

Рішення
разової спеціалізованої вченої ради
про присудження ступеня доктора філософії

Здобувач ступеня доктора філософії **Сергій КОЛЕСНИЧЕНКО**, 1983 року народження, громадянин України, освіта вища: у 2005 році закінчив Уманський державний аграрний університет, отримав повну вищу освіту за спеціальністю «Менеджмент організацій» та здобув кваліфікацію менеджера-економіста, працює директором ТОВ «ЧеркасиШляхБуд», виконав акредитовану освітньо-наукову програму Національного університету «Одеська юридична академія», Міністерства освіти і науки України, м. Одеса (ОП 37284 Право (081 Право)).

Разова спеціалізована вчена рада, утворена наказом Національного університету «Одеська юридична академія», Міністерства освіти і науки України, м. Одеса, від 04 липня 2025 року № 2082-10, у складі:

Голови разової спеціалізованої вченої ради **Євгена ХАРИТОНОВА**, д.ю.н., професора, завідувача кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія»,

Рецензентів: **Оксани САФОНЧИК**, д.ю.н., професорки, професорки кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія»,

Олени БЕРНАЗ-ЛУКАВЕЦЬКОЇ, к.ю.н., доценти, доцентки кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія»,

Офіційних опонентів: **Владислава ТЕРЕМЕЦЬКОГО**, д.ю.н., професора, провідного наукового співробітника відділу економіко-правових проблем містознавства Державної установи "Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова Національної академії наук України",

Віктора МАКОВІЯ, к.ю.н., професора, завідувача кафедри цивільно-правових дисциплін Одеського державного університету внутрішніх справ,

на засіданні «28» серпня 2025 року прийняла рішення про присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» **Сергію КОЛЕСНИЧЕНКУ** на підставі публічного захисту дисертації «**Цивільно-правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг**» за спеціальністю 081 «Право».

Дисертацію виконано в Національному університеті «Одеська юридична академія», Міністерства освіти і науки України, м. Одеса.

Науковий керівник – Юлія КРИВЕНКО, кандидатка юридичних наук, доцентка, доцентка кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія».

Дисертацію подано у вигляді спеціально підготовленого рукопису.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що дисертація є одним із перших досліджень правової природи цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг та правового регулювання відносин, що виникають із цих договорів.

Сформульовані в цьому дослідженні висновки конкретизуються в таких найважливіших наукових положеннях, які мають ознаки новизни та виносяться на захист.

вперше:

сформульовано авторське визначення «будівельної діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг» як «діяльності, спрямованої на виконання робіт з проєктування, здійснення вишукувальних та будівельно-монтажних робіт, реконструкції, капітального ремонту, забезпечення експлуатації, а також інших робіт, нерозривно пов'язаних з будівництвом автомобільних доріг»;

сформульовано авторське визначення терміна «автомобільна дорога», під яким розуміється «індивідуально визначена, неподільна річ, що відноситься до об'єкта нерухомості, підлягає державній реєстрації та призначена для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів».

З метою кваліфікації автомобільної дороги як самостійного об'єкта нерухомості, що підлягає державній реєстрації, необхідним є дотримання вимог, встановлених для створення об'єктів нерухомості, тобто отримання дозволів на будівництво та введення об'єкта в експлуатацію, а також дотримання містобудівних і будівельних норм і правил, наявність документів, що підтверджують дотримання встановлених вимог для об'єктів будівництва.

доведено, що до інвестиційного договору застосовують положення договору будівельного підряду (такий висновок ґрунтується на аналізі чинного законодавства та судової практики у сфері будівництва автомобільних доріг). Це є неприпустимим та потребує внесення відповідних змін до книги 5 ЦК України і доповнення її окремим розділом «Інвестиційний договір» (яка б містила правове визначення інвестиційного договору (контракту), його суттєві умови, права та обов'язки сторін, цивільно-правову відповідальність тощо).

Під «інвестиційним договором у сфері будівництва» слід розуміти «цивільно-правовий договір, відповідно до якого одна сторона (інвестор) зобов'язується за рахунок власних або залучених коштів здійснювати витрати на

будівництво об'єкта, а інша сторона (замовник) зобов'язується відповідно до наданих інвестором повноважень виконати комплекс заходів щодо реалізації інвестиційного проєкту»;

доведено, що в законодавстві не встановлено, в якій формі має бути укладено договір будівельного підряду у сфері будівництва автомобільних доріг. Оскільки предмет договору будівельного підряду визначається технічною документацією, вартість роботи – кошторисом, але на стадії виконання обов'язково оформляються письмові документи (акти приймання результату робіт), запропоновано включити до ст. 875 ЦК України пункт 4 наступного змісту: «Договір будівельного підряду укладається в письмовій формі шляхом складання єдиного документа, підписаного сторонами з додатком необхідної технічної та іншої документації щодо предмета договору. Недотримання форми договору будівельного підряду тягне за собою його недійсність»;

встановлено, що особливість правового регулювання цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг повинна бути пов'язана, по-перше, зі специфічним об'єктом – автомобільними дорогами; по-друге, із наявністю міцного зв'язку будівництва автомобільних доріг з інструментами державного регулювання; по-третє, з безпекою будівництва автомобільних доріг для людини та навколишнього середовища;

обґрунтовано, що розвиток інформаційних технологій сприяє появі принципово нового підходу у проєктуванні автомобільних доріг, яке полягає у створенні комп'ютерної моделі будівельного об'єкта. Така модель несе в собі всі відомості про майбутній об'єкт (BIM моделювання (Building information modeling) – інформаційне моделювання в будівництві);

запропоновано розробити структуру договору будівельного підряду як регулятора правовідносин у сфері будівництва автомобільних доріг для уніфікації правовідносин щодо укладання та виконання договору, що дасть змогу підвищити ефективність реалізації зазначених договорів та усунути існуючі прогалини у правовому регулюванні.

Структура договору будівельного підряду у сфері будівництва автомобільних доріг має містити такі складові елементи:

список конкретного виду робіт, методи їх виконання;

строки початку та закінчення робіт, а також терміни завершення окремих етапів робіт, терміни приймання результату робіт (відповідно до ст. 846, ЦК України);

ціну договору чи способи її визначення, умови оплати (аванс, розмір, строки надання відповідно до ст. 854, 879 ЦК України);

наявність, склад і передачу належним чином оформленої технічної документації, а також інформацію про суб'єктів, які надають таку інформацію (відповідно до ст. 8,84,55 Містобудівного кодексу України);

наявність висновку єдиної комплексної державної експертизи щодо проведення будівництва автомобільної дороги;

забезпечення матеріалами та обладнанням, необхідними для будівництва, їх якості та покладання ризиків їх загибелі або пошкодження (відповідно до ст. 839, 840, 841,842,880 ЦК України);

страхування суб'єктами договору будівельного підряду у сфері будівництва автомобільних доріг встановлених ризиків (ст. 881 ЦК України);

заборона відступлення прав вимоги за договором будівельного підряду у сфері будівництва автомобільних доріг;

гарантійний строк та склад майна (частин результату роботи), на яке гарантійний строк поширюється, а також конкретний термін усунення недоліків підрядником та ін. (ст. 884 ЦК України);

обґрунтовано, що правовий режим земельних ділянок, призначених та (або) використовуваних для розміщення лінійних об'єктів, обумовлений суттєвими ознаками лінійних об'єктів та особливостями їх розміщення й включає закріплені у принципах та нормах права вимоги, по-перше, до земельних ділянок (утворення земельних ділянок, цільового призначення та дозволене використання земельних ділянок); по-друге, до видів та змісту суб'єктивних цивільних прав на земельні ділянки, а також суб'єктів даних прав;

встановлено необхідність законодавчого закріплення єдиного розуміння терміна «замовник» (як сторони договору будівельного підряду у сфері будівництва автомобільних доріг, якою є держава, територіальна громада, що ініціює будівельний проєкт, прагне досягти мети будівництва найкращої якості з найменшими витратами; замовник одночасно може бути інвестором та (або) споживачем будівельної продукції), позначення предмета та функцій його діяльності, розмежування прав та обов'язків сторін, а також інших осіб, які беруть участь у будівельній діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг;

доведено, що основним складовим елементом автомобільної дороги є земельна ділянка, яка цивільним та земельним законодавством відносить її до нерухомого майна. На практиці часто виникають проблеми з визначенням правового статусу доріг, які забезпечують проїзд до будівель, до багатоквартирних будинків, доріг, що знаходяться всередині дворів, оскільки для утримання та ремонту цих об'єктів буває складно визначити їхню приналежність. Судова практика зазначає, що такі дороги за своїм функціональним призначенням

становлять благоустрій території та покращують корисні властивості земельної ділянки;

удосконалено:

висновок про те, що предмет договору будівельного підряду має дві складові – об'єкт будівництва як результат роботи підрядника та безпосередньо будівельні роботи. При цьому кількість кілометрів автомобільних доріг не є істотною умовою договору будівельного підряду, оскільки охоплюється поняттям «об'єкт будівництва», оскільки у предметі договору будівельного підряду сторони завжди переслідують матеріальний результат, а не сам процес будівництва;

висновок про те, що договірні конструкції у сфері будівництва автомобільних доріг є правочинами та сукупністю пов'язаних з ними юридичних актів, юридичних процедур, що визначають умови організації та здійснення діяльності суб'єктів з проєктування, зведення, реконструкції, модернізації, реставрації, ремонту автомобільних доріг, а також здійснення інших дій, що забезпечують будівельну діяльність;

Договірні конструкції, по-перше, є частиною загального механізму цивільно-правового регулювання відносин у сфері будівництва автомобільних доріг; по-друге, забезпечують динаміку зобов'язальних відносин; по-третє, утворюють правові засоби досягнення цілей суб'єктів; по-четверте, виступають спеціальним методом пізнання та способом розвитку наукової доктрини, нормативного матеріалу та практики правореалізації;

тезу про те, що публічний сервітут, який встановлюється щодо земельних ділянок для розміщення лінійних об'єктів (публічний сервітут з окремою метою), не відповідає ознакам легального сервітуту та є самотійним обмеженим речовим правом; використання терміна «сервітут» у назві та легальному визначенні публічного сервітуту не відображає природу зазначеного права;

тезу про те, що виділення в сучасній доктрині публічно-договірного зобов'язання як наслідку синтезу приватного та публічного права є наступним ступенем історичного та догматичного розвитку даної правової категорії та її впливу на формування системи договорів у сфері будівництва автомобільних доріг;

доведено, що особливості правового статусу державних органів та органів місцевого самоврядування як суб'єктів у сфері будівництва автомобільних доріг, полягають у тому, що реалізація ними містобудівних функцій тягне за собою необхідність використання органами публічної влади цивільно-правових засобів, що призводить до необхідності участі у відносинах, регульованих цивільним законодавством, та зумовлює необхідність їх виступу як самотійного суб'єкта цивільного права;

набуло подальшого розвитку:

теза про те, що правове регулювання будівельної діяльності у сфері будівництва автомобільних доріг носить міжгалузевий характер. При цьому цивільно-правове регулювання діяльності у сфері будівництва виражається у визначенні правового становища учасників цивільного обороту, в порядку укладання, зміни, розірвання договору, питань строку будівництва тощо. Що ж до інших відносин, що складаються у сфері будівництва автомобільних доріг, то вони, залежно від предмета правового регулювання, підпадають під досить широке коло нормативно-правових актів у галузях адміністративного права, містобудівного права, земельного права, податкового права, трудового права, екологічного права та ін.;

теза про те, що предметом цивільно-правового регулювання поруч із майновими і особистими немайновими відносинами є організаційні відносини й нетотожні їм відносини управління; обидва ці види проявилися у зв'язку зі зміною економічної парадигми з адміністративного права на цивільне. Зазначене обґрунтовується тим, що до функцій управління можна віднести організаційну функцію, що є підставою визнання даних відносин організаційними;

теза щодо системності договірних конструкцій, які опосередковують створення автомобільних доріг як об'єктів нерухомого майна, яка впливає із визначеної природи права, передбачає наявність теоретико-методологічної концепції, яка повинна спиратися на систематизацію основних цивільно-правових договорів, що підтвердили життєздатність в умовах сучасної договірної практики;

теза про те, що особливості предмета цивільно-правових договорів щодо будівництва автомобільних доріг, порядку їх укладання та виконання свідчать про комплексність регулювання відповідних відносин нормами публічно-правового та приватноправового характеру.

Дисертація виконана українською мовою.

За змістом дисертація відповідає вимогам Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у закладах вищої освіти (наукових установах), затвердженого постановою КМУ від 23 березня 2016 року № 261 (зі змінами), Вимогам до оформлення дисертації, затвердженим наказом МОН України від 12 січня 2017 року № 40 (зі змінами) та Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії, затвердженого постановою КМУ від 12 січня 2022 року № 44 (зі змінами).

Здобувач має 8 наукових публікацій, у тому числі 4 статті, опубліковані у наукових періодичних фахових виданнях категорії «Б», перелік яких затверджено

МОН України та 4 тез доповідей на наукових та науково-практичних конференціях:

Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних правовідносин з будівництва доріг (ч.1). *Право та державне управління*. 2022. № 4. С. 271-276.

Колесниченко С. В. Договірна відповідальність у сфері будівництва доріг. *Часопис цивілістики*. 2023. Вип. 51 С. 40-44

Колесниченко С.В. Еволюція та правове регулювання договірних правовідносин з будівництва доріг (ч.2). *Часопис цивілістики*. 2024. Вип 52. С. 46-50.

Колесниченко С. До питання конструкція організаційних договорів у сфері будівництва доріг. *Юридичний вісник*. 2023. № 6. С.199-204

У дискусії взяли участь (голова, рецензенти, офіційні опоненти) та висловили зауваження:

Євген ХАРИТОНОВ, д.ю.н., професор, завідувач кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія», зазначив, що тема автомобільних доріг, будівництва та все, що з цим пов'язано, на його погляд, торкається більшості безпосередньо. Вказав, заслуговує на порівняння стара київська дорога, яка сполучала Київ-Одесу, а потім побудована у 60-х роках так звана автострада, та так званий «автобан», який був у 2004-2005 роки побудований. Звернув увагу, що це все почалося з Риму, бо «всі дороги ведуть до Риму», але порівнявши на зазначеному вище прикладі, то це все різні часи, різне життя, різне буття і, що важливо, різний правовий підхід, (зазначив часові проміжки, коли будувалися зазначені ним дороги та вказав, що залежно від конкретного періоду та закладеної програми залежало будівництво). Висловив думку, що підтримує колег щодо того, що тема потребує подальшого розвитку, тому що грандіозні проекти відбудови є і будуть після перемоги, тому що ми маємо увійти в євроінтеграцію та будувати дороги, а не тільки розвивати право. Вказав, що видно правові засади, які в нас уже визначені щодо будівництва доріг, мають бути скориговані. Додав, що робота належної якості, проте деякі моменти потрібно врахувати. Водночас вказав, що хоче висловити моменти роботи, які склали позитивне враження, проте в подальшому можуть бути доопрацьовані, зокрема, відмітив позитивним те, про що говорили члени ради, дуже важливим є поєднання приватних та публічних інтересів при будівництві доріг, тому що будується воно все на державних землях, інвестором переважно є держава, крім якихось приватних доріг, відзначив, що це є важливим поєднанням, що здобувачу вдалося зробити, проте разом із тим вказав, що на майбутнє (що не було наразі завданням дисертації) можна розглянути питання про те, хто контролює це все, вказав, що у

висновках слушно відзначено, хто здійснює керівництво, проте в нього виникає питання – хто і як контролює та відповідає за якість робіт? З кого спитати користувачам, якщо дорога виявилась нейтральною. Чому нейтральною? В обґрунтування даного твердження привів приклад: Польща приєднувалася до ЄС, у них тоді були гроші від ЄС на дороги. У 2013 році вони родиною їхали машиною до Гданська для участі в програмі Еразмус досвіду Польщі в євроінтеграції, зазначив, що в них були завантажені карти європейських доріг Польщі, вже темнішало і кілометрів через 50 починається цікава картина – GPS показує їхати туди, а на дорозі стоїть шлагбаум і надпис «Об'їзд зліва», при тому, що в GPS цього немає, вони пробують об'їхати, а там лежать купи піску, гравію тощо, проте виникає питання – якщо на карті GPS дорога є, то це означає, що десь на якомусь рівні польська влада вже доповіла, що все побудовано і це внесено на карти, а тут в'їжджають користувачі в дружню країну. Виникає питання, оскільки здобувач буде досліджувати та як практик займатися, то йому має бути цікаво, щоб подумати над цим питанням у публікації, статті, десь у дружньому колі – хто це контролює: замовник, той, хто будував? Висловив думку про майбутні перспективи для вирішення проблем. Висловив сподівання, що нашу країну скоро в ЄС будуть приймати і нас будуть спонсорувати – у першу чергу задля будівництва доріг, тому дуже цікаво буде цікаво це дослідити. Констатував, що дисертація цікава, вона має перспективу, відповідає вимогам, які встановлені до праць такого роду, тому висловив думку, що Сергій Васильович Колесниченко заслуговує на присудження ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право».

Оксана САФОНЧИК, д.ю.н., професорка, професорка кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія», критичні зауваження виклала у наданій рецензії та оголосила під час виступу, у дискусії зазначила, що багато було сказано під час захисту щодо актуальності теми, щодо її значимості, проте разом із тим, про ті цінні висновки та рекомендації, про які здобувач отримав, про те як він тримався та відповідав на зауваження рецензентів і офіційних опонентів. Вказала, що відповіді на питання свідчать про те, що Сергій Васильович розуміється та знає матеріал, зробив цікаві висновки та пропозиції, які мають значення теоретичне та практичне для науки цивільного права. Відзначила, що у виступі та дисертаційному дослідженні визначається регіональний аспект, тобто окремі статистичні дані, по Одеській області у тому числі, визначаються ті проблеми у сфері будівництва автомобільних доріг саме в Одеському регіоні, крім того, зазначила, що поєднання публічного та приватного інтересу дійсно, з одного боку говорять про те, що результати виконання цивільно-правових договорів у сфері будівництва автомобільних доріг мають значення для держави, проте з іншого боку – для кожного пересічного громадянина, тому

висловила переконання, що здобувач зробив цікаві висновки та в подальшому може не зупинятися в цьому напрямі, тому що залишається багато питань особливо з воєнним станом та можливо якимись законодавчими змінами, тому висловила думку, що такий шлях попереду та підвела підсумок, що буде обов'язково голосувати за присудження Сергію Васильовичу ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право».

Олена БЕРНАЗ-ЛУКАВЕЦЬКА, к.ю.н., доцента, доцентка кафедри цивільного права Національного університету «Одеська юридична академія», критичні зауваження виклала у наданій рецензії та оголосила під час виступу, у дискусії зазначила, що зі свого боку хоче підтримати дисертанта, тому що він обрав достатньо актуальну тему дисертаційного дослідження, показав себе вдумливим, уважним до деталей науковцем і дуже ретельно провів аналіз досліджуваних питань і вказала, що дуже приємно, що саме в стінах нашого навчального закладу відбувається захист не лише науковця, але і практика, оскільки всі бачать, що наукові положення, висновки, рекомендації, що викладені в дисертаційному дослідженні, мають достатній ступінь обґрунтованості, оскільки базується на теоретичних працях як вітчизняних, так і зарубіжних вчених, в роботі чітко сформульована мета, об'єкт, предмет дослідження, дисертаційне дослідження виконано на достатньо високому науковому рівні, належно оформлене, містить багато цікавих висновків та пропозицій, які можна використовувати в окремих спец курсах та в загальній дисципліні «Цивільне право». Відзначила, що дисертаційне дослідження Колесниченка Сергія Васильовича на тему «Цивільно-правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг» характеризується актуальністю, науковою новизною його положень та відповідно обґрунтованістю висновків, а загалом – дисертаційна робота є самостійним, завершеним науковим дослідженням, в ході якого розв'язано конкретне наукове завдання, що має істотне значення для науки цивільного права, дисертація підготовлена відповідно до нормативних вимог, а її автор – Колесниченко Сергій Васильович заслуговує на присудження йому ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». Висловила слова підтримки колегам, що потрібно розвивати дану тему, тому побажала подальших успіхів та нових наукових робіт.

Владислав ТЕРЕМЕЦЬКИЙ, д.ю.н., професор, провідний науковий співробітник відділу економіко-правових проблем містознавства Державної установи "Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова Національної академії наук України", критичні зауваження виклав у наданому відгуку та оголосив під час виступу, у дискусії акцентував на тому, що захист відбувається та відбувся на високому науковому рівні, вказав, що дисертант є обізнаним в тій проблематиці та питаннях, яких він торкнувся в своїй роботі, щодо

достовірності та наукової новизни тих здобутих результатів, то зазначив, що ретельно описав у своєму відгуку, проте може лише підтвердити, що правильно в роботі визначено об'єкт, предмет дослідження, використано узагальнення судової практики, що є позитивним аспектом, як він відзначав попередньо, зазначив, що в роботі є певна критика тих наукових позицій, які існують, відповідно авторські пропозиції, сформульовані у вигляді наукової новизни стосовно тематики дослідження, та зважаючи на те, що дисертація відповідає вимогам і структурно, і змістовно, і в контексті доброчесності, що складає позитивний симбіоз напрацювань, порад наукового керівника, які були, на його переконання, втілені в дисертації, дозволяє стверджувати, що сформульовані концептуальні висновки, які є в дисертації, становлять певний внесок в розвиток цивільного договірного права, та можуть бути використані у правотворчій, правозастосовній та освітній діяльності. Вказав, що є певні напрацювання в контексті ознайомлення з дисертацією, зокрема, запропонував декілька конструктивних порад та напрямів для подальшого посилення досліджень майбутніх дисертанта, звернув увагу, що має на увазі не зауваження, викладені у відгуку, а про поради на майбутнє, зокрема, звернув увагу на те, що правовим аспектом цивільно-правових договорів у сфері автомобільного будівництва приділено в роботі значну увагу, проте, економічний вимір цієї проблематики розкритий менш детально, що на його погляд, є закономірним, адже дисертація захищається за спеціальністю 081 «Право», втім у майбутніх дослідженнях варто було б ширше розглянути питання фінансових ризиків, які супроводжують укладення та виконання таких договорів, наприклад, ризик закладання вартості будівельних матеріалів, неспроможність сплати контрагентів, не менш важливим є механізм залучення інвестицій, у тому числі через використання банківських інструментів, іноземного капіталу, міжнародних фінансових транзакцій, на окрему увагу заслуговує аналіз правових особливостей державно-приватного партнерства в дорожньому будівництві, зокрема, типових форм договорів гарантій інвесторам, розподіл ризиків та обов'язків між державою та приватним суб'єктом – це такий дороговказ, настанови, поради, які в подальшому посилять економічний блок роботи, адже робота є комплексною, має міждисциплінарний характер, це більш прикладні і практичні аспекти, які можливо посприяють в подальшому виробленню більш ефективних моделей договірного регулювання. Зазначив, що йому дуже приємно, що його два зауваження співпали з зауваженнями шановного Віктора Петровича Маковія, що є справедливим, на його погляд, тому що з приводу судової практики, про яку вже було сказано, він проаналізував ті конкретні рішення, які були використані дисертантом, проте чомусь дисертант проаналізував тільки рішення першої інстанції, висловив думку, що на майбутнє можна ще більше поглибитися в

судову практику і зробити більш системне та узагальнене дослідження в цьому контексті – можливо здійснити класифікацію, визначити основні категорії спорів, що виникають у сфері будівництва, а аналіз практики судів апеляційної інстанції, Верховного Суду щодо вирішення спорів цієї категорії – дозволили б сформувати більш чіткі орієнтири і для практиків, послуговували б аргументом при формулюванні пропозицій з удосконалення чинного законодавства. Відмітив також, що важливо у подальших наукових дослідженнях зосередити увагу на цифровізації сталого розвитку в договірному регулюванні, звернув увагу, що здобувач приділив увагу вже у своїй роботі так званому BIM-моделюванню, адже воно змінює підходи до проектування та будівництва, утім цей напрям треба розвивати, можливо приділити увагу використанню смарт-контрактів у сфері будівництва, що зменшує ризики невикористання зобов'язань, адже усуває людський фактор у частині виконання наявних зобов'язань та домовленостей. Водночас зазначив, що доцільно було б приділити в подальших наукових публікаціях, у подальшій науковій діяльності оптимізацію принципів екологічної безпеки сталого розвитку – це такий новий загальновідомий тренд, тобто вимоги щодо енергоефективності, утилізації будівельних відходів, екологічної сертифікації об'єктів – це такий новий пласт, новий тренд, який заслуговує на подальше дослідження, розвиток та дискусію. Зазначив, що захист зі спеціальності 081 розкриває перед дисертантом такі нові обрії та можливості – дослідити проблеми, не обмежуючи себе лише однією спеціальністю якоюсь: цивільне право, адміністративне право тощо, проте, враховуючи те, що дисертант обмежений вимогами не тільки щодо змісту та структури дисертації, але й її обсягу, він зпромігся на належному рівні розкрити, проаналізувати та зробити висновки саме в таких питаннях, які він запропонував. Підвів підсумок, що зазначені ним побажання можуть бути та, можливо, заслуговують на увагу, проте більш спрямовані на подальше дослідження, на подальшу діяльність, тобто є над чим працювати, зазначив, що робота цікава, її треба підтримувати. Запросив всіх членів ради голосувати за присудження шановному здобувачу – Колесниченку Сергію Васильовичу, ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право».

Віктор МАКОВІЙ, к.ю.н., професор, завідувач кафедри цивільно-правових дисциплін Одеського державного університету внутрішніх справ, критичні зауваження виклав у наданому відгуку та оголосив під час виступу, у дискусії зазначив, що також підтримує Владислава Івановича та зазначив, що освітньо-наукова програма за освітньо-науковим рівнем доктора філософії передбачає досягнення цілого ряду результатів навчання та серед них вагома частина припадає на дисертаційну роботу, яка публічно слухалася,

аргументувалася спільно зі здобувачем, щодо якої висловлювалися позитивні моменти, рекомендації, що в цілому говорить про те, що здобувач продемонстрував саме ті компетенції, які свідчать про наукову оперативність в використанні термінів, понять правових, у висловленні своєї позиції щодо вирішення тієї чи іншої проблеми в конкретній сфері, в прагматичному виявленні тих чи інших колізій, які мають відтворення у відповідній сфері відносин та в низці інших аспектів, які саме мають місце та відображені серед результатів навчання за освітньо-науковою програмою освітньо-наукового рівня доктора філософії. Підтримав висловлену думку Владислава Івановича і теж закликав членів разової спецради голосувати за присудження ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 шановному Сергію Васильовичу Колесниченку.

Результати відкритого голосування:

«За» - 5 членів ради;

«Проти» - немає.

На підставі результатів відкритого голосування разова спеціалізована вчена рада присуджує **Сергію КОЛЕСНИЧЕНКУ** ступінь доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право».

Відеозапис трансляції захисту дисертації додається.

Голова

разової спеціалізованої вченої ради



Євген ХАРИТОНОВ