

УДК 346.1:338.47

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.86.2.52>

## ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ КОНЦЕСІЙНИХ ВІДНОСИН ЗА ЧИННИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

Турченко І.В.,

доктор філософії у галузі права

ORCID: 0000-0001-6127-7968

**Турченко І.В. Окремі проблеми сучасного правового регулювання концесійних відносин за чинним законодавством України.**

Стаття присвячена дослідженню окремих проблем правового регулювання концесійних відносин за чинним законодавством України. Розглядаються ключові окремі проблеми, які виникають у процесі реалізації концесійних договорів в Україні, включаючи прогалини та суперечності чинних правових норм, а також труднощі, що виникають у практичному застосуванні концесійного законодавства України. Розглянуто вплив чинних нормативно-правових актів на розвиток концесійних відносин та зроблено висновки щодо необхідності вдосконалення законодавчої бази у сфері концесій для створення сприятливих умов для залучення інвестицій та стабільного функціонування об'єктів концесії в Україні. Водночас встановлено, що розпочата реформа концесійного законодавства створила правовий фундамент для розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства у формі концесії. Особливу увагу приділено правовим проблемам залучення іноземних інвесторів. Визначено, що відповідно до чинного законодавства України, концесіонером може бути лише юридична особа-резидент України, що на думку автора обмежує участь іноземних компаній у концесійних проєктах. Це спричиняє зниження здорової конкуренції та стримує залучення іноземних інвестицій, що в сучасних умовах в Україні набуває стратегічно значення. Особливу увагу зосереджено на оцінці правових і економічних передумов для передачі у концесію залізничних вокзалів як окремих об'єктів інфраструктури, автомобільних доріг загальнодержавного значення, портів об'єктів та інших ключових елементів транспортної інфраструктури України. Ці об'єкти транспортної інфраструктури, попри їхню стратегічну значущість для держави, потенційно можуть передаватися в управління приватним суб'єктам за умов дотримання принципів недискримінаційного доступу до них для всіх користувачів. Ця проблема обумовлює першочергове завданням для вітчизняної правової доктрини: проведення ґрунтовних і комплексних досліджень, спрямованих на оцінку ефективності та відповідності запропонованих підходів стратегічним інтересам держави й суспільства, що мають стати юридичним фундаментом для подальшого закріплення чітких і прозорого механізму правового регулювання концесійних відносин у сфері стратегічно важливої транспортної інфраструктури України.

Подальше вдосконалення господарсько-правового регулювання концесійних відносин з урахуванням викликів, спровокованих війною, сприятиме сталому розвитку транспортної інфраструктури України та виходу на міжнародні ринки транспортних послуг. У підсумку, це підвищить конкурентоспроможність транспортного сектору економіки України на міжнародних ринках та сприятиме інтеграції вітчизняної інфраструктури в загальноєвропейську, що стане ще одним кроком України до членства в Євросоюзі.

**Ключові слова:** транспортна інфраструктура, господарське право, концесія, господарський договір, державне приватне партнерство, модернізація господарського законодавства, механізм правового регулювання, концесійні відносини, інвестиції.

**Turchenko I.V. Specific issues of modern legal regulation of concession relations under the current legislation of Ukraine.**

This article is dedicated to examining specific issues in the legal regulation of concession relations under the current legislation of Ukraine. It addresses key challenges arising during the implementation

of concession agreements in Ukraine, including gaps and contradictions in existing legal norms, as well as practical difficulties in applying concession legislation. The impact of current regulatory acts on the development of concession relations is analyzed, and conclusions are drawn on the necessity of improving the legislative framework in the concession sector to create favorable conditions for attracting investments and ensuring the stable functioning of concession objects in Ukraine.

It is also established that the ongoing reform of concession legislation has provided a legal foundation for developing Ukraine's transport infrastructure based on public-private partnership in the form of concessions. Particular attention is paid to the legal issues of attracting foreign investors. It is determined that, according to the current legislation of Ukraine, only legal entities registered as Ukrainian residents may act as concessionaires, which, in the author's opinion, restricts the participation of foreign companies in concession projects. This limitation reduces healthy competition and hinders the inflow of foreign investments, which holds strategic importance under Ukraine's current conditions.

Special focus is placed on assessing the legal and economic prerequisites for granting concessions for railway stations as individual infrastructure objects, national highways, port facilities, and other critical elements of Ukraine's transport infrastructure. Despite their strategic importance, these infrastructure objects could potentially be transferred to private entities under conditions ensuring non-discriminatory access for all users.

This issue underscores the priority task for Ukraine's legal doctrine: conducting thorough and comprehensive research to evaluate the effectiveness and alignment of proposed approaches with the strategic interests of the state and society. These studies should form the legal foundation for enshrining clear and transparent mechanisms for regulating concession relations in the strategically significant sector of Ukraine's transport infrastructure.

Further improvement of the economic-legal regulation of concession relations, taking into account the challenges provoked by the war, will contribute to the sustainable development of Ukraine's transport infrastructure and its entry into international transport markets. Ultimately, this will enhance the competitiveness of Ukraine's transport sector in global markets and facilitate the integration of domestic infrastructure into the pan-European system, serving as another step toward Ukraine's EU membership.

**Key words:** transport infrastructure, commercial law, concession, commercial contract, public-private partnership, modernization of commercial legislation, legal regulatory mechanism, concession relations, investments.

**Постановка проблеми.** На відміну від міжнародного досвіду, де концесійні механізми протягом тривалого часу довели свою ефективність як інструменти залучення приватного капіталу для розвитку важливих об'єктів транспортної інфраструктури, в Україні ці механізми виявилися недостатньо ефективними. Загальновідомо, що 20 жовтня 2019 року набув чинності Закон України «Про концесію» від 3 жовтня 2019 року (далі – Закон) [1]. Цим законом було скасовано Закон України «Про концесії» та Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», що були прийняті ще у 1999 році. Такий законодавчий крок ознаменував собою консолідацію, оновлення та адаптацію вітчизняного законодавства до сучасних потреб подальшого розвитку транспортної інфраструктури, що мало за мету забезпечення економічного зростання та інвестиційної привабливості нашої країни. Прийняття нового Закону у досліджуваній сфері дозволило оптимізувати та збалансувати інтереси всіх учасників концесійних відносин. З одного боку, Закон сприяє збільшенню інвестицій (у тому числі іноземних) з метою модернізації та розширення вітчизняної транспортної інфраструктури і, як наслідок, надання високоякісних суспільно значущих транспортних послуг. З іншого боку, цей Закон створює умови, які дозволять інвесторам отримати стабільний та прогнозований прибуток від участі у такому державно-приватному партнерстві. З огляду на відсутність завершених концесійних інфраструктурних проєктів в Україні, можна зробити висновок про наявність системних недоліків та концептуальних прогалин у розробці ефективного механізму правового регулювання концесійних відносин. Це засвідчує обмежену здатність чинного законодавства належним чином забезпечувати баланс інтересів держави та приватних інвесторів, а також гарантувати стійкість і передбачуваність правового середовища для реалізації довгострокових інфраструктурних проєктів.

Слід зазначити, що наявні нормативні акти, попри здійснені в останні роки законодавчі новації, не повною мірою враховують сучасні вимоги ринку та принципи сталого розвитку, що знач-

ною мірою обмежує їх застосування в контексті забезпечення національних інтересів у стратегічних галузях, таких як транспортна інфраструктура.

**Метою статті** є дослідження існуючих недоліків і правових прогалин у чинному законодавстві України у сфері регулювання концесійних відносин з будівництва транспортної інфраструктури, проведення комплексного аналізу нормативних положень та розробка аргументованих пропозицій щодо їх удосконалення для забезпечення ефективності концесійних механізмів, з особливим акцентом на розвиток і відновлення транспортної інфраструктури.

**Стан опрацювання проблематики.** Переваги та недоліки концесійних механізмів як перспективної форми державно-приватного партнерства (ДПП) досліджують Биканова А.В., Бутенко Н., Варнавський В., Вілісов М., Вікарчук О., Грищенко С., Залознава Ю., Запатріна І., Лук'яненко О., Павлюк К., Пілігрим Г., Подолян Ю.О., Попович Д., Процик І.С., Пирог О.В. та Томич М.І. Проблеми організаційно-правового забезпечення концесій аналізували у своїх працях Длугопольський О.В., Жуковська А.Ю., Медведєва О.А., Павлюк К.В., Попович Д.В., Цеслів А.С., Цогла О.О. та Яловий Г.К. Роль державно-приватного партнерства в цілому у розвитку та захисті об'єктів критичної інфраструктури, а також особливості нормативно-правового регулювання цієї сфери досліджують Дробот І.О., Лук'яненко І.Г., Мар'янович М.Е., Мех Ю.В., Сірант М.М. та Ясінський В.Б.

Перелік науковців, які досліджували правову природу та практичне застосування концесій, є далеко не вичерпним, що підкреслює актуальність і багатогранність цієї тематики. В умовах війни та масштабного руйнування критичної, зокрема транспортної, інфраструктури проблеми правового регулювання концесійних відносин як ключової форми державно-приватного партнерства набувають ще більшої значущості для України.

Розпочата реформація законодавства у сфері регулювання концесійних відносин дозволило у 2020 році укласти перші концесійні договори, що у свою чергу знаменувало новий етап у розвитку публічно-приватного партнерства в Україні. Мова йде про ДП «Херсонський морський торговий порт» та ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» [2;3]. Відповідно пункту 11 статті 1 Закону концесія – це форма здійснення державно-приватного партнерства, що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції [4]. Аналогічне визначення закріплене на рівні Господарського кодексу України у статті 406. У пункті 8 статті 1 Закону визначено, що концесійний договір - це договір між концесіонером та концесієдавцем, який визначає порядок та умови реалізації проекту, що здійснюється на умовах концесії.

В досліджуваному аспекті концесія, об'єктом якої є визначені умовами договору концесії об'єкти транспортної інфраструктури, виступає різновидом державно-приватного партнерства, що визначає правовідносини між державою та приватним інвестором задля спільної реалізації обумовлених інфраструктурних проєктів з кінцевою метою надання якісних, безпечних та соціально-значущих транспортних послуг. У межах досліджуваного різновиду концесії концесіонеру надається право на управління, користування, будівництво або експлуатацію об'єкта дорожньої інфраструктури із передачею операційного ризику приватній стороні (концесіонеру), що включає ризики попиту та/або пропозиції. Концесійний договір підлягає розгляду як домовленість сторін (концесієдавця та концесіонера), спрямована на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків, у межах якої фіксуються умови і порядок здійснення та реалізації відповідного дорожньо-інфраструктурного проєкту на умовах концесії. Таким чином, концесійний договір виступає правовим засобом індивідуалізації та конкретизації концесійних умов реалізації відповідного інфраструктурного проєкту. Конструкція концесії може включати: створення та/або будівництво відповідного об'єкта транспортної інфраструктури у формі нового будівництва, реконструкції, реставрації, капітального ремонту, технічного переоснащення тощо. Управління об'єктом концесії охоплює користування, експлуатацію, технічне обслуговування, надання інших суспільно значущих послуг, які визначені концесійним договором. Конструкція концесії передбачає передачу концесіонеру з-поміж всього іншого і операційного ризику, зокрема ймовірної відсутності попиту та/або пропозиції. Це означає, що концесіонер бере на себе відповідальність

за результати належної та економічно виправданої експлуатації об'єкта транспортної інфраструктури. Вказаний ризик охоплює прогнозований майбутній попит на транспортні послуги впроваджувального у межах концесійних відносин окремого виду транспорту та супроводжуючої транспортної інфраструктури з урахуванням здатності відповідних інфраструктурних об'єктів забезпечувати задоволення попиту на відповідні транспортні послуги. Відповідно до пункту 7 статті 1 Закону основним суб'єктом, що виступає концесієдавцем щодо об'єктів державної власності, є держава через відповідні державні органи, уповноважені згідно із Законом України «Про управління об'єктами державної власності» [1]. Ці органи здійснюють управління державним майном і діють у статусі концесієдавців. Якщо ж конкретний державний орган, що має виступати концесієдавцем, не визначений, ці функції покладаються на Кабінет Міністрів України або уповноважений ним орган. У випадках, коли це передбачено рішенням Кабінету Міністрів України, концесієдавцем можуть виступати: Національна академія наук України, Національні галузеві академії наук, державні підприємства, установи, організації, господарські товариства, 100% акцій яких належать державі або іншому господарському товариству з повною державною власністю. Об'єкти власності Автономної Республіки Крим, щодо об'єктів, які належать Автономній Республіці Крим, концесієдавцем виступає Рада міністрів Автономної Республіки Крим на підставі рішення Верховної Ради Автономної Республіки Крим. Об'єкти комунальної власності: концесієдавцем для об'єктів комунальної власності є територіальна громада в особі виконавчого органу місцевого самоврядування. Така передача у концесію здійснюється на основі рішення представницького органу місцевого самоврядування, яке забезпечує формальне затвердження. Майно господарських товариств: концесієдавцем щодо майна господарських товариств, 100% акцій яких належать державі, Автономній Республіці Крим, територіальній громаді або іншому державному господарському товариству, є господарське товариство, яке володіє відповідним майном або 100% акцій якого належать державі. Передача таких об'єктів у концесію відбувається за рішенням органів державної влади або місцевого самоврядування, які виконують функції управління корпоративними правами від імені держави або територіальної громади.

Відповідно пункту 10 статті 1 цього ж Закону концесіонером може бути лише юридична особа-резидент України, що отримала об'єкт у концесію та виступає стороною концесійного договору [1]. Обмеження статусу концесіонера юридичними особами-резидентами України має очевидну мету - забезпечити державний контроль та підзвітність суб'єкта, який бере на себе відповідальність за управління та розвиток об'єктів, що надаються у концесію. Однак у цьому підході є кілька проблемних моментів. Законодавча вимога до концесіонера бути резидентом України фактично обмежує доступ до формування об'єктів вітчизняної транспортної інфраструктури для іноземних компаній, які могли б бути зацікавлені у концесійних проектах. В таких капіталомістких та важливих сферах, як транспортна інфраструктура, це обмеження знижує рівень конкуренції, що може впливати на якість, швидкість та інноваційність виконання концесійних проектів. Крім того, це може зменшити потік іноземних інвестицій, які надзвичайно бажаними для реалізації масштабних інфраструктурних проектів. Існує ймовірність, що вітчизняні підприємці можуть не мати достатнього досвіду, технологій чи ресурсів для виконання складних дорожньо-інфраструктурних проектів. Більш того, вони часто вимагають спеціалізованих знань, навичок та сучасних технологій дорожнього будівництва, які є наявними у міжнародних корпораціях, що діють на досліджуваному ринку. Це може вплинути на успішність реалізації таких проектів, особливо в стратегічних сферах. Чинне законодавство України прямо не забороняє юридичним особам-резидентам створювати спільні підприємства (СП) з іноземними партнерами, але такі підприємства мають залишатися під контролем резидентів України для відповідності законодавчим вимогам. Це може бути фактором, який знижує інтерес іноземних компаній до участі у концесійних проектах в Україні, оскільки для них важлива можливість прямого контролю за своєю інвестицією. Резидентні компанії можуть бути більш вразливими до змін у внутрішньому законодавстві, політичних ризиків та регуляторних бар'єрів, що в довгостроковій перспективі може негативно вплинути на стабільність та ефективність концесійних договорів. Міжнародні компанії мають можливість лобіювати свої інтереси на міжурядовому рівні, що може захистити їх інвестиції та зменшити регуляторні ризики. Для оптимізації правового регулювання концесійної діяльності, зокрема стосовно статусу концесіонера, законодавець міг би розглянути можливість допуску іноземних юридичних осіб як концесіонерів за умови дотримання ними певних обов'язкових вимог. Наприклад, такі вимоги можуть включати: реєстрацію дочірньої компанії в Україні для забезпечення юрис-

дикційного контролю; обов'язкову співпрацю з місцевими підприємцями, що може забезпечити передачу знань та технологій; створення механізмів для забезпечення правового захисту інтересів держави та громадян України в разі можливих порушень з боку концесіонера. Отже, хоча вимога до концесіонера бути юридичною особою-резидентом України сприяє національній безпеці та контролю держави над стратегічними об'єктами, така норма також обмежує доступ до ринку для іноземних інвесторів і може негативно позначитися на конкуренції, якості та темпах реалізації концесійних проектів в Україні відповідно до пункту 5 статті 2 Закону, концесія може застосовуватися для здійснення проектів у будь-яких сферах господарської діяльності, крім об'єктів, щодо яких законом встановлено обмеження чи заборона щодо передачі їх у концесію [1]. У статті 1 цього Закону визначено, що об'єкт концесії - це об'єкти права державної власності, власності Автономної Республіки Крим чи комунальної власності, а також майно господарських товариств, 100 відсотків акцій (часток) яких належать державі, Автономній Республіці Крим, територіальній громаді або іншому господарському товариству, 100 відсотків акцій (часток) якого належать державі, що надаються концесіонеру з метою виконання умов концесійного договору, а також об'єкти, що створюються та/або будуються концесіонером у процесі виконання концесійного договору. Об'єкт концесії може складатися з майна декількох балансоутримувачів. При цьому, об'єктом концесії не може бути державне майно, майно Автономної Республіки Крим та комунальне майно, щодо якого укладено договір оренди, до припинення дії такого договору, крім випадків, передбачених статтею 21 цього Закону, а також державне майно, що використовується у виготовленні та ремонті всіх видів зброї, яка перебуває на озброєнні Збройних Сил України, інших утворених відповідно до законодавства військових формувань, Служби безпеки України. При цьому, відповідно до частини 2 статті 25 ЗУ «Про критичну інфраструктуру» державно-приватне партнерство, формою якого є концесія, у сфері захисту критичної інфраструктури здійснюється з урахуванням установлених законодавством особливостей правового режиму щодо окремих об'єктів критичної інфраструктури та окремих видів діяльності [4]. Так, наприклад, абзац перший частини другої статті 23 Закону України «Про морські порти України» визначає, що стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що існували на день набрання чинності Закону «Про концесію», не можуть бути передані в оренду, концесію, приватизовані чи відчужені будь-яким іншим способом. Проте Закон України «Про морські порти України» допускає винятки, за якими в концесію або державно-приватне партнерство можуть бути передані причали, пірси, берегоукріплювальні та берегозахисні споруди, залізничні й автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, а також інженерні комунікації та засоби тепло-, газо-, водо- і електропостачання [5]. Всі ці об'єкти можуть бути надані приватному партнеру або концесіонеру, але лише за умови забезпечення вільного доступу для інших користувачів, що буде врегульовано концесійним договором або договором державно-приватного партнерства. Окрім цього, ці об'єкти можуть передаватися разом з підйомно-транспортним устаткуванням для навантаження, розвантаження, зберігання вантажів та обслуговування пасажирів. Якщо таке устаткування біля стратегічних об'єктів відсутнє, об'єкт передається приватному партнеру або концесіонеру з правом оренди суміжної земельної ділянки, що достатня для реалізації проекту на умовах концесії. У випадку передачі стратегічних об'єктів портової інфраструктури в концесію, Адміністрація морських портів України виступає концесієдавцем відповідно до норм Закону «Про концесію» та «Про управління об'єктами державної власності» або бере участь у концесійному договорі. Загалом, це положення визначає, що держава залишає за собою контроль над стратегічними об'єктами, допускаючи концесію на певні види об'єктів портової інфраструктури за умови забезпечення відкритого доступу до них для всіх користувачів, що сприяє прозорості, недискримінаційності та захисту національних інтересів. Таким чином, до об'єктів транспортної інфраструктури, що можуть підпадати під концесію, належать ключові елементи транспортної інфраструктури, які забезпечують комплексне функціонування транспортної системи держави та сприяють її інтеграції в міжнародні логістичні мережі. Згідно з чинним законодавством, АТ «Укрзалізниця» не може передавати в концесію об'єкти, які є державною власністю та закріплені за нею на праві господарського відання. Це означає, що ключові інфраструктурні об'єкти, зокрема магістральні залізничні лінії, технологічні споруди та інші важливі елементи, які забезпечують процес перевезень, залишаються в державній власності і не можуть бути відчужені або передані в концесію (стаття 5 ЗУ «Про залізничний транспорт») [6]. Проте, вокзали як окремий об'єкт залізничної інфраструктури теоретично може бути переданий у концесію, якщо говорити не про цілісний

майновий комплекс, що є об'єктом критичної інфраструктури та безпосередньо забезпечує процес перевезень, а окремі його структурні елементи. Так, якщо передача залізничного вокзалу в концесію передбачена статутом і не суперечить чинному законодавству України, АТ «Укрзалізниця» може ініціювати передачу такого об'єкта (Постанова Кабінету Міністрів України «Питання акціонерного товариства «Українська залізниця» від 2 вересня 2015 р. № 735) [7]. Отже, для того щоб передати залізничний вокзал у концесію, АТ «Укрзалізниця» має дотримуватися положень статуту, а також отримати погодження відповідного органу державної влади, якщо це передбачено чинним законодавством України. Одним з пріоритетних завдань для вітчизняної правової доктрини у цьому векторі є здійснення фундаментальних досліджень, спрямованих на комплексну оцінку проблеми впровадження концесійної моделі до транспортної інфраструктури стратегічного значення, оскільки стратегічний характер таких об'єктів є запорукою національної безпеки України. Результати таких досліджень мають стати основою для формування чіткого й прозорого механізму господарсько-правового регулювання концесійних відносин у сфері стратегічно значущої транспортної інфраструктури України.

Автомобільні дороги загальнодержавного значення, транспортні розв'язки, мости та тунельні переходи також можуть передаватися в концесію, зокрема для підтримки й розвитку національної мережі доріг, що зв'язують регіони та забезпечують міжнародний транзит, однак проект, що здійснюється на умовах концесії щодо будівництва та подальшої експлуатації автомобільних доріг, може бути реалізований лише за умови наявності альтернативного безоплатного проїзду (автомобільна дорога) протягом усього строку експлуатації платної автомобільної дороги відповідно до Закону України «Про автомобільні дороги». При цьому, майно, створене концесіонером на виконання умов концесійного договору та розташоване за межами смуги відведення автомобільної дороги, є об'єктом права власності концесіонера, якщо інше не визначено концесійним договором (стаття 41 Закону України «Про автомобільні дороги») [8]. Цілісні майнові комплекси, а також окремі об'єкти інфраструктури, призначені для наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, обробки багажу, пошти, вантажу, об'єкти неавіаційних видів діяльності можуть передаватися в концесію, оренду в установленому законодавством порядку, за умови, що не змінюється цільове призначення таких об'єктів. Державний та/або комунальний аеродром та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, інші елементи аеродромів) можуть передаватися приватному інвестору відповідно до договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійного договору. Істотною умовою таких договорів є заборона зміни цільового призначення об'єктів аеродрому, що забезпечують його основну виробничу діяльність (стаття 75 Повітряного кодексу України) [9]. Морські та річкові порти зі своїми вантажними терміналами, причалами, берегозахисними та берегоукріплювальними спорудами, а також об'єктами для обслуговування суден є основою національної зовнішньоторговельної транспортної інфраструктури. Тому концесійні договори у сфері портів сприяють оновленню портового устаткування, розширенню потужностей та впровадженню нових технологій для ефективного управління морськими вантажопотоками. Метрополітен або його частина та підземні тунельні комплекси під дорожньою інфраструктурою також можуть бути об'єктами концесійного інвестування, що дозволяє підтримувати та розвивати системи громадського транспорту у великих містах. До концесійних об'єктів також можуть відноситися пасажирські та вантажні термінали, логістичні центри, мультимодальні транспортні вузли, що поєднують кілька видів транспорту, а також інженерні споруди для транспорту, такі як мости, шляхопроводи, розв'язки, пункти технічного обслуговування та зони обслуговування пасажирів. Окрім основних об'єктів, концесія може охоплювати інфраструктурні об'єкти мультимодального транспорту, що забезпечують зв'язок між різними видами транспорту, створюючи єдину логістичну мережу, яка дозволяє зменшити час перевезень та оптимізувати ресурси.

Аналізуючи положення статті 36 Закону «Про концесію», можна зробити висновок про те, що чинне вітчизняне законодавство надає інвестору певний рівень захисту стабільності законодавства, яке діяло на момент підписання концесійного договору. Водночас цей захист не є абсолютним: обмеження не поширюється на зміни законодавства у критично важливих сферах, таких як національна безпека, громадський порядок, екологія, ліцензування, а також правила надання суспільно значущих послуг на ринках природних монополій. Ризик для інвестора полягає в тому, що значні зміни у законодавстві можуть призвести до збитків або створити перепони для виконання умов концесійного договору. Наприклад, у разі зміни законодавства у сфері національної безпеки

чи вимог до надання суспільно значущих послуг, концесіонер може зіштовхнутися із зростанням витрат, необхідністю модернізації об'єктів або навіть переглядом умов використання відповідного об'єкта транспортної інфраструктури. Такий підхід, хоча і вбачається закономірним з точки зору держави, значно знижує передбачуваність реалізації концесійного договору для інвесторів, особливо якщо мова йде про довгострокові договори на 10–50 років. Однак цей ризик частково зменшується за рахунок можливості застосування положень статті 27 Закону, яка передбачає можливість внесення змін до концесійного договору або навіть дострокового його припинення [1]. Чинне законодавство України дозволяє перегляд умов договору у випадку істотної зміни обставин, що є суттєвим для захисту прав концесіонера. Однак важливо підкреслити, що внесення змін може здійснюватися лише за рішенням суду або у порядку міжнародного комерційного або інвестиційного арбітражу, що є тривалим і складним процесом. Таким чином, держава залишає можливість для зміни умов договору, але виключно у судовому порядку, що забезпечує баланс інтересів сторін та певний рівень стабільності для інвестора. Хоча концесійне законодавство України намагається забезпечити інвесторам стабільність, відсутність гарантії незмінності законодавства у низці важливих сфер створює певні ризики. Інвестори повинні враховувати ймовірність змін у таких галузях і, при плануванні довгострокових інвестицій, закладати в договори та бізнес-плани положення про можливі перегляди та компенсаційні механізми.

Іншою важливою проблемою є закріплена в частині 5 статті 36 Закону норма відповідно до якої концесіонер може бути наділений спеціальними або ексклюзивними правами, які пов'язані з реалізацією проекту, що здійснюється на умовах концесії. Такі права мають бути визначені у концесійному договорі та не можуть суперечити вимогам цього Закону. Поряд з цим на рівні закону відсутнє чітке визначення для категорій «спеціальні права» та «ексклюзивні права», що надаються концесіонеру. На доктринальному рівні спеціальні права зазвичай включають певні переваги чи преференції для реалізації проекту, тоді як ексклюзивні права можуть обмежувати конкуренцію або надавати монопольне становище концесіонеру. Проте законодавче нерозрізнення цих понять створює правову невизначеність у відносинах між концесіодавцем та концесіонером, що ускладнює як укладення концесійного договору, так і його подальше виконання.

**Висновки.** Аналіз змісту нормативних положень чинного господарського законодавства України, що визначає концесію як спеціальний режим господарювання стосовно сфери будівництва та модернізації транспортної інфраструктури показав, що господарсько-правове регулювання концесійних відносин сьогоднішній день не може вважатися змістовно узгодженим та довершеним з точки зору особливих вимог воєнного сьогоднішнього дня. Попри певні позитивні законодавчі зміни, які розпочалися у 2019 році, з прийняттям нового Закону «Про концесію», останній все ще містить суттєві вади та недоліки, що справляють негативний вплив на передбачуваність та ефективність застосування на практиці наявних нормативно визначених концесійних механізмів. Неналежні правові та соціальні гарантії для концесіонера в Україні та недосконалі механізми забезпечення захисту інвестицій ускладнюють реалізацію концесійних проектів у стратегічних сферах дорожнього будівництва та транспортної інфраструктури. Водночас, варто відзначити, що розпочата реформа концесійного законодавства в Україні все ж створила непогану основу для здійснення подальшого дорожнього будівництва і розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури на засадах державно-приватного партнерства. Подальше вдосконалення господарсько-правового регулювання концесійних відносин, з урахуванням спровокованих війною сучасних викликів, сприятиме сталому розвитку вітчизняної транспортної інфраструктури України та виходу на міжнародні ринки надання транспортних послуг. В кінцевому підсумку, посилення конкурентоспроможності транспортного сектору вітчизняної економіки на міжнародних ринках надання транспортних послуг та інтеграція вітчизняної транспортної інфраструктури в загальноєвропейську стане ще одним свідченням стабільного та невпинного руху України до набуття нею статусу однієї із країн Євросоюзу.

Одним із напрямів вирішення розглянутих проблем у вітчизняних реаліях щодо удосконалення механізму концесії може бути внесення змін та доповнень до чинного Закону України «Про концесію». Ці зміни повинні полягати у більш виваженій та економічно обґрунтованій змістовній деталізації «спеціальних» та «ексклюзивних» прав учасників концесійних відносин у сфері будівництва доріг та транспортної інфраструктури, а також забезпечення умов їх безперешкодного здійснення учасниками концесійних відносин. Такий підхід повинен забезпечити належну правову прозорість, передбачуваність та інвестиційну привабливість для іноземних інвесторів

вітчизняної конструкції концесії на будівництво доріг та транспортної інфраструктури. На часі також прийняття необхідних підзаконних актів та типових концесійних договорів, де були б чітко визначені межі та умови надання додаткових пільг, стимулів та преференцій учасникам концесійних відносин. Адже їхня обґрунтованість та суспільна корисність у поєднанні з можливістю їх оперативного перегляду та розширення буде мати наслідком залучення нових категорій учасників концесійних відносин. Вирішення розглянутих у дослідженні проблем дозволить забезпечити прозорість і стабільність концесійних відносин, уникнути ризиків правових спорів і забезпечити інтереси держави та суспільства, а також підвищити інвестиційну привабливість України.

#### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:**

1. Про концесію: Закон України від 3 жовтня 2019 р. № 155-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text>.
2. Про затвердження результатів концесійного конкурсу та визначення переможця концесійного конкурсу щодо надання в концесію цілісного майнового комплексу, що забезпечує комплексне надання послуг в морському порту Херсон та включає майно державного підприємства «Херсонський морський торговельний порт», майно державного підприємства «Адміністрація морських портів України», а також об'єкти, спеціально збудовані відповідно до умов концесійного договору: Наказ Міністерства інфраструктури України № 16 від 21 січня 2020 року. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/1664.html>.
3. Про затвердження результатів концесійного конкурсу та визначення переможця концесійного конкурсу щодо передачі в концесію цілісного майнового комплексу, що забезпечує комплексне надання послуг в спеціалізованому морському порту Ольвія та включає майно державного підприємства «Стивідорна компанія «Ольвія», майно державного підприємства «Адміністрація морських портів України», а також об'єкти, спеціально збудовані відповідно до умов концесійного договору, підстави визначення переможця та відхилення пропозицій інших учасників: Наказ Міністерства інфраструктури України № 19 від 24 січня 2020 року. URL: <https://mtu.gov.ua/documents/1666.html>.
4. Про критичну інфраструктуру: Закон України від 15 грудня 2022 р. № 2800-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2800-20#Text>.
5. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>.
6. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96/. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>.
7. Питання акціонерного товариства «Українська залізниця»: Постанова Кабінету Міністрів України від 2 вересня 2015 р. № 735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/735-2015-%D0%BF#Text>.
8. Про автомобільні дороги: Закон України від 8 вересня 2005 р. № 2862-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2862-15#Text>.
9. Повітряний кодекс України: Кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.