Qazaq Highway
Science and Innovation
https://science-jolshy.qazjolgzi.kz/ru/index
ISSN
3008-1491

ПРИМЕНЕНИЕ КОНТРАКТНЫХ МОДЕЛЕЙ FIDIC В ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТАХ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН: ОСОБЕННОСТИ ПРАКТИКИ И НАПРАВЛЕНИЯ ИНСТИТУЦИОНАЛЬНОЙ АДАПТАЦИИ

Лоновенко Кирилл[1,*], Нугманова Асель[2]

[1]Казахстанская национальная ассоциация профессиональных инженеров и консультантов (КНАПИК), Астана, Казахстан
[2]АО «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт» (КаздорНИИ), Астана, Казахстан
[*]Корреспондент автор: **knapec2023@gmail.com**

Аннотация. В статье рассмотрены особенности применения типовых контрактных форм Международной федерации инженеров-консультантов (FIDIC) в проектах строительства и реконструкции автомобильных дорог Республики Казахстан. Цель исследования состоит в систематизации факторов, влияющих на практическую реализацию FIDIC в национальной институциональной среде, и формировании предложений по дальнейшему развитию контрактного администрирования без противопоставления международных стандартов и законодательства Республики Казахстан. Методология основана на качественном сравнительном анализе положений Красной, Желтой и Серебряной книг FIDIC, Золотых принципов FIDIC, действующей нормативной базы Республики Казахстан, практики инфраструктурных проектов и профессиональных подходов к управлению рисками, изменениями, сроками, платежами и спорами. Систематизированы десять аспектов применения FIDIC: согласование с национальным регулированием, бюджетными процедурами, распределением рисков в Особых условиях, полномочиями Инженера, контрактными компетенциями, управлением требованиями, готовностью проекта к тендеру, корректировкой цен, механизмами DAAB и ориентацией на жизненный цикл. Показано, что эффективность FIDIC определяется прежде всего качеством адаптации контрактной модели, проектной готовностью и дисциплиной исполнения. Предложены практические направления развития, включая типовые методические решения для дорожных проектов, совершенствование бюджетного сопровождения, развитие профессиональных компетенций, цифровое контрактное администрирование и более широкое применение механизмов раннего предотвращения споров.

Ключевые слова: FIDIC, договоры строительного подряда, автомобильные дороги, распределение рисков, Инженер, Особые условия, DAAB, корректировка цен, управление контрактами, жизненный цикл, Республика Казахстан.

Введение

Развитие транспортной инфраструктуры Республики Казахстан сопровождается реализацией крупных и технически сложных проектов строительства и реконструкции автомобильных дорог. Для таких проектов характерны значительная продолжительность, зависимость от сезонных условий, протяженность линейных объектов, наличие большого

количества инженерных сооружений, необходимость координации земельных, экологических и коммунальных вопросов, а также высокая чувствительность стоимости к изменению цен на строительные материалы, топливо, логистику и финансовые ресурсы. В этих условиях качество договорной модели становится одним из факторов, влияющих на сроки, стоимость, управляемость рисков и доказательность принимаемых решений.

Контрактные формы FIDIC получили международное распространение как структурированная система управления правами, обязанностями и рисками участников строительного проекта. Они не заменяют национальное законодательство и не представляют собой универсальный договор, который может применяться без адаптации. Напротив, Общие условия FIDIC предполагают разработку Особых условий с учетом правовой системы, характера объекта, распределения проектных обязанностей, источника финансирования и организационной модели заказчика [1-4]. Поэтому практическая ценность FIDIC определяется не самим фактом использования соответствующей книги, а тем, насколько последовательно ее механизмы встроены в систему управления конкретным проектом.

Для Казахстана вопрос национальной адаптации особенно актуален в связи с развитием правовой и институциональной базы строительства. С 1 июля 2026 года основным кодифицированным актом в сфере строительства является Строительный кодекс Республики Казахстан от 9 января 2026 года № 253-VIII ЗРК [6]. Одновременно действует Бюджетный кодекс Республики Казахстан от 15 марта 2025 года № 171-VIII [7] и Закон Республики Казахстан «О государственных закупках» от 1 июля 2024 года № 106-VIII ЗРК [8]. Следовательно, международные контрактные процедуры должны рассматриваться во взаимосвязи с действующими требованиями к строительной деятельности, финансированию, закупкам, экспертизе, изменениям проектных решений и приемке результатов.

В профессиональной среде периодически возникает дискуссия о том, насколько механизмы FIDIC совместимы с национальными процедурами. При этом сама постановка вопроса в форме противопоставления «FIDIC или национальная модель» представляется излишне упрощенной. Международная контрактная форма может быть эффективна только при корректной национальной адаптации, а национальная договорная практика, в свою очередь, может использовать выработанные FIDIC инструменты управления изменениями, сроками, доказательствами, платежами и спорами. Поэтому предметом анализа должны быть не отдельные организации или проекты, а институциональные условия применения контрактной модели.

Рабочая гипотеза настоящего исследования состоит в том, что основные сложности применения FIDIC в дорожных проектах возникают не вследствие неприменимости самой модели к Казахстану, а в точках сопряжения контракта с бюджетными, закупочными, техническими и управленческими процедурами. Цель работы заключается в систематизации таких точек, их сопоставлении с базовыми принципами FIDIC и формировании практических направлений дальнейшего развития контрактной среды. Исследование носит научно-методический характер и не ставит целью оценку деятельности отдельных государственных органов, заказчиков, инженеров или подрядных организаций.

Методология и методы

Исследование выполнено методом качественного сравнительного анализа. В качестве международной методологической базы использованы Условия контракта FIDIC

для строительства, известные как Красная книга, Условия контракта для оборудования и проектирования-строительства, известные как Желтая книга, Условия контракта для EPC/проектов «под ключ», известные как Серебряная книга, а также документ FIDIC Golden Principles 2019 [1-4]. Дополнительно учитывались общие подходы к закупкам и контрактному управлению, применяемые международными финансовыми институтами в инфраструктурных проектах [9, 10].

Национальная нормативная база рассмотрена на уровне действующих на дату подготовки статьи актов. В анализ включены Строительный кодекс Республики Казахстан, Бюджетный кодекс Республики Казахстан и Закон Республики Казахстан «О государственных закупках» [6-8]. При этом правовые положения рассматриваются не как предмет юридического заключения, а как институциональная рамка, в пределах которой должны быть реализованы конкретные договорные механизмы.

Практическая часть исследования основана на обобщении типовых вопросов, возникающих при подготовке и реализации инфраструктурных контрактов: распределение ответственности за исходные данные и проектирование, порядок изменения объема работ, продление срока завершения, сертификация платежей, корректировка цены, полномочия Инженера, регистрация событий, подготовка требований, процедуры предотвращения споров и связь контрактных решений с техническим контролем. Материалы научно-технического сопровождения и профессиональный опыт используются в обобщенном виде без раскрытия конфиденциальной информации конкретных контрактов.

Сопоставление выполнялось с пятью Золотыми принципами FIDIC. GP1 предусматривает сохранение ролей, обязанностей и прав участников, соответствующих Общим условиям выбранной формы контракта. GP2 требует ясности и однозначности Особых условий. GP3 направлен на сохранение справедливого и характерного для выбранной книги распределения рисков. GP4 касается разумности сроков, установленных для исполнения контрактных процедур. GP5 требует, чтобы формальная система разрешения споров сохраняла роль DAAB как предусмотренного контрактом механизма [4]. Эти принципы использованы как аналитическая рамка, а не как критерий формального аудита конкретных проектов.

Выявленные аспекты сгруппированы по четырем блокам: правовое и нормативное сопряжение; финансовое и бюджетное сопровождение; организационные компетенции и контрактная дисциплина; управление рисками и спорами. Для каждого аспекта сформулирована потенциальная зона внимания и возможное направление развития. Такой формат позволяет перейти от констатации отдельных сложностей к прикладным предложениям, которые могут обсуждаться профессиональным сообществом.

Результаты и Обсуждение

Проведенный анализ позволил выделить десять взаимосвязанных аспектов применения FIDIC в дорожных проектах Казахстана. Они не должны интерпретироваться как перечень системных нарушений. Речь идет о типовых зонах сопряжения международной контрактной модели с национальной институциональной средой, где качество подготовки Особых условий и процедур управления особенно существенно. Сводная матрица представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Аспекты применения FIDIC в дорожных проектах Республики Казахстан

№	Аспект применения	Зона внимания	Направление развития
1	Согласование с национальным регулированием	Полномочия сторон, Инженера, порядок изменений, приемки, платежей и разрешения споров должны реализовываться с учетом императивных норм законодательства РК. Буквальный перенос типового текста без правовой адаптации может создавать неоднозначность.	Разработка типовых подходов к Особым условиям и таблицы соответствия: положение FIDIC, применимая норма РК, способ адаптации, ответственная сторона.
2	Согласование с бюджетными процедурами	FIDIC предусматривает оперативное управление изменениями, продлением сроков и финансовыми последствиями. Для проектов с бюджетным финансированием отдельные решения могут требовать дополнительных согласований и процедур.	Заранее определять договорный и бюджетный маршрут изменений, лимиты полномочий, документирование финансовых последствий и порядок согласования решений.
3	Распределение рисков в Особых условиях	Существенная корректировка Общих условий может изменить исходный баланс рисков, особенно по исходным данным, доступу к площадке, непредвиденным физическим условиям, инфляции и изменениям законодательства.	Проводить структурированную проверку Особых условий и обосновывать перенос каждого существенного риска через критерии контролируемости, измеримости и стоимости управления.
4	Роль и полномочия Инженера	Для своевременной сертификации, оценки требований и вынесения определений важно, чтобы полномочия Инженера были ясно описаны и согласованы с процедурами взаимодействия с Заказчиком.	Устанавливать матрицу полномочий, сроки принятия решений, порядок согласований и прозрачную документальную фиксацию определения Инженера.
5	Контрактные компетенции	FIDIC требует регулярной работы с программой, уведомлениями, доказательствами, сроками, стоимостью и причинно-следственными связями. Недостаток компетенций любой стороны повышает риск процедурных ошибок.	Развивать системную подготовку представителей Заказчика, Инженера, подрядчика, контрактных менеджеров и специалистов по требованиям и спорам.
6	Управление требованиями и доказательствами	Требование, подготовленное спустя значительное время после события, сложнее подтвердить данными программы, перепиской, журналами, ресурсами и фактическими затратами.	Вести единый цифровой реестр событий, уведомлений, инструкций, изменений и требований с привязкой к программе и подтверждающим документам.
7	Готовность проекта к тендеру	Неполнота инженерных изысканий, земельных вопросов, сведений о сетях, доступе и интерфейсах может увеличивать неопределенность после заключения договора.	Применять оценку проектной готовности до тендера и отражать незакрытые вопросы в реестре рисков с понятным распределением ответственности.
8	Корректировка цены	Дорожные проекты чувствительны к ценам на битум, топливо, цемент, металл, логистику и валютные факторы. Непрозрачный механизм корректировки может усиливать ценовую неопределенность.	Определять формулу корректировки, источники индексов, базовую дату, перечень ресурсов и порядок действий при экстремальных изменениях рынка.
9	Применение DAAB	Создание совета только после эскалации спора снижает потенциал раннего предотвращения разногласий и неформального содействия сторонам.	Для крупных и длительных проектов рассматривать standing DAAB с регулярным ознакомлением с ходом проекта и возможностью совместных обращений сторон.
10	Ориентация на жизненный цикл	Традиционная фокусировка только на объемах строительства и вводе объекта не всегда отражает последующую эксплуатационную эффективность.	Связывать контрактное управление с измеримыми показателями долговечности и эксплуатации: ровность, колейность, сцепление, состояние сооружений и стоимость жизненного цикла.

1. Согласование контрактной модели с национальной правовой средой

Любая форма FIDIC действует через конкретный договор, а договор подчиняется применимому праву. Поэтому корректная национальная адаптация не является отклонением от идеи FIDIC, если она сохраняет назначение выбранной формы и не создает внутренних противоречий. Для дорожного проекта особое значение имеют вопросы полномочий на изменение проектных решений, порядок технического надзора, приемка, документирование выполненных работ, требования безопасности, взаимодействие с экспертизой и иными обязательными процедурами.

В 2026 году институциональная среда Казахстана существенно обновилась в связи с введением Строительного кодекса. Для новых контрактов это означает необходимость актуализации шаблонов Особых условий и внутренних процедур, которые ранее могли ссылаться на утративший силу Закон «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности». Такой переход сам по себе создает дополнительную потребность в юридико-технической проверке тендерной документации, чтобы контрактные формулировки соответствовали действующему регулированию и не опирались на устаревшие ссылки.

Практически полезным инструментом может быть таблица соответствия, формируемая при подготовке тендера. В ней для каждого значимого механизма FIDIC фиксируются применимая норма национального законодательства, необходимая адаптация и ответственная сторона. Это особенно важно для положений о полномочиях Инженера, вариациях, согласовании проектных решений, сертификации, приостановлении работ, доступе к площадке и разрешении споров. Такой подход снижает риск того, что правовые ограничения будут выявлены уже после возникновения события.

2. Бюджетные процедуры и финансовое сопровождение

Одной из наиболее сложных точек сопряжения может быть различие между логикой долгосрочного строительного контракта и логикой бюджетного планирования. FIDIC допускает, что в ходе проекта возникают вариации, продление срока, дополнительные расходы, новые обстоятельства и необходимость корректировки цены. При этом признание права по контракту и фактическая возможность финансового исполнения могут зависеть от установленных процедур бюджетного согласования, корректировки соответствующих документов и наличия лимитов финансирования.

Решение данной задачи не обязательно требует изменения основ FIDIC. Более устойчивым представляется предварительное проектирование финансовой процедуры еще до объявления тендера. В контрактной документации и внутренних регламентах целесообразно заранее определить, какие изменения могут утверждаться в пределах делегированных полномочий, какие требуют дополнительного согласования, какие документы подтверждают финансовые последствия и как сроки бюджетной процедуры соотносятся со сроками контрактных уведомлений и определений.

Особое значение имеет разделение двух вопросов: существование договорного основания для требования и возможность его финансирования в конкретный момент. Если эти процессы не синхронизированы, возникает риск накопления подтвержденных, но долго не реализуемых финансовых последствий. С точки зрения управления проектом предпочтительнее заранее создавать прозрачный маршрут движения решения от технического события до договорной оценки и финансового исполнения.

3. Особые условия и баланс распределения рисков

Особые условия необходимы для адаптации FIDIC к конкретному проекту, однако именно на этом этапе может изменяться исходная логика выбранной книги. Наиболее чувствительными являются риски, которые одна сторона объективно не может контролировать: ошибки исходных данных, доступ к площадке, непредвиденные физические условия, изменения законодательства, отдельные интерфейсные риски и резкие рыночные изменения. Передача такого риска не устраняет его, а только меняет сторону, которая включает его стоимость в цену или несет последствия при реализации.

С позиции GP3 важен не абстрактный принцип «равного» распределения рисков, а их размещение у стороны, которая лучше способна управлять соответствующим событием. Если риск невозможно разумно оценить на стадии тендера, его безусловный перенос может приводить к повышению премии за риск, уменьшению сопоставимости предложений и росту вероятности последующих требований. Поэтому каждое существенное отклонение от Общих условий целесообразно сопровождать внутренним обоснованием: кто контролирует событие, кто обладает исходными данными, как риск может быть оценен и каковы последствия его реализации.

Для дорожных проектов данная проблема особенно выражена в геотехнических и линейных рисках. На длинном участке трассы условия грунта, подземные коммуникации, водный режим и доступ к отдельным участкам могут существенно различаться. В таких случаях качество изысканий и ясность распределения ответственности за достоверность исходной информации напрямую влияют на предсказуемость контракта.

4. Роль Инженера и качество контрактного администрирования

В Красной и Желтой книгах Инженер выполняет ключевую функцию в повседневном администрировании контракта. Эффективность этой роли зависит не только от профессиональной квалификации консультанта, но и от ясности его полномочий, сроков принятия решений, доступа к информации и порядка взаимодействия с Заказчиком. В национальной адаптации важно избежать ситуации, когда контракт формально возлагает на Инженера обязанность принять решение в установленный срок, но внутренние процедуры требуют последовательности согласований, не отраженной в контрактном календаре.

Самостоятельность Инженера не означает отсутствие ответственности перед Заказчиком или применимым правом. Речь идет о способности выполнять контрактные функции в пределах делегированных полномочий и документировать профессиональное обоснование своих действий. Для этого полезна матрица полномочий, в которой разграничиваются действия, выполняемые Инженером самостоятельно, действия, требующие предварительного согласования Заказчика, и вопросы, выходящие за пределы его компетенции.

Научно-техническое сопровождение может дополнять контрактное администрирование в части доказательной базы. Независимые испытания, контрольные измерения, анализ причин дефектов и оценка технических решений не подменяют функцию Инженера, но позволяют повысить качество исходной информации для определения причинно-следственных связей и принятия технически обоснованных решений.

5. Контрактные компетенции и культура документирования

FIDIC является процедурно насыщенной системой. Даже технически обоснованное требование может быть ослаблено, если событие своевременно не зарегистрировано, уведомление направлено с опозданием, программа не обновлялась, отсутствует разбивка ресурсов или невозможно установить причинно-следственную связь между событием и

задержкой. Поэтому внедрение FIDIC не может ограничиваться использованием формы договора. Оно предполагает формирование контрактной культуры у всех ключевых участников.

Профессиональная подготовка должна охватывать не только юристов и контрактных менеджеров. Руководители проектов, инженеры, специалисты технического надзора, планировщики, сметчики и представители подрядчика должны понимать, какие производственные события имеют контрактное значение и какие документы должны формироваться в момент их возникновения. В противном случае доказательная база собирается ретроспективно, когда часть информации уже утрачена или не может быть надежно восстановлена.

Для Казахстана перспективным направлением является развитие единой профессиональной экосистемы подготовки специалистов по международным инфраструктурным контрактам. Она может включать обучение по ролям Заказчика, Инженера и подрядчика, практику составления уведомлений, анализ программ, оценку продления срока, расчет стоимости изменений, подготовку определений и процедуры DAAB. При этом обучение должно быть ориентировано на реальные рабочие процессы, а не только на изучение текста книг FIDIC.

6. Управление требованиями, программой и цифровыми доказательствами

Современный крупный дорожный проект формирует значительный объем данных: письма, инструкции, журналы, акты, протоколы, графики, исполнительные схемы, результаты испытаний, фотографии, данные геодезии, сведения о ресурсах и платежах. При отсутствии единой системы эти данные оказываются распределены между различными подразделениями и организациями. В момент возникновения требования поиск полной доказательной цепочки становится трудоемким.

Рациональным решением является цифровой реестр контрактных событий. Каждому событию присваивается идентификатор, фиксируются дата возникновения и дата осведомленности, связанное уведомление, соответствующая инструкция или корреспонденция, влияние на программу, статус оценки стоимости и решение Инженера. Такой реестр не заменяет официальную переписку, но создает управленческую картину и позволяет отслеживать незакрытые вопросы до того, как они перерастут в спор.

Отдельного внимания требует актуальность базовой и обновленной программы работ. Для оценки продления срока недостаточно установить, что событие имело место. Необходимо определить его влияние на критический путь и сопоставить с фактической последовательностью работ. Поэтому планирование в FIDIC-проекте должно рассматриваться как инструмент контрактного управления, а не только как отчетный график.

7. Готовность проекта к тендеру

Часть последующих изменений и требований формируется еще до заключения контракта, если проект выходит на тендер при неполной готовности. Для линейной инфраструктуры критичны инженерные изыскания, наличие земельного доступа, сведения о коммуникациях, экологические ограничения, интерфейсы с другими объектами, источники материалов и логистические маршруты. Чем меньше неопределенность на стадии тендера, тем более сопоставимыми являются предложения участников.

Это не означает, что проект должен быть полностью свободен от рисков до закупки. Важно, чтобы известные неопределенности были явно раскрыты и получили договорное распределение. Практика реестра рисков до тендера позволяет отделить факторы, которые

должен устранить Заказчик, от факторов, которые обоснованно передаются подрядчику. Для проектов с ответственностью подрядчика за проектирование дополнительно важна ясность требований Заказчика и исходных критериев проектирования.

Для дорожной отрасли может быть полезен формализованный показатель readiness, отражающий готовность проектирования, земель, сетей, экологии, финансирования, изысканий и доступа. Такой показатель не является элементом FIDIC как такового, но повышает качество среды, в которой FIDIC должен работать.

8. Корректировка цен и ресурсная чувствительность дорожных проектов

Стоимость дорожного строительства особенно чувствительна к ограниченному набору ресурсов, доля которых в себестоимости может быть значительной: битум, дизельное топливо, цемент, металл, инертные материалы, транспортировка и импортируемое оборудование. При длительном сроке реализации контракта фиксированная цена без прозрачного механизма учета существенных рыночных изменений переносит на участника риск, который может быть сложно оценить на дату тендера.

Механизм корректировки цены должен быть понятен до подачи предложения. Существенными элементами являются базовая дата, перечень индексируемых компонентов, источники индексов, веса ресурсов и периодичность пересмотра. Не менее важно определить порядок действий при экстремальном изменении рынка, когда обычная формула может перестать отражать реальную структуру затрат.

Прозрачная индексация не означает автоматического возмещения любых расходов подрядчика. Ее задача состоит в заранее согласованном распределении рыночного риска. Для Заказчика это повышает сопоставимость предложений, поскольку участники в меньшей степени вынуждены включать неопределенную долгосрочную премию за инфляционный риск.

9. DAAB как механизм предотвращения и разрешения споров

Одной из отличительных особенностей современной системы FIDIC является акцент не только на разрешении уже возникшего спора, но и на его предотвращении. Standing DAAB, сформированный в начале проекта, получает возможность знакомиться с ходом работ, понимать контекст и при согласии сторон оказывать неформальное содействие до того, как разногласие приобретет жесткую процессуальную форму.

Для дорожных проектов такая модель может иметь практическое значение из-за высокой стоимости остановок и сезонной зависимости. Спор, который остается нерешенным несколько месяцев, способен повлиять на программу работ, закупки, мобилизацию и последующие взаимосвязанные события. Поэтому раннее экспертное рассмотрение вопроса может быть экономически более рациональным, чем его длительная эскалация.

Вместе с тем эффективность DAAB зависит от качества договорной процедуры, своевременности назначения членов, их независимости, компетенций и готовности сторон использовать механизм по назначению. DAAB не должен рассматриваться как замена переговорам, Инженеру или арбитражу. Его роль состоит в создании дополнительного профессионального уровня для предотвращения и оперативного разрешения разногласий в рамках согласованной контрактной архитектуры.

10. Переход от контроля объемов к показателям жизненного цикла

Традиционный строительный контракт в значительной степени ориентирован на выполнение и приемку физических объемов работ. Для автомобильной дороги, однако, общественная ценность определяется не только объемом уложенных материалов, но и

эксплуатационным результатом: ровностью, сцеплением, отсутствием преждевременной колейности, устойчивостью земляного полотна, надежностью мостов и безопасностью движения.

Поэтому развитие контрактных моделей может быть связано с более широким использованием показателей жизненного цикла. Это не означает автоматического перехода всех проектов к долгосрочным design-build-maintain схемам. Для каждого объекта требуется анализ рынка, способности заказчика управлять долгосрочным контрактом и измеримости показателей. Тем не менее включение эксплуатационных критериев в систему качества уже на строительной стадии позволяет связать контрактные решения с конечным результатом для пользователя.

Научно-техническое сопровождение в такой модели получает дополнительное значение. Методы диагностики, прогнозирования деградации, лабораторные испытания и цифровые модели могут использоваться не только для контроля соответствия на момент строительства, но и для обоснования ожидаемой долговечности и выбора решений по стоимости жизненного цикла.

Особенности выбора формы FIDIC для дорожного проекта

Правильная адаптация начинается с выбора формы контракта. Красная книга традиционно применяется, когда основная проектная документация предоставляется Заказчиком, а подрядчик выполняет строительство. Желтая книга ориентирована на проекты, где значительная ответственность за проектирование и строительство возлагается на подрядчика. Серебряная книга применяется для EPC/turnkey моделей с более высокой степенью передачи рисков подрядчику и иной архитектурой управления [1-3]. Для тоннельных и подземных работ отдельное значение имеет Изумрудная книга FIDIC, учитывающая специфику геологических условий [5].

Выбор книги должен соответствовать фактической модели проекта. Например, передача подрядчику существенной проектной ответственности при неполных исходных данных требует иной структуры требований, чем классический контракт строительства по проекту Заказчика. Аналогично жесткая EPC-модель не устраняет геологическую неопределенность, если ее невозможно рационально оценить до тендера. Неверное соответствие формы контракта и реального распределения функций увеличивает объем Особых условий и может сделать договор менее прозрачным.

Для крупных дорожных коридоров также важно учитывать интерфейсы между отдельными лотами, мостами, инженерными сетями и поставщиками. Даже правильно выбранная книга FIDIC не устраняет риски на границах ответственности, если они не описаны в требованиях и данных контракта. Поэтому выбор формы должен сопровождаться картированием интерфейсов и ответственности.

Предлагаемые направления институционального развития

Первое направление связано с разработкой методических национальных рекомендаций по применению FIDIC в дорожных проектах. Речь не обязательно идет о создании единственного обязательного шаблона. Более полезным может быть набор проверенных типовых положений и комментариев по их применению, учитывающих Строительный кодекс, бюджетные и закупочные процедуры, а также особенности линейных объектов.

Второе направление состоит в синхронизации контрактного и финансового администрирования. Для крупных проектов целесообразно формировать заранее согласованный порядок рассмотрения вариаций, продления сроков и финансовых

последствий, чтобы техническое решение, договорная оценка и бюджетное исполнение не существовали как три несвязанных процесса.

Третье направление предполагает развитие национальной системы компетенций по международным инфраструктурным контрактам. Профессиональные ассоциации, научные организации, заказчики и инженерно-консультационные компании могут формировать совместные программы по контрактному администрированию, управлению требованиями, планированию, определению Инженера и DAAB.

Четвертое направление связано с цифровизацией. Единая система регистрации событий, инструкций, программ, платежей и требований может повысить прозрачность и сократить количество споров, основанных не на существе технического вопроса, а на неполноте или несогласованности документации.

Пятое направление состоит в постепенном развитии практики dispute avoidance. Для наиболее крупных и длительных контрактов standing DAAB может рассматриваться не только как механизм формального решения споров, но и как элемент управления проектными отношениями, если стороны используют предусмотренные FIDIC возможности своевременно и добросовестно.

В совокупности эти меры могут быть реализованы через отраслевую площадку компетенций с участием государственных органов, заказчиков, инженеров-консультантов, научных организаций, профессиональных ассоциаций и подрядного рынка. Ее задача должна состоять не в продвижении одной контрактной модели, а в разработке практических инструментов, позволяющих выбирать и администрировать модель, соответствующую конкретному проекту.

Ограничения исследования

Настоящая работа представляет качественный научно-методический анализ и не является статистическим исследованием эффективности всех FIDIC-контрактов, реализованных в Казахстане. Выводы не предполагают, что каждый из описанных аспектов присутствует во всех проектах или имеет одинаковую степень значимости.

Дальнейшие исследования целесообразно направить на количественную оценку влияния отдельных контрактных факторов на сроки, стоимость и спорность проектов. Перспективными показателями могут быть доля стоимости вариаций, продолжительность согласования изменений, количество и стоимость требований, частота продления срока, время вынесения определений, наличие standing DAAB, показатели проектной готовности и отклонения фактических сроков от базовой программы. Для повышения достоверности такой анализ должен основываться на репрезентативном портфеле завершенных и текущих проектов с учетом конфиденциальности коммерческих данных.

Заключение

1. FIDIC следует рассматривать не как альтернативу национальному законодательству, а как контрактную архитектуру, эффективность которой зависит от качественной адаптации к действующей правовой, бюджетной и управленческой среде Республики Казахстан.

2. Ключевыми зонами внимания являются согласование Особых условий с национальным регулированием, прозрачное распределение рисков, синхронизация

договорных и бюджетных процедур, ясность полномочий Инженера, проектная готовность и качество доказательной базы.

3. Для линейных дорожных проектов особое значение имеют геотехническая неопределенность, сезонность, ресурсная чувствительность, многочисленные интерфейсы и необходимость непрерывной фиксации событий. Эти особенности усиливают ценность формализованного контрактного администрирования.

4. Развитие профессиональных компетенций и цифрового управления контрактными данными способно снизить долю разногласий, возникающих из-за несвоевременных уведомлений, неполноты документации и несогласованности процедур.

5. Standing DAAB представляет практический интерес не только как орган разрешения спора, но и как механизм раннего предотвращения эскалации разногласий в крупных и длительных инфраструктурных контрактах.

6. Перспективным направлением является постепенное соединение контрактного управления с показателями жизненного цикла дороги. Это позволяет смещать акцент от формального освоения физических объемов к измеримому качеству и долговечности инфраструктуры.

Таким образом, устойчивое применение FIDIC в Казахстане может быть выражено формулой: подходящая контрактная форма + корректная национальная адаптация + проектная готовность + профессиональные компетенции + дисциплина исполнения. При таком подходе международная контрактная практика может не конкурировать с национальной системой, а дополнять ее инструментами структурированного управления рисками, изменениями и спорами.

Примечание авторов

Настоящая статья отражает исключительно научную позицию и результаты анализа авторов. Представленные оценки, выводы и предложения не являются официальной позицией Казахстанской национальной ассоциации профессиональных инженеров и консультантов (КНАПИК), АО «КаздорНИИ», государственных органов Республики Казахстан, заказчиков либо иных организаций. Упоминание контрактных практик и институциональных механизмов осуществляется исключительно в научно-аналитических целях.

Список литературы

1. FIDIC. Условия договора на строительство зданий и сооружений, спроектированных заказчиком. Второе издание. – Женева: FIDIC, 2017.

FIDIC. Usloviya dogovora na stroitelstvo zdanii i sooruzhenii, proektirovannykh zakazchikom [Conditions of Contract for Construction for Building and Engineering Works Designed by the Employer]. Second Edition. – Geneva: FIDIC, 2017.

2. FIDIC. Условия контракта на строительство и проектирование-строительство. Второе издание. – Женева: FIDIC, 2017.

FIDIC. Usloviya kontrakta na stroitelstvo i proektirovanie-stroitelstvo [Conditions of Contract for Construction and Design-Build]. Second Edition. – Geneva: FIDIC, 2017.

3. FIDIC. Условия контракта для проектов «под ключ»/EPC. Второе издание. – Женева: FIDIC, 2017.

FIDIC. Usloviya kontrakta dlya proektov «pod klyuch»/EPC [Conditions of Contract for EPC/Turnkey Projects]. Second Edition. – Geneva: FIDIC, 2017.

4. FIDIC. Золотые принципы FIDIC. Первое издание. – Женева: FIDIC, 2019.

FIDIC. Zolotye printsipy FIDIC [FIDIC Golden Principles]. First Edition. – Geneva: FIDIC, 2019.

5. FIDIC/ITA. Условия контракта на подземные работы. Первое издание. – Женева: FIDIC, 2019.

FIDIC/ITA. Usloviya kontrakta na podzemnye raboty [Conditions of Contract for Underground Works]. First Edition. – Geneva: FIDIC, 2019.

6. Строительный кодекс Республики Казахстан. Кодекс Республики Казахстан от 9 января 2026 года № 253-VIII ЗРК.

Stroitelnyi kodeks Respubliki Kazakhstan. Kodeks Respubliki Kazakhstan ot 9 yanvarya 2026 goda No. 253-VIII ZRK [Construction Code of the Republic of Kazakhstan. Code of the Republic of Kazakhstan dated January 9, 2026, No. 253-VIII ZRK].

7. Бюджетный кодекс Республики Казахстан. Кодекс Республики Казахстан от 15 марта 2025 года № 171-VIII.

Byudzhetnyi kodeks Respubliki Kazakhstan. Kodeks Respubliki Kazakhstan ot 15 marta 2025 goda No. 171-VIII [Budget Code of the Republic of Kazakhstan. Code of the Republic of Kazakhstan dated March 15, 2025, No. 171-VIII].

8. Закон Республики Казахстан «О государственных закупках» от 1 июля 2024 года № 106-VIII ЗРК.

Zakon Respubliki Kazakhstan «O gosudarstvennykh zakupkakh» ot 1 iyulya 2024 goda No. 106-VIII ZRK [Law of the Republic of Kazakhstan "On Public Procurement" dated July 1, 2024, No. 106-VIII ZRK].

9. World Bank. Standard Procurement Documents for Works, including FIDIC-based Conditions for Internationally Financed Projects. – Washington, DC: World Bank.

10. European Bank for Reconstruction and Development. Procurement Policies and Rules. – London: EBRD.

11. FIDIC. Guidance Memorandum to Users of the 2017 FIDIC Conditions of Contract. – Geneva: FIDIC.

12. Society of Construction Law. Delay and Disruption Protocol. Second Edition. – London: Society of Construction Law, 2017.

Сведения об авторах:

Лоновенко Кирилл – Казахстанская национальная ассоциация профессиональных инженеров и консультантов (КНАПИК), Астана, Казахстан, knapec2023@gmail.com.

Нугманова Асель Улановна – АО «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт» (КаздорНИИ), Астана, Казахстан, a.nugmanova@qazjolgzi.kz.

Лоновенко Кирилл – Қазақстанның кәсіби инженерлері мен консультанттарының ұлттық қауымдастығы (ҚКИКА), Астана, Қазақстан, knapec2023@gmail.com.

Нугманова Асель Улановна – «Қазақстан жол ғылыми-зерттеу институты» АҚ (ҚазжолҒЗИ), Астана, Қазақстан, a.nugmanova@qazjolgzi.kz.

Lovenko Kirill – Kazakhstan National Association of Professional Engineers and Consultants (KNAPIC), Astana, Kazakhstan, knapec2023@gmail.com.

Nugmanova Assel Ulanovna – JSC "Kazakhstan Road Research Institute" (KazdorNII), Astana, Kazakhstan, a.nugmanova@qazjolgzi.kz.

Вклад авторов:

Лоновенко Кирилл – концепция исследования, методология, сбор и анализ данных, проведение исследования, подготовка текста статьи.

Нугманова Асель Улановна – руководство исследованием, интерпретация результатов, научное редактирование, визуализация и окончательное редактирование статьи.

Конфликт интересов: Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Использование искусственного интеллекта (ИИ): при написании статьи ИИ не был использован.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ЖОЛ ЖОБАЛАРЫНДА FIDIC КЕЛІСІМШАРТТЫҚ МОДЕЛЬДЕРІН ҚОЛДАНУ: ПРАКТИКАЛЫҚ ЕРЕКШЕЛІКТЕРІ ЖӘНЕ ИНСТИТУЦИОНАЛДЫҚ БЕЙІМДЕУ БАҒЫТТАРЫ

Лоновенко Кирилл[1,*], Нугманова Асель[2]

[1]Қазақстанның кәсіби инженерлері мен консультанттарының ұлттық қауымдастығы (ҚКИКА), Астана, Қазақстан
[2]«Қазақстан жол ғылыми-зерттеу институты» АҚ (ҚазжолҒЗИ), Астана, Қазақстан
*Корреспондент автор: knapec2023@gmail.com

Аңдатпа. Мақалада Қазақстан Республикасындағы автомобиль жолдарын салу және реконструкциялау жобаларында Консалтинг-инженерлердің халықаралық федерациясының (FIDIC) типтік келісімшарттық нысандарын қолданудың ерекшеліктері қарастырылған. Зерттеудің мақсаты – ұлттық институционалдық ортада FIDIC-ті практикалық іске асыруға әсер ететін факторларды жүйелеу және халықаралық стандарттар мен Қазақстан Республикасының заңнамасын қарама-қарсы қоймай, келісімшарттарды басқаруды одан әрі дамыту бойынша ұсыныстар қалыптастыру. Әдістеме FIDIC-тің Қызыл, Сары және Күміс кітаптарының, FIDIC-тің Алтын қағидаттарының, Қазақстан Республикасының қолданыстағы нормативтік базасының, инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру тәжірибесінің және тәуекелдерді, өзгерістерді, мерзімдерді, төлемдерді және дауларды басқарудың кәсіби тәсілдерінің сапалық салыстырмалы талдауына негізделген. FIDIC-ті қолданудың он аспектісі жүйеленді: ұлттық реттеумен және бюджеттік рәсімдермен үйлестіру, Ерекше жағдайлардағы тәуекелдерді бөлу, Инженердің өкілеттіктері, келісімшарттық құзыреттер, талаптарды басқару, жобаның тендерге дайындығы, бағаны түзету, DAAB тетіктері және жобаның өмірлік цикліне бағдарлану. FIDIC тиімділігі, ең алдымен, келісімшарттық модельді бейімдеу сапасына, жобаның дайындық деңгейіне және орындау тәртібіне байланысты екені көрсетілді. Жол жобалары үшін үлгілік әдістемелік шешімдерді әзірлеу, бюджеттік сүйемелдеуді жетілдіру, кәсіби құзыреттерді дамыту, келісімшарттарды цифрлық басқару және даулардың алдын алудың ерте кезеңдегі тетіктерін кеңінен қолдануды қоса алғанда, дамудың практикалық бағыттары ұсынылды.

Түйін сөздер: FIDIC, құрылыс мердігерлігі шарттары, автомобиль жолдары, тәуекелдерді бөлу, Инженер, Ерекше жағдайлар, DAAB, бағаны түзету, келісімшарттарды басқару, өмірлік цикл, Қазақстан Республикасы.

APPLICATION OF FIDIC CONTRACT MODELS IN ROAD PROJECTS IN THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN: PRACTICAL FEATURES AND DIRECTIONS FOR INSTITUTIONAL ADAPTATION

Lovenko Kirill[1,*] , Nugmanova Assel[2]

[1]Kazakhstan National Association of Professional Engineers and Consultants (KNAPIC), Astana, Kazakhstan
[2]JSC “Kazakhstan Road Research Institute” (KazdorNII), Astana, Kazakhstan
*Corresponding author: knapec2023@gmail.com

Abstract. This paper examines the specific features of applying the standard contract forms of the International Federation of Consulting Engineers (FIDIC) in road construction and reconstruction projects in the Republic of Kazakhstan. The study aims to systematize the factors affecting the practical implementation of FIDIC within the national institutional environment and to develop proposals for further improvement of contract administration without opposing international standards to the legislation of the Republic of Kazakhstan. The methodology is based on a qualitative comparative analysis of the FIDIC Red, Yellow and Silver Books, the FIDIC Golden Principles, the current regulatory framework of the Republic of Kazakhstan, infrastructure project practices, and professional approaches to managing risks, changes, time, payments and disputes. Ten aspects of FIDIC implementation are systematized: alignment with national regulation and budget procedures, risk allocation under the Particular Conditions, the powers of the Engineer, contractual competencies, claims management, project readiness for tendering, price adjustment, DAAB mechanisms, and life-cycle orientation. The study demonstrates that the effectiveness of FIDIC primarily depends on the quality of adaptation of the contract model, project readiness, and implementation discipline. Practical directions for further development are proposed, including standard methodological solutions for road projects, improvement of budgetary support, development of professional competencies, digital contract administration, and wider application of early dispute avoidance mechanisms.

Keywords: FIDIC, construction contracts, roads, risk allocation, Engineer, Particular Conditions, DAAB, price adjustment, contract management, life cycle, Republic of Kazakhstan.



Copyright: © 2026 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY NC) license (https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).