https://doi.org/10.36100/dorogimosti2023.27.018

УДК 336/338:625.7:504.06

Безуглий А. О.[1], *канд. екон. наук, доц., https://orcid.org/0000-0003-3883-7968*
Хрутьба В. О.[2], *д-р техн. наук, проф., https://orcid.org/0000-0002-8121-2042*
Харченко А. М.[2], *д-р техн. наук, доц., https://orcid.org/0000-0001-8166-6389*
Чечуга О. С.[2], *канд. техн. наук, доц., http://orcid.org/0000-0003-1643-6354*
Бузан Г. С.[3], *http://orcid.org/0000-0002-0828-4381*

[1] *Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна» (ДП «ДерждорНДІ»), м. Київ, Україна*
[2] *Національний транспортний університет, м. Київ, Україна*
[3] *Державна екологічна академія післядипломної освіти та управління, м. Київ, Україна*

ОСОБЛИВОСТІ ІНТЕГРАЦІЇ КРИТЕРІЇВ СТАЛОСТІ В ПРОЦЕДУРІ ПУБЛІЧНИХ ЗАКУПІВЕЛЬ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

Анотація

Вступ. Застосування нецінових критеріїв в процедурі публічних закупівель в дорожньому господарстві є важливим кроком до гармонізації європейських підходів щодо здійснення тендерів. Хоча українське законодавство дозволяє застосування нецінових критеріїв під час закупівельного процесу, слід зазначити, що методологія їхнього застосування при виконанні заходів із захисту довкілля ще не розвинена на достатньому рівні.

Проблематика. Однією із передумов ефективного застосування такого роду критеріїв у процедурі публічних закупівель в дорожньому господарстві є актуалізація методології оцінки тендерних пропозицій з урахуванням європейських підходів до їх оцінювання.

Мета. Розроблення нецінових критеріїв виконання заходів із захисту довкілля (або екологічності використовуваних ресурсів) для публічних закупівель у сфері дорожнього господарства.

Матеріали та методи. Оскільки застосування нецінових критеріїв базується на підходах, прописаних у чинному законодавстві, їх оцінювання здійснюється методами та прийомами, визначеними в «Методичних рекомендаціях щодо методології особливостей здійснення закупівель у сфері дорожнього господарства». Визначення впливу на довкілля при здійсненні планової діяльності виконується із застосуванням комбінованого підходу за матрицею Леопольда та функцією Харрінгтона.

Результати. У статті описано приклади застосування окремих нецінових критеріїв виконання заходів із захисту довкілля. Практична реалізація запропонованих нецінових критеріїв в процедурі публічних закупівель у дорожньому господарстві надасть можливість зробити важливий внесок у процес інтеграції критеріїв сталості в Україні згідно з європейськими стандартами.

Висновки. Критерії сталих публічних закупівель дозволяють знизити вплив проєктів реконструкції та будівництва автомобільних доріг на навколишнє середовище на етапі вибору виконавця робіт за рахунок включення відповідних вимог до тендерної документації. Замовник може застосовувати критерії до виконання видів та обсягів робіт, передбачених технічним завданням або нецінові критерії виконання заходів із захисту довкілля. Вибір критеріїв до виконання видів та обсягів робіт, включає проєктування дороги, виконання будівельних/ремонтних робіт, утилізацію відходів. На кожному із цих етапів розрізняють критерії, які доцільно застосовувати при виконанні заходів з екологічності ресурсів та матеріалів, та ті, які доцільно застосовувати при виконанні заходів із захисту довкілля.

Ключові слова: адміністративно-правові критерії, вартість життєвого циклу продукту, кваліфікаційні критерії, критерій оцінки тендерної пропозиції, нецiновий критерій, публічні закупівлі.

Вступ

Процеси глобалізації та суспільних трансформацій підвищили пріоритетність збереження довкілля, а отже, потребують від України вжиття термінових заходів. Протягом тривалого часу економічний розвиток держави супроводжувався незбалансованою експлуатацією природних ресурсів, низькою пріоритетністю питань захисту довкілля, що унеможливлювало досягнення збалансованого (сталого) розвитку [1]. З метою забезпечення національних інтересів України щодо сталого розвитку економіки, громадянського суспільства і держави для досягнення зростання рівня та якості життя населення, додержання конституційних прав і свобод людини і громадянина в Україні визначено необхідність забезпечувати дотримання Цілей сталого розвитку України на період до 2030 року [2], які відповідають 17 Глобальним Цілям сталого розвитку, що проголошені резолюцією Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй від 25 вересня 2015 року № 70/1.

Публічні закупівлі є одним з інструментів досягнення цілей сталого розвитку на практиці. Надання переваги під час закупівель товарам, послугам та роботам з поліпшеними екологічними характеристиками є ефективним інструментом у вирішенні багатьох економічних, екологічних і соціальних проблем на різних рівнях. З огляду на це, для здійснення сталих публічних закупівель (СПЗ) у державному та приватному секторах існує нагальна потреба в чітких керівних принципах щодо їх реалізації. Такий механізм дозволяє Уряду спрямувати публічні витрати на досягнення «горизонтальних» цілей політики, пов'язаних із трьома елементами сталого розвитку: економічним, соціальним та екологічним [3].

Обсяг державних закупівель в Україні щороку складає близько (13–18) % ВВП. У Європейському Союзі витрати на публічні закупівлі становлять близько 16 % ВВП ЄС, що становить приблизно 1,8 трлн євро на рік. У деяких країнах, наприклад, у Нідерландах та Чехії — 26 % від ВВП країни, США — 19–20 % від ВВП [3]. Завдяки цьому держава має значний вплив на ринок і можливість спрямувати його до інноваційного і сталого розвитку, посилюючи екологічну відповідальність бізнесу і перехід до моделі «зеленої економіки».

Розпочата в Україні програма Президента України «Велике будівництво» передбачає витрати на розвиток та відновлення автомобільних доріг загального користування у всій країні. Ця програма розрахована на п'ять років і фінансується з Державного фонду регіонального розвитку. За 5 років у рамках програми планується ввести в експлуатацію близько 24 тисяч кілометрів доріг.

За даними [4] дорожньо-будівельні роботи розпочалися на більшій їхній частині, і за короткий час (500–600) км уже були введені в експлуатацію. У 2020 році оновлено та побудовано 6 556 км доріг: 4 056 км — державного значення; 2 500 км — місцевого значення. У 2021 році побудовано та відремонтовано 5 098 км доріг державного значення та 2 190 км — місцевого значення.

Замовлення дорожньо-будівельних робіт здійснює Державне агентство автомобільних доріг України «Укравтодор». Дане відомство або його регіональні підрозділи — обласні служби автомобільних доріг — і виступають, найчастіше, у ролі замовників закупівлі. Організовувати торги в даній категорії будівельних тендерів можуть також дорожньо-експлуатаційні управління або органи місцевого самоврядування.

Що стосується предмета закупівлі, то його формулювання може звучати, як постачання будматеріалів для виконання дорожніх робіт (зокрема, асфальтобетонної суміші, бітуму тощо) або відповідної спецтехніки. Взяти участь у таких державних тендерах можуть претенденти, які відповідають відповідним затвердженим кваліфікаційним критеріям.

У «Методичних рекомендаціях щодо методології особливостей здійснення закупівель у сфері дорожнього господарства» [5] визначено, що «Замовнику рекомендовано використовувати такі види нецінових критеріїв, як: критерій виконання заходів із захисту довкілля (або екологічності використовуваних ресурсів); критерій застосування місцевих людських та матеріальних ресурсів; критерій використання техніки, зареєстрованої в Україні (або рівень її локалізації); критерій окремих елементів вартості життєвого циклу (наприклад, вартість додаткового обслуговування, утримання або утилізації); критерії якості (якщо їх можна виміряти та оцінити); критерій умов гарантійного обслуговування; критерій економічної ефективності (наприклад, залежно від запропонованих постачальниками умов оплати та постачання або коефіцієнта чистої поточної вартості)». Проте процедура їх використання не розроблена.

Таким чином, враховуючи великі обсяги виробництва, посилення негативного антропогенного впливу галузі на довкілля, впровадження моделі сталого споживання для здійснення закупівель у сфері дорожнього господарства є актуальним науково-практичним завданням.

Основна частина

Сталі публічні закупівлі (СПЗ), за визначенням Європейської Комісії, є «процесом, за допомогою якого державні органи прагнуть закуповувати товари, послуги та роботи зі зменшеним впливом на навколишнє середовище та іншими перевагами протягом всього їх життєвого циклу у порівнянні з іншими конкурентними товарами, послугами та роботами аналогічного функціонального призначення». Отже, вони є важелем, яким може скористатися державний сектор економіки для того, щоб забезпечити збереження природних ресурсів, зупинити деградацію і поліпшити стан довкілля, збільшити ринок екологічних товарів, послуг і технологій, посилити стимулювання розвитку інновацій та інвестицій.

У соціальній сфері СПЗ сприятиме поліпшенню стандартів якості професійного навчання, праці і життя.

Економічні переваги СПЗ ґрунтуються на методі оцінювання повної вартості життєвого циклу предмета закупівлі і така оцінка забезпечує найвищій рівень ефективності.

СПЗ успішно впроваджується вже 89 країнах світу, сприяючи підвищенню конкурентоспроможності на світових ринках, більш ефективному управлінню природним капіталом, поліпшенню якості життя, сталості екосистем і економік.

Запропоновані критерії розроблені на основі Commission Staff Working Document EU Green Public Procurement Criteria for Road Design, Construction and Maintenance (Brussels, 10.6.2016 SWD (2016)) [6], Revision of Green Public Procurement Criteria for Road Design (2016) [7], Construction and Maintenance та Technical report and criteria proposal (2016) [8], які дозволяють допомогти органам державної влади забезпечити закупівлю та впровадження дорожніх проєктів за вимогами екологічних стандартів.

Розроблення критеріїв ЄС GPP для проєктування, будівництва та експлуатаційного утримання автомобільних доріг спрямоване на те, щоб допомогти державним органам забезпечити закупівлю та впровадження дорожніх проєктів за вищими екологічними стандартами. Метою цих документів є надання детальної інформації щодо вибору критеріїв GPP та одержання додаткової інформації. Критерії дозволяють замовникам встановлювати вимоги, які стосуються найбільш значущих можливостей для покращення стану навколишнього середовища протягом життєвого циклу доріг. Вони формують замовникам основу для вибору виконавців відповідно до їх компетенції, встановлюють технічні специфікації на різних рівнях відповідності екологічних вимог, а також заохочують учасників торгів пропонувати інноваційні проєктні рішення.

Розрізняють технічні вимоги та нецінові критерії (**рис. 1**).

Рисунок 1 — Критерії сталих державних закупівель для ремонту та будівництва доріг

Замовнику рекомендується під час проведення процедури закупівлі встановлювати в тендерній документації такі норми, як виконання заходів з екологічності ресурсів та матеріалів при проєктуванні автомобільних доріг або заходів з екологічності ресурсів і матеріалів при виконанні будівельних/ремонтних робіт.

Замовник під час формування тендерної документації може передбачити надання підтвердження учасником вимог щодо виконання всіх видів та обсягів робіт, передбачених технічним завданням (технічною специфікацією) та може під час проведення процедури закупівлі встановлювати в тендерній документації такі норми:

1) виконання заходів з екологічності ресурсів і матеріалів при проєктуванні автомобільних доріг;

2) виконання заходів з екологічності ресурсів і матеріалів при виконанні будівельних/ ремонтних робіт;

3) виконання заходів із захисту довкілля при проєктуванні автомобільних доріг;

4) виконання заходів із захисту довкілля при виконанні будівельних/ремонтних робіт;

5) наявність чинних договорів щодо вивезення та утилізації відходів і підтвердження спроможності забезпечення скорочення обсягів утворення відходів та їх сортування.

Встановлення нецінових критеріїв, як критеріїв виконання заходів із захисту довкілля (або екологічності використовуваних ресурсів) дозволяє застосовувати різні типи екологічні вимог:

1) до матеріалів, що використовуються для дорожньо-будівельних і допоміжних робіт;

2) до організації та виконання робіт.

Розглянемо приклади кожного виду критеріїв окремо. Наприклад, використання в конструкції дорожнього одягу будівельних матеріалів, сумішей та виробів з включенням відходів металургійного виробництва, а саме шлакових матеріалів в якості щебеневих матеріалів у шарах основи дорожнього одягу (10–25) % та заповнювачів у щебенево-піщаних і цементобетонних сумішах (10–25) % (**рис. 2**).

Рисунок 2 — Приклад застосування екологічних вимог до матеріалів, які використовуються для приготування бітумомінеральних сумішей

При застосуванні даної вимоги можливі опції і рекомендована наступна питома вага кожного з варіантів:

– ні — 0 %;
– не менше ніж 10 % у складі суміші — 5 %;
– не менше ніж 20 % у складі суміші — 10 %.

Підтвердження відповідності встановленим вимогам встановлюється за наявністю:

– розрахункових характеристик та результатів розрахунку конструкції дорожнього одягу з використанням металургійного шлаку в залежності від інтенсивності руху та категорії дороги;
– копії документів, що підтверджують результати досліджень можливості переробки шлаку або сертифікат відповідності відповідно до ДСТУ 9043:2020;
– документи, що підтверджують якість шлакового матеріалу, його хімічний і мінералогічний склад шлаку, наприклад, сертифікат якості чи протокол випробувань;
– копії документів, що підтверджують рівень радіаційного забруднення шлаку, наприклад, паспорт радіаційної якості матеріалу або радіаційний сертифікат.

На сучасному етапі розвитку дорожньої галузі також посилюються вимоги до дорожньої розмітки. Функціональна довговічність розмітки залежить від якості матеріалів, від технології нанесення розмітки, умов її експлуатації. Вибір матеріалу має досить суттєве значення. Застосування матеріалів і виробів, які мають поліпшені екологічні характеристики є заходом, що має запобіжний характер щодо охорони навколишнього природного середовища згідно зі статтею Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища України». Таким чином, обґрунтованим заходом є також введення вимоги щодо використання для нанесення розмітки матеріалів, які відповідають екологічним критеріям (**рис. 3**).

Таким чином, для нанесення дорожньої розмітки встановлюється вимога — використовувати лакофарбові матеріали, які відповідають вимогам екологічних критеріїв, що встановлені на визначену категорію згідно з ДСТУ ISO 14024 (ISO 14024, IDT) або мають відповідне екологічне маркування. Можливі опції і рекомендована питома вага кожного з варіантів:

– ні — 0 %;
– не менше ніж 50 % від загальної кількості — 5 %;
– не менше ніж 80 % від загальної кількості — 10 %.

Підтвердження відповідності встановленим вимогам встановлюється за наявності наступних документів:

– копії сертифіката відповідності продукції що надається встановленим екологічним критеріям на визначену категорію продукції згідно з ДСТУ ISO 14024 (ISO 14024, IDT) або сертифікат чи будь-який документ, що підтверджує відповідність екологічних характеристик лакофарбового матеріалу певним вимогам за схемою оцінювання згідно з національними або міжнародними стандартами;

– копії атестата акредитації органу з оцінки відповідності, який видав сертифікат.

Рисунок 3 — Вимоги щодо використання для нанесення розмітки матеріалів, які відповідають екологічним критеріям

Впровадження систем екологічного управління, розвитку добровільної екологічної сертифікації та маркування продукції є одним із завдань згідно з Законом України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року».

Система екологічного управління представляє собою частину інтегрованої системи управління Підрядника, що спрямована на реалізацію екологічної політики та управління екологічними аспектами. Функціонування системи екологічного управління має на меті поліпшення екологічних характеристик в межах підприємства шляхом їх періодичного аналізу і оцінки.

Запобігання негативним впливам на стан довкілля є заходом, що має запобіжний характер щодо охорони навколишнього природного середовища згідно з статтею 3 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища України». Таким чином, пропонується вимога до наявності системи управління екологічними аспектами в процесі організації та виконання робіт дорожньо-будівельних робіт відповідно системі екологічного управління, яка є частиною інтегрованої системи управління Підрядника згідно з ДСТУ ISO 14001:2015 і спрямована на реалізацію екологічної політики та управління екологічними аспектами (**рис. 4**).

Підрядник повинен мати розроблену, задокументовану, впроваджену, систему екологічного управління, підтримуючи її в актуальному стані, поліпшуючи умови, що впливають або здатні впливати на стан довкілля. Бали нараховуються пропорційно якості системи екологічного менеджменту, яку учасники зобов'язуються запровадити для виконання.

Можливі опції і рекомендована питома вага кожного з варіантів:

– система екологічного управління відсутня — 0 %;

– система екологічного управління впроваджена, але не сертифікована — 5 %;

– система екологічного управління впроваджена та сертифікована відповідним органом сертифікації — 10 %.

Рисунок 4 — Вимога до наявності системи управління екологічними аспектами в процесі організації та виконання дорожньо-будівельних робіт

Підтвердження відповідності встановленим вимогам здійснюється за одним із запропонованих варіантів:

1. Наявності копії Сертифіката впровадження системи екологічного менеджменту відповідно до ДСТУ ISO 14001-2015, який виданий відповідним органом сертифікації і є чинним на момент проведення торгів.

2. Якщо в учасника торгів система екологічного управління не сертифікована або сертифікат не чинний, може бути здійснення експертна оцінка наявної системи екологічного управління, при якій слід враховувати наступне:

а) виявлення значних прямих і непрямих екологічних аспектів (на основі їх впливу на навколишнє середовище) та визначення адекватні заходи для мінімізації їх впливу;

б) точна програма дій, що забезпечує належне застосування визначених заходів до наданих послуг. Програма дій також повинна встановлювати цілі щодо екологічних показників, пов'язаних з виявленими екологічними аспектами;

в) внутрішня оцінка, що проводиться щорічно і дозволяє перевіряти результати діяльності організації з цілями, визначеними в програмі дій. Результати оцінки використовуються керівництвом організації для постійного вдосконалення через оновлення програми екологічних дій (цілі та дії);

г) оцінка третьою стороною, органом, акредитованим або ліцензованим відповідно до законодавства ЄС, для проведення оцінки відповідності систем екологічного менеджменту;

д) здатність надати матеріальні або документальні докази, перевірені третьою стороною, що підтверджують відсутність недотримання законодавчих вимог щодо навколишнього середовища;

ж) зобов'язання постійно покращувати екологічні показники визначених екологічних аспектів, зокрема через періодичний моніторинг і загальнодоступну звітність про екологічні результати діяльності організацій. Екологічні показники слід оцінювати на основі загальних та галузевих показників, зосереджених на ключових екологічних сферах. Інформація має бути актуальною і передбачати можливість її порівняння як за різні звітні періоди, так і з екологічними показниками інших організацій або галузевими орієнтирами;

з) оприлюднення екологічної декларації щонайменше кожні 4 роки, підтверджене екологічним верифікатором, який містить опис наступного:

– структура та діяльність організації;
– екологічна політика та система екологічного менеджменту;
– екологічні аспекти та вплив;
– екологічна програма, включаючи дії та цілі;
– екологічні показники та відповідність чинним юридичним зобов'язанням, що стосуються довкілля;

л) активне залучення працівників, включаючи як участь, так і інформацію, надану окремому працівнику та його представникам. Це включає залучення працівників до процесу постійного покращення екологічних показників організації шляхом залучення до всіх етапів системи екологічного менеджменту.

Наступною вимогою для учасника торгів є вимога щодо застосування кількісних критеріїв для визначення прогнозних показників оцінки впливу на довкілля транспортних споруд, які дадуть змогу оцінити рівень впливу на довкілля автомобільної дороги на всіх стадіях життєвого циклу, для прийняття рішень про провадження планованої діяльності та післяпроєктного моніторингу згідно з ДСТУ 9060:2020 та ДСТУ 9060:2020 (**рис. 5**) [9-10]. Можливі опції і рекомендована питома вага кожного з варіантів:

– оцінка впливу на довкілля визначена в якісних показниках — 0 %;
– оцінка впливу на довкілля визначена в кількісних показниках — 10 %.

Для підтвердження відповідності встановленим вимогам від учасника торгів вимагається:

1. Таблиця визначених критеріїв оцінки та показники впливу на довкілля при здійсненні планової діяльності.

2. Результат розрахунку кількісних показників ОВД планованої діяльності з будівництва, експлуатації, ремонту, реконструкції транспортної споруди.

3. Результат розрахунку впливу на довкілля при здійсненні планової діяльності із застосуванням комбінованого підходу за допомогою удосконаленої матриці Леопольда та його подальше дослідження за допомогою функції Харрінгтона.

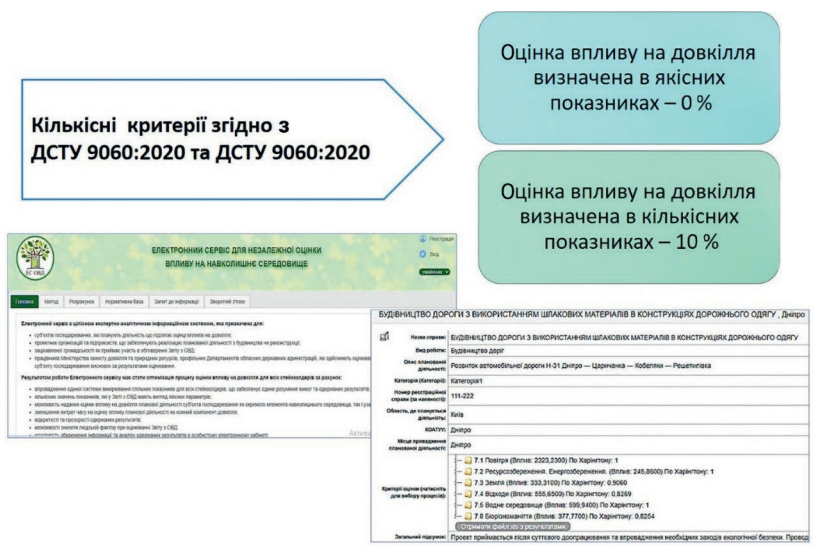

Рисунок 5 — Вимога щодо застосування кількісних критеріїв оцінки впливу на довкілля транспортних споруд

Оскільки, успіх системи екологічного управління залежить від залучення персоналу всіх рівнів і підрозділів організації на чолі з найвищим керівництвом, наступною вимогою, на нашу думку, має бути наявність відповідного рівня екологічної компетентності у учасника торгів (**рис. 6**).

Рисунок 6 — Вимога щодо наявності відповідного рівня екологічної компетентності

Керівник проєкту, інженери, виконавці, консультанти та/або проєктні групи мають володіти відповідною компетенцією та досвідом у одній із наведених нижче сфер, за які вони відповідали б згідно контракту (виберіть відповідний до конкретного контракту):

– компетенція та досвід управління контрактами на будівництво та експлуатаційне утримання доріг з покращеними екологічними показниками (застосовуються заходи для зменшення негативно впливу транспортних засобів на довкілля, зокрема встановлені шумозахисні екрани, очисні споруди тощо);

– компетенція та досвід оцінювання нерівностей і макроструктури дорожніх покриттів, оцінювання витрат палива як взаємозв'язок із опором коченю. Використання інструменту MIRAVEC або інших інструментів для оцінки споживання палива;

– компетенція та досвід використання цілісних інструментів оцінки при проєктуванні доріг з покращеними екологічними показниками, включаючи LCC та LCA. Порівняльні дослідження відповідно до ДСТУ ISO 14040 та ДСТУ ISO 14044;

– компетенція та досвід розроблення специфікацій, закупівлі та використання будівельних матеріалів з низьким негативним впливом на навколишнє середовище;

– компетенція та досвід використання будівельних матеріалів з високим вмістом переробленої повторно використаної та побічної продукції під час будівництва автомобільних доріг;

– компетенція та досвід розроблення планів уникнення заторів та аналіз LCC;

– компетенція та досвід вирішення питання зменшення шуму від транспортних заходів за допомогою малошумних покриттів і шумових бар'єрів;

– компетенція та досвід розроблення заходів із підвищення міцності дорожніх одягів і їхньої несної здатності;

– компетенція та досвід розроблення та виконання планів екологічного моніторингу;

– компетенція та досвід оцінювання забруденння поверхенвих вод і розроблення заходів із їхнього очищення.

Необхідно підкреслити досвід проєкту та постійний професійний розвиток, які мають відношення до цих областей.

Можливі опції і рекомендована питома вага кожного з варіантів:

– ні — 0 %;
– не менше ніж 50 % від загальної кількості працівників — 5 %;
– не менше ніж 80 % від загальної кількості працівників — 10 %.

Учасник торгів повинен надати докази у вигляді інформації та посилань, що стосуються відповідних контрактів за останні 5 років, у яких були виконані вищезазначені елементи. Це підтверджує резюме персоналу, який буде працювати над проєктом.

Таким чином, організації зможуть використовувати можливості щодо запобігання чи послаблення несприятливих впливів на довкілля, а також охопити екологічні принципи управління загальною системою управління.

Висновки

Запропоновані критерії сталих публічних закупівель дозволяють знизити вплив проєктів реконструкції та будівництва автомобільних доріг на навколишнє середовище ще на етапі вибору виконавця робіт за рахунок включення відповідних вимог до тендерної документації. Замовник може застосовувати критерії до виконання видів та обсягів робіт, передбачених технічним завданням (технічною специфікацією) або нецінові критерії виконання заходів із захисту довкілля.

Вибір критеріїв до виконання видів та обсягів робіт, передбачених технічним завданням (технічною специфікацією) пропонується для всіх етапів життєвого циклу дороги, що включає проєктування, виконання будівельних/ремонтних робіт, утилізацію відходів. На кожному із цих етапів розрізняють критерії, які доцільно застосовувати при виконанні заходів з екологічності ресурсів та матеріалів, та ті, які доцільно застосовувати при виконанні заходів із захисту довкілля.

Кожен приклад запропонованого критерію для сталих публічних закупівель формалізовано у вигляді тексту вимоги з можливою опцією і рекомендованою питомою вагою кожного з варіантів, пропозицією щодо підтвердження відповідності встановленим вимогам та коротким обґрунтуванням доцільності застосування.

Список літератури

1. Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року: Закон України від 01.01.2020 № 2697-VIII, редакція від 28.02.2019 // База даних Законодавство України / Верховна рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text (дата звернення: 06.01.2023).

2. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року: Указ Президента України від 02.10.2019 № 722/2019 редакція від 30.09.2019 // База даних Законодавство України / Верховна рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text (дата звернення: 06.01.2023).

3. Настанова щодо впровадження сталих публічних закупівель. Інтеграція критеріїв сталості в процедури публічних закупівель. Київ, 2016. 125 с. (Інформація та документація).

4. Програма Президента України «Велике будівництво» — масштабна розбудова якісної інфраструктури України. Київ, 2020. URL: https://bigbud.kmu.gov.ua/ (дата звернення: 06.01.2023).

5. Методичні рекомендації щодо методології особливостей здійснення закупівель у сфері дорожнього господарства: Наказ Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського

господарства України від 17.08.2020 № v1572915-20, редакція від 20.07.2020 № 1572// База даних Законодавство України / Верховна рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1572915-20#Text (дата звернення: 06.01.2023).

6. Commission Staff Working Document EU Green Public Procurement Criteria for Road Design, Construction and Maintenance Brussels, 10.6.2016 SWD(2016) 203 final – 42 p. URL: https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/GPP%20criteria%20Roads%20(2016)%20203.pdf (дата звернення: 06.01.2023).

7. Garbarino E; Rodriguez Quintero R; Donatello S; Wolf O. Revision of Green Public Procurement Criteria for Road Design, Construction and Maintenance. Procurement practice guidance document. EUR 28028. Luxembourg (Luxembourg): Publications Office of the European Union; 2016. JRC102168. URL: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC102168 (дата звернення: 06.01.2023).

8. Revision of Green Public Procurement Criteria for Road Design, Construction and Maintenance. Technical report and criteria proposal; EUR 28013 EN. URL: https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/report_gpp_roads.pdf (дата звернення: 06.01.2023).

9. Vasyl Mateichyk, Viktoriia Khrutba, Anna Kharchenko, Yuliia Khrutba, Olexander Protsyk, Iuliia Silantieva. Developing a Tool for Environmental Impact Assessment of Planned Activities and Transport Infrastructure Facilities. *Transportation Research Procedia*. Kyiv. Volume 55, 2021, P. 1194-1201. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.07.185/.

10. Anna Kharchenko, Ylia Khrutba. Development and implementation of electronic service for environmental impact assessment from planned road construction activities. Integration of traditional and innovation processes of development of modern science: collective monograph / edited by authors, 3rd ed, Riga, 2020. Pp.246-276. DOI: https://doi.org/10.30525/978-9934-26-021-6-40.

References

1. Pro Osnovni zasady (stratehiiu) derzhavnoi ekolohichnoi polityky Ukrainy na period do 2030 roku: Law of Ukraine dated January 1, 2020 No. 2697-VIII, revised February 28, 2019 // Database of the Legislation of Ukraine / Verkhovna Rada of Ukraine. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text (Last accessed: 06.01.2023) [in Ukrainian].

2. Pro Tsili staloho rozvytku Ukrainy na period do 2030 roku: Decree of the President of Ukraine dated October 2, 2019 No. 722/2019 edition dated September 30, 2019 // Database of the Legislation of Ukraine / Verkhovna Rada of Ukraine. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text (Last accessed: 06.01.2023) [in Ukrainian].

3. Nastanova shchodo vprovadzhennia stalykh publichnykh zakupivel. Intehratsiia kryteriiv stalosti v protsedury publichnykh zakupivel (Guidelines for the implementation of sustainable public procurement. Integration of sustainability criteria into public procurement procedures). Kyiv, 2016. 125 p. (Information and documantation). [in Ukrainian].

4. Prohrama Prezydenta Ukrainy «Velyke budivnytstvo» — masshtabna rozbudova yakisnoi infrastruktury Ukrainy (The program of the President of Ukraine «Great construction» is a large-scale development of quality infrastructure of Ukraine). Kyiv, 2020. URL: https://bigbud.kmu.gov.ua/ [in Ukrainian].

5. Metodychni rekomendatsii shchodo metodolohii osoblyvostei zdiisnennia zakupivel u sferi dorozhnoho hospodarstva: Order of the Ministry of Economic Development, Trade and Agriculture of Ukraine dated 08/17/2020 No. v1572915-20, revision dated 07/20/2020 No. 1572// Data base Legislation of Ukraine / Verkhovna Rada of Ukraine. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v1572915-20#Text (Last accessed: 06.01.2023) [in Ukrainian].

6. Commission Staff Working Document EU Green Public Procurement Criteria for Road Design, Construction and Maintenance Brussels, 10.6.2016 SWD(2016) 203 final. 42 p. URL: https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/GPP%20criteria%20Roads%20(2016)%20203.pdf [in English].

7. Garbarino E; Rodriguez Quintero R; Donatello S; Wolf O. Revision of Green Public Procurement Criteria for Road Design, Construction and Maintenance. Procurement practice guidance document. EUR 28028. Luxembourg (Luxembourg): Publications Office of the European Union; 2016. JRC102168. URL: https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC102168 [in English].

8. Revision of Green Public Procurement Criteria for Road Design, Construction and Maintenance. Technical report and criteria proposal; EUR 28013 EN. URL: https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/report_gpp_roads.pdf [in Belgium].

9. Vasyl Mateichyk, Viktoriia Khrutba, Anna Kharchenko, Yuliia Khrutba, Olexander Protsyk, Iuliia Silantieva. Developing a Tool for Environmental Impact Assessment of Planned Activities and Transport Infrastructure Facilities. Transportation Research Procedia. Volume 55, 2021, P. 1194–1201. DOI: https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.07.185/ [in Ukrainian].

10. Anna Kharchenko, Ylia Khrutba. Development and implementation of electronic service for environmental impact assessment from planned road construction activities. Integration of traditional and innovation processes of development of modern science: collective monograph / edited by authors, 3rd ed, Riga, Latvia : "Baltija Publishing", 2020. P. 246–276. DOI: https://doi.org/10.30525/978-9934-26-021-6-40 [in Ukrainian].

Artem Bezugliy[1], *Ph.D., Associate Prof., https://orcid.org/0000-0003-3883-7968*
Viktoriia Khrutba[2], *D.Sc., Prof., https://orcid.org/0000-0002-8121-2042*
Anna Kharchenko[2], *D.Sc., Associate Prof., https://orcid.org/0000-0001-8166-6389*
Oleksandr Chechuha[2], *Ph.D., Associate Prof., http://orcid.org/0000-0003-1643-6354*
Halyna Buzan[3], *http://orcid.org/0000-0002-0828-4381*

[1] *M.P. Shulgin State Road Research Institute State Enterprise – DerzhdorNDI SE, Kyiv, Ukraine*
[2] *National Transport University, Kyiv, Ukraine*
[3] *State Ecological Academy of Postgraduate Education and Management of the Ministry of Environment, Kyiv, Ukraine*

PECULIARITIES OF CONSTITUENCE CRITERIA INTEGRATION IN PUBLIC PROCUREMENT PROCEDURE IN THE ROAD ECONOMY FIELD

Abstract

Introduction. The application of non-price criteria in road sector public procurement procedure is an important step towards harmonizing European approaches to tendering. Although Ukrainian legislation allows the use of non-price criteria during the procurement process, it should be noted that the methodology for applying non-price criteria for the implementation of environmental protection measures is not yet sufficiently developed.

Problem statement. One of the prerequisites for such criteria effective application in road sector public procurement procedure is methodology updating for evaluating tenders, taking into account European approaches to their evaluation.

Purpose. Thus, the aim of this study is to develop non-price criteria for environmental measures implementation (or environmental friendliness of resources used) for public procurement in the field of road management.

Materials and methods. As non-price criteria application is based on the approaches prescribed by current legislation, their evaluation is carried out by methods and techniques defined in the "Guidelines for the methodology of the peculiarities of procurement in the field of road management". Determining the impact on the environment in the implementation of planned activities is performed using a combined approach to the Leopold matrix and the Harrington function.

The results. The article describes examples of the application of certain non-price criteria for environmental protection measures implementation. The practical implementation of the proposed non-price criteria in the procedure of public procurement in the road sector will provide an opportunity to make an important contribution to the process of integration of sustainability criteria in Ukraine in accordance with European standards.

Conclusions. The criteria of sustainable public procurement allow to reduce the environmental impact of road reconstruction and construction projects at the stage of selecting the contractor by including relevant requirements in the tender documentation. The customer can apply criteria for the performance of the types and volumes of work provided for in the specifications or non-price criteria for the performance of environmental protection measures. The selection of criteria for the execution of types and volumes of work includes road design, construction/repair works, and waste disposal. At each of these stages, a distinction is made between the criteria that should be used when implementing measures for environmental protection of resources and materials, and those that should be used when implementing measures for environmental protection.

Keywords: public procurement, administrative and legal criteria, qualification criteria, product life cycle cost, tender evaluation criterion, non-price criterion.