

Господарське право

УДК 346.1:338.47

Турченко Ігор Вікторович

доктор філософії у галузі права

Turchenko Ihor

PhD in Law

ORCID: 0000-0001-6127-7968

**КОНТРАКТИ «ПІД КЛЮЧ» У СФЕРІ РОЗБУДОВИ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
TURNKEY CONTRACTS IN THE DEVELOPMENT OF UKRAINE'S
TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

***Анотація.** Вступ. Післявоєнне відновлення та подальша розбудова транспортної інфраструктури України є ключовою умовою для економічного зростання, розвитку міжнародної торгівлі та інтеграції України в глобальні економічні процеси. У сучасних реаліях, коли перед Україною постають невідворотні виклики посткризового відновлення, які виникнуть після завершення збройної агресії, питання раціонального та ефективного використання фінансових і технічних ресурсів набуває надзвичайної актуальності. У цьому контексті одним із найбільш перспективних правових механізмів є впровадження контрактів типу ЕРС («під ключ»), які широко застосовуються в міжнародній практиці для реалізації складних проєктів у сфері транспортної інфраструктури.*

Метою цього дослідження є аналіз правових та організаційних передумов застосування контрактів типу ЕРС («під ключ») у сфері розбудови транспортної інфраструктури України. Основними завданнями статті є

виявлення правових проблем, що виникають під час застосування типових проформ FIDIC у вітчизняній господарсько-правовій діяльності, визначення їхньої правової природи, а також врахування міжнародного досвіду та особливостей вітчизняного законодавства.

Матеріали і методи. Матеріалами дослідження є: 1) нормативно-правові акти України та міжнародні документи, що регламентують застосування контрактів типу ЕРС («під ключ») у сфері будівництва транспортної інфраструктури; 2) проформи контрактів FIDIC, зокрема Срібна книга, як основа для регулювання правовідносин у межах складних інфраструктурних проєктів; 3) наукові праці вітчизняних і зарубіжних дослідників, присвячені аналізу правової природи та особливостей застосування ЕРС-контрактів та типових проформ контрактів FIDIC у міжнародній практиці; 4) міжнародний досвід впровадження контрактів типу ЕРС, який використовується у країнах Європейського Союзу, Азії та Латинської Америки.

У процесі дослідження було використано наступні наукові методи: метод теоретичного узагальнення та систематизації (для аналізу ключових правових та організаційних аспектів застосування ЕРС-контрактів у транспортній сфері); метод порівняльного правознавства (для співставлення міжнародного досвіду та нормативного регулювання ЕРС-контрактів з чинним законодавством України); метод логічного аналізу та синтезу (для визначення правових проблем, пов'язаних із впровадженням проформ FIDIC в український правовий простір, та формулювання рекомендацій щодо їх усунення); метод прогнозування (для обґрунтування можливих варіантів застосування контрактів типу ЕРС в Україні з урахуванням специфіки об'єктів транспортної інфраструктури).

Результати. У науковій статті визначено, що контракти типу ЕРС у сфері будівництва та модернізації транспортної інфраструктури, які широко застосовуються у світовій практиці, залишаються значною мірою неврегульованими в українському правовому полі. Незважаючи на відомість та часткове впровадження типових проформ FIDIC, таких як Срібна книга, їхнє використання в Україні стикається з низкою перешкод. Типові контракти FIDIC мають такі характерні ознаки звичаїв ділового обороту, як тривалість існування, стійкість у практиці, однаковість застосування, широка популярність у будівельній сфері тощо. Типові договори FIDIC уніфікують як звичаї ділового обороту та і міжнародну практику будівельних робіт. Відсутність інтеграції цих проформ до вітчизняного законодавства ускладнює їхнє застосування в транспортній галузі, що потребує більш детальної нормативно-правової регламентації, особливо у сфері управління складними інфраструктурними проєктами. Актуальність удосконалення господарсько-правового регулювання ЕРС-контрактів в Україні зумовлена відсутністю адаптованого до вітчизняного законодавства категоріально-понятійного апарату, зокрема, наприклад, таких ключових понять, як «заздалегідь погоджені збитки» (liquidated damages), що широко застосовуються в міжнародній практиці. Для забезпечення ефективного впровадження ЕРС-контрактів в Україні необхідна розробка та прийняття спеціалізованих нормативно-правових актів, які б адаптували міжнародні стандарти до вітчизняних реалій. Важливим є запровадження імперативних норм, що регламентуватимуть баланс інтересів сторін, прозорість договірних відносин та ефективний розподіл ризиків. Такий підхід сприятиме формуванню стабільної правової бази для реалізації масштабних інфраструктурних проєктів, забезпечуючи залучення міжнародних

інвестицій, зміцнення економічного потенціалу країни та підвищення конкурентоспроможності її транспортної системи на глобальному рівні.

Перспективи. Перспективними напрямками подальших наукових досліджень у контексті вдосконалення правового регулювання ЕРС-контрактів в Україні є гармонізація із міжнародними стандартами, розробка категоріально-понятійного апарату, а також удосконалення механізмів розподілу ризиків між контрагентами. Важливо дослідити адаптацію типових проформ FIDIC до українського правового поля, особливо у контексті їх застосування до великих транспортних проєктів, зокрема будівництва мостів, залізничних вузлів тощо. Інституціоналізація ключових понять і категорій вимагає комплексного наукового аналізу міжнародної правозастосовної практики з метою запобігання виникненню правових колізій у вітчизняному законодавстві. Такий підхід передбачає не лише вивчення існуючих доктринальних підходів і нормативних стандартів, але й оцінку їхньої адаптації до українського правового поля, що сприятиме гармонізації нормативно-правової бази України з вимогами сучасних міжнародних стандартів.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, господарсько-правове регулювання, FIDIC, ЕРС, контракти «під ключ», господарське право, контрактне право.

Summary. Introduction. The post-war reconstruction and further development of Ukraine's transport infrastructure are fundamental prerequisites for economic growth, fostering international trade, and integrating Ukraine into global economic processes. The contemporary challenges of post-crisis recovery, anticipated after the cessation of armed aggression, necessitate a rational and effective approach to utilizing financial and technical resources. Among the most

promising legal mechanisms in this context is the implementation of EPC (Engineering, Procurement, Construction) contracts, commonly referred to as "turnkey" contracts, which are widely used in international practice for complex transport infrastructure projects.

Purpose. The purpose of this study is to analyze the legal and organizational prerequisites for implementing EPC contracts in Ukraine's transport infrastructure sector. The main objectives of the article are to identify legal challenges associated with applying FIDIC standard forms within the domestic economic and legal framework, clarify their legal nature, and explore international experience and the specifics of Ukrainian legislation.

Materials and Methods. The materials of the study include: 1) regulatory and legal acts of Ukraine and international documents governing the application of EPC ("turnkey") contracts in the construction of transport infrastructure; 2) FIDIC standard contract forms, particularly the Silver Book, as a foundation for regulating legal relations within complex infrastructure projects; 3) scholarly works by domestic and foreign researchers dedicated to analyzing the legal nature and practical application of EPC contracts and FIDIC standard forms in international practice; 4) international experience in implementing EPC contracts in countries of the European Union, Asia, and Latin America.

The study employed the following scientific methods: the method of theoretical generalization and systematization (to analyze key legal and organizational aspects of applying EPC contracts in the transport sector); the method of comparative legal analysis (to compare international experience and regulatory frameworks for EPC contracts with Ukraine's existing legislation); the method of logical analysis and synthesis (to identify legal issues related to integrating FIDIC forms into the Ukrainian legal framework and to formulate recommendations for their resolution);

and the forecasting method (to substantiate potential applications of EPC contracts in Ukraine, considering the specifics of transport infrastructure projects).

Results. The study identifies that EPC contracts, widely used globally for construction and modernization of transport infrastructure, remain largely unregulated in Ukraine's legal framework. Although FIDIC standard forms, such as the Silver Book, are known and partially utilized in Ukraine, their application faces significant obstacles. The absence of full integration of these forms into national legislation complicates their use in the transport sector, which requires detailed regulatory oversight, particularly for managing complex infrastructure projects.

The inadequacy of economic and legal regulation of EPC contracts in Ukraine is compounded by the lack of a domestically adapted conceptual framework. Key concepts like "liquidated damages," extensively used in international practice, are absent from Ukrainian legislation. To ensure effective implementation of EPC contracts, Ukraine requires the development and adoption of specialized regulatory acts that adapt international standards to national realities. Mandatory norms governing the balance of party interests, transparency of contractual relations, and efficient risk distribution are essential. This approach will facilitate the creation of a stable legal foundation for large-scale infrastructure projects, attracting international investments, strengthening the country's economic potential, and enhancing the competitiveness of its transport system on the global stage.

Discussion. Further research should focus on harmonizing EPC contracts with international standards, developing a domestically adapted conceptual framework, and refining mechanisms for risk distribution among parties. Special attention should be paid to the integration of FIDIC standard forms into Ukraine's legal field, particularly in the context of their application to large transport projects such as bridge construction and railway hubs. Institutionalizing key concepts and categories requires comprehensive scholarly analysis of international legal

practices to prevent potential conflicts in Ukrainian law. A systematic approach to aligning international standards with domestic legislative specifics will significantly enhance the legal infrastructure supporting Ukraine's post-war recovery and transport system modernization.

Key words: *transport infrastructure, economic and legal regulation, FIDIC, EPC, turnkey contracts, economic law, contract law.*

Постановка проблеми. У сучасних умовах, коли потреба у швидкому відновленні транспортної інфраструктури України поєднується із необхідністю залучення міжнародних інвестицій та донорських коштів, постає питання пошуку ефективних механізмів реалізації транспортних інфраструктурних проєктів, що потребує створення прозорості та уніфікованої правової бази для партнерства між державними органами, міжнародними фінансовими інституціями та приватними інвесторами. Одним із ключових інструментів для забезпечення ефективної реалізації стратегічних інфраструктурних проєктів є впровадження типових проформ контрактів FIDIC, зокрема контрактів типу «під ключ». Їх дослідження з метою ефективного застосування стає особливо актуальним у контексті ратифікації Фінансової угоди «Програма відновлення України III» між Україною та Європейським інвестиційним банком у квітні 2024 року [1]. Угода є частиною стратегічної програми співробітництва між Україною та ЄІБ, яка визначає основні напрями партнерства в рамках відновлення критично важливої інфраструктури, включаючи логістику, енергетику, цивільний захист та інфраструктуру охорони здоров'я. Контракти типу «під ключ», як і інші типові проформи FIDIC, забезпечують уніфіковану правовий фундамент для взаємодії між державними структурами, приватними інвесторами та міжнародними донорами. Важливим кроком є адаптація типових проформ

контрактів FIDIC до вітчизняного законодавства. Перш за все, перевага в застосуванні цих проформ полягає в їх універсальності та широкому визнанні на міжнародному рівні, що робить їх добре знайомими іноземним компаніям, будівельникам і фінансовим установам, у тому рахунку й міжнародними кредитивним інституціям. Водночас, хоча типові проформи FIDIC не є новелою для України, існують певні проблеми у їхньому застосуванні. Зокрема, деякі категорії або підходи, прийняті в міжнародній практиці, можуть не мати прямого аналога у вітчизняному законодавстві або потребують уточнення для відповідності українським правовим реаліям. Дослідження можливостей використання контрактів FIDIC, зокрема контрактів типу «під ключ», відкриває перспективи для відновлення транспортної та критичної інфраструктури України, сприяє інтеграції у міжнародну будівельну спільноту та підвищує інвестиційну привабливість національної економіки. Таким чином, інтеграція проформ контрактів FIDIC у господарсько-правову практику України не лише сприятиме ефективному виконанню інфраструктурних проєктів, але й забезпечить відповідність вітчизняних підходів європейським стандартам.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням вдосконалення договірних відносин в Україні та подальшого забезпечення ефективності механізму взаємодії між суб'єктами господарювання присвячена значна кількість наукових публікацій. Аналіз результатів сучасних досліджень беззаперечно підтверджує висновок про те, що господарський договір був, є й залишається базовим господарсько-правовим інструментом, що покликаний в найбільш повній мірі забезпечувати різноманітні інтереси учасників господарських правовідносин. Водночас нормативна визначеність обов'язкових умов господарського договору є наріжним каменем, який сприяє мінімізації правових колізій і запобігання виникненню юридичних конфліктів.

Відсутність чіткої регламентації у цій сфері справляє негативний вплив на динаміку розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури. А в умовах сучасних викликів набуває стратегічного значення для забезпечення економічної стабільності та національної безпеки нашої держави.

Наукова база даного дослідження ґрунтується на аналізі ключових висновків та фундаментальних теоретичних положень, викладених у працях провідних вітчизняних науковців у галузях цивільного та господарського права, серед яких варто виокремити роботи Банасевич І.І. [2], Т.В. Боднар [3], М.С. Біленко [4], О.А. Беяневич [5], А.Б. Гриняка [6], Н.С. Кузнецової [7], В. С. Мілаш [8], В.Г. Олюха [9], І.В. Турченка [10] тощо.

При цьому слід зазначити, що низка сучасних науково-практичних досліджень вже порушували проблеми та механізми впровадження типових проформ FIDIC у вітчизняне правове поле. І.В. Сухоставець справедливо зазначає, що формальне та фрагментарне впровадження міжнародних та європейських практик може мати низку негативних наслідків у майбутньому та акцентує увагу на недоліках у правовому регулюванні цих відносин в чинному вітчизняному законодавстві [11]. Деревянко, Б. В., Устименко, В. А., Теремецький, В. І., & Рябченко, О. П. здійснивши правовий аналіз підходів до розподілу ризиків за ЕРС-контрактами в Україні зазначили, що ЕРС-контракти мають серйозну перспективу подальшого застосування під час післявоєнної відбудови України, адже вони відповідають вимогам міжнародних інвесторів та фінансових інституцій [12, с.120] тощо. Хоча впровадження типових проформ FIDIC уже стало предметом уваги окремих вітчизняних науковців, ця тема залишається малодослідженою та актуальною, оскільки ще не отримала комплексного аналізу, який враховував би специфіку українського правового та економічного середовища. Особливого наукового інтересу, під цим кутом, заслуговує детальне вивчення можливостей використання контрактної

конструкції типу «під ключ» у процес реалізації масштабних проєктів у сфері транспортної інфраструктури в Україні.

Метою цього дослідження є аналіз правових та організаційних передумов застосування контрактів типу ЕРС («під ключ») у сфері розбудови транспортної інфраструктури України. Основними завданнями статті є виявлення правових проблем, що виникають під час застосування типових проформ FIDIC у вітчизняній господарсько-правовій діяльності, визначення їхньої правової природи, а також врахування міжнародного досвіду та особливостей вітчизняного законодавства.

Виклад основного матеріалу. Серед сучасних тенденцій подальшого розвитку договірної права спостерігається поява складних, багатофункціональних договорів, які спрямовані не стільки на фіксацію окремих юридично-вагомих дій сторін або стану матеріального об'єкта, скільки на забезпечення довготривалого комплексного результату «під ключ» з обумовленою оплатою за досягнення конкретного результату. Назва контрактів ЕРС походить від англійської аббревіатури ЕРС (engineering, procurement, construction), що перекладається як «інжиніринг, постачання, будівництво». Згідно зі звичайними умовами для цього типу контракту, підрядник здійснює інженерію, закупівлю та будівництво, забезпечуючи повністю обладнаний об'єкт, готовий до експлуатації (при «повороті ключа») [13]. У рамках цього типу контрактів генеральний підрядник (ЕРС-підрядник) бере на себе основну відповідальність за всі етапи реалізації будівельного проєкту: від розробки проєктної документації до передачі замовнику завершеного об'єкта, який повністю відповідає технічним і функціональним вимогам. На думку деяких авторів, ця договірно-правова форма незабаром стане найпоширенішою у сфері будівництва складних об'єктів [14, с. 397]. Контракти типу «під ключ» знайшли своє системне закріплення у проформах

FIDIC (Міжнародної федерації інженерів-консультантів), які є широко визнаним стандартом у сфері міжнародного будівництва та інфраструктурних проєктів. Зокрема, у Срібній книзі FIDIC («Conditions of Contract for EPC/Turnkey Projects») детально регламентуються основні положення для контрактів типу EPC. Типові будівельні контракти мають давню історію застосування в усьому світі. Стандартні форми контрактів FIDIC сьогодні використовуються Світовим банком і європейськими банками для відкритих конкурсів, а також у доповненнях до контрактів на виконання будівельних робіт [15]. Загальні стандартизовані умови контрактів мають тривале застосування та публікуються багатьма міжнародними організаціями, включаючи FIDIC, UNCITRAL і UN/ECE [14, с. 400]. Контракти FIDIC є найбільш вживаними у світі, але існують також численні місцеві стандартні договори. Так, у тихоокеанському регіоні цим, зокрема, займається Асоціація інженерного розвитку Японії (англ. Engineering Advancement Association of Japan, ENAA). У Європі стандартні EPC-моделі розробляє Об'єднаний комітет із контрактів Сполученого Королівства (англ. Joint Contracts Tribunal, JCT). В арабському світі багато країн включили стандартні форми контрактів для державних проєктів у національне законодавство [14, с. 400].

Будучи за своєю юридичною природою кодифікованими збірками міжнародних звичаїв ділового обороту, типові договори будівельного підряду FIDIC вирізняються своєю одноманітністю у застосуванні, загальновідомістю та загальновизнаністю серед міжнародних підрядників, професійних забудовників, інженерів і консультантів. Вони становлять основу для експорту робіт та послуг у місця проведення будівництва на міжнародному рівні, забезпечуючи ефективність та передбачуваність договірних відносин у цій сфері [16, с. 231]. Однак, їхня ключова відмінність від норм права, на наш погляд, полягає у відсутності загальнообов'язковості їх положень та

можливості застосування імперативно закріплених у чинному господарсько-правовому законодавстві санкцій за невиконання їх умов. Їх застосування ґрунтується на основоположному принципі свободи договору та автономії волі сторін, що є невід'ємною частиною міжнародного приватного права. Ця характеристика забезпечує гнучкість та адаптивність договорів FIDIC, дозволяючи учасникам правовідносин самостійно визначати зміст своїх зобов'язань у відповідності до особливостей проєктів та потреб міжнародного ринку [10, с.68]. Стандартні контракти впливають на місцеву будівельну практику, а також на наднаціональні звичаї та правила міжнародної торгівлі. Ці звичаї та правила називаються *lex mercatoria*. Це транснаціональне право для міжнародних торговців з'явилося для усунення недоліків національних законів, воно все ще розвивається і наразі не має чітко визначеного змісту. Подібно до того, як стандартні контракти ґрунтуються на традиціях, свобода тлумачення закону та торгові звичаї є частиною *lex mercatoria*. Контракти FIDIC, зокрема, сприяли розвитку *lex mercatoria* для будівельної галузі. Вони також впливають на місцеві звичаї в будівельній галузі в усьому світі [14, с. 400]. Типові договори FIDIC мають такі характерні ознаки звичаїв ділового обороту, як тривалість існування, стійкість у практиці, однаковість застосування, широка популярність у будівельній сфері тощо. Типові договори FIDIC уніфікують як звичаї ділового обороту та і міжнародну практику будівельних робіт. При цьому, як зазначають самі розробники FIDIC, Федерація не несе відповідальності за будь-які події чи наслідки, що виникають у результаті використання її публікацій. Зміст публікацій FIDIC не містить жодних гарантій, прямих або непрямих, включаючи, без обмежень, гарантії товарної придатності, відповідності певній меті або відсутності порушень. Проформи контрактів FIDIC не є вичерпним джерелом права і призначені виключно для надання загальних рекомендацій. Їх не слід

використовувати як єдине джерело для вирішення конкретної правової ситуації чи питання [13].

Незважаючи на широке використання форм FIDIC у практиці розвинутих країн світу та їх універсальний характер, для їх ефективного застосування у вітчизняній практиці України вони потребують адаптації відповідно до чинних норм Цивільного та Господарського кодексів України, Закону України «Про публічні закупівлі» та інших нормативно-правових актів. Мова йде не лише про здійснення офіційних перекладів текстів типових форм контрактів, а й про розробку ефективних механізмів застосування з урахуванням вітчизняного законодавства. Специфічною особливістю типових контрактів FIDIC, що визначають його місце в системі нормативних регуляторів договірних відносин є їх недержавне походження. Типові форми договору FIDIC розробляється міжнародною бізнес-спільнотою за участю різноманітних професійних асоціацій.

Вітчизняний законодавець закріпив низку позитивних нормативних положень, спрямованих на реформування та підвищення ефективності управління транспортною інфраструктурою та дорожнім будівництвом в Україні. Так, прийняття Закону України «Про внесення змін до деяких Законів України щодо реформування системи управління автомобільними дорогами загального користування» від 17 листопада 2016 року № 1764-19 стало важливим етапом у модернізації правового регулювання відносин у сфері формування транспортної інфраструктури України. Закон передбачає внесення змін до низки нормативно-правових актів, спрямованих на імплементацію стандартів FIDIC у сфері дорожнього будівництва. У статті 6 Закону України «Про автомобільні дороги» визначено, що з метою активізації інвестиційної діяльності, підвищення якості та ефективності дорожнього будівництва під час будівництва та реконструкції автомобільних доріг можуть застосовуватися

принципи та умови контрактів Міжнародної федерації інженерів-консультантів (FIDIC) у порядку, що затверджується Кабінетом Міністрів України. Для забезпечення постійного незалежного аудиту (оцінки) технічного стану автомобільних доріг та якості дорожніх робіт можуть залучатися кваліфіковані інженери-консультанти у сфері дорожнього будівництва, акредитовані у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України [17]. При цьому аргументовано необхідність встановлення обов'язку для замовників будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг залучати на конкурсних засадах незалежного інженера-консультанта у сфері дорожнього будівництва на етапах закупівель, виконання робіт та гарантійного обслуговування автомобільної дороги [10, с. 12]. Майже одночасно, постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2016 року № 1065 «Про затвердження єдиних вимог щодо проведення контролю якості робіт з нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування» встановлено чіткі критерії визначення якості у ході реалізації відповідних проєктів [18]. Інституціоналізація статусу інженерів-консультантів як учасників господарських відносин в галузі дорожнього будівництва є вагомим та позитивним кроком у процесі реформування системи контролю за реалізацією дорожньо-інфраструктурних проєктів. Цей крок не тільки забезпечує узгодження вітчизняних нормативних положень із сучасними міжнародними правовими стандартами у зазначеній сфері. У цьому випадку забезпечується інтеграція найкращих світових здобутків нормотворення у вітчизняний механізм господарсько-правового регулювання. Водночас, для досягнення повноцінної ефективності функцій інженерів-консультантів, наступним логічним етапом має стати запровадження механізмів реалізації їх реальних повноважень. Це дозволить інженерам-консультантам не лише здійснювати технічний нагляд за будівництвом

вітчизняних доріг та дорожньо-інфраструктурних проєктів, але й здійснювати активний вплив на якість і строки виконання робіт. Варто погодитись із висновком про те, що зміст чинного законодавства України в сфері регулювання містобудівної діяльності та практики його застосування свідчить про незабезпеченість абсолютно незалежного статусу інженера-консультанта, а тому його незалежність викликає багато суперечок [11, с. 29]. Залишаючи правовий статус інженера-консультанта на рівні декларативного суб'єкта господарювання, наша держава ризикує створити малодієвий контрольний орган, що не матиме ефективного застосування. Натомість, наділення інженерів-консультантів реальними юридично значущими повноваженнями з можливістю застосування жорстких санкцій стане гарантією ефективного управління будівництвом і реконструкцією вітчизняної дорожньої інфраструктури відповідно до усталеного досвіду ЄС. Варто наголосити, що в контексті правового забезпечення розвитку дорожньої інфраструктури України особливого значення набуває Указ Президента України № 529/2019 від 19 липня 2019 року «Про деякі заходи щодо створення умов для розвитку та підвищення якості автомобільних доріг» [19]. Зазначеним актом Кабінету Міністрів України було доручено до 1 січня 2020 року впровадити обов'язкову вимогу для замовників будівництва, реконструкції та ремонту автомобільних доріг щодо залучення незалежного інженера-консультанта у сфері дорожнього будівництва (FIDIC) на конкурсних засадах. Ця вимога мала охоплювати всі етапи реалізації дорожньо-інфраструктурного проєкту, починаючи проведенням закупівель та завершуючи гарантійним обслуговуванням виконаних дорожніх та дорожньо-інфраструктурних робіт. Раніше вже зверталася увага на важливість такого підходу та була підкреслена його відповідність міжнародним стандартам і вимогам прозорості та підзвітності в управлінні дорожньо-інфраструктурними проєктами. Проте, незважаючи на

проголошені амбітні наміри та потенціал нормативних положень Указу Президента України № 529/2019, реальні кроки у напрямку його повноцінної імплементації досі не здійснено. Ця ситуація вказує на системну проблему, яка притаманна правовому регулюванню відносин в Україні: декларативність багатьох норм і відсутність дієвих господарсько-правових механізмів їхньої реалізації. Без належної нормативної деталізації їх контрольних повноважень та адміністративних важелів впливу контрольні функції інженерів-консультантів залишаються лише номінальними. А це підриває довіру до системи управління та фінансування дорожньо-інфраструктурних проєктів, жодним чином не сприяє покращенню якості виконуваних робіт та обмежує можливості залучення міжнародних інвесторів.

Повертаючись до перспектив удосконалення договірних відносин у сфері будівництва транспортної інфраструктури, важливо підкреслити, що контракти "під ключ" (EPC), укладені із застосуванням типових проформ FIDIC, не є абсолютно новими та невідомими для України. Вони вже використовуються у низці проєктів. Проте саме їхнє ширше впровадження має потенціал стати каталізатором для модернізації практик управління транспортно-інфраструктурними проєктами, сприяти гармонізації процедур та інтеграції міжнародних стандартів у вітчизняне правове поле. Однак, попри очевидні переваги, існує низка проблем, які можуть ускладнити впровадження цих договорів в українських реаліях. Контракти "під ключ" (EPC), укладені із застосуванням типових проформ FIDIC, базуються на принципах свободи договору та автономії волі сторін, які закріплені у частині 1 статті 6 Цивільного кодексу України. Водночас, ці проформи не є поіменованими договорами у розумінні Розділу III Цивільного кодексу України, а також не мають спеціального регулювання на рівні нормативних положень Господарського кодексу України, який встановлює загальні положення для укладення

господарських договорів. Як вже зазначалося на початку дослідження, в основі ЕРС контрактів лежить принцип зосередження в руках однієї особи (генерального підрядника) трьох елементів процесу реалізації проекту: проектування (Engineering), постачання обладнання і матеріалів (Procurement) та будівництва (Construction). Таким чином, генеральний підрядник за ЕРС контрактом бере на себе зобов'язання реалізувати «під ключ» та передати замовнику готовий до роботи об'єкт. Підрядник несе відповідальність за проєктні та вишукувальні роботи, супутні погодження, закупівлю обладнання та матеріалів для всього проєкту, виконання будівельно-монтажних і пусконаладжувальних робіт. При цьому вартість ЕРС-контракту є фіксованою, через що ризики дотримання графіка і бюджетних лімітів покладаються на підрядника. З позиції українського цивільного законодавства України, ЕРС-контракт є складним змішаним договором, який поєднує елементи кількох поіменованих договірних конструкцій, таких як надання інжинірингових послуг, договір будівельного підряду, договір на розробку проєктної документації та договір постачання. Така багатогранність передбачає, що у разі підпорядкування ЕРС-контракту законодавству України, його істотні умови мають бути адаптовані до специфіки вітчизняного законодавства і бути зрозумілими іншим контрагентам. Зокрема, усі ключові положення, що стосуються різних елементів договору, повинні знайти належне відображення у тексті контракту, що забезпечить його юридичну визначеність та відповідність правовим вимогам. Стандартні умови міжнародних ЕРС-контрактів містять поняття та категорії, що не мають прямих аналогів у законодавстві України. Наприклад, поняття «liquidated damages», яке в міжнародній практиці трактується як «заздалегідь оцінені (погоджені) збитки», використовується для визначення розміру фінансової відповідальності сторін у випадках порушення договірних зобов'язань. Це може бути фіксована сума,

яку сторони погоджують для сплати за кожен день прострочення виконання робіт. В українському правовому полі така категорія відсутня, а питання фінансової відповідальності зазвичай регулюється через поняття штрафних санкцій або неустойки, які мають інші підходи до визначення і застосування.

У практиці договірному регулювання складних інфраструктурних проєктів, визначення ціни є ключовим аспектом, що формує основи правовідносин між замовником і підрядником. Найчастіше ціна в таких контрактах, у тому рахунку й ЕРС-контрактів, є твердою (паушальною) та встановлюється на основі принципу «lump sum», що зумовлює суттєве перенесення ризиків на підрядника. Такий підхід надає замовнику впевненість у фінальній вартості проєкту, адже паушальна ціна визначає загальну суму контракту, незалежно від змін у вартості робіт чи матеріалів. Однак, попри фіксованість ціни, можливі випадки її коригування, що потребують окремого аналізу. Стандартні положення контрактів ЕРС передбачають ситуації, коли підрядник має право вимагати від замовника компенсації додаткових витрат. До таких випадків належать: зміна характеру робіт, обсягів чи якості, що виникає внаслідок ініціативи замовника або необхідності адаптації проєкту до нових обставин. Збільшення витрат підрядника через нормативні акти, прийняті після укладення контракту, що впливають на вартість виконання робіт. Відшкодування збитків підрядника, спричинених несвоєчасним виконанням замовником своїх зобов'язань, наприклад, у частині передачі необхідної документації чи доступу до об'єкта будівництва. Крім того, практика застосування ЕРС-контрактів свідчить про наявність положень, які дозволяють підряднику додатково стягувати «розумний прибуток», що зазвичай становить 5-15% від суми компенсованих витрат [20]. Хоча це може бути обґрунтованим за певних обставин, така можливість створює ризики

неконтрольованого зростання ціни, особливо за відсутності чітких обмежень щодо умов і масштабів її збільшення.

Формування проєкту ЕРС-контракту, розробленого на базі проформи FIDIC, може бути проявом принципу свободи договору, який втілюється через інтеграцію усталених комерційних звичаїв ділового обороту. Такий підхід демонструє синергетичний зв'язок між автономією волевиявлення сторін та юридичними механізмами, що визнають і нормують значення неписаних правил ділової практики, забезпечуючи тим самим високий рівень адаптивності контрактних положень до специфіки галузевого регулювання та індивідуалізованих ринкових умов. Ця модель сприяє побудові гнучкої правової архітектури, яка узгоджує економічну раціональність з договірною стабільністю, водночас забезпечуючи баланс інтересів учасників контрактних відносин.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Контракти ЕРС у сфері розбудови та модернізації транспортної інфраструктури широко використовуються у світовій практиці, залишаються юридично невизначеними в українському правовому полі. Типові проформи FIDIC, хоча й відомі в Україні, не забезпечують повної інтеграції до вітчизняного законодавства, що ускладнює їхнє застосування, особливо у транспортній галузі, де характер проєктів потребує детальної нормативно-правової урегульованості. Застосування проформ FIDIC, таких як Срібна книга, для транспортної інфраструктури має враховувати специфіку окремих об'єктів. Наприклад, для будівництва мостів або залізничних вузлів ці контракти можуть бути доцільними через їхній акцент на розподілі відповідальності та чіткє визначення обсягів робіт. Водночас для автомобільних доріг доцільніше використовувати контракти інших типів проформ контрактів FIDIC, які передбачають інтеграцію процесів будівництва, експлуатації та

обслуговування. Такий підхід дозволяє забезпечити довгострокову якість об'єкта, знижуючи витрати на його експлуатацію та ремонт у майбутньому. Недосконалість господарсько-правового регулювання відносин у сфері укладення та виконання ЕРС-контрактів в Україні також проявляється у відсутності адаптованих до національного контексту окремих понять та категорій. Мова йде, наприклад, про категорію «заздалегідь погоджені збитки» (liquidated damages), що часто використовуються в міжнародній практиці. У випадку інституціоналізації ЕРС-контрактів у вітчизняному господарському праві виникає ризик юридичних спорів через нерозуміння або неоднозначне трактування цих положень. Отже, у процесі вдосконалення правового регулювання відносин у сфері будівництва транспортної інфраструктури слід інтегрувати міжнародні стандарти з урахуванням специфіки вітчизняного законодавства. Застосування ЕРС-контрактів має супроводжуватися застосуванням імперативних нормам, які забезпечать баланс інтересів сторін, ефективний розподіл ризиків та прозорість договірних відносин. Такий підхід дозволить Україні створити стабільну правову основу для реалізації масштабних інфраструктурних проєктів, сприяючи залученню інвестицій і підвищенню конкурентоспроможності транспортної системи.

Література

1. Фінансова угода між Україною та Європейським інвестиційним банком «Програма відновлення України III» № 3905-IX від 20.08.2024. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/971_002-24#n2 (дата звернення: 01.09.2024).
2. Банасевич І. І. Договори на виконання підрядних робіт за державним замовленням : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. К. : НДІ приватного права і підприємництва АПРН України. 2007. 181 с.

3. Боднар Т. В. Теоретичні проблеми виконання договірних зобов'язань (цивільно-правовий аспект) : автореф. дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.03. Київський нац. ун-т ім. Т. Шевченка. К, 2005. 34 с.

4. Біленко М. С. Договір будівельного підряду в цивільному праві України : моногр. К. : НДІ приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2014. 180 с.

5. Беяневич О. А. Господарське договірне право України (теоретичні аспекти) : монографія. К. : Юрінком Інтер, 2006. 592 с.

6. Гриняк А.Б. Договірні зобов'язання з виконання робіт у цивільному праві України : дис. ... докт. юрид. наук : 12.00.03 ; Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва Національної академії правових наук України. Київ, 2013. 494 с.

7. Кузнєцова Н.С. Підрядні договори в інвестиційній діяльності в будівництві : монографія. Київський національний університет ім. Т. Шевченка. К., 1993. 159 с.

8. Мілаш В. С. Перспективи модернізації договірних правовідносин у сфері господарювання : монографія. Харк. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Х. : ХНУМГ, 2014. 227 с.

9. Олюха В. Г. Цивільно-правовий договір: поняття, функції та система : автореф. дис... канд. юрид. наук. Київ, 2003. 20 с.

10. Турченко І.В. Договір підряду на будівництво (капітальний ремонт, реконструкцію) автомобільної дороги за цивільним законодавством України : дис. на здоб. наук. ступ. доктор філософії. Спеціальність : 081 «Право», НЮУ ім. Ярослава Мудрого, Харків, 2023, 236 с.

11. Сухоставець, І. В. Правове регулювання забезпечення контролю якості будівництва за договорами підряду: міжнародні норми та українські реалії. *Форум Права*. 2020. 64(5). С. 24–35. URL:

http://forumprava.pp.ua/files/024-035-2020-5-FP-Sukhostavets_5.pdf (дата звернення: 12.09.2024).

12. Устименко В.А., Теремецький В.І., Дерев'янко Б.В., Рябченко О.П. Правовий аналіз підходів до розподілу ризиків за ЕРС-контрактами в Україні. *Наукові записки. Серія: Право*. 2021. Вип. 10. Спецвипуск. С. 117–121.

13. FIDIC Silver Book (Conditions of Contract For EPC – Turnkey Projects). 2017. URL: <https://www.scribd.com/document/444623780/FIDIC-Silver-Book-Conditions-of-Contract-for-EPC-Turnkey-Projects-2017> (дата звернення: 07.09.2024).

14. Pícha J., Tomek A., Löwitt H. Application of EPC Contracts in International Power Projects. *Procedia Engineering*. 2015. Vol. 123. P. 397–404. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877705815031628> (дата звернення: 01.09.2024).

15. Oleríny M. FIDIC – univerzální smlouva nebo nutné zlo? URL: <http://www.fidic.info/fidic.html> (дата звернення: 01.09.2024).

16. Турченко І. В. Вітчизняний та європейський досвід формування джерел правового регулювання підрядних договірних відносин у сфері будівництва автомобільної дороги. *Право.ua*. 2021. № 4. С. 189–196. URL: https://pravo.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/Pravo-ua-2021-4/Pravo_ua_2021_4_189.pdf (дата звернення: 12.09.2024).

17. Про автомобільні дороги : Закон України від 08.09.2005 р. № 2862-IV р. Зі змінами. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text> (дата звернення: 12.09.2024).

18. Про затвердження єдиних вимог щодо проведення контролю якості робіт з нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування : Постанова Кабінету Міністрів

України від 28 грудня 2016 року № 1065. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1065-2016-п> (дата звернення: 12.09.2024).

19. Про деякі заходи щодо створення умов для розвитку та підвищення якості автомобільних доріг : Указ Президента України № 529/2019 від 19 липня 2019 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/529/2019#Text> (дата звернення: 12.09.2024).

20. Оберкович С., Лебедев М. ЕРС контракт в Україні: ризики та нюанси реалізації. *Юридична газета*. 2019. № 21-22 (675-676). URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/mizhnarodne-pravo-investiciyi/ers-kontrakt-v-ukrayini-riziki-ta-nyuansi-realizaciyi.html> (дата звернення: 12.09.2024).

References

1. Financial Agreement between Ukraine and the European Investment Bank "Ukraine Recovery Program III" No. 3905-IX dated 20.08.2024 [in Ukrainian].

2. Banasevych, I.I. (2007). *Dogovory na vykonannia pidriadnykh robit za derzhavnym zamovlenniam* [Contracts for the performance of contract works under a state order]. *PhD's thesis in Law*. Kyiv: Research Institute of Private Law and Entrepreneurship of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine [in Ukrainian].

3. Bodnar, T.V. (2005). *Teoretychni problemy vykonannia dohovirnykh zobov'язan (tsyvilno-pravovyi aspekt)* [Theoretical problems of the performance of contractual obligations (civil law aspect)]. *Dr.'s of Law thesis*. Kyiv: Taras Shevchenko National University of Kyiv [in Ukrainian].

4. Bilenko, M.S. (2014). *Dohovir budivelnoho pidriadu v tsyvilnomu pravi Ukrainy* [Construction contract in the civil law of Ukraine]: monograph. Kyiv: Academician F.G. Burchak Research Institute of Private Law and Entrepreneurship of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine [in Ukrainian].

5. Belyanevych, O.A. (2006). Hospodarske dohovirne pravo Ukrainy (teoretychni aspekty) [Economic contract law of Ukraine (theoretical aspects)]: monograph. Kyiv: Yurinkom Inter [in Ukrainian].

6. Hryniak, A.B. (2013). Dohovirni zoboviazhannia z vykonannia robit u tsyvilnomu pravi Ukrainy [Contractual obligations for the performance of work in the civil law of Ukraine]. Dr.'s of Law thesis. Kyiv: Research Institute of Private Law and Entrepreneurship of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine [in Ukrainian].

7. Kuznetsova, N.S. (1993). Pidriadni dohovory v investytsiinii diialnosti v budivnytstvi [Contract agreements in investment activities in construction]: Monograph. Kyiv: Taras Shevchenko National University of Kyiv [in Ukrainian].

8. Milash, V.S. (2014). Perspektyvy modernizatsii dohovirnykh pravovidnosyn u sferi hospodariuvannia [Prospects for the modernization of contractual legal relations in economic activity]: monograph. Kharkiv: O.M. Beketov National University of Urban Economy [in Ukrainian].

9. Olyukha, V.H. (2003). Tsyvilno-pravovy dohovor: poniattia, funktsii ta systema [Civil law contract: concept, functions, and system]. *PhD's thesis in Law*. Kyiv [in Ukrainian].

10. Turchenko, I.V. (2023). Dohovir pidriadu na budivnytstvo avtomobilnoi dorohy [Construction contract for automobile roads]. *PhD's thesis in Law*. Kharkiv: Yaroslav Mudryi National Law University [in Ukrainian].

11. Sukhostavets, I.V. (2020). Pravove rehuliuвання kontroliu yakosti budivnytstva za dohovoramy pidriadu [Legal regulation of quality control of construction under contract agreements]: *Forum Prava*, 64(5), 24–35 [in Ukrainian].

12. Ustymenko, V.A., Teremetskyi, V.I., Derebianiko, B.V., & Riabchenko, O.P. (2021). Pravovy analiz pidkhodiv do rozpodilu ryzykiv za EPC-kontraktamy v

Ukraini [Legal analysis of risk allocation approaches under EPC contracts in Ukraine]. *Scientific Notes. Series: Law*, 10 (Special Issue), 117–121 [in Ukrainian].

13. FIDIC Silver Book (Conditions of Contract for EPC – Turnkey Projects) (2017).

14. Pícha, J., Tomek, A., & Löwitt, H. (2015). Application of EPC Contracts in International Power Projects. *Procedia Engineering*, 123, 397–404.

15. Oleríny, M. (n.d.). FIDIC – univerzální smlouva nebo nutné zlo? [in Czech].

16. Turchenko, I.V. (2021). Vitchyzniani ta yevropeiskyi dosvid formuvannia dzherel pravovoho rehuliuвання dohovirnykh vidnosyn u sferi budivnytstva avtomobilnoi dorohy [Domestic and European experience in forming sources of legal regulation of contract relations in road construction]. *Pravo.ua*, 4, 189–196 [in Ukrainian].

17. Pro avtomobilni dorohy [On Automobile Roads]: Law of Ukraine No. 2862-IV dated 08.09.2005, with amendments [in Ukrainian].

18. Pro zatverdzhennia yedynykh vymoh shchodo kontroliu yakosti robit [On the Approval of Unified Requirements for Quality Control of Works]: Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine № 1065 dated 28.12.2016 [in Ukrainian].

19. Pro deiaki zakhody shchodo rozvytku avtomobilnykh dorih [On Some Measures for Road Development]: Presidential Decree No. 529/2019 dated 19.07.2019 [in Ukrainian].

20. Oberkovych, S., & Lebedev, M. (n.d.). EPC Contract in Ukraine: Risks and Implementation Nuances. *Yurydychna Hazeta*, 21-22, 675-676 [in Ukrainian].