках встановленого кінцевого терміну, технологію та ресурси для здійснення робіт
Оплата на основі норм витрат матеріалів за поточними цінами	Оплата на основі витрачених матеріалів згідно узгодженого рівня обслуговування

Згідно проведених досліджень визначено, що економічний ефект від застосування контрактів PBC дорожніми агентствами різних країн складає 10-50% (табл.2), також в рамках дії цих контрактів відбулося відносно вивільнення працівників, підвищився сервісний рівень доріг, а відповідно й задоволеність споживачів [17].

Таблиця 2 – 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%

Нарешті, ефект від підтримки дорожньої мережі у задовільному стані може мати більш глобальний відтінок: впливати на соціальний розвиток, економічне зростання і скорочення бідності. Однак, через складність їх досягнення і численні фактори, що впливають на них, не можливо провести прямий причинно-наслідковий зв'язок цих факторів з дорожньою галуззю (рис.2) [19].

В результаті оцінки вже реалізованих контрактів ДККП було визначено, що рівень сервісу доріг за ними зберігався або був вище визначеного рівня. Щодо витрат на утримання, то спостерігалось відносно їх зниження відносно витрат за традиційними контрактами.

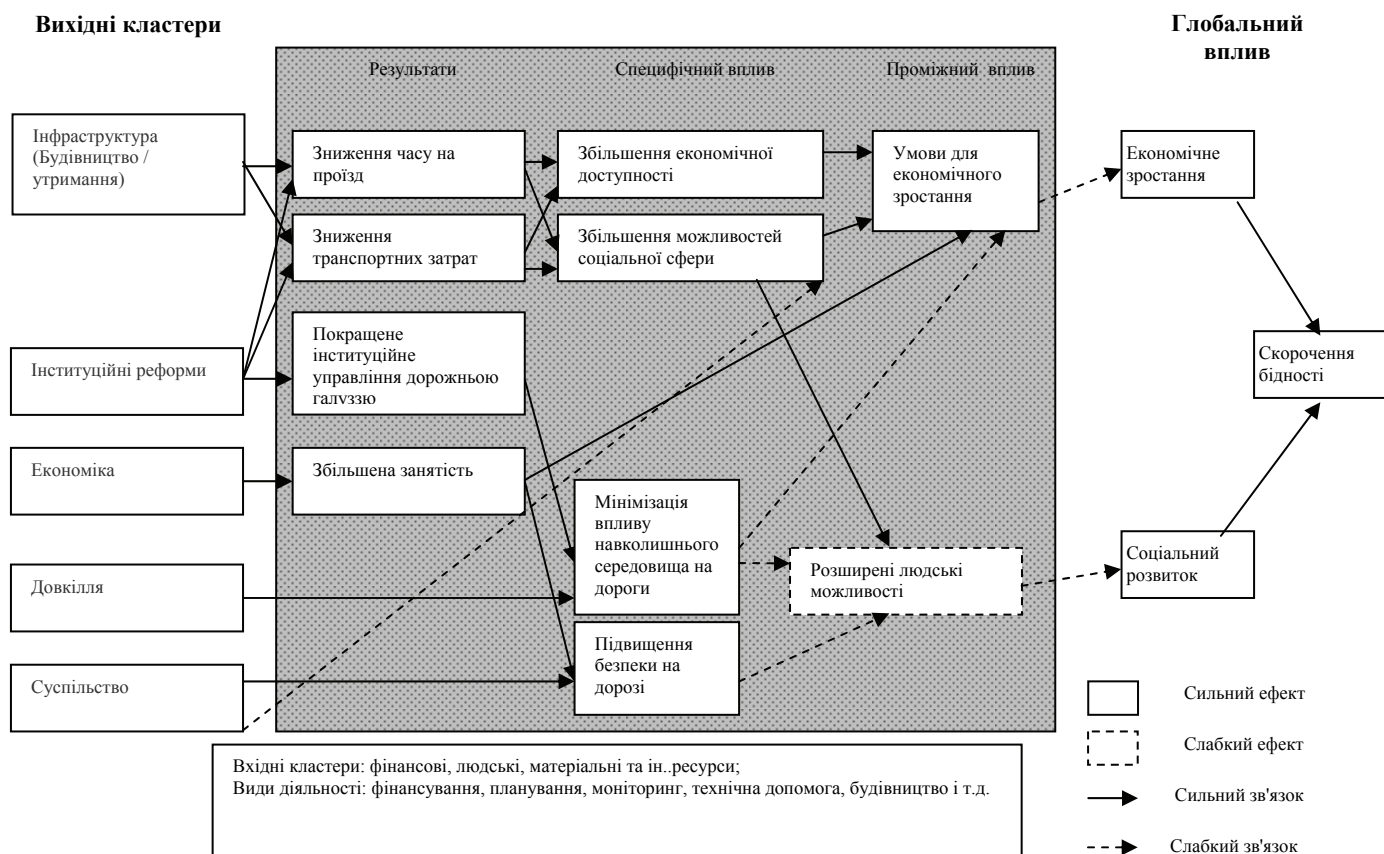


Рисунок 2 – Логіка втручання в стан доріг

Проведені дослідження виконання контрактів ДККП в різних країнах дозволили визначити, що проблеми адаптації цих контрактів відрізняються в різних країнах. До основних проблем адаптації цих видів контрактів в Україні слід віднести:

- Політику: законодавчу, договірну (нормативно-правова база недосконала, більшість нових підзаконних актів дисгармонують з уже діючим законодавством, законодавче визнання таких видів контрактів – відсутнє, також існуюча форма звітності за традиційними контрактами суперечить принципам контрактів ДККП).
- Створення системи ключових показників ефективності, що формують рівень обслуговування дороги (не існує чіткої системи).
- Впровадження інновацій (наприклад, гнучкість норм проектування, так як підрядник може запропонувати нові методи та технології здійснення робіт, для яких ще не розроблено чи не введено в дію нормативне обґрунтування, проте, підрядник може довести їх доцільність та ефективність).
- Навчання і передачу знань (недостатній досвід реалізації контрактів такого типу).

Висновки.

Проведені дослідження дозволили зробити висновок, що відмінною рисою контрактів ДККП від традиційних є те, що за ними підрядники отримують фіксовані щомісячні кошти на зазначені у контракті роботи, якщо вони виконують узгоджені критерії ефективності та вільні вирішувати, що робити, де, коли робити, і яким чином [19]. Проте, існує ряд перепон щодо впровадження цих контрактів у дорожню галузь України. В подальших дослідженнях цьому питанню слід приділити більш значну увагу.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Kamalesh Panthi. A Methodological Framework for Modeling Pavement Maintenance Costs for Projects with Performance-based Contracts / Kamalesh Panthi // Florida International University, 2009 – 120 p. [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://digitalcommons.fiu.edu/etd/120>
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 доступа 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, 2005.

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. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <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. - [Электронный ресурс] - Режим доступа: http://scholar.lib.vt.edu/theses/available/etd-12092003-083115/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 – 226p.

10. Performance-Based Contracting for Maintenance // THESIS Final Presentation Copy, 2011 [Электронный ресурс] - Режим доступа: <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. Olav Ellevset. Output- and Performance-based Road Contracts (OPRC) / Olav Ellevset, Senior Transport Specialist The World Bank [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/HTML/Conferences/Bamako05/Final-Report/Annex10-Presentations/02-Olav.pdf>

13. Patricia Baquero. Practical Guidance to Procure Output- and Performance-Based Road Contracts (OPRC) under Bank-Financed Projects / Patricia Baquero Sr. Procurement Specialist OPCPR// Transport Forum and Learning Week, 2007.

14. Output & Performance based Road Contracts (OPRC). An innovative way of outsourcing maintenance & asset management. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.slideserve.com/lana/output-performance-based-road-contracts-oprc>

15. Performance based contracting and improving the current contracting process final report / Troy Berkland And Lansford C. Bell // Department of Civil Engineering Clemson University, November. – 2007.

16. Performance Based Contracts in the Road Sector: Towards Improved Efficiency in the Management of Maintenance and Rehabilitation Brazil's Experience // TP-31, MARCH. – 2010.

17. Zaid Alyami. A Two-Phase Maintenance and Rehabilitation Framework for Pavement Assets under Performance Based Contracts / Zaid Alyami // A thesis presented to the University of Waterloo in fulfillment of the thesis requirement for the degree of Master of Applied Science in Civil Engineering. Waterloo, Ontario, Canada, 2012.

18. Output & Performance based Contracting for roads development. Application in Liberia road asset management project // ESMAP RBF Conference Washington DC, May 7, 2012.

19. Outcome and impact level indicators road sector working paper: February, 2009. - [Электронный ресурс] - Режим доступа: http://ec.europa.eu/europeaid/how/evaluation/methodology/impact_indicators/wp_trans_en.pdf

REFERENCES

1. Kamallesh Panthi. A Methodological Framework for Modeling Pavement Maintenance Costs for Projects with Performance-based Contracts / Kamallesh Panthi // Florida International University, 2009 – 120 p. [Electronic resource] - Access: <http://digitalcommons.fiu.edu/etd/120> (Eng)

2. Dr. Gunter Zietlow. Cutting Costs and Improving Quality through Performance-Based Road Management and Maintenance Contracts [Electronic resource] 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. - Access: <http://www.performance-based-road-contracts.com> (Eng)
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. (Eng)
4. Natalya Stankevich, Kyureshi Navaid and Cesar Queiroz. Soderzhanie i uluchshenie dorozhnoy infrastrukturyi s pomoschyu kontraktov, osnovannyih na pokazatelyah kachestva rabot [Content and improved road infrastructure through contracts based on performance indicators] / N. Stankevich, N. Kyureshi, C. Queiroz // Transport newsletter TN-27. - Washington (USA): The World Bank. - September, 2005. (Rus)
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. [Electronic resource] - Access: <http://www.trb.org/Main/Blurbs/161949.aspx>. (Eng)
6. Juan Carlos Picero. A framework for monitoring performance-based road maintenance / Juan Carlos Picero // December 8, 2003. - [Electronic resource] - Access: http://scholar.lib.vt.edu/theses/available/etd-12092003-083115/unrestricted/JuanPinero_PhDDissertation.pdf (Eng)
7. A review of contract maintenance for roads. XXI st World Road Congress, PIARC, Kuala Lumpur, Malaysia, 3 -9 October 1999. (Eng)
8. Queiroz Cesar. Options for Implementing Performance-based Contracts / Cesar Queiroz // ECSIE, Washington, DC, March 7-11, 2005. (Eng)
9. Road Maintenance performance Contracts. Volume 3 // Guidelines for Undertaking Routine Maintenance. Fourth Edition. Queensland Department of Main Roads, 2001 – 226p (Eng)
10. Performance-Based Contracting for Maintenance // THESIS Final Presentation Copy, 2011 [Electronic resource] - Access: <http://ebookbrowse.com/maudib01-thesis-final-presentation-copy-pdf-d462586320> (Eng)
11. Highway Maintenance Contracting 2004. World State of Practices. Report of the National Highway Maintenance Contract Seminar, Orlando, Florida, USA, April 2004 (Eng)
12. Olav Ellevset. Output- and Performance-based Road Contracts (OPRC) / Olav Ellevset, Senior Transport Specialist The World Bank [Electronic resource] - Access: <http://www4.worldbank.org/afr/ssatp/Resources/HTML/Conferences/Bamako05/Final-Report/Annex10-Presentations/02-Olav.pdf> (Eng)
13. Patricia Baquero. Practical Guidance to Procure Output- and Performance-Based Road Contracts (OPRC) under Bank-Financed Projects / Patricia Baquero Sr. Procurement Specialist OPCPR// Transport Forum and Learning Week, 2007. (Eng)
14. Output & Performance based Road Contracts (OPRC). An innovative way of outsourcing maintenance & asset management. [Electronic resource] - Access: <http://www.slideserve.com/lana/output-performance-based-road-contracts-oprc> (Eng)
15. Performance based contracting and improving the current contracting process final report / Troy Berkland And Lansford C. Bell // Department of Civil Engineering Clemson University, November. – 2007. (Eng)
16. Performance Based Contracts in the Road Sector: Towards Improved Efficiency in the Management of Maintenance and Rehabilitation Brazil's Experience // TP-31, MARCH. – 2010. (Eng)
17. Zaid Alyami. A Two-Phase Maintenance and Rehabilitation Framework for Pavement Assets under Performance Based Contracts / Zaid Alyami // A thesis presented to the University of Waterloo in fulfillment of the thesis requirement for the degree of Master of Applied Science in Civil Engineering. Waterloo, Ontario, Canada, 2012. (Eng)
18. Output & Performance based Contracting for roads development. Application in Liberia road asset management project // ESMAP RBF Conference Washington DC, May 7, 2012. (Eng)
19. Outcome and impact level indicators road sector working paper: February, 2009. - [Electronic resource] - Access: http://ec.europa.eu/europeaid/how/evaluation/methodology/impact_indicators/wp_trans_en.pdf (Eng)

РЕФЕРАТ

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.

В статті розкрито питання проблеми впровадження довгострокових контрактів, заснованих на кінцевих показниках, у дорожню галузь України.

Об'єкт дослідження – довгострокові контракти, що засновані на кінцевих показниках.

Мета роботи - аналіз зарубіжного досвіду та визначення основних переваг застосування довгострокових контрактів, заснованих на кінцевих показниках, у дорожній галузі України.

Методи дослідження – статистичний, аналітичний, експертних оцінок.

Проаналізовано зарубіжний досвід використання довгострокових контрактів, що засновані на кінцевих показниках, у дорожній галузі. Визначено основні переваги таких контрактів порівняно з традиційними. Встановлено, що економічний ефект від застосування контрактів РВС дорожніми агентствами різних країн складає 10-50%. В результаті оцінки вже реалізованих контрактів такого типу було визначено, що рівень обслуговування доріг за ними зберігався або був вище визначеного рівня. Щодо витрат на утримання, то спостерігалось відносне їх зниження відносно витрат за традиційними контрактами.

Запропоновано використовувати довгострокові контракти, що засновані на кінцевих показниках, в дорожній галузі України після вирішення ряду основних проблем їх адаптації, при цьому введено абревіатуру цих контрактів ДККП.

Визначено перспективи подальших досліджень контрактів ДККП.

Результати статті можуть бути використані як теоретична основа до впровадження контрактів ДККП у дорожній галузі України.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ДОВГОСТРОКОВІ КОНТРАКТИ, КЛЮЧОВІ ПОКАЗНИКИ, РІВЕНЬ ОБСЛУГОВУВАННЯ, УТРИМАННЯ ДОРІГ.

ABSTRACT

Kharchenko A.N. Evolution of use and benefits performance based long-term contracts in the road sector. Visnyk National Transport University. – Kyiv. National Transport University. 2013. – Vol. 28.

In the article the problem of introducing the issue of long-term contracts based on the final performance in the road sector in Ukraine.

Object of study - performance based long-term contracts.

Objective - analysis of foreign experience and determination of the major advantages of the use of long-term contracts based on the final performance in the road sector in Ukraine.

Research methods - statistical, analytical, expert assessments.

The foreign experience long-term contracts that are based on the final performance in the road sector. The main advantages of such contracts compared to traditional. It was established that the economic effect of the use of contracts PBC by road agencies of different countries is 10-50%. In the evaluation of already implemented this type of contract, it was determined that the level of road maintenance for them was kept above / a certain level. As for the cost of maintenance, the observed relative decrease relative to the cost of traditional contracts.

A use long-term contracts, based on the final performance in the road sector in Ukraine after solving a number of fundamental issues of adaptation, and the abbreviation entered these contracts DKKP.

The prospects for further research contracts DKKP.

The results of the article can be used as a theoretical basis for the implementation of contracts DKKP in the road sector of Ukraine.

KEY WORDS: LONG-TERM CONTRACTS, KEY PERFORMANCE INDICATORS, SERVICE LEVELS, ROAD MAINTENANCE.

РЕФЕРАТ

Харченко А.Н. Эволюция развития и преимущества применения долгосрочных контрактов, основанных на конечных показателях, в дорожной отрасли. / А.Н.Харченко, А.П.Канин, Н.М.Соколова // Вестник Национального транспортного университета. – К. : НТУ, 2013. – Вып. 28.

В статье раскрыты вопросы проблемы внедрения долгосрочных контрактов, основанных на конечных показателях, в дорожную отрасль Украины.

Объект исследования - долгосрочные контракты, основанные на конечных показателях.

Цель работы - анализ зарубежного опыта и определения основных преимуществ применения долгосрочных контрактов, основанных на конечных показателях, в дорожной отрасли Украины.

Методы исследования - статистический, аналитический, экспертных оценок.

Проанализирован зарубежный опыт использования долгосрочных контрактов, основанных на конечных показателях, в дорожной отрасли. Определены основные преимущества таких контрактов по сравнению с традиционными. Установлено, что экономический эффект от применения контрактов РВС дорожными агентствами разных стран составляет 10-50%. В результате оценки уже реализованных контрактов такого типа было определено, что уровень обслуживания дорог за ними сохранялся или был выше определенного уровня. Касательно расходов на содержание, наблюдалось относительное снижение относительно расходов по традиционным контрактам.

Предложено использовать долгосрочные контракты, основанные на конечных показателях, в дорожной отрасли Украины после решения ряда основных проблем их адаптации, при этом введено аббревиатуру этих контрактов ДККП.

Определены перспективы дальнейших исследований контрактов ДККП.

Результаты статьи могут быть использованы как теоретическая основа для внедрения контрактов ДККП в дорожной отрасли Украины.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ДОЛГОСРОЧНЫЕ КОНТРАКТЫ, КЛЮЧЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, УРОВЕНЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ, СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ.

АВТОРИ:

Харченко Анна Миколаївна, кандидат технічних наук, Національний транспортний університет, доцент кафедри організації виробництва, e-mail: anna-x3@ukr.net, тел. +380442807909, Україна, 01010, м.Київ, вул.Суворова, 1, к.206.

Канін Олександр Петрович, кандидат технічних наук, доцент, Національний транспортний університет, професор кафедри організації виробництва, e-mail: kaninap@ukr.net, тел. +380442807909, Україна, 01010, м.Київ, вул.Суворова, 1, к.206.

Соколова Наталія Михайлівна, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри організації виробництва, e-mail: nata_ns@ukr.net, тел. +380442807909, Україна, 01010, м.Київ, вул.Суворова, 1, к.206.

AUTHOR:

Kharchenko Anna N., Ph.D., National Transport University, associate professor of department of organization of production, e-mail: anna-x3@ukr.net, tel. +380442807909, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova 1, k.206.

Kanin Alexander P., Ph.D., associate professor, National Transport University, professor of department of organization of production, e-mail: kaninap@ukr.net, tel. +380442807909, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova 1, k.206.

Sokolova Natalia M., Ph.D., associate professor, National Transport University, associate professor of department of organization of production, e-mail: nata_ns@ukr.net, tel. +380442807909, Ukraine, 01010, Kyiv, Suvorova 1, k.206.

АВТОРЫ:

Харченко Анна Николаевна, кандидат технических наук, Национальный транспортный университет, доцент кафедры организации производства, e-mail: anna-x3@ukr.net, тел. +380442807909, Украина, 01010, г.Киев, ул.Суворова, 1, к.206.

Канин Александр Петрович, кандидат технических наук, доцент, Национальный транспортный университет, профессор кафедры организации производства, e-mail: kaninap@ukr.net, тел. +380442807909, Украина, 01010, г.Киев, ул.Суворова, 1, к.206.

Соколова Наталья Михайловна, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры организации производства, e-mail: nata_ns@ukr.net, тел. +380442807909, Украина, 01010, г.Киев, ул.Суворова, 1, к.206.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Лантух-Лященко А.І., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри мостів і тунелів, Київ, Україна.

Казачков І.В., доктор технічних наук, професор, Ніжинський державний університет ім. М. Гоголя, завідуючий кафедрою ПМІОВ, Ніжин, Україна.

REVIEWER:

Lantuh-Liashchenko A.I, PhD, professor, National Transport University, professor of department of bridges and tunnels, Kyiv, Ukraine.

Kazachkov I.V., PhD, professor, Nijinsky State University of Nikolai Gogol, head of the department PMIOV, Neghin, Ukraine.