

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»

**ВІД РИМСЬКОГО ПРАВА
ДО ІНТЕГРАЦІЙНОГО ПРАВА ЄВРОПИ:
ЄВРООРІЄНТОВАНА ШКОЛА
ПОРІВНЯЛЬНОЇ ЦИВІЛІСТИКИ
НА ТЛІ ГІБРИДНОЇ ВІЙНИ**

Колективна монографія

*За редакцією
Є. Харитонова, О. Харитонової, І. Давидової*

Одеса
Фенікс
2025

УДК 323.22/.28:355.01] (477):342.7
В 42

*Рекомендовано рішенням вченої ради Національного університету
«Одеська юридична академія» 24 вересня 2025 року (протокол № 2)*

Рецензенти:

Булеца С. Б. – докторка юридичних наук, професорка, завідувачка кафедри цивільного права та процесу Ужгородського національного університету;

Гринько С. Д. – докторка юридичних наук, професорка, завідувачка кафедри приватного права Хмельницького університету управління та права імені Леоніда Юзькова;

Дудченко В. В. – докторка юридичних наук, професорка, професорка кафедри загальної теорії права та держави Національного університету «Одеська юридична академія».

В 42 **Від римського права до інтеграційного права Європи: євроорієнтована школа порівняльної цивілістики на тлі гібридної війни : кол. монографія / за заг. ред. проф.: Є. Харитонова, О. Харитонової, І. Давидової. – Одеса : Фенікс, 2025. – 660 с.**
ISBN 978-617-8763-01-5

Колективна монографія є комплексним дослідженням еволюції приватного права – від римської традиції до сучасних європейських моделей у контексті гібридної війни проти України.

У книзі поєднані: дослідження методологічних засад порівняльної цивілістики; аналіз римського приватного права як основи європейської правової цивілізації; вивчення впливу гібридної війни на приватноправові інститути; компаративістські студії у сфері сімейного, договірної, спадкового, банківського та цифрового права; розгляд нових викликів, пов'язаних із цифровізацією та трансформацією правосвідомості.

Монографія адресована науковцям, викладачам, юристам-практикам, студентам юридичних факультетів і всім, хто цікавиться розвитком приватного права в умовах європейської інтеграції та гібридної війни.

УДК 323.22/.28:355.01] (477):342.7

ISBN 978-617-8763-01-5

© Колектив авторів, 2025

Розділ 13. Дорожнє будівництво під час війни: поняття, значення та правові засади (Юлія Кривенко, Сергій Колесниченко)	358
---	-----

ГАЛУЗЕВІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ПРИВАТНОГО ПРАВА

Розділ 14. Адаптація законодавства України до права ЄС в сфері регулювання сімейних відносин в умовах гібридної війни (Оксана Сафончик)	383
Розділ 15. Цивільно-правові особливості банківських договорів у країнах континентальної правової сім'ї (Роксолана Московчук)	415
Розділ 16. Вплив римського приватного права на формування непоіменованих контрактів (Вікторія Павлова)	447
Розділ 17. Особливості виконання договору про управління спадщиною в умовах воєнного стану (Сергій Узунов)	457
Розділ 18. Особливості договору про надання послуг з охорони майна в умовах воєнного стану (Денис Карташев)	479
Розділ 19. Особливості процедури банкрутства в Україні та ЄС: порівняльно-правовий аспект (Олена Копитова)	513
Розділ 20. Termination of the Obligations Due to Impossibility of its Performance: Force Majeure Clause V. Hardship Clause (Clausula Rebus Sic Stantibus) (Гончаренко Владислава)	547

ЦИФРОВІЗАЦІЯ ТА НОВІ ТЕХНОЛОГІЇ

Розділ 21. Роль цифрових технологій у забезпеченні доступу до цивільного правосуддя: компаративістський погляд (Крістіна Дрогозюк)	566
Розділ 22. Приватно-правові засади цифрової економіки: європейський досвід та український контекст (Оксана Калітенко)	595
Розділ 23. Від цивілістичних шкіл до єдиної цивілістичної традиції: спадкоємність, інтеграція, перспективи (замість післямови) (Євген Харитонов)	633
СПИСОК ОСНОВНИХ ПРАЦЬ ПРЕДСТАВНИКІВ ШКОЛИ.	637

Розділ 13

ДОРОЖНЄ БУДІВНИЦТВО ПІД ЧАС ВІЙНИ: ПОНЯТТЯ, ЗНАЧЕННЯ ТА ПРАВОВІ ЗАСАДИ

DOI

Юлія Кривенко

кандидатка юридичних наук, доцента

Сергій Колесниченко

доктор філософії (081 Право)

Дороги – це класичний взірць суспільного блага, характерною ознакою якого є суспільний характер користування. На будівництво доріг витрачаються величезні суми бюджетних ресурсів, за якістю дорожнього покриття визначають якість державного та муніципального управління; стан та структура дорожніх мереж є найважливішою умовою розвитку економіки країни.¹

У березні 2020 року розпочалася програма «Велике будівництво», мета якої покращення транспортної, освітньої, соціальної та спортивної інфраструктури. Передбачалося оновити 25 тисяч кілометрів доріг (всього в країні 170 тисяч км доріг). Однак агресія російської федерації не дозволила виконати заплановане.

Статистика свідчить, що до 2022 року обсяги інвестицій у проєкти дорожнього будівництва в Україні зросли майже вп'ятеро – з 21,3 млрд грн у 2019 році до 106 млрд грн у 2021-му. Плани на 2022 рік – понад 140 млрд грн.

До війни в Україні із залученням інвесторів планували будувати платні автобани. Зокрема, перший автобан запланували побудувати в нашій країні у 2022 році. Вартість проїзду по ньому мала скласти приблизно 8 євроцентів за один кілометр. Автобаном мала стати автотраса «Краковець – Броди – Рівне». Її довжина мала скласти 280 кілометрів.²

¹ Колесниченко С. В. Цивільно-правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг: дис. ... д-ра філософії: 081 «Право». Одеса, 2025. С. 3.

² Колесниченко С. В. Цивільно-правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг: дис. ... д-ра філософії: 081 «Право». Одеса, 2025. С. 5.

Унаслідок тимчасової окупації частини нашої території, блокади морських портів, закриття повітряного простору для польотів цивільної авіації частка міжнародних перевезень наземним транспортом в Україні збільшилася з 48% у 2021 році до 68 % у 2022 році. А інтенсивність вантажопотоків через ділянку державного кордону України державами-членами ЄС у 2022 році збільшилася порівняно з 2021 роком у середньому на 21%. Це призвело до зростання рівня зношеності автомобільних доріг у прикордонних регіонах та загострення проблеми невідповідності сучасним потребам прикордонної інфраструктури на ділянці державного кордону України з державами-членами ЄС.¹

Автомобільні дороги в умовах воєнного стану є критично важливою складовою обороноздатності держави та забезпечення життєдіяльності країни. Дороги виконують стратегічну функцію для швидкого переміщення військових підрозділів, евакуації поранених, своєчасної доставки боєприпасів, зброї, палива та медикаментів на фронт. Технічний стан автомобільних доріг безпосередньо впливає на ефективність логістичного забезпечення військових операцій, оскільки від якості дорожнього покриття залежить швидкість та надійність постачання. Законодавство України визначає поняття «автомобільні дороги оборонного значення» як шляхи, необхідні для забезпечення оборони і безпеки держави, з'єднання військових об'єктів та здійснення військових перевезень. В умовах війни пріоритет надається експлуатаційному утриманню доріг та аварійно-відновлювальним роботам на зруйнованих ділянках замість масштабного нового будівництва. Особливістю правового регулювання є спрощення дозвільних процедур, запровадження декларативного принципу будівництва та встановлення особливих правил визначення вартості робіт через Постанову КМУ №1512.²

Дорожнє будівництво під час війни передбачає відновлення знищених мостів та переправ, що мають критичне значення для військової логістики та забезпечення зв'язку між регіонами. У квітні 2022

¹ Сміян Н. Транспортна стратегія 2030: Що передбачено для сфери автомобільних перевезень: URL://cfts.org.ua/articles/transportna_strategiya_2030_scho_peredbacheno_dlya_sferi_avtomobilnikh_perevezen_2086

² Деякі особливості визначення вартості будівництва в умовах воєнного стану. Постанова КМ України від 19.11.2025 №1512 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1512-2025-%D0%BF#Text>

на Одещині на дорозі Н-33 пошкоджено дорожнє полотно та залізничний міст через Дністровський лиман у селищі Затока. Наразі міст перекрито. Міст є важливою артерією області та забезпечує залізничне та транспортне сполучення з Ізмаїльським, Болградським та Білгород-Дністровським районами та веде до румунського кордону.¹

19 грудня 2025 перекрито рух мостом на автодорозі М-15 «Одеса – Рені» (на м. Бухарест) у селі Маяки Одеської області. Міст є важливою логістичною артерією, адже з'єднує Одесу та весь південь Одеської області. Під час повномасштабного вторгнення на мостовій споруді проводили ремонтні роботи в межах експлуатаційного утримання.

Для людей, які живуть в регіоні, це не просто автошлях – це щоденна критична потреба: скорочення часу доїзду швидкої допомоги, рятувальників, забезпечення стабільного сполучення між населеними пунктами. Саме тому, важливість будувати та утримувати мости в прифронтових і прикордонних регіонах серед пріоритетів Уряду, Мінрозвитку та Агентства відновлення.²

Незважаючи на це, фінансування дорожньої галузі в умовах воєнного стану суттєво скорочується, оскільки бюджетні кошти переорієнтовуються на першочергові потреби армії та оборони. Державну програму «Велике будівництво» тимчасово призупинено з перерозподілом фінансових ресурсів на оборонні цілі.

Крім того, сучасне дорожнє будівництво в умовах війни вимагає координації між військовим командуванням, обласними адміністраціями та дорожніми службами для визначення стратегічно важливих маршрутів та першочергових об'єктів відновлення. Масштаби руйнувань дорожньої інфраструктури внаслідок бойових дій є значними: 25 400 км доріг та 344 мостових споруд. Часові рамки реконструкції, за експертними висновками, коливатимуться від 5 до 20 років, залежно від технічної складності конкретного об'єкта.

У сучасних умовах ведення бойових дій на території України особливо гостро постала потреба в будівництві та відновленні автомобільних доріг оборонного значення, які забезпечують швидке переміщення військових підрозділів та доставку необхідного обладнання

¹ Увара!! Внаслідок ракетного удару пошкоджено міст. Схема об'їзду URL: <https://restoration.gov.ua/blog/uvaga%E2%80%BC-vnaslidok-raketnogo-udaru-poshkodzheno-mist-shema-obyizdu/>

² Увара! Перекрито рух мостом у селі Маяки! URL: <https://restoration.gov.ua/blog/uvaga-perekryto-ruh-mostom-u-seli-mayaky/>

до зони бойових дій. Специфіка таких доріг полягає в підвищених вимогах до швидкості виконання робіт, їх якості та можливості витримувати значні навантаження від важкої військової техніки, що створює додаткові виклики для підрядників. Проблематичним є те, що будівництво доріг оборонного значення часто здійснюється в умовах активних бойових дій, під загрозою обстрілів, що вимагає особливих заходів безпеки та суттєво ускладнює процес виконання робіт. Крім того, виникають труднощі з правовим регулюванням таких договірних відносин, оскільки класичні норми цивільного законодавства про підряд на будівництво не завжди враховують специфіку воєнного стану та необхідність оперативного реагування на потреби оборони.

Усе це зумовлює необхідність розроблення спеціальних правових механізмів регулювання договорів підряду на будівництво доріг оборонного значення, які враховували б як технічні особливості таких об'єктів, так і екстремальні умови їх зведення.

У звіті про прямі збитки інфраструктури від руйнувань, поданому Нацрадою з відновлення України від наслідків війни на початку 2024 року, зазначається: всі наступні відновлення в галузі можуть і мають здійснюватися на якісно вищому рівні – за так званим принципом «build back better» («відбудуй краще, ніж було»)¹.

Історичний досвід будівництва доріг

Еволюція дорожнього будівництва нерозривно пов'язана з розвитком людської цивілізації. Аналіз історичного досвіду свідчить, що становлення системи сухопутних комунікацій відбувалося поетапно: від спонтанного формування пішохідних стежок через організацію шляхів для переміщення військових підрозділів до цілеспрямованого створення мережі стратегічно важливих транспортних артерій, які згодом трансформувалися у швидкісні автомагістралі та міжнародні транспортні коридори.

Найдавніші зразки кам'яних доріг зі складною багатошаровою конструкцією, створені за часів мінойської цивілізації на острові Крит, датуються третім тисячоліттям до нашої ери. Дорожні шляхи з

¹ Сміян Н. Транспортна стратегія 2030: Що передбачено для сфери автомобільних перевезень. URL: [//cfts.org.ua/articles/transportna_strategiya_2030_scho_peredbacheno_dlya_sferi_avtomobilnih_perevezhen_2086](https://cfts.org.ua/articles/transportna_strategiya_2030_scho_peredbacheno_dlya_sferi_avtomobilnih_perevezhen_2086)

кам'яним покриттям використовувалися також в Ассирії, Хетському царстві та імперії Ахеменідів. Проте найбільш відомими серед античних кам'яних доріг залишаються римські, будівництво яких здійснювалося протягом восьми століть – від п'ятого століття до нашої ери до третього століття нашої ери.

Римська держава приділяла особливу увагу розширенню дорожньої інфраструктури, прокладаючи якісні кам'яні шляхи до кожної новоприєднаної території. На піку своєї могутності Римська імперія володіла приблизно дев'яноста тисячами кілометрів магістральних кам'яних доріг.

На початку республіканського періоду римська держава надавала пріоритетне значення розвитку дорожньої мережі. Від четвертого століття до нашої ери римська влада поширилася на північні та частину центральних областей Апеннінського півострова, проте південні родючі території Італії залишалися поза римським контролем.

Видатний державний діяч Гай Гракх, обраний народним трибуном у 123 році до нашої ери, ініціював у сенаті важливий законопроект стосовно дорожнього будівництва. Давньогрецький історик Плутарх, описуючи діяльність братів Гракхів, особливо підкреслював увагу Гая до розвитку транспортних шляхів. За його свідченнями, Гракх докладав максимальних зусиль до будівництва доріг, враховуючи не лише їхню практичну користь, але й зручність та естетичну привабливість. Дороги прокладалися ідеально рівними, їх мостили обробленим каменем або покривали щільним піском. У місцях перетину шляху струмками чи ярами зводилися мости на спеціально насипаних земляних валах, які ретельно вирівнювалися з обох сторін. Крім того, Гай Гракх запровадив вимірювання кожної дороги в милях і встановлення кам'яних стовпів для позначення відстаней. Уздовж доріг розміщувалися додаткові камені, які дозволяли вершникам сідати на коня без сторонньої допомоги.

Розвиток міських центрів та сільського господарства безпосередньо корелював із розширенням дорожньої мережі на території Італії. Паралельно відбувалося збільшення великих земельних володінь римської еліти, розташованих на значній відстані від столиці. Дороги перетинали більшість римських територій. Протягом семи століть римляни збудували тверді дороги загальною довжиною, що дорів-

нює двом земним екваторам. Дорожня інфраструктура стала одним із найвизначніших досягнень римської цивілізації. Слід зауважити, що сучасна мережа європейських шосе значною мірою повторює конфігурацію античної системи римських доріг, що свідчить про високий рівень технологій будівництва того часу.

У Римській імперії існували різні типи доріг: бруковані, ґрунтові та гравійні. Однак саме бруковані дорожні покриття символізували державну могутність. Перш за все, дорога виконувала функцію важливої стратегічної зброї, оскільки якісне покриття дозволяло максимально швидко перекидати військові підрозділи. Інтенсивний марш військових колон зі швидкістю чотири-п'ять кілометрів на годину був можливим виключно за наявності належного дорожнього покриття. Тому здебільшого римські дороги будувалися легіонерами для військових потреб.

Хоча основною метою створення римських доріг було забезпечення безперешкодного переміщення військ до місця бойових дій, вони неминуче приносили користь й економічному розвитку. Прокладені шляхи сприяли міграції населення, становленню поштових служб та активізації торгівлі. Уже в римську епоху вздовж доріг створювалися спеціальні двори для мандрівників та гінців, де можна було змінити коней та відпочити. Для полегшення пересування вздовж трас встановлювали спеціальні орієнтири.

Організація дорожнього будівництва, як і містобудування загалом, перебувала у віданні цензорів. Римський історик Тіт Лівій зазначав, що фінансування будівельних проєктів здійснював Сенат, який надавав цензорам кредити на будівельні роботи. Цензори також мали власні фонди для початку робіт. Характер робіт не конкретизувався при отриманні коштів – цензори самостійно приймали рішення щодо використання отриманих грошей на спорудження нових об'єктів або ремонт існуючих. Безпосередньо будівельні роботи виконували військові підрозділи або раби.

Важливо відзначити, що під час дорожнього будівництва виникали підрядні правовідносини, відомі ще з римського права. У той період така угода являла собою найм або обмін послугами, а весь комплекс робіт виконували – раби.

Дорожня мережа Римської імперії протягом тривалого часу сприяла утриманню в підпорядкуванні більшої частини відомого на той

час світу. Однак, коли могутність держави почала слабшати, величне творіння римлян обернулося проти своїх творців – орди варварів скористалися перевагами доріг для прискореного просування до скарбів давньої держави.

Тож досвід римського дорожнього будівництва демонструє нерозривний зв'язок між розвитком транспортної інфраструктури та могутністю держави, а також свідчить про високий рівень технічних знань, організаційних здібностей та правової культури римської цивілізації у сфері створення та підтримки дорожньої мережі.

У часи Київської Русі були зроблені перші спроби впорядкувати шляхи. Літописні свідчення, що розповідають про військові походи князів Київської Русі, дозволяють відновити картину шляхів сполучення цього періоду. Торговельні відносини русичів також указують на існування зовнішніх і внутрішніх зв'язків, які проходили по водних, водно-сухопутних та сухопутних шляхах. Одним з найстародавніших торговельних шляхів Стародавньої Русі був відомий шлях «із варяг у греки», що проходив переважно річками, однак у басейнах верхнього Дніпра й Західної Двіни існували й його сухопутні відрізки. Судна тут ставилися на спеціальні котки та волоком переміщалися по суші до наступного річкового басейну.¹

До цього часу відносяться літописні згадки про перевізників, бруківки, мости і т. ін. Процес об'єднання в централізовану державу розрізнених князівств зажадав вирішення завдань щодо зміцнення політичних та економічних зв'язків між містами, а також з окраїнними гарнізонами. Перша згадка про дорожні роботи відноситься до 1015 р., коли київський князь Володимир, збираючись у похід проти свого сина Ярослава, що княжив у Новгороді, наказав «... смикати шляхи і мости мостити». Згідно з першим зводом законів Русі «Руській Правді» були тут і професійні дорожні майстри – мостники, яким присвячений один із розділів «Урок мостникам».²

Після Жовтневої революції 1917 р. були розпочаті великі перетворення транспортної системи, які з 30-х років доповнюються проце-

¹ Литвиненко Т. П., Кошлатий О. Б., Вітринська І. В. Архітектурно-ландшафтний та інженерний благоустрій автомобільних доріг: Навч. посібник. Полтава: ПолтНТУ, 2010. С. 29.

² Руська правда. Тексти на основі 7 списків та 5 редакцій: Склав та підготував проф. С. Юшков. Київ, 1935. 193 с.

сом автомобілізації, що потребували змін усієї дорожньо-транспортної технології.¹

На початку 1918 року всі питання, пов'язані з дорогами, були покладені на губернські, повітові та інші Ради. При них з'явилися дорожні секції або відділи, яким перейшли відповідні кошти, дорожнє майно та персонал. Але з весни 1918 року керівництво дорожнім господарством країни було зосереджено в Управлінні по утриманню шосе (УПШОС).

Незабаром його було передано Управлінню військово-дорожніми загонами, який був створений у роки 1-ї світової війни. Для ремонту та утримання дорожньої мережі у воєнні роки широко використовувався метод трудової повинності.²

У 1933 році в паралізованій Великою депресією Німеччині одним із головних антикризових заходів стало масштабне будівництво доріг, автобанів, шляхопроводів, що буквально за лічені роки призвело до оздоровлення та злету німецької економіки.³ 42% німецьких доріг – бетонні. Вони десятиліттями не потребують ремонту. Більшість доріг у Німеччині, які будували під час Другої світової війни, були розраховані на танки. Відтак біля Берліну є ділянки, які побудували ще в кінці 30-х років XX ст.⁴

Звернемося до історичного досвіду Другої світової війни, зокрема до ролі автомобільних шляхів сполучення на українських землях та системи їх обслуговування в той період. Хоча цей досвід не можна вважати зразковим для сучасного застосування, він дає підстави для аналізу та пошуку ефективних сучасних рішень.

На початку війни найгострішим дефіцитом серед усіх військових підрозділів був брак спеціалізованих дорожньо-експлуатаційних формувань з професійно підготовленим персоналом. Однак уже на початку 1942 року чисельність дорожніх військ становила понад 8%

¹ Литвиненко Т. П., Кошлатий О. Б., Вітринська І. В. Архітектурно-ландшафтний та інженерний благоустрій автомобільних доріг: Навч. посібник. Полтава: ПолтНТУ, 2010. С. 33.

² Дубровіна А. Суспільний лад, механізм управління та право України в період розкладу соціально-кріпосницької системи і зростання капіталістичних відносин (перша половина XIX ст.): конспект лекцій. Київ: КДУ, 1966. 260 с.

³ Мартенс А. <https://surl.lu/cgfuto>

⁴ Паламар С. Навіщо Україні бетонні дороги і скільки коштує таке “задоволення” URL: <https://versii.cv.ua/aktsenti/navishho-ukrayini-betonni-dorogy-skilky-koshtuye-take-zadovolennya/44563.html>

від загальної кількості бойових підрозділів Червоної армії, що у 2,5 рази перевищувало передвоєнні розрахунки. Кількість мостобудівних батальйонів зростає ще суттєвіше – в 11 разів порівняно з плановими показниками.

До компетенції дорожніх військ належали такі завдання: виконання дорожньо-будівельних та ремонтних робіт; організація та контроль дорожнього руху; технічне обслуговування автотранспорту та забезпечення паливно-мастильними матеріалами. Упродовж 1941–1945 років дорожні війська збудували та відновили 100 тисяч кілометрів доріг і сотні кілометрів мостових переходів. У придатному для експлуатації стані підтримувалося 350 тисяч кілометрів шляхів. Очевидно, що всі фінансові потреби на утримання доріг, їх ремонт, а також будівництво тимчасових і капітальних мостів та доріг покривалися в рамках загального оборонного бюджету.¹

Пізніше, на початку 1970-х років, розпочалося і тривало близько десяти років – аж до 1983 року – будівництво автомобільної дороги стратегічного значення в межах Житомирської області. Рішення про будівництво дороги приймалося на союзному рівні – урядом СРСР. За призначенням, дорога мала статус автомобільної дороги стратегічного значення й у військових планах служила для оперативного перевезення військової техніки із центральних регіонів СРСР до західного кордону.

Будівництво автомобільної дороги проводилося із дотриманням усіх можливих, на той час, заходів секретності. Саме тому ЗМІ не висвітлювали хід робіт на цьому масштабному та надзвичайно складному, з погляду інженерії, об'єкті.²

Сучасні умови в Україні сильно відрізняються від попередніх військових конфліктів. Досвід сучасної війни переконливо демонструє, що якість дорожньої інфраструктури безпосередньо впливає на ефективність оборонних дій та може стати вирішальним фактором у протистоянні агресії.

Наприклад, проведення дорожніх робіт в Донецькій області. Дороги будують тільки за особистим розпорядженням командувача. З Оперативно-стратегічного угруповання військ «Хортиця» (ОСУВ

¹ Березовський М. Роль автомобільних доріг під час війни. URL: <https://nadu.com.ua/rol-avtomobilnih-dorig-pid-chas-vijni/>

² Нечипоренко В. Як будували «Варшавку»: крихти відомого. URL: <https://malyn.media/blog/yak-buduvaly-varshavku-krykhty-vidomoho-foto/>

«Хортиця»»¹ надходить заявка з вказівкою, де необхідно відремонтувати дорогу. Дороги ці евакуаційні, насамперед для військових. На сьогодні не проводиться капітальний ремонт доріг, все робиться так, щоб дороги були проїзними, адже щодня ворог обстрілює евакуаційні маршрути й руйнує дороги. Ремонтують їх, щоб вивезти поранених та людей з прифронтової лінії та забезпечити всім необхідним військових.² Інвестиції в дорожню інфраструктуру оборонного призначення мають подвійний ефект: вони зміцнюють обороноздатність країни та одночасно стимулюють економічний розвиток регіонів, покращують логістику цивільних перевезень та створюють робочі місця. Це робить такі проєкти стратегічно важливими для довгострокового розвитку держави.

Поняття та значення автомобільних доріг оборонного призначення

Дороги – одна з трьох найважливіших складових для економіки. Навіть у мирний час їхній розвиток безпосередньо впливає на економічну активність у регіонах і залучення інвестицій. А у воєнних реаліях, оскільки ми втратили авіасполучення, а залізничне – значною мірою переорієнтовано на потреби евакуації, дороги залишаються ледь не єдиною можливістю для транспортування необхідних товарів як для потреб армії, так і для експорту, який має критичне значення для виживання країни. Тож без доріг економіка просто не зможе функціонувати.³

1. Слід визначити, що українське законодавство не розрізняє поняття «дорога» та «автомобільна дорога». Відповідно до постанови КМУ від 10.10.2001 №1306 визначено, що «автомобільна дорога, ву-

¹ Оперативно-стратегічне угруповання військ «Хортиця» (ОСУВ «Хортиця») – це тимчасове об'єднання ЗСУ, створене для оборони східного фронту, яке відповідало за напрямки від Харківщини до Донеччини, але у серпні 2025 року було перейменовано на ОСУВ «Дніпро».

² У Донецькій області ремонтують дороги, що просять військові. В регіоні працюють кілька підрядників. URL: <https://suspilne.media/donbas/1033829-ne-robimo-kapitalnij-remont-robimo-sob-voni-buli-proizdni-remont-dorig-u-doneckij-oblasti-pid-cas-vijni/>

³ Виклики та стійкість: як війна трансформувала дорожнє будівництво в Україні. Юрій Шумахер, RDS про стратегії компанії та ключові проєкти. URL: <https://forbes.ua/leadership/vikliki-ta-stiykist-yak-viyna-transformovala-dorozhne-budivnitstvo-v-ukraini-yuriy-shumakher-rds-pro-strategii-kompanii-ta-klyuchovi-proekti-29102024-24354>

лиця (дорога) – частина території, зокрема, в населеному пункті, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними, пішохідними переходами) та засобами організації дорожнього руху, призначена для руху транспортних засобів та пішоходів та обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відводу»¹. Правове регулювання використання автомобільних доріг здійснюється відповідно до положень Закону України від 2005 року «Про автомобільні дороги»², який має власний предмет правового регулювання.

У Законі України «Про автомобільні дороги» запропоновано таке визначення, а саме пункт 1 статті 1 «Автомобільна дорога – лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів»³.

У ст. 9 вказаного закону визначені складові автомобільних доріг загального користування. Згідно вищезазначеного закону передбачено, що «вулиці і дороги міст та інших населених пунктів знаходяться у віданні органів місцевого самоврядування і є комунальною власністю. (ст.16) Управління функціонуванням та розвитком вулиць і доріг міст та інших населених пунктів здійснюється відповідними органами місцевого самоврядування, у віданні яких вони знаходяться (ст.17)».⁴

У ст. 21 Закону України «Про дорожній рух»⁵ запропоновано таке визначення, а саме: «автомобільна дорога, вулиця являє собою частину території, зокрема в населеному пункті, призначену для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розміщеними на ній спорудами».

Для автомобільних доріг як публічних об'єктів характерний режим загального користування, який за загальним правилом є публічним. Сутність публічного режиму загального користування автомо-

¹ Про правила дорожнього руху: Постанова КМУ від 10.10.2001 р. № 1306. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF#Text>

² Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>

³ Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>

⁴ Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>

⁵ Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text>

більшими дорогами полягає у праві всіх і кожного у використанні дороги як комплексної послуги, що включає користування дорогою як матеріальним об'єктом і всією сукупністю послуг на ній, обумовлених цілями безпечного пересування транспортних засобів.

Ознаками публічного режиму загального користування автомобільними дорогами є: загальне, добровільне і рівне доступне користування автомобільними дорогами. Будь-які переваги та обмеження повинні встановлюватися законом.

У випадках, спеціально передбачених законом, автомобільні дороги як публічні об'єкти можуть створюватися та функціонувати у приватному режимі загального користування, сутність якого полягає у праві всіх та кожного на платне використання відповідно до укладеного публічного договору дороги як комплексної послуги, що включає користування дорогою та всією сукупністю послуг на ній, обумовлених цілями швидкісного, безпечного та комфортного пересування транспортних засобів.

Автомобільні дороги з публічним режимом загального користування є об'єктами цивільних прав, вилученими з цивільного обігу. Вони належать на праві власності державі та територіальним громадам, становлять єдину мережу автомобільних доріг загального користування щодо яких не повинні укладати договори та інші юридично значущі дії, які можуть спричинити зміну власника, на них не може бути накладено арешт, звернено стягнення, не може поширюватися інститут набувальної давності.¹

Автомобільні дороги загального користування з приватним режимом повинні визнаватися об'єктами, обмеженими в обороті. Стосовно них можуть укладатися договори та інші юридично значущі дії за умови дотримання режиму сполучення загального користування.

Реалізація права публічної власності на автомобільні дороги загального користування в принципі не має на меті отримання прибутку; кошти, які планується отримувати від плати, будуть спрямовуватися на підтримку доріг у придатному для безпечної експлуатації стані.

За значенням автомобільні дороги поділяються на:

¹ Про затвердження переліку автомобільних доріг загального користування державного значення: Постанова Кабінету Міністрів України від 15.12.2023 р. № 1318. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/KP231318?an=2>

- автомобільні дороги міжнародного значення;
- автомобільні дороги національного та регіонального значення;
- автомобільні дороги територіального значення;
- автомобільні дороги місцевого значення поділяються на обласні та районні;
- автомобільні дороги оборонного значення¹.

На думку С. Колесниченко, автомобільна дорога – «індивідуально-визначена, неподільна річ, що відноситься до об'єкта нерухомості, підлягає державній реєстрації та призначена для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів».²

Закон України визначає поняття «автомобільних доріг оборонного значення». Аналізуючи норму статті, слід зазначити, що автомобільні дороги оборонного значення – це дороги, необхідні для забезпечення оборони та безпеки України, з'єднання військових і спеціальних об'єктів, призначені в умовах воєнного стану для військових перевезень, евакуації населення та вантажів, а також народногосподарських перевезень.

На основі загального поняття автомобільної дороги сформулюємо визначення поняття «автомобільна дорога оборонного значення». Отже, автомобільна дорога оборонного значення – це індивідуально-визначена, неподільна річ, що відноситься до об'єкта нерухомості, підлягає державній реєстрації та призначена для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів, яка має стратегічне значення для забезпечення обороноздатності держави шляхом:

- забезпечення оперативного переміщення військових підрозділів, озброєння та військової техніки до зон ведення бойових дій або районів дислокації військ;
- гарантування безперебійного постачання матеріально-технічних ресурсів для потреб Збройних Сил України та інших військових формувань;
- створення умов для швидкої евакуації цивільного населення та критично важливих об'єктів у разі воєнної загрози;
- забезпечення функціонування системи територіальної оборони держави.

¹ Про автомобільні дороги: Закон України від 08.09.2005 № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>

² Колесниченко С. В. Цивільно-правові договори у сфері будівництва автомобільних доріг: дис. ... д-ра філософії: 081 «Право». Одеса, 2025.

Під час воєнного стану такі дороги використовуються для транспортування військових підрозділів, евакуації цивільного населення та вантажів, а також для господарських перевезень загальнодержавного значення.

Будь-яка автомобільна дорога в Україні, незалежно від того, хто є її власником і яке вона має значення, може отримати статус дороги оборонного призначення, якщо це необхідно для забезпечення національної безпеки та оборони.

Присвоєння дорозі статусу оборонної не означає автоматичного обмеження руху транспорту на ній. Такі обмеження можуть запроваджуватися виключно під час дії воєнного стану.

М. Березовський зазначає, що враховуючи перелік реальних загроз для нашої держави в сьогоdnішній війні, як мінімум всі дороги державного значення з індексом М, Н, Р та частина доріг місцевого значення мали б бути в цьому переліку. Відповідно, ставлення до технічного стану цих доріг та інженерних споруд на них має бути адекватним вимогам воєнного стану. Ну і звичайно, перелік автомобільних доріг оборонного значення мав би бути погоджений Міністерством оборони України з можливістю оперативного внесення змін у залежності від потреб фронту. І головне – необхідно було б передбачити фінансування на утримання та ремонт автомобільних доріг оборонного значення відповідно до переліку¹.

Крім поняття доріг оборонного призначення, трапляється поняття «військові автомобільні дороги» та узагальнювальне поняття «автомобільні шляхи спеціального призначення».

Автомобільні шляхи спеціального призначення – це під'їзди до військових та інших режимних об'єктів, великих залізничних вузлів, станцій, переправ, морських та річкових портів, а також автомобільні дороги оборонного значення.²

Військовими автомобільними дорогами називають всі дороги театру воєнних дій, що підготовляються та експлуатуються інженерними чи дорожніми військами. Для більш повного розуміння питання, вважаємо за необхідне звернутися до питання правового режиму земель оборони. Романюк М. З, характеризуючи це питання зазначає,

¹ Березовський М. Роль автомобільних доріг під час війни. URL: <https://nadu.com.ua/rol-avtomobilnih-dorig-pid-chas-vijni/>

² Гончаренко Ф. П. Розвиток мережі автомобільних доріг в Україні. Дороги і мости. Вип. 4. С. 46-69. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/dim_2006_4_5

що істотною особливістю права постійного користування землями оборони є визначене коло суб'єктів такого права, до якого належать: військові частини, установи, військово-навчальні заклади, підприємства та організації Збройних Сил України, інших, утворених відповідно до законів України військових формувань. Згідно з ч. 4 ст. 2 Закону України «Про використання земель оборони», військові частини зобов'язані використовувати надані їм земельні ділянки відповідно до вимог земельного та природоохоронного законодавства та з дотриманням вимог щодо забезпечення безпеки населення у процесі проведення ними постійної діяльності. Зазначена норма є, на наш погляд, надто загальною і не забезпечує належного правового регулювання користування земельними ділянками із земель оборони. Доцільним у цьому контексті видається закріплення на законодавчому рівні переліку прав та обов'язків суб'єктів, яким землі оборони надаються для розміщення та постійної діяльності. Так само права та обов'язки землекористувачів закріплені у ст. 95 та ст. 96 ЗК України, однак вони стосуються всіх землекористувачів та не враховують особливої правосуб'єктності постійних користувачів земель оборони, а також особливих цілей використання земель для потреб оборони і безпеки.¹

За недостатньої кількості існуючих ВАД, неможливості їх використання, недоцільності зведення нових ВАД, а також для об'їзду зруйнованих (загороджених) ділянок, прокладають колонні шляхи. Колонним шляхом зветься обраний на місцевості напрямом поза дорогами, підготовлений для короточасного пересування військ.²

Військові дороги і колонні шляхи розподіляються:

- за напрямком: фронтальні – такі, що йдуть від тилу до фронту; рокадні – що, спрямовані вздовж фронту і служать для здійснення маневру.
- за призначенням: основні – шляхи маневру, підвозу й евакуації; допоміжні – під'їзні, об'їзні, запасні й хибні.
- за характером руху: для руху колісних машин; для руху гусеничних машин; для змішаного руху.
- за належністю: батальйонні; бригадні; корпусні та армійські.

¹ Романюк М. З. Правові засади користування землями оборони в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2012. Вип. 19. Т.3. С. 80-82.

² Військові автомобільні дороги. Навчальний посібник. Київ. 2013р. URL: <https://studfile.net/preview/5380075/>

- за пропускнуою спроможністю: колонні шляхи для разового пропуску машин; колонні шляхи для руху протягом декількох діб.¹

Пропонуємо визначити основні критерії розмежування військових доріг та доріг оборонного значення:

Військові дороги:

- знаходяться на території військових об'єктів, полігонів, військових містечок;
- перебувають у власності або управлінні Міністерства оборони;
- призначені виключно для потреб Збройних Сил України;
- обмежений доступ для цивільного населення ;
- використовуються для навчань, переміщення військової техніки, з'єднання казарм, складів, стрільбищ;
- утримання та ремонт здійснюється військовими дорожніми підрозділами.

Дороги оборонного значення:

- є частиною загальної мережі автомобільних доріг України;
- можуть бути в державній, комунальній або приватній власності;
- у мирний час використовуються для звичайного цивільного руху;
- отримують особливий статус через стратегічне значення для оборони держави;
- з'єднують військові об'єкти з цивільною інфраструктурою;
- під час воєнного стану можуть використовуватися для військових перевезень, евакуації населення та вантажів;
- обмеження руху вводяться лише в період воєнного стану;
- перелік затверджується Кабміном.

Отже, військові дороги – це внутрішня інфраструктура збройних сил, а дороги оборонного значення – це цивільні дороги зі стратегічним оборонним потенціалом.

¹ Військові дороги, колонні шляхи та переправи. Методична розробка. URL:https://nuczu.edu.ua/images/topmenu/kafedry/viiskovoi-pidhotovky/distant-content/vip/Zanytie_5_1.pdf?srltid=AfmBOorjLhJawpFW4hhuSQYIT2xVOEEXmhUPjSTXDptXd07QTvIkRLZ9

Особливості суб'єктного складу та правового статусу сторін договору будівельного підряду за участю військових організацій

Аналізуючи склад осіб, які можуть бути задіяні в реалізації права на будівництво автомобільних доріг, слід враховувати важливу обставину, що регулювання, підпорядкування, відповідність має бути не лише нормам цивільного права, а й земельного права, а також адміністративного права, слід розпочати з загальної характеристики суб'єктного складу сфери будівництва автомобільних доріг.

Особливу увагу варто зосередити на виборі підрядних організацій для будівництва, утримання, ремонту та реконструкції автомобільних доріг, що на сьогодні відзначається значною складністю. Насамперед це пов'язано з економічною невизначеністю умов організації дорожніх робіт для потреб оборони, значними витратами на реалізацію транспортно-технологічних процесів матеріально-технічного забезпечення будівництва та реконструкції автомобільних доріг, підвищеною вартістю енергоресурсів та дорожньо-будівельних матеріалів і конструкцій, а ще постійною загрозою для життя та здоров'я підрядників. Водночас і полігонні, і під'їзні автомобільні дороги використовуються як об'єкти бойової підготовки або у їх складі (маршрутів/шляхів руху та маневру військ, колонних шляхів, артилерійських та танкових директрис, автомобільних тренувальних та навчальних трас, автодромів тощо) і повинні мати необхідні транспортно-експлуатаційні показники. Вони приймаються в експлуатацію відповідно до законодавчих актів, будівельних норм і правил, стандартів, інструкцій, що діють в Україні в період будівництва (реконструкції, капітального ремонту) та приймання в експлуатацію. Це висуває вимоги до надійності підрядника та якості робіт, які виконуються. Розглянемо участь військових організацій в зобов'язальних відносинах за договором будівельного підряду. У «Положенні про організацію будівництва об'єктів у Міністерстві оборони України та Збройних Силах України» визначено порядок планування, проектування, організації та фінансування будівництва об'єктів житлового фонду та об'єктів загальновійськового і спеціального призначення військових частин Збройних Сил України (далі – об'єкти ЗС України)¹

¹ Положення про організацію будівництва об'єктів у Міністерстві оборони України та Збройних Силах України: Наказ Міністерства оборони України від 05 червня 2019 року № 284. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MUS32059>

[8]. Під терміном «військова організація» зазвичай розуміються органи військового управління, об'єднання, з'єднання, військові частини, організації, підприємства, установи, зокрема військові освітні установи професійної освіти та інші організації Збройних Сил України, інших військ, військових формувань та органів державної влади, в яких законодавством передбачено військову службу.

Військова частина – це структурний елемент ЗСУ, сформований на основі директиви (наказу) вищого штабу (командира, командуючого), який виконує завдання та функції, визначені специфікою діяльності видів ЗСУ та утримуються за рахунок коштів Державного бюджету.¹

Варто звернути увагу на точку зору Павловського О. С., який зазначає, що військові частини слід розглядати як публічно-правові утворення у сфері оборони та безпеки держави, мають свою цивільно-правову природу. Як самостійний та рівноправний суб'єкт майнового обороту військова частина займає відповідне місце у справі військового будівництва та забезпечення військового захисту Вітчизни, її національної та економічної безпеки та будучи юридичною особою з притаманними їй специфічними ознаками бере участь у цивільно-правових відносинах.²

У зв'язку з цим, військові частини вступають у цивільні правовідносини, укладаючи цивільно-правові договори (договір будівельного підряду), що дозволяє відповідно до вимог виконувати бойові завдання. Така діяльність регулюється поряд з адміністративно-правовими нормами цивільного права, що пов'язано з набуттям військовими частинами цивільної правосуб'єктності для самостійної участі в майновому обороті.³

Наявність статусу юридичної особи дозволяє військовим організаціям брати участь у цивільно-правових відносинах. Військова організація може виступати як замовник, так і підрядник. Військова частина(військовий загін) можуть бути підрядником за умови наявності ліцензії на будівництво та дозвіл на підприємницьку діяльність.

¹ Сокурєнко В. В. Теоретичне розуміння поняття «військова частина». *Юридична наука та практика: виклики сучасності*: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 17 верес. 2015 р.). Київ, 2015. С. 89-92.

² Павловський О. С. Договір поставки матеріальних ресурсів за участю військових частин відповідно до законодавства України: дис. ... д-ра філософії: 081 «Право». Харків, 2023. URL:https://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/19954/1/Pavlovskiy_dys.pdf

³ Винар Л. В. Правовий статус юридичних осіб, заснованих державою: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Львів, 2006. 20 с.

У Положенні про військове (корабельне) господарство Збройних Сил України передбачено таке: – організація капітального будівництва та капітального ремонту; – нове будівництво або реконструкція об'єктів Міністерства оборони може здійснюватись лише за умов наявності дозволу на проектування та будівництво, який приймається згідно з наказом Міністра оборони України, а також, якщо ці об'єкти включені в титульні списки замовника – титулоутримувача капітального будівництва¹. Перелік будівельних робіт, які не потребують документів, що дають право на їх виконання, та після закінчення яких об'єкт не підлягає прийняттю в експлуатацію, затверджено постановою Уряду від 7 червня 2017 р. № 406 ². У постанові передбачено, що нове будівництво, реконструкція, капітальний ремонт військових аеродромів, арсеналів, баз та складів тощо класом СС1, СС2 на території військових частин (підрозділів), установ ЗСУ, Нацгвардії та Служби зовнішньої розвідки не потребує отримання дозволів. Також без дозволів можна будувати, реконструювати, реставрувати та ремонтувати об'єкти казармено-житлового фонду військових містечок (крім житлових будинків). Однак, необхідно врахувати специфіку здійснення будівництва під час воєнного стану. Будівельні роботи з участю військових організацій мають низку специфічних особливостей. Це стосується як інженерної унікальності самих об'єктів будівництва, режиму їхньої секретності, так і процедур фінансування, нагляду, випробування та прийняття об'єктів в експлуатацію. Специфіка обумовлена і громадськими інтересами держави щодо забезпечення її обороноздатності та безпеки кордонів. Крім того, слід звернути увагу навіть на те, що фахова підготовка військових інженерів відрізняється від підготовки інженерів цивільної сфери своєю специфікою та спрямованістю. Ключовою особливістю є орієнтація на забезпечення технічної підтримки бойових операцій, що включає інженерну підготовку території країни, театрів воєнних дій та підрозділів Збройних Сил до ведення бойових дій. Водночас військові

¹ Положення про військове (корабельне) господарство Збройних Сил України: Наказ Міністра оборони України від 16.07.97 № 300. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0615-97#Text>

² Про затвердження переліку будівельних робіт, які не потребують документів, що дають право на їх виконання, та після закінчення яких об'єкт не підлягає прийняттю в експлуатацію: Постанова Кабінету Міністрів України від 7 червня 2017 р. № 406. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/406-2017-%D0%BF#Text>

інженери повинні володіти знаннями та навичками щодо вирішення комплексу завдань інженерного забезпечення при плануванні та проведенні бойових операцій різних видів Збройних Сил та родів військ. У такий спосіб специфіка професійної діяльності військового інженера концентрується на впровадженні термінових організаційно-технологічних та інженерних рішень, які мають на меті недопущення критичних втрат у бойових умовах, що є неможливим без залучення саме військових фахівців із відповідною підготовкою.

Зазначені особливості мають тривалий період свого формування, який обчислюється не однією сотнею років. У зв'язку з цим, їх не можна розглядати як особливості, властиві виключно сучасному етапу розвитку державності. Водночас чинне законодавство не враховує належною мірою специфіку участі в договорі будівельного підряду організацій, підпорядкованих Міністерству оборони. За умови участі в зобов'язаннях будівельного підряду військової частини законодавець передбачає таке: замовником будівництва об'єктів ЗС України, які споруджуються за рахунок коштів державного бюджету та інших джерел, не заборонених законодавством, є Міністерство оборони України (далі – МО України). Виконання функцій замовника будівництва об'єктів ЗС України покладаються на: органи військового управління – на підставі довіреності МО України на право укладання договорів на будівництво, проектування об'єктів ЗС України та інших визначених довіреністю договорів за відповідною бюджетною програмою (підпрограмою) МО України; суб'єкти господарювання, Статутом (Положенням) яких передбачається вид економічної діяльності – будівництво, які перебувають у функціональному підпорядкуванні Головного управління майна та ресурсів, – на підставі довіреності Міністерства оборони України на право укладання відповідних договорів та договорів на виконання функцій замовника; територіальні квартирно-експлуатаційні управління, Київське квартирно-експлуатаційне управління, квартирно-експлуатаційні відділи міст, квартирно-експлуатаційні частини районів, командування видів, родів військ та сил ЗС України, військові частини, військові навчальні заклади, установи та організації Збройних Сил України, Державну спеціальну службу транспорту, відповідно до своїх Положень (Статутів), якими передбачається виконання таких функцій – на підставі затверджених у встановленому порядку Переліку об'єктів будівниц-

тва (придбання) житла та Плану будівництва об'єктів ЗС України на відповідний рік, за наявності відповідної функції; відповідний структурний підрозділ Головного управління розвідки Міністерства оборони України з будівництва об'єктів для функціонування Головного управління розвідки Міністерства оборони України¹. Слід зазначити, що особливістю договору будівельного підряду за участю військової організації є неприпустимість збільшення вартості будівництва з волі сторін. Вартість будівництва, терміни та інші його характеристики визначаються відповідно до цільових програм і лімітів виділених цільовим призначенням фінансових ресурсів, закладених у державному бюджеті. Під час підготовки та укладення договору будівельного підряду за участю військових організацій необхідно враховувати такі особливості: – військові організації виступають як замовник будівництва, контролюють хід будівельного процесу з інженерної точки зору, оплачують виконані роботи, експлуатують об'єкти закінченого будівництва; – на відміну від переважної кількості договорів будівельного підряду, що укладаються не військовими організаціями, фінансування будівництва для військових потреб здійснюється з державного бюджету. Тож договір будівельного підряду за участю військової організації має джерело фінансування, що, у свою чергу, привносить у ці відносини додаткові нюанси; – один із найважливіших учасників договору – Управління капітального будівництва Міністерства оборони України, основними завданнями якого є: поточне планування з будівництва та об'єктів; організація діяльності з будівництва та капітального ремонту об'єктів; контроль виконання державних контрактів та виконання плану державних капітальних вкладень. Аналіз особливостей договірних відносин будівельного підряду за участю військових організацій Міністерства оборони України дозволяє зробити висновок про те, що принципу свободи договору, свободі вибору контрагента, механізму укладання, виконання та припинення державного договору, а також реалізації відповідальності за порушення договірних зобов'язань у зазначеній сфері властиві характерні обмеження. Враховуючи зазначену інтеграцію військових організацій у сучасні ринкові відносини, є необхідність внести

¹ Положення про військове (корабельне) господарство Збройних Сил України: Наказ Міністра оборони України від 16.07.97 № 300. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0615-97#Text>

певні зміни до їх юридичного статусу. Ці зміни могли б дозволити військовим організаціям, не змінюючи свого статусу, брати участь у цивільному обороті в нових економічних умовах з урахуванням їх історично сформованих особливостей. Розуміння військової організації як юридичної особи з особливим статусом, для якого характерна сукупність таких ознак як, по-перше, особливий статус; по-друге, командна підпорядкованість; по-третє, особливий порядок володіння, користування та розпорядження майном; по-четверте, особливий порядок фінансування поточної діяльності свідчить про необхідність розробки та прийняття закону, що закріплює особливості військової (будівельної) організації, які б їй дозволили, залишаючись військовою організацією, брати активну участь у цивільному обороті.¹

Наприклад, Генеральний штаб Збройних Сил України в особі ІНФОРМАЦІЯ_1 виступив замовником на проєктування об'єкта «Будівництво інженерних споруд з метою зміцнення обороноздатності держави», скерувавши до державного підприємства Міністерства оборони України «Центральний проєктний інститут» відповідне завдання на проєктування, що затверджене 22.04.2015 начальником Генерального штабу Головнокомандувачем Збройних Сил України генерал-полковником ОСОБА_7. Вказаним завданням передбачалось, зокрема, розробка проєкту повторного використання (п. 13) зі стадійністю проєктування «Робоча документація (РД)» (п. 7) з погодженням з боку Замовника робочих креслень (п. 34); вихідними даними для вищезазначеного проєктування повинні бути тактико-технічні вимоги (п. 30).

Тактико-технічними вимогами до фортифікаційних споруд для обладнання ВОП, що затверджені 27.03.2015 начальником Генерального штабу Головнокомандувачем Збройних Сил України ОСОБА_7, визначено, що ВОП обладнується, серед іншого, такими фортифікаційними спорудами: командно-спостережний пункт (КСП), вогнева споруда (ВС-1), бліндаж (УФС-1, УФС-3), що призначені, зокрема, для захисту особового складу від засобів ураження (осколків, куль тощо). Разом з цим передбачено, що зазначені фортифікаційні споруди є збірними конструкціями з залізобетонних елементів, повинні бути міцними та забезпечувати їх швидке зведення та демонтаж.

¹ Кривенко Ю. В., Спасова К. І. Участь військових організацій в зобов'язаннях за договором будівельного підяду. *Часопис цивілістики*. 2023. № 51. С. 34-39.

10.04.2015 між Міністерством оборони України в особі Міністра оборони України ОСОБА_8 та Донецькою обласною державною адміністрацією (надалі – Донецька ОДА), Донецькою обласною військово-цивільною адміністрацією (надалі – Донецька ОВЦА) в особі її голови, керівника ОСОБА_9 укладено договір № 343/1/40 щодо делегування функцій замовника будівництва інженерних споруд. Цим договором передбачено, що Міністерство оборони України делегує Донецькій ОДА, Донецькій ОВЦА функції замовника щодо будівництва інженерних споруд (далі Об'єкти) та визначає її розпорядником коштів нижчого рівня, якій перераховує кошти за програмою 2101700 «Будівництво інженерних споруд з метою зміцнення обороноздатності держави» в сумі 59 078 760 грн.¹

Тож військові організації як у своїх відомчих нормативно-правових актах, так і у своїй практичній діяльності щодо вирішення поставлених перед ними завдань, не можуть не враховувати принципи цивільного права, на основі яких реалізуються, зокрема, норми права у сфері закупівель товарів, робіт і послуг для державних потреб, поміж тим для військових частин, і на основі яких виконуються цивільно-правові зобов'язання сторін за відповідними договорами. Значущість принципів цивільного права для діяльності військових частин обумовлена також необхідністю їх забезпечення товарами, роботами, послугами, інакше виконання ними поставлених завдань стає неможливим.

Вибір підрядника визначається з урахуванням важливості стану доріг, які використовуються у військових цілях, це військова логістика вантажів, евакуація цивільних та поранених військових, кожна дорога має критичне значення, тож їх утримання – це безпосереднє забезпечення потреб оборони. Чим ближче лінія фронту – тим більше страждає дорожнє покриття. Зважаючи на вищевикладене та на численні повітряні тривоги, які вносять певні нюанси до організації виконання робіт, вкрай важливо мати досвід роботи в таких умовах².

М. Березовський зазначає, що сьогодні функції виконавців дорожніх робіт на 95% покладені на приватні дорожньо-будівельні компа-

¹ Справа № 991/4060/21 Провадження 1-кс/991/4124/21 Ухвала від 22 червня 2021 року м.Київ URL: <https://hacc-decided.ti-ukraine.org/uk/documents/98381120>

² У Запорізькій області визначили, хто ремонтуватиме прифронтові дороги – підрядники старі. URL:<https://incentre.zp.ua/u-zaporizkij-oblasti-vyznachyly-hto-remontuvatyme-pryfrontovi-dorogy-pidryadnyky-stari/>

нії, які, як і вся виробнича сфера країни, стикаються із незручностями воєнного стану. Часто в борг за рахунок кредитів та власних коштів, виконуючи роботи з експлуатаційного утримання доріг та відбудови інженерних споруд на них. Будівництво водогонів, фортифікаційних споруд, захист енергетичних об'єктів – новий напрямок діяльності наших компаній, з якими вони впораються.¹

Дослідження правових засад дорожнього будівництва під час війни дозволяє сформулювати такі висновки:

Автомобільні дороги в умовах війни є критично важливою складовою обороноздатності держави, виконуючи стратегічну функцію забезпечення швидкого переміщення військових підрозділів, евакуації поранених та своєчасної доставки боєприпасів, зброї й медикаментів. Технічний стан доріг безпосередньо впливає на ефективність логістичного забезпечення військових операцій. Історичний досвід від Римської імперії до сьогодення підтверджує нерозривний зв'язок між розвитком дорожньої інфраструктури та могутністю держави.

Законодавство України визначає поняття «автомобільні дороги оборонного значення» як шляхи, необхідні для забезпечення оборони та безпеки держави. Особливістю правового регулювання в умовах воєнного стану є спрощення дозвільних процедур, запровадження декларативного принципу будівництва та встановлення особливих правил визначення вартості робіт. Пріоритет надається експлуатаційному утриманню доріг та аварійно-відновлювальним роботам замість масштабного нового будівництва.

Необхідно чітко розрізняти військові дороги (внутрішня інфраструктура збройних сил на території військових об'єктів) та дороги оборонного значення (цивільні дороги зі стратегічним оборонним потенціалом, що є частиною загальної мережі автомобільних доріг України). Будь-яка автомобільна дорога може отримати статус дороги оборонного призначення, якщо це необхідно для забезпечення національної безпеки.

Участь військових організацій у договорах будівельного підряду характеризується низкою специфічних особливостей: фінансування здійснюється з державного бюджету, військові організації виступають переважно як замовники, існують особливі вимоги до режиму

¹ Березовський М. Роль автомобільних доріг під час війни. URL: <https://nadu.com.ua/rol-avtomobilnih-dorig-pid-chas-vijni/>

секретності та контролю виконання робіт. Військові частини як публічно-правові утворення мають цивільну правосуб'єктність і можуть бути як замовниками, так і підрядниками за наявності відповідних ліцензій.

Договір будівельного підряду за участю військових організацій має характерні обмеження принципу свободи договору: неприпустимість збільшення вартості будівництва з волі сторін, визначення термінів та характеристик відповідно до цільових програм і бюджетних лімітів, особливі процедури контролю та прийняття об'єктів в експлуатацію. Регулювання таких відносин має міжгалузевий характер, поєднуючи норми цивільного, земельного та адміністративного права.¹

Вибір підрядних організацій для будівництва, утримання та ремонту автомобільних доріг оборонного значення відзначається значною складністю через економічну невизначеність, підвищену вартість ресурсів, постійну загрозу життю працівників та необхідність досвіду роботи в умовах воєнного стану. Сьогодні функції виконавців дорожніх робіт на 95% покладені на приватні дорожньо-будівельні компанії.

Чинне законодавство не враховує як слід специфіку участі військових організацій у договорах будівельного підряду. Необхідна розробка спеціальних правових механізмів регулювання, які враховували б як технічні особливості об'єктів оборонного значення, так і екстремальні умови їх зведення. Доцільним є прийняття спеціального закону, що закріплює особливості правового статусу військових організацій як учасників цивільного обороту.

Масштаби руйнувань дорожньої інфраструктури внаслідок бойових дій є значними: пошкоджено 25 400 км доріг та 344 мостові споруди. Часові рамки реконструкції коливатимуться від 5 до 20 років. Фінансування дорожньої галузі суттєво скорочується через переорієнтацію бюджетних коштів на оборонні потреби. Відновлення має здійснюватися за принципом «build back better» на якісно вищому рівні.

Ключові слова: автомобільна дорога, об'єкти цивільного права, автомобільна дорога оборонного значення, суб'єкти договору підряду, військова частина як суб'єкт, замовник, підрядник.

¹ Кривенко Ю. В., Спасова К. І. Укладання та реалізація договору підряду. *Часопис цивілістики*. 2021. Вип. 43. С. 36-40.