

FIDIC вводить строге требования по подготовке инженеров для работы по условиям Ассоциации, устанавливает правила аккредитации учебных центров и специалистов, имеющих право аттестации инженеров по квалификациям FIDIC.

Для достижения своих целей FIDIC организует ежегодные форумы и конференции для обмена опытом между своими членами, публикует отчеты и планы развития FIDIC.

В Украине контракты FIDIC применяются пока редко. Эксперты объясняют это нежеланием подрядчиков и заказчиков менять подходы при заключении сделок. Что касается государственных компаний, то внедрение стандартов FIDIC в их деятельности требует внесения изменений в законодательство. Прежде всего, это касается института инженера-консультанта, который в Украине только зарождается. Вместе с тем, в Украине работает национальная Ассоциация инженеров-консультантов, которая подписала с Мининфраструктуры соглашение о сотрудничестве по линии «Укравтодора».

Роль инженера-консультанта неотъемлема и очень важна при выполнении строительных контрактов FIDIC, так как он является связующим звеном между заказчиком и исполнителем, что намного упрощает и рационализирует работу над проектом.

## **УДОСКОНАЛЕННЯ МЕХАНІЗМІВ ВИКОРИСТАННЯ СТАНДАРТІВ FIDIC У СФЕРІ БУДІВНИЦТВА**

А. В. ДОМБРОВСЬКА, канд. юрид. наук, доц.,  
доц. кафедри правового забезпечення господарської діяльності  
А. Є. СЕРЕДА, студ.  
*Харківський національний університет міського господарства  
імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Питання про перегляд існуючої нормативно-правової бази у сфері будівництва та вдосконалення інфраструктури з допомогою інновацій постало перед державою ще з моменту здобуття Україною незалежності.

Визначення інновації певною мірою знайшли своє відтворення у статті 1 Закону України «Про інноваційну діяльність», де інновації – новостворені (застосовані) і (або) вдосконалені конкурентоздатні технології, продукція або послуги, а також організаційно-технічні рішення виробничого, адміністративного, комерційного або іншого характеру, що істотно поліпшують структуру та якість виробництва і (або) соціальної сфери.

Інноваційна діяльність, як і базова категорія «інновація», не має однозначного визначення серед науковців, а визначення інноваційної діяльності в законодавстві України не узгоджені між собою.

Одним із шляхів вирішення даної проблеми є впровадження в Україні типових форм контрактів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC) і приведення чинної нормативної бази у сфері будівництва у відповідність з міжнародними нормами. Ця робота вже ведеться в Україні кілька років, але зараз саме час діяти більш рішуче, від цього залежить зниження рівня корупції та привабливість України для потенційних інвесторів.

Форми контрактів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC) об'єднують досвід управління проектами будівництва і застосовуються в більш ніж 75 країнах світу.

Головна перевага контракту FIDIC – це універсальність і завершеність. Не треба вигадувати чітку модель взаємодії підрядника і замовника, якщо вона вже розроблена і перевірена роками в десятках країн світу. Контракт FIDIC розумно розподіляє відповідальність і ризики сторін.

Україні потрібні інвестиції, потрібно закуповувати нову техніку, починати нові проекти, особливо в інфраструктурі. А який інвестор захоче вкладати в ту країну, норми якої йому не зрозумілі.

Крім того, необхідно змінити підходи до ціноутворення. З цього питання тільки один раз збиралася Міжвідомча робоча група під патронатом Кабінету Міністрів України, на цьому все закінчилося. Якщо ми будемо і далі базуватися на наших нормативних нормах і правилах, то ми ніколи не отримаємо ні якісних доріг, ні портів, ні інших об'єктів інфраструктури.

Стандарти FIDIC передбачають контроль і відповідальність за виконанням проектів. Після їх впровадження ризики будуть лягати на генпідрядника, буде гарантійний термін експлуатації і утримання об'єкта.

Завдяки впровадженню контролю інженерів-консультантів, перш за все, виграє бюджет України. Оскільки роботи фінансуються з державного бюджету або під гарантію бюджету держави. Також держкомпаніям не доведеться утримувати в своєму штаті інженерів, які здійснюють технічний нагляд.

Застосування форм контрактів FIDIC в значній мірі зменшить бюрократичний тиск в сфері будівництва, дозволить ефективно управляти проектом за рахунок скорочення процедур розроблення проектної документації та внесення змін до неї, забезпечить ефективне використання коштів, стимулюватиме підрядні організації виконувати роботи у встановлені терміни, і так далі. Саме це необхідно для успішного викорінення корупції в будівельній галузі України.

Сьогодні впровадженню стандартів FIDIC в Україні перешкоджають три основні проблеми – недосконалість законодавства, відсутність перекладів проформ і непрофесійне їх сприйняття підрядниками.

Перша проблема - необхідність зміни законодавства. У листопаді 2016 року Верховна Рада прийняла законопроект № 1764, який передбачає застосування стандартів FIDIC в дорожньому будівництві. Пізніше, 28

грудня 2016 року, уряд прийняв постанову № 1065, яким закріпила контроль за будівництвом доріг по стандартам FIDIC.

Уряд прийняв рішення щодо запровадження незалежного контролю якості дорожніх робіт на автомобільних дорогах загального користування.

Це рішення дозволить кардинально змінити підхід до проведення контролю якості за ходом виконання робіт з будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів на автомобільних дорогах загального користування.

До цього часу на переважній більшості українських доріг такий контроль проводився замовниками дорожніх робіт власними силами і не був достатньо ефективним. Виняток складала, в основному дороги, відновлення яких здійснювалося спільно з міжнародними фінансовими організаціям, де контроль якості передбачає дотримання умов контрактів FIDIC.

Відповідно до нових умов технічний нагляд під час виконання дорожніх робіт здійснюється за допомогою так званої Служби інженера – незалежної юридичної особи. Такий підхід дає змогу забезпечити високу якість ремонтно-будівельних робіт і застосовується в більшості європейських країн.

У Постанові КМУ № 1065 відсутня чітко визначена зона відповідальності Інженера-консультанта та гарантії результатів його роботи.

Відповідно до вимог постанови КМУ № 1065, Замовника позбавлено функції технічного нагляду – цю функцію передано виключно Інженеру-консультанту. Натомість, п.28 чинної Постанови КМУ від 1 серпня 2005 р. № 668 «Про затвердження Загальних умов укладення та виконання договорів підряду в капітальному будівництві» передбачає, що делегування Замовником своїх повноважень іншій організації не позбавляє його права здійснювати контроль за ходом, якістю, вартістю та обсягами виконання робіт. Тобто Інженер-консультант і Замовник мають право одночасно здійснювати технічний нагляд.

У чинній Постанові КМУ № 1065 не визначено, на які об'єкти поширюється контроль Інженера-консультанта.

Зазначений документ потребує доопрацювання, про що Комітет Верховної Ради з транспорту вказав уряду і направив свої зауваження Міністерству інфраструктури, яке готувало проект постанови.

Друга проблема - наявність книг FIDIC тільки англійською мовою. Немає офіційного перекладу на українську мову немає. Але, FIDIC вже надав нам модульне угоду на переклад проформ. Йде серйозна спільна робота з адаптації до українських реалій. Підписані тристоронні меморандуми між нашою Асоціацією, Мінінфраструктури, АМПУ і «Укравтодором», згідно з якими створено робочі групи з імплементації проформ FIDIC в Україні.

Третя проблема - непрофесійне сприйняття формату FIDIC на місцях. Існує думка, що договори, складені за проформу FIDIC, можуть бути дуже обтяжливими для підрядників.

Отже, якщо запрошувати іноземних інвесторів, то необхідно «грати» за міжнародними правилами. Контракти FIDIC можуть бути гарним стартом, оскільки вони на сьогодні максимально чітко регулюють відносини сторін при будівництві об'єктів.

Необхідно виправити прогалини в чинному законодавстві, прийняти необхідні закони.

Щодо проблеми розуміння стандартів підрядчиками спираючись на міжнародний досвід можна стверджувати, що вони є збалансованими, а досвідчений підрядник може отримати додаткові переваги, в тому числі і матеріальні.

Потрібно визначити на нормативному рівні статус і повноваження інженерів-консультантів, рівень і межі їх відповідальності, види і форми оплати послуг.

## **ПРОБЛЕМИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙ В РОЗВИТОК ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ**

І. І. КИЛИМНИК, канд. юрид. наук, доц.,  
зав. кафедри правового забезпечення господарської діяльності  
С. С. КУЦЕНКО, студ.

*Харківський національний університет міського господарства  
імені О. М. Бекетова, м. Харків*

Міжнародна федерація інженерів-консультантів є міжнародною організацією по стандартизації консалтингової інженерії та будівництва.

Міжнародні інвестори готові вкладати свої кошти в інфраструктурні проекти України. Важливий бар'єр для міжнародної співпраці – відсутність сучасних стандартів, давно прийнятих у багатьох європейських країнах. Тобто, без FIDIC транспортна інфраструктура недоотримує серйозний відсоток фінансування.

Відмінним прикладом застарілих стандартів є стандарти будівництва доріг. Їх проектують і будують за нормами минулого століття, незважаючи на те, що ці стандарти давно вже не актуальні. Час не стоїть на місці, проводяться нові наукові дослідження для того, щоб нові дороги забезпечили максимальну безпеку руху і прослужили довше без капітальних ремонтів. Але Україна чомусь стоїть осторонь від даних напрацювань.

Останнім часом в Україні багато говорять про стандарти FIDIC. Навіщо вони нам потрібні? Якщо ми сьогодні йдемо по європейському вектору, нам обов'язково потрібно вводити стандарти FIDIC. Ці стандарти прийняті в Європі та інших країнах. Чим вони привабливі для України?

По-перше, з їх допомогою буде простіше залучати інвестиції у великі проекти. Стандарти FIDIC зрозумілі міжнародним інвесторам і вже давно використовуються ними. З 1945 року між Світовим банком і Міжнародною