

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

Кваліфікаційна наукова  
праця на правах рукопису

**ХИЖНИЙ АНТОН ВІТАЛІЙОВИЧ**

УДК 347.62 (477)

**ДИСЕРТАЦІЯ  
КОНЦЕСІЙНІ ДОГОВОРИ В ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ**

08 «Право»

081 «Право»

Подається на здобуття ступеня доктора філософії

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

\_\_\_\_\_ А. В. Хижний

Науковий керівник – **Гопанчук Василь Степанович**, кандидат юридичних наук, професор

**Київ–2026**

## АНОТАЦІЯ

*Хижний А. В.* Концесійні договори в цивільному праві. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Національна академія внутрішніх справ. – Київ, 2026.

Дисертація є комплексним науковим дослідженням концесійних договорів в цивільному праві.

Визначено теоретико-правові та методологічні засади дослідження концесійних договорів у цивільному праві в Україні. Окреслено стан наукових досліджень і розвитку вітчизняного та зарубіжного законодавства у сфері правового регулювання публічно-приватного партнерства та його основної форми - концесійного договору. Обґрунтовано цивільно-правову природу концесійного договору, його поняття, ключові ознаки, істотні умови та особливості суб'єктного складу. Досліджено особливості укладення та виконання окремих видів концесійних договорів, підстави відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання концесійного договору. Сформульовано пропозиції щодо оптимізації законодавства у зв'язку з масштабною рекодифікацією приватного права та його основного джерела - Цивільного кодексу України (Кодексу приватного права), а також з огляду на євроінтеграційні перспективи нашої держави.

Уточнено доктринальне розуміння правового статусу сторін концесійного договору, зокрема: обґрунтовано, що концесіонер повинен розглядатися не лише як одержувач права користування об'єктом державної або комунальної власності, який бере на себе підвищений рівень економічного й операційного ризику, а і як суб'єкт комплексної правосуб'єктності – одночасно інвестор, оператор суспільно значущих послуг та носій позитивних зобов'язань щодо створення, реконструкції, модернізації та експлуатації об'єкта концесії, а також з'ясовано, що концесіодавець – орган державної влади або орган місцевого самоврядування – у межах концесійних правовідносин підпорядковується нормам приватного права, і не користується імунітетом публічного управління, внаслідок чого втрачає статус

суб'єкта владних повноважень і набуває рівного із концесіонером правового становища з типовими права та обов'язками, визначеними нормами цивільного законодавства.

Доведено, що у випадку істотної зміни регуляторних обставин, що робить виконання концесійного договору надмірно обтяжливим, проте не об'єктивно неможливим, сторони набувають права вимагати перегляду договірних умов, за обов'язкового збереження рівноваги публічних і приватних інтересів та за умови виключення можливості набуття концесіонером права власності на об'єкт концесії.

Обґрунтовано концептуальну модель цивільно-правової відповідальності сторін за невиконання або неналежне виконання концесійного договору, сутність якої полягає у синтезі елементів приватноправового та публічно-правового регулювання і передбачає трирівневу структуру: превентивний рівень (механізм попередження порушень), компенсаторний рівень (відшкодування шкоди) та санкційний рівень (дострокове розірвання договору й інші правові наслідки).

Сформульовано авторську концепцію, відповідно до якої система моніторингу у сфері виконання концесійних договорів носить не санкційний, а превентивно-коригуючий характер, оскільки спрямована на забезпечення сталості концесійних правовідносин і досягнення суспільно значущих результатів; виконує функцію правового та інституційного забезпечення реалізації економічних ефектів; дозволяє своєчасно виявити відхилення від договірних параметрів та скоригувати виконання зобов'язання без порушення принципу підприємницької автономії концесіонера.

Аргументовано необхідність створення незалежного Концесійного агентства при Кабінеті Міністрів України або при відповідному центральному органі виконавчої влади, до компетенції якого слід віднести: забезпечення формування, реалізації, моніторингу та правового супроводу концесійної політики держави з метою залучення приватних інвестицій у розвиток публічної інфраструктури; надання висновків щодо відповідності концесійних договорів вимогам законодавства; розроблення типових форм концесійних договорів з урахуванням кращих міжнародних практик; запровадження державної гарантії стабільності

договірних умов на весь строк дії концесійного договору, а також представництво інтересів держави у процесі переговорів з інвесторами.

Встановлено, що незалежно від участі у концесійному договорі уповноваженого органу публічної влади як сторони та наявності публічного інтересу, зазначений договір зберігає цивільно-правову природу, оскільки підпорядковується засадам цивільного законодавства і виступає правовою формою реалізації концесійних відносин у межах приватноправового регулювання договірних зобов'язань.

Визначено, що умови концесійних договорів у цивільному праві, можна розділити на декілька груп: 1) істотні (обов'язкові) умови: це умови – про предмет, ціну та строк договору, які визначені ЦК України та без взаємного погодження яких, договір вважатиметься неукладеним; 2) факультативні (додаткові) умови: не впливають на сутність та зміст договору; є імперативними приписами законодавця і в силу цього можуть бути відображені в договорі; це умови - про сторони договору, склад майна, обсяг робіт, інформація про хід виконання робіт, умови найму та працевлаштування громадян України, забезпечення оцінки впливу на довкілля; закріплені Законами України «Про концесію», «Про оцінку впливу на довкілля» тощо; 3) особливі (спеціальні) умови, включення яких до договору залежить від виду концесійного договору (кадастровий номер земельної ділянки, цільове призначення земельної ділянки, паспорт водного об'єкту, вид корисних копалин тощо).

Обґрунтовано, що конкурсна процедура, що передують укладенню концесійного договору, виконує не лише приватно-правову функцію, а й управлінську – публічно-правову функцію, виступаючи засобом об'єктивного відбору ключового суб'єкта концесійного зобов'язання – концесіонера.

Наголошено на необхідності змістовного наповнення поняття «істотне порушення концесійного договору», до якого належить віднести обставини, що унеможливають досягнення мети концесійного договору, спричиняють припинення або істотне погіршення безперервності чи якості надання суспільно значущих послуг.

Доведено, що при правовому регулюванні відповідальності за невиконання або неналежне виконання концесійних договорів у цивільному праві України, підлягають застосуванню норми, закріплені міжнародними стандартами, з урахуванням принципів правової визначеності, передбачуваності та балансу інтересів сторін.

Аргументовано, що відсутність у спеціальному законодавстві норми щодо моменту набрання чинності концесійним договором свідчить про його приватно правову природу та зумовлює субсидіарне застосування положень Цивільного кодексу України.

**Ключові слова:** цивільне право, цивільні правовідносини, договір, публічно-приватне партнерство, концесійний договір, інфраструктурна концесія, концесіонер, концесіодавець, істотні умови, відшкодування шкоди, державна власність, комунальна власність, ризики.

## СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

*Наукові праці, у яких опубліковані основні наукові результати дисертації:*

1. Хижний А. В. Щодо істотних умов концесійних договорів у цивільному праві України. *Журнал східноєвропейського права*. 2023. № 106. 39–45. URL: [https://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2023/01/hopanchuk\\_hyzhnyi\\_106.pdf](https://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2023/01/hopanchuk_hyzhnyi_106.pdf)
2. Хижний А. В. Правове регулювання концесійної діяльності на прикладі окремих зарубіжних країн. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 9. С. 127–130. <http://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-9/29>
3. Хижний А. В. Правова природа концесійних договорів та їх місце в цивільному праві України. *Наукові інновації та передові технології*. 2025. № 10 (50). С. 1269-1277. [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-10\(50\)-1269-1277](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-10(50)-1269-1277)
4. Хижний А. В. Відповідальність за невиконання чи неналежне виконання концесійних договорів. *Актуальні питання у сучасній науці*. 2026. № 3. С. 1704–1716. [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2026-3\(45\)-1704-1716](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2026-3(45)-1704-1716)

*Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

5. Хижний А. В. Юридична характеристика концесійних договорів. *Проблеми цивільного права і процесу* : тези доповідей учасників наук.-практ. конф., присвяченій 98-й річниці від дня народження О. А. Пушкіна (Вінниця, 19 трав. 2023 р.). Вінниця : Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2023. С. 448–450.

6. Хижний А. В. До питання статусу юридичної особи публічного права як учасника концесійного правовідношення: цивільно-правовий аспект. *Ювілейні наукові читання, присвячені пам'яті академіка В.В. Конєйчикова. До 100-річчя з дня народження* (Київ, 17 листоп. 2023 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2023. С. 137–139.

7. Хижний А. В. Періодизація цивільно-правового регулювання концесійної діяльності: доктринальний погляд на питання. *Політико-правові передумови європейської та євроатлантичної інтеграції України* : зб. тез Міжнар. наук.-практ. конф. «Двадцять другі осінні читання» (Хмельницький, 13 жовт. 2023 р.). Хмельницький : Хмельн. ун-т управління і права імені Леоніда Юзькова, 2023. С. 151–153.

8. Хижний А. В. Особливості концесійного договору на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. *Свобода, безпека та незалежність: правовий вимір* : матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 24 лют. 2023 р.). Київ : Нац. авіац. ун-т, 2023. С. 556–559.

9. Хижний А. В. До питання можливості реалізації в Україні сучасних базових моделей концесії. *Реалізація норм цивільного законодавства в умовах сьогодення*: матеріали кафедрального наук.-теорет. столу, присвяченому Міжнародному дню жінок та дівчат в науці (Київ, 09 лют. 2024 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С.76-79.

10. Хижний А. В. Концесійний договір як новий вид договору у цивільному праві. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали ІХ Всеукр. наук.-практ. конф. (Львів, 12 груд. 2025 р.). Львів : Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2025. С. 501–504.

## SUMMARY

Khyzhny A. V. Concession agreements in civil law. – Qualification scientific work in the form of a manuscript.

Dissertation for the degree of Doctor of Philosophy in specialty 081 “Law”. – National Academy of Internal Affairs. – Kyiv, 2026.

The dissertation is a comprehensive scientific study of concession agreements in civil law.

The theoretical, legal and methodological principles of the study of concession agreements in civil law in Ukraine are determined. The state of scientific research and development of domestic and foreign legislation in the field of legal regulation of public-private partnership and its main form - the concession agreement is outlined. The civil-legal nature of the concession agreement, its concept, key features, essential conditions and features of the subject composition are substantiated. The features of the conclusion and execution of certain types of concession agreements, the grounds for the liability of the parties for non-performance or improper performance of the concession agreement are investigated. Proposals are formulated for optimizing legislation in connection with the recodification of the Civil Code of Ukraine, as well as in view of the European integration prospects of our state.

The doctrinal understanding of the legal status of the parties to the concession agreement has been clarified, in particular: it has been substantiated that the concessionaire should be considered not only as a recipient of the right to use an object of state or municipal property, which assumes an increased level of economic and operational risk, but also as a subject of complex legal personality - simultaneously an investor, an operator of socially significant services and a bearer of positive obligations regarding the creation, reconstruction, modernization and operation of the concession object.

It has been clarified that the concessionaire – a state authority or a local self-government body – within the framework of concession legal relations is subject to the norms of private law and does not enjoy the immunity of public administration, as a result of which it loses the status of a subject of governmental authority and acquires an equal

legal position with the concessionaire with typical rights and obligations defined by the norms of civil law.

It has been proven that in the event of a significant change in regulatory circumstances, which makes the implementation of the concession agreement excessively burdensome, but not objectively impossible, the parties acquire the right to demand a revision of the contractual terms, subject to the mandatory preservation of the balance of public and private interests and subject to the exclusion of the possibility of the concessionaire acquiring ownership of the concession object.

A conceptual model of civil liability of the parties for non-performance or improper performance of a concession agreement is substantiated, the essence of which lies in the synthesis of elements of private law and public law regulation and provides for a three-level structure: preventive level (mechanism for preventing violations), compensatory level (compensation for damage) and sanction level (early termination of the agreement and other legal consequences).

The author's concept has been formulated, according to which the monitoring system in the field of implementation of concession agreements is not of a sanctioning nature, but of a preventive and corrective nature, since it is aimed at ensuring the sustainability of concession legal relations and achieving socially significant results; it performs the function of legal and institutional support for the implementation of economic effects; it allows for timely detection of deviations from contractual parameters and adjustment of the implementation of obligations without violating the principle of entrepreneurial autonomy of the concessionaire.

The need to create an independent Concession Agency under the Cabinet of Ministers of Ukraine or under the relevant central executive body is argued, the competence of which should include: ensuring the formation, implementation, monitoring and legal support of the state's concession policy in order to attract private investment in the development of public infrastructure; providing conclusions on the compliance of concession agreements with the requirements of the legislation; developing standard forms of concession agreements taking into account the best international practices; introducing a state guarantee of the stability of contractual terms for the entire

term of the concession agreement, as well as representing the interests of the state in the process of negotiations with investors.

It is proven that regardless of the participation in the concession agreement of an authorized public authority as a party and the presence of public interest, the specified agreement retains a civil law nature, since it is subject to the principles of civil law and acts as a legal form of implementing concession relations within the framework of private law regulation of contractual obligations.

It is argued that the terms of concession agreements in civil law can be divided into several groups: essential (mandatory): conditions, without mutual agreement of which, the agreement will be considered not concluded; these are conditions - on the subject, price and term of the agreement; defined by the Civil Code of Ukraine; optional (additional) conditions: do not affect the essence and content of the agreement; are imperative requirements of the legislator and, therefore, can be reflected in the agreement; these are conditions - on the parties to the agreement, the composition of the property, the scope of work, information on the progress of work, conditions for hiring and employment of citizens of Ukraine, ensuring environmental impact assessment; enshrined in the Laws of Ukraine "On Concession", "On Environmental Impact Assessment", etc.; special (special) conditions, the inclusion of which in the agreement depends on the type of concession agreement (cadastral number of the land plot, purpose of the land plot, passport of a water body, type of minerals, etc.).

It is determined that the competitive procedure preceding the conclusion of a concession agreement performs not only a private law function, but also a managerial - public law function, acting as a means of objective selection of the key subject of the concession obligation - the concessionaire.

The need for a substantive definition of the concept of "material violation of the concession agreement" is substantiated, which includes circumstances that make it impossible to achieve the goal of the concession agreement, cause the termination or significant deterioration of the continuity or quality of the provision of socially significant services.

It has been proven that when legally regulating liability for non-performance or improper performance of concession agreements in the civil law of Ukraine, the norms enshrined in international standards are subject to application, taking into account the principles of legal certainty, predictability and balance of interests of the parties.

It has been proven that the absence of a provision in special legislation regarding the moment of entry into force of a concession agreement indicates its private legal nature and determines the subsidiary application of the provisions of the Civil Code of Ukraine.

**Keywords:** civil law, civil legal relations, contract, public-private partnership, concession contract, infrastructure concession, concessionaire, concession grantor, essential conditions, compensation for damage, state property, municipal property, risks.

## ЗМІСТ

<b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....</b>	<b>13</b>
<b>ВСТУП.....</b>	<b>14</b>
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ</b>	
<b>ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ КОНЦЕСІЙНИХ ДОГОВОРІВ У</b>	
<b>ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ.....</b>	
<b>26</b>	
1.1. Стан наукової розробки проблематики концесійних договорів у цивільному праві.....	26
1.2. Методологія проведення дослідження концесійних договорів у цивільному праві.....	47
1.3. Правове регулювання концесійних відносин у законодавстві окремих зарубіжних країнах.....	56
Висновки до розділу 1.....	75
<b>РОЗДІЛ 2. ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ПРАВОВОГО</b>	
<b>РЕГУЛЮВАННЯ КОНЦЕСІЙНИХ ДОГОВОРІВ У ЦИВІЛЬНОМУ</b>	
<b>ПРАВІ.....</b>	
<b>77</b>	
2.1. Поняття, юридична характеристика та істотні умови концесійного договору.....	77
2.2. Законодавчі положення визначення концесіонера як сторони в концесійного договору.....	100
2.3. Правовий статус сторін концесійного договору .....	110
Висновки до розділу 2.....	125
<b>РОЗДІЛ 3. ПОРЯДОК УКЛАДЕННЯ ТА ВИКОНАННЯ</b>	
<b>КОНЦЕСІЙНИХ ДОГОВОРІВ У ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ</b>	
3.1. Загальні засади укладення та виконання концесійних договорів у цивільному праві.....	128

3.2. Особливості правового регулювання окремих видів концесійних договорів у цивільному праві.....	148
3.3. Підстави та наслідки невиконання або неналежного виконання концесійних договорів у цивільному праві.....	167
Висновки до розділу 3.....	179
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>181</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>187</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>215</b>

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ**

<b>АМПУ</b>	Адміністрація морських портів України
<b>ВГСУ</b>	Вищий Господарський суд України
<b>ВПВС</b>	Велика палата Верховного Суду
<b>ВС</b>	Верховний Суд
<b>ДП</b>	Державне підприємство
<b>ЕРЕС</b>	Європейський публічно-приватний експертний центр
<b>ЕТС</b>	Електронна торгова система
<b>ЄДРСР</b>	Єдиний державний реєстр судових рішень
<b>ЄЕК</b>	Європейська економічна комісія
<b>ЄІБ</b>	Європейській інвестиційний банк
<b>ЄС</b>	Європейський Союз
<b>ЄСПЛ</b>	Європейський суд з прав людини
<b>ЖКГ</b>	Житлово-комунальне господарство
<b>ЗУ</b>	Закон України
<b>КМУ</b>	Кабінет Міністрів України
<b>КУ</b>	Конституція України
<b>ООН</b>	Організація Об'єднаних Націй
<b>ПВС</b>	Постанова Верховного Суду
<b>ПКМУ</b>	Постанова Кабінету Міністрів України
<b>ППП</b>	Публічно-приватне партнерство
<b>ЦКУ</b>	Цивільний кодекс України
<b>ЦПКУ</b>	Цивільний процесуальний кодекс України
<b>ТЕУ</b>	Умовна одиниця вимірювання місткості вантажних транспортних засобів

## ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** В умовах трансформації національної правової системи та її адаптації до європейських стандартів, особливо з урахуванням змін до законодавства, імplementованих у 2025 році, роль концесійних договорів істотно зростає. Вони дедалі більше розглядаються не лише як форма співпраці держави і бізнесу, а й як інструмент модернізації економіки, підвищення якості публічних послуг та стимулювання інвестиційної активності. Нині все більш очевидним стає той факт, що забезпечення високих та стійких темпів розвитку країни та регіонів, не можливий без ефективного партнерства держави та місцевих органів влади з представниками приватного бізнесу. Вочевидь, закладена в Стратегії національної безпеки Ради національної безпеки та оборони України теза про те, потенціал, закладений у публічно-приватному партнерстві є дієвим способом економічного зростання, є підтвердженням ефективності практики залучення приватного бізнесу у сферу цивільно-правового регулювання відносин на договірних засадах.

В умовах сьогодення це гасло стає ще більш актуальним, адже повномасштабне вторгнення РФ в Україну і пов'язані з цим бойові дії, спричинили надскладну ситуацію, яка торкнулася буквально усіх сторін буття українського суспільства. Від початку великої війни в Україні зруйнована величезна кількість інфраструктурних об'єктів, відновлення яких буде пріоритетом для нашої держави щонайменше на наступні десятиліття. Забезпечити можливість вирішення цих проблем та створити міцний фундамент взаємодії держави та підприємницьких структур, стає можливою завдяки механізмам державно-приватного партнерства, які довели свою дієвість у різних видах економічної діяльності як в розвинених країнах, так і в країнах, що розвиваються.

Як бачимо, інститут публічно-приватного партнерства є ефективним правовим засобом, спрямованим на вдосконалення механізму залучення приватних інвестицій з використанням публічно-приватних партнерства не лише для реалізації проєктів для модернізації економіки і національного господарства, але і

для відновлення, зруйнованої воєнними діями, інфраструктури та будівництва нових об'єктів, пов'язаних, в тому числі із повоєнною перебудовою економіки, в цілому. Отже, формою здійснення публічно-приватного партнерства виступає концесійний договір, як різновид цивільно-правового договору, предметом якого може бути виконання робіт, надання послуг у всіх сферах суспільного виробництва.

Ефективне виконання концесійних договорів має забезпечувати досягнення і економічних ефектів, зокрема: залучення приватних інвестицій у розвиток публічної інфраструктури без надмірного навантаження на державний або місцеві бюджети; оптимізацію бюджетних витрат та перерозподіл фінансових ризиків між публічним і приватним партнерами; підвищення ефективності управління об'єктами концесії завдяки використанню приватного управлінського досвіду та інноваційних підходів; стимулювання економічної активності та регіонального розвитку, зокрема через створення робочих місць і розвиток суміжних галузей; забезпечення інвестиційної стабільності та передбачуваності, що є необхідною умовою довгострокових інфраструктурних проєктів. Водночас це актуалізує низку теоретичних і практичних проблем, пов'язаних із визначенням правової природи, співвідношенням публічних і приватних інтересів, а також особливостями регулювання договору концесії у сфері приватного права.

Сфера правового регулювання публічних та приватних інтересів, їх значення для загального розвитку суспільства, покращення економічних показників, а відтак і добробуту кожного українця, останнім часом перебувають в зоні пильної уваги наукової спільноти. Загальнотеоретичні засади публічно-приватного партнерства та загалом концесійної діяльності, були предметом наукових досліджень багатьох вітчизняних фахівців. Серед них, необхідно виділити таких, як: Л. С. Богдан, О. М. Вінник, В. Г. Воробйова, Л. М. Гончарук, А. Б. Гриняк, Е. М. Деркач, Д. В. Задохайло, В. В. Ковальчук, Т. А. Коляда, І. І. Климчук, С. А. Крилов, І. Л. Лопушинський, А. М. Макаренко, О. А. Медведєва, С. В. Сімак, Г. С. Пілігрим, С. М. Приліпко, К. С. Палажченко, О. В. Пирог, І. С. Процик, С. В. Терещенко, Л. М. Тимченко, Я. С. Цимбаленко та ін.

Цивільно-правовий аспект, юридична природа, зміст та інші ключові ознаки концесійного договору є предметом активного обговорення в науці цивільного права. Серед широкого кола цивілістів, які досліджують окреслену проблематику, насамперед необхідно виділити: М. Г. Белопольського, О. В. Бойка, Н. М. Бондар, З. В. Долгову, В. В. Кострубу, В. В. Котенка, В. М. Кравчука, В. В. Луця, В. П. Маковія, Є. О. Мічуріна, О. В. Назимко, Ю. О. Подолян, Ю. В. Репету, З. В. Ромовську, І. В. Спасибо-Фатєєву, В. В. Семківа, О. А. Українцева, О. А. Шаповалову та б. ін. Звернення до питань правового регулювання відносин, які виникають у зв'язку з укладенням окремих видів концесійних договорів у цивільному праві мало місце в наукових розвідках таких науковців, як: О. С. Бурлака, В. А. Гончарук, В. С. Гопанчук, О. І. Дмитрієва, О. А. Зуєва, Б. В. Кирдан, Є. М. Ключєва, Л. Ю. Король, В. В. Мазур, В. П. Мироненко, Г. В. Мороз, В. Д. Пилип'юк, Н. Л. Полішко, В. Н. Петрина, А. О. Сурилова, Л. В. Фокша, Г. В. Чурпіта та ін.

В цивілістичній доктрині питання правового регулювання концесійних відносин на рівні дисертаційних досліджень приділялась і приділяється певна увага. Так, в числі таких необхідно назвати дисертаційні дослідження Г. С. Пілігрим «Правове регулювання концесії» (2011), Л. М. Гончарук «Договір концесії» (2012), А. В. Макаренко «Правове регулювання концесійно-договірних відносин» (2015), О. В. Гладкої «Комерційна концесія як форма інноваційного інвестування» (2015), А. С. Юрченко «Економічне обґрунтування концесій у дорожньому будівництві» (2021), Є. М. Чорного «Адміністративно-правове регулювання державно-приватного партнерства у сфері будівництва» (2024), І. В. Доленко «Адміністративно-правові засади реалізації державно-приватного партнерства щодо управління нерухомістю» (2025). Однак, необхідно звернути увагу на те, що більшість із згаданих досліджень здійснювались у сфері економіки, господарського та адміністративного права.

Відаючи належне працям науковців, які зробили значний внесок у розвиток та вдосконалення інституту правового регулювання концесійних договорів, можна стверджувати, що доктрина приватного права поки що не дала відповіді на низку

існуючих та нерозв'язаних проблем в окресленій сфері, які посилюються поточними викликами для нашої держави.

Таким чином, відсутність комплексних дисертаційних та монографічних досліджень, певні колізії законодавства, серйозність практичних питань відновлення України від тих руйнівних наслідків, які спричинила і продовжує спричиняти військова агресія РФ, свідчать про актуальність обраної теми та необхідність системного аналізу зазначеної проблематики. Такий стан речей зумовлює потребу звернення до цивільно-правового, договірної аспекти регулювання концесійної діяльності, де предметом концесії можуть бути об'єкти права державної власності: інфраструктурні – автомобільні дороги, мости, аеропорти, залізниця тощо; комунальні – система водопостачання, тепломережі, вивіз сміття та утилізація відходів; соціальні – медичні заклади, дошкільні освітні установи, школи, культурні та спортивні заклади, заклади побутового обслуговування тощо.

#### **Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами.**

Роботу спрямовано на реалізацію основних положень операційного плану заходів з реалізації у 2025-2028 роках Стратегії розвитку вищої освіти в Україні на 2022-2032 роки, Стратегії сталого розвитку України до 2030 року, Національної економічної стратегії на період до 2030 року; Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки; Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, Стратегії розвитку наукових досліджень Національної академії правових наук України на 2026-2030 роки, а також передбачено річними планами науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт Національної академії внутрішніх справ на 2021–2025 роки. Тему дисертаційного дослідження затверджено Вченою радою Національної академії внутрішніх справ (протокол № 14 від 25 жовтня 2022 року).

**Мета і завдання дослідження відповідно до предмета та об'єкта дослідження.** *Мета дисертаційного дослідження*, полягає у формуванні теоретичної концепції цивільно-правового регулювання концесійних договорів, а

також у розробці на цій основі науково-теоретичних рекомендацій, спрямованих на оптимізацію цивільного законодавства України у сфері концесійних відносин.

Для досягнення мети дослідження поставлені наступні *завдання*:

- проаналізувати стан наукової розробки та методологію дослідження концесійних договорів у цивільному праві;
- окреслити базові положення правового регулювання концесійних відносин у законодавстві окремих зарубіжних країнах;
- розглянути вітчизняні законодавчі та наукові підходи щодо визначення правової природи концесійного договору та його місця в системі цивільно-правових договорів;
- розкрити зміст та значення ключових категорій концесійного договору, а саме поняття та юридичної характеристики в контексті його кваліфікації як договірною зобов'язання;
- визначити істотні умови концесійного договору, які мають однакову юридичну силу, зате не завжди підлягають обов'язковому або ж комплексному застосуванню за способом їх закріплення – в законі чи в договорі;
- дослідити умови та порядок проведення концесійного конкурсу (конкурентного діалогу), як передумови укладення договору та як обов'язкового компоненту визначення сторони – концесіонера у концесійному договорі;
- визначити особливості правового статусу сторін концесійного договору;
- окреслити законодавчі та договірні засади правового механізму укладення, виконання та припинення концесійного договору;
- встановити особливості поняття, предмету та змісту окремих видів (інфраструктурних) концесійних договорів;
- визначити підстави та види юридичної відповідальності концесіонера, концесіодавця за невиконання або неналежного виконання умов концесійного договору;
- встановити доцільність застосування окремих положень міжнародного законодавства про санкційні, компенсаційні підходи цивільно-правової

відповідальності у сфері публічно-приватного партнерства і такої його форми як концесійний договір, у вітчизняному праві;

– на підставі аналізу вітчизняного та зарубіжного законодавства, доктрини приватного права виробити пропозиції щодо оптимізації законодавства у сфері правового регулювання концесійних договорів та приведення її у відповідність до європейських та міжнародних вимог та стандартів.

*Об'єктом дослідження є суспільні відносини у сфері цивільно-правового регулювання концесійних договорів.*

*Предметом дослідження є концесійні договори в цивільному праві.*

**Методи дослідження.** Відповідно до поставлених мети і завдань, основою методології дослідження стали загальнонаукові та спеціальні методи пізнання правових явищ, які дозволили виробити цілісне уявлення про цивільно-правове регулювання концесійних договорів. Використання діалектичного методу дозволило визначити стан розвитку наукової доктрини у сфері правового регулювання концесійних договорів у цивільному праві; зміну державних (публічних) інтересів на публічно-приватне партнерство при реалізації концесійних проектів на підставі договірних зобов'язань; вплив економічної ситуації на формування суб'єктного складу договору тощо (підрозділи 1.1, 2.3, 3.1, 3.2). Історико-правовий метод дозволив простежити еволюцію правового регулювання концесійних договорів у вітчизняному та зарубіжному законодавстві, а також дослідити розвиток наукових поглядів щодо розвитку та удосконалення цього інституту загалом (підрозділи 1.1, 1.2., 2.1). За допомогою порівняльно-правового методу виокремлено загальне і особливе у правовому регулюванні концесійних відносин і концесійного договору, прав та обов'язків сторін, змісту договору, інших чинників у вітчизняному і зарубіжному законодавстві, а також у наукових поглядах з окресленої проблематики (підрозділи 2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3). Шляхом застосування *формально-правового методу* нами окреслено коло обставин, які сприяли формуванню концесійного договору як окремого виду договірних зобов'язань (підрозділи 2.1, 2.2, 3.2, 3.3). Формально-юридичний (нормативно-догматичний) сприяв визначенню правової природи концесійного

договору та його місця в системі цивільно-правових договорів; уточненню правового статусу сторін концесійного договору, а також встановленню особливостей визначення одного із суб'єктів договору а саме – концесіонера (підрозділи 2.1, 2.2, 2.3). Метод правового моделювання було застосовано для розроблення пропозицій щодо оптимізації чинного цивільного та іншого галузевого законодавства України у контексті задач дослідження (підрозділи 3.1, 3.2, 3.3). Для вироблення цілісного уявлення про правове регулювання цивільно-правових відносин шляхом звернення до концесійного договору за цивільним законодавством України, а також з метою посилення аргументації наукових висновків і розроблення науково-обґрунтованих пропозицій щодо оптимізації цивільного та іншого галузевого законодавства у сфері концесійної діяльності та правового регулювання концесійних договорів було використано і логічний метод наукового пізнання (підрозділи 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3). Завдяки методу системного аналізу була здійснена оцінка стану правового регулювання концесійних відносин за участю такого специфічного суб'єкта як орган державної влади чи місцевого самоврядування, узагальнено наукові праці вітчизняних та зарубіжних учених, погляди практиків щодо окремих питань правового регулювання окреслених правовідносин; виділено особливості визначення сторін договору шляхом проведення конкурсного відбору (конкурентного діалогу) (підрозділи 2.1, 2.2, 2.3). Герменевтичний метод було використано для дослідження особливостей проведення конкурсного відбору з метою визначення сторони концесійного договору – концесіонера, підстав та порядку укладення концесійного договору, визначення специфіки об'єкту концесії та відповідно предмету концесійного договору, для визначення правового статусу сторін договору (підрозділи 1.1, 1.3, 2.2, 2.3, 3.1, 3.3). *Термінологічний метод*, було використано при дослідженні загальних засадничих положень концесійних договорів, а саме при дослідженні питання поняття концесійного договору, сторін договору, істотних умов договору, обставин, які можуть призвести до розірвання договору, співвідношення концесійного договору з наймом (орендою); уточнено понятійно-термінологічний апарат досліджуваної проблематики (підрозділи 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3). Методи

індукції та дедукції застосовувались для характеристики істотних умов та юридичних ознак концесійного договору, особливостей визначення сторін та їх правового статусу, умов укладення, виконання та припинення концесійного договору, а також питання відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання концесійного договору (2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2).

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає в тому, що дисертаційна робота є першим в Україні комплексним дослідженням, в якому крізь призму приватного (цивільного) права розкрито проблематику правового регулювання концесійних договорів.

У результаті проведеного дослідження сформульовано та обґрунтовано, а також додатково аргументовано низку наукових положень і висновків, які виносяться на захист, зокрема:

*вперше:*

уточнено доктринальне розуміння правового статусу сторін концесійного договору, зокрема:

обґрунтовано, що концесіонер повинен розглядатися не лише як одержувач права користування об'єктом державної або комунальної власності, який бере на себе підвищений рівень економічного й операційного ризику, а і як суб'єкт комплексної правосуб'єктності – одночасно інвестор, оператор суспільно значущих послуг та носій позитивних зобов'язань щодо створення, реконструкції, модернізації та експлуатації об'єкта концесії;

з'ясовано, що концесіодавець – орган державної влади або орган місцевого самоврядування – у межах концесійних правовідносин підпорядковується нормам приватного права, не користується імунітетом публічного управління, внаслідок чого втрачає статус суб'єкта владних повноважень і набуває рівного із концесіонером правового становища з типовими права та обов'язками, визначеними нормами цивільного законодавства;

доведено, що у випадку істотної зміни регуляторних обставин, що робить виконання концесійного договору надмірно обтяжливим, проте не об'єктивно неможливим, сторони набувають права вимагати перегляду договірних умов, за

обов'язкового збереження рівноваги публічних і приватних інтересів, а також за умови виключення можливості набуття концесіонером права власності на об'єкт концесії;

обґрунтовано концептуальну модель цивільно-правової відповідальності сторін за невиконання або неналежне виконання концесійного договору, сутність якої полягає у синтезі елементів приватно-правового та публічно-правового регулювання і передбачає трирівневу структуру: превентивний рівень (механізм попередження порушень), компенсаторний рівень (відшкодування завданих збитків) та санкційний рівень (дострокове розірвання договору й інші правові наслідки);

сформульовано авторську концепцію, відповідно до якої система моніторингу у сфері виконання концесійних договорів носить не санкційний, а превентивно-коригуючий характер, оскільки спрямована на забезпечення сталості концесійних правовідносин і досягнення суспільно значущих результатів; виконує функцію правового та інституційного забезпечення реалізації економічних ефектів; дозволяє своєчасно виявити відхилення від договірних параметрів та скоригувати виконання зобов'язання без порушення принципу підприємницької автономії концесіонера;

аргументовано необхідність створення незалежного Концесійного агентства при Кабінеті Міністрів України або при відповідному центральному органі виконавчої влади, до компетенції якого слід віднести: забезпечення формування, реалізації, моніторингу та правового супроводу концесійної політики держави з метою залучення приватних інвестицій у розвиток публічної інфраструктури; надання висновків щодо відповідності концесійних договорів вимогам законодавства; розроблення типових форм концесійних договорів з урахуванням кращих міжнародних практик; запровадження державної гарантії стабільності договірних умов на весь строк дії концесійного договору, а також представництво інтересів держави у процесі переговорів з інвесторами;

*удосконалено:*

наукове судження, відповідно до якого, незалежно від участі у концесійному договорі уповноваженого органу публічної влади як сторони та наявності публічного інтересу, зазначений договір зберігає цивільно-правову природу, оскільки підпорядковується засадам цивільного законодавства і виступає правовою формою реалізації концесійних відносин у межах приватноправового регулювання договірних зобов'язань;

наукове твердження, згідно з яким умови концесійних договорів у цивільному праві, можна розділити на декілька груп: 1) істотні (обов'язкові) умови: це умови – про предмет, ціну та строк договору, які визначені ЦК України та без взаємного погодження яких, договір вважатиметься неукладеним; 2) факультативні (додаткові) умови: не впливають на сутність та зміст договору; є імперативними приписами законодавця і в силу цього можуть бути відображені в договорі; це умови - про сторони договору, склад майна, обсяг робіт, інформація про хід виконання робіт, умови найму та працевлаштування громадян України, забезпечення оцінки впливу на довкілля; закріплені Законами України «Про концесію», «Про оцінку впливу на довкілля» тощо; 3) особливі (спеціальні) умови, включення яких до договору залежить від виду концесійного договору (кадастровий номер земельної ділянки, цільове призначення земельної ділянки, паспорт водного об'єкту, вид корисних копалин тощо);

науковий погляд, відповідно до якого конкурсна процедура, що передуює укладенню концесійного договору, виконує не лише приватно-правову функцію, а й управлінську – публічно-правову функцію, виступаючи засобом об'єктивного відбору ключового суб'єкта концесійного зобов'язання – концесіонера;

*дістало подальший розвиток:*

наукова позиція щодо змістовного наповнення поняття «істотне порушення концесійного договору», до якого належить віднести обставини, що унеможливають досягнення мети концесійного договору, спричиняють припинення або істотне погіршення безперервності чи якості надання суспільно значущих послуг;

науковий підхід щодо правового регулювання відповідальності за невиконання або неналежне виконання концесійних договорів у цивільному праві України, які ґрунтуються на необхідності імплементації норм, закріплених міжнародними стандартами, з урахуванням принципів правової визначеності, передбачуваності та балансу інтересів сторін;

наукове положення, відповідно до якого відсутність у спеціальному законодавстві норми щодо моменту набрання чинності концесійним договором свідчить про його приватно правову природу та зумовлює субсидіарне застосування до концесійних правовідносин, зокрема до концесійного договору, положень Цивільного кодексу України.

За результатами дослідження запропоновано нові редакції, зміни та доповнення до чинного законодавства у сфері правового регулювання концесійних договорів: ст. 6, 7, 32-1, 39 Закону України «Про концесію»; доповнити Главу 58 ЦК України ст.ст. 809-2 «Договір концесії морського порту (морської інфраструктури)», 809-3 «Договір концесії автомобільних доріг (транспортної інфраструктури)», 809-4 «Договір концесії природних ресурсів», або ж, у світлі оновлення Цивільного кодексу України (Кодексу приватного права) доповнити Главу 65, відповідно статтями 1044-1, 1044-2, 1044-3.

**Практичне значення отриманих результатів** полягає у використанні та можливості використання розроблених пропозицій та висновків у:

– *науково-дослідній роботі* – під час проведення подальших наукових розвідок у сфері цивільного та цивільного процесуального права (акт впровадження Національної академії внутрішніх справ № 111/нд від 24.04.2026 року);

– *законотворчій діяльності* – в процесі оптимізації національного законодавства в сфері концесійної діяльності, зокрема при укладенні та виконанні концесійних договорів;

– *правозастосовній діяльності* – під час розгляду і вирішення цивільних справ про невиконання чи неналежне виконання концесійних договорів;

– *освітньому процесі* – при викладанні навчальних дисципліни «Цивільне право», «Цивільний процес», «Приватне право: практика тлумачення та правозастосування», а також при підготовці відповідних навчально-методичних матеріалів (акт впровадження Національної академії внутрішніх справ № 110/оп від 24.04.2026 року).

**Апробація матеріалів дисертації.** Результати дисертаційного дослідження оприлюднено на шести науково-практичних конференціях: науково-практичній конференції *«Проблеми цивільного права і процесу»*, присвяченій 98-й річниці від дня народження О. А. Пушкіна (м. Вінниця, 19 травня 2023 року); Ювілейних наукових читаннях, присвячених пам'яті академіка Володимира Володимировича Копейчикова (до 100-річчя з дня народження) : зб. матеріалів (м. Київ, 17 листопада 2023 року); Міжнародній науково-практичній конференції *«Політико-правові передумови європейської та євроатлантичної інтеграції України»*. Двадцять другі осінні читання (м. Хмельницький, 13 жовтня 2023 року); XIII Міжнародній науково-практичній конференції *«Свобода, безпека та незалежність: правовий вимір»* (м. Київ, 24 лютого 2023 року); Кафедральному науково-теоретичному столі, присвяченому Міжнародному дню жінок та дівчат в науці *«Реалізація норм цивільного законодавства в умовах сьогодення»* (м. Київ, 09 лютого 2024 року); IX Всеукраїнській науково-практичній конференції *«Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні»* (м. Львів, 12 грудня 2025 року).

**Структура та обсяг дисертації.** Робота складається зі вступу, трьох розділів, що містять 9 підрозділів, висновків, списку використаних джерел (284 найменувань на 28 сторінках) та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 220 сторінок, з них основного тексту 190 сторінок.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ КОНЦЕСІЙНИХ ДОГОВОРІВ У ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ

### 1.1. Стан наукової розробки проблематики концесійних договорів у цивільному праві

Загальнотеоретичні засади становлення та розвитку правового інституту публічно-приватного партнерства, а відтак і правових відносини, які у зв'язку з цим виникають – концесійних відносин, концесійних зобов'язань, їх вплив на усі важливі, в тому числі стратегічні, сектори національного господарства, особливо в сучасних умовах життєдіяльності українського суспільства, широко представлені вітчизняною цивілістичною доктриною.

Значення публічно-приватного партнерства для ефективного функціонування суспільства та, у зв'язку з цим, – розроблення проблематики цивільно-правового регулювання концесійних договорів, як його ключової форми, зумовили звернення не лише до здобутків правничої науки, доктрини приватного права, а і визначили необхідність звернення до ряду важливих законодавчих та інших нормативно-правових документів, які прямо чи опосередковано впливають на цю сферу, формуючи відповідні завдання та сприяючи їх практичній реалізації.

Отже, в першу чергу серед джерел, які були опрацьовано в ході дослідження, ми назвемо Конституцію України, Цивільний кодекс України, у випадках, коли йдеться про концесію окремих видів природних ресурсів - Земельний кодекс України, Кодекс України про надра, Водний кодекс України та Лісовий кодекс України.

Наступне місце за своїм значенням займають Закони України: «Про концесію», який визначає правові, фінансові та організаційні засади реалізації проектів, що здійснюються на умовах концесії, з метою модернізації інфраструктури та підвищення якості суспільно значущих послуг [156]; «Про

публічно-приватне партнерство», який регулює відносини публічно-приватного партнерства [165]; «Про критичну інфраструктуру», який визначає правові та організаційні засади створення та функціонування національної системи захисту критичної інфраструктури і є складовою законодавства у сфері національної безпеки [157]; «Про морські порти України», яким визначено правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України [158]; «Про управління об'єктами державної власності», який визначає правові основи управління об'єктами державної власності [168]; «Про залізничний транспорт», який визначає основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці і соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу [153]; «Про автомобільні дороги», який визначає правові, економічні, організаційні та соціальні засади забезпечення функціонування автомобільних доріг, їх будівництва, реконструкції, ремонту та утримання в інтересах держави і користувачів автомобільних доріг та б. ін. [151].

Зрештою, не можемо оминати увагою і такі акти правотворчості, як укази Президента України, постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України. Зокрема, йдеться про: Національну економічну стратегію на період до 2030 року [132]; Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року [169]; Національну транспортну стратегію на період до 2030 року [133]; Стратегію розвитку морських портів України до 2038 року [194]; Державну стратегію регіонального розвитку на 2021-2027 роки [54]. Як бачимо, регулювання окреслених правовідносин, має належне законодавче підґрунтя.

В цивілістичній доктрині питання правового регулювання концесійних відносин на рівні дисертаційних досліджень приділялась і приділяється певна увага. Так, в числі таких необхідно назвати дисертаційні дослідження: О. А. Медведєвої «Концесія як правова форма використання державного майна у

господарській діяльності недержавними суб'єктами» (2005) [122], Г. С. Пілігрим «Правове регулювання концесії» (2011) [145], Л. М. Гончарук «Договір концесії» (2012) [43], А. В. Макаренко «Правове регулювання концесійно-договірних відносин» (2015) [106], О. В. Гладкої «Комерційна концесія як форма інноваційного інвестування» (2015) [41], А. С. Юрченко «Економічне обґрунтування концесій у дорожньому будівництві» (2021) [239], Л. В. Сероклин «Державне регулювання концесії в національній економіці» (2021) [185], М. І. Томич «Оцінювання та розвиток державно-приватного партнерства у зовнішньоекономічній діяльності» (2022) [204], Є. М. Чорного «Адміністративно-правове регулювання державно-приватного партнерства у сфері будівництва» (2024) [233], І. В. Доленко «Адміністративно-правові засади реалізації державно-приватного партнерства щодо управління нерухомістю» (2025) [61].

Серед монографічних досліджень необхідно виділити роботу О. М. Вінник «Державно-приватне партнерство: правові засади» (2017) [35] та «Потенціал інституційного державно-приватного партнерства для стратегічного інвестування: використання досвіду ЄС для повоєнної відбудови України» (2024). Монографія присвячена проблемі правового забезпечення стратегічного інвестування з використанням досвіду ЄС щодо інституційного державно-приватного партнерства за участі кількох держав та приватного бізнесу [34]. Питання концесійної діяльності у сфері дорожнього будівництва розглянуті у колективному монографічному дослідженні Н. М. Бондар, В. М. Сукманюк, А. С. Юрченко «Світова практика застосування концесій у дорожньому будівництві» (2019) [19]. Дотичною до проблематики, яка розглядається в нашому дисертаційному дослідженні є і монографія Е. М. Деркач «Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності» (2021) [56].

Однак, як бачимо, дисертаційних та монографічних досліджень, які б стосувались суто приватно-правового регулювання концесійних договорів, не проводилось.

В сучасній науці українського приватного права проблематика правового регулювання концесійних договорів, їх поняття, змісту, особливостей укладення та

виконання, відповідальності та ряд інших питань, є предметом активного наукового обговорення.

Перший та другий розділи дисертаційного дослідження присвячені висвітленню актуальних загально-теоретичних аспектів правового регулювання концесійних договорів у цивільному праві, а також розгляду питань, пов'язаних із визначенням правової природи концесійного договору, його істотних умов, визначенням правового статусу сторін, їхніх прав та обов'язків за договором.

Отже, українська цивілістична доктрина представлена численними науковими розвідками у сфері концесійних договірних зобов'язань. В однаковій мірі активно досліджується проблематика щодо правової природу договору концесії, особливостей істотних умов договору, специфіка суб'єктного складу, змісту договору, підстав відповідальності та ін.

Так, Ю. В. Репетою у науковій статті «Поняття та правова природа концесійного договору у призмі закону України «Про концесію» (2022) запропоновано визначення концесійного договору, як договору, за яким, одна сторона (концесієдавець) передає другій стороні (концесіонеру) на строк не менше 5 років та не більше 50 років право на створення та/або будівництво та/або управління об'єктом концесії та/або надання суспільно значущих послуг разом з переважною частиною операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції, а друга сторона (концесіонер) зобов'язується створити та/або збудувати та/або управляти відповідним об'єктом та/або надавати суспільно значущі послуги за плату від концесієдавця чи без такої та/або за плату від користувачів (споживачів) суспільно значущих послуг, внести в об'єкт концесії інвестицію, а також повернути об'єкт концесії концесієдавцю після припинення дії договору [173].

У науковому доробку Ю. О. Подолян «Концесія як форма державно-приватного партнерства: аналіз чинного законодавства» (2020), інститут концесії аналізується як окрема та найбільш ефективна форми державно-приватного

партнерства<sup>1</sup>. Розкрито особливості такої форми взаємодії між органами державної влади та/або органами місцевого самоврядування з суб'єктами господарювання приватного права. Серед особливостей концесії та концесійного договору, авторка зокрема, виділяє також такі, як характер та мету використання об'єкту концесійних відносин, акцентуючи увагу на такій необхідній умові як суспільна значущість послуг, делегування відповідальності за утримання об'єкту концесії та перекладання на концесіонера господарських та економічних ризиків, а також характер фінансових відносин між сторонами концесії з приводу використання економічного ефекту від об'єкта концесії [147].

В спільному доробку Є. О. Мічуріна та О. А. Українцева «Договір концесії у цивільному праві України» (2013) досліджено доктринальні уявлення про договір концесії у праві України. Автори наполягають на тому, що концесії притаманна диспозитивність, ініціативність у формуванні вказаних відносин та інші ознаки, що дозволяють ці відносини віднести до цивільних договірних. В науковій розвідці наголошено, що наявність державного регулювання окремих аспектів правовідносин не виключає можливості віднесення їх до договірних. Головне, щоб ці відносини базувалися на вільній домовленості сторін, які знаходяться у рівному (не підпорядкованому один одному) становищі. Науковці доходять висновку, що договір концесії має приватно-правову природу. Наявність державного регулювання не перетворює договірну природу цих відносин, на іншу, зокрема адміністративно-правову. Крім того, автори стверджують, визначення відносин концесії як договірних дозволяє застосовувати до них положення ЦК України та можливість віднесення цього договору до договорів про передачу майна у користування [125].

У статті Н. Г. Дутко «Концесія як перспективна форма державно-приватного партнерства» (2020) розглянуто основні форми державно-приватного партнерства; сутність і особливості концесії, як перспективної та комплексної форми державно-

---

<sup>1</sup> Тут і далі термін «державно-приватне партнерство» вживається як у джерелі, що цитується. Нині – це публічно-приватне партнерство.

приватного партнерства; визначено сфери застосування концесії; правове регулювання концесійної діяльності, виявлено основні переваги і ризики впровадження концесійних відносин. Автор вказує, що на сучасному етапі свого розвитку Україна потребує нової моделі забезпечення функціонування та розвитку соціальної інфраструктури, будівництва і житлово-комунального господарства, високотехнологічного виробництва, гуманітарного розвитку, тощо. Важливим аспектом регіонального та місцевого розвитку є система взаємовідносин органів влади і приватного сектору, яка потребує створення нових форм та моделей партнерства для реалізації соціально-економічних завдань розвитку регіонів, міст, населених пунктів. Пошуки ефективних форм та інструментів державно-приватного партнерства потребують аналізу механізмів їх функціонування, важливим елементом якого є взаємодія органів державної влади і приватного сектору. У рамках здійснення державно-приватного партнерства можуть укладатися різні види договорів. Найбільш поширеною формою державно-приватного партнерства, що використовується при реалізації масштабних проєктів, як свідчить зарубіжний досвід, вважається концесія. Головною метою концесійної форми державно-приватного партнерства є залучення інвестицій для вирішення суспільно-економічних завдань, важливих для органів державної та органів місцевої влади. Договір концесії визначає чіткий перелік зобов'язань для приватного сектору, довгостроковий термін дії, виключно конкурсну основу прийняття рішень про передачу майна підприємств, сприяє реалізації капіталомістких, з тривалими термінами окупності інноваційних проєктів. Отже, злагоджене співробітництво та державно-приватна взаємодія є основою соціально-економічного розвитку на регіональному і місцевому рівнях, тільки через партнерські стосунки державний і приватний сектори можуть отримати позитивні результати місцевого розвитку [62].

В науковій статті Л. Гончарук «Поняття концесії і концесійного договору в Україні» (2011) аналізуються термінологічні особливості поняття концесії і історичні передумови виникнення в Україні закону про концесії. Автор стверджує, що на сьогодні в Україні, так само як і в інших державах можна застосувати

специфічний механізм для ефективного використання об'єктів державної та комунальної власності. Йдеться фактично про договір концесії як альтернативу приватизації, яка хоча є більш швидким способом поповнення держбюджету, між тим, договірна конструкція, яка полягає у переданні державного або комунального майна в концесію, виявляється більш ефективною для постійних, регулярних надходжень коштів до бюджету. Автором доведено, що поняття концесії і концесійного договору не тотожні, в поняття концесії укладається декілька варіантів змісту, одним із яких і є поняття концесійного договору, різняться і публічно правові та приватноправові розуміння концесії і концесійного договору; підставою для виникнення концесійних правовідносин слугує владний акт про надання приватній особі прав, які відносяться до переваг концедента; наявність такого владного акту – одна із фундаментальних ознак концесійного договору [44].

Цикл робіт, присвячений застосуванню концесії в транспортній інфраструктурі, у сфері дорожнього будівництва належить ряду фахівців. В числі таких авторів і їхніх доробок слід назвати наступних: спільну наукову статтю Н. М. Бондар, В. М. Сукманюк, А. С. Юрченко «Теоретичні передумови обґрунтування державно-приватного партнерства як інструменту реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури» (2020) [20]; наукові розвідки А. С. Юрченко «Проекти державно-приватного партнерства у розвитку транспортної інфраструктури країн ЄС» (2021) та «Організаційно-економічні аспекти ефективності обґрунтування концесій у дорожньому будівництві» (2021) [241; 240]; О. С. Славінської «Методологія майнової оцінки автомобільної дороги, як об'єкта державної власності» (2016) [189]; Н. М. Соколова, К. Г. Харченко. «Теоретичні підґрунтя важливості контрактів на засадах державно-приватного партнерства в дорожньому будівництві» (2012) [191]. У названих авторських доробках зазначається, що здійснення інвестицій в об'єкти дорожнього будівництва на засадах концесії передбачає кооперацію ресурсів та зусиль державного та приватного партнера. Така кооперація має організаційне оформлення, передбачає обов'язковість договірних відносин з розподілом

зобов'язань щодо ресурсного, фінансового інформаційного забезпечення, розподілу доходу, отриманого в результаті експлуатації об'єкта концесії та ризиків, що виникають у сфері фінансування, проектування, будівництва, експлуатації об'єкта дорожнього будівництва. Це означає, що концесія може розглядатися як: економічна система, компонентами якої є сукупність економічних відносин, ресурсів, результатів, ефективності тощо; соціально-економічна система, регульована інституційним середовищем і яка має на меті забезпечити суспільство необхідними послугами та продуктами; проект, що має суспільно-орієнтовану мету, ресурси та часові обмеження; організаційна структура, що здійснює реалізацію проекту, спрямованого на вирішення важливого суспільно значущого завдання; суб'єкт економічних відносин, що характеризується виробничо-господарськими, ресурсними, фінансово-кредитними, суспільними зв'язками економікою, ресурсами, фінансами, кредитом та суспільством; є загальною характеристикою способу спільного вирішення суспільно значущого завдання; спосіб фінансування суспільно значущих проектів; інструмент впровадження державного управління у стратегічних сферах національної економіки. Дотичними до нашого дослідження є і окремі питання договору комерційної концесії, відображені в науковому аналізі В. Чернеги «Договір комерційної концесії за цивільним та господарським законодавством України (порівняльно-правове дослідження)» (2018) [231].

Заслужують на окрему увагу і наукові доробки М. М. Бахуринської, які розкривають міжгалузевий характер інституту концесії, а саме особливості концесії земельної ділянки, як способу її використання, і які безперечно впливають на удосконалення правового регулювання не лише концесійних земельних відносин, зокрема, а й концесійної діяльності в цілому. Серед таких необхідно виділити такі праці науковиці: «Земля як національне багатство України в концесійних правовідносинах» (2003) [6]; «Особливості суб'єктного складу земельних концесійних правовідносин» (2005) [11]; «Деякі проблеми правової охорони земель автомобільного транспорту в концесійних правовідносинах» (2004) [5]; «Концесія як перспективна правова форма землекористування» (2006) [8];

«Історико-правові аспекти використання землі на умовах концесії в Україні» (2006) [7]; «Проблеми правового регулювання процедури виникнення права на землю в концесійних правовідносинах» (2006) [12]; «Проблеми юридичної відповідальності за порушення земельного законодавства в концесійних правовідносинах» (2006) [13]; «Особливості правової природи концесії та її земельно-правовий аспект» (2006) [10]; «Концесія як форма використання земель транспорту» (2007) [9].

Окремі питання щодо поняття та правового регулювання концесії як форми реалізації публічного партнерства знайшли відображення у науковому доробку А. І. Кулікова «Концесія як форма реалізації спільних проєктів держави і бізнесу» (2013). Так, автор зазначає, що державно-приватне партнерство має широкий спектр реалізації в різних формах. У першу чергу, це різноманітні контракти, які держава укладає з приватними компаніями: на виконання робіт і надання суспільних послуг, управління, поставку продукції для державних потреб, контракти технічної допомоги тощо. По-друге, орендні (лізингові) відносини, що виникають у зв'язку з передачею державою в оренду приватному сектору своєї власності: будівель, споруд, виробничого обладнання. По-третє, узгодження про розподіл продукції. По-четверте, створення державно-приватних підприємств шляхом акціонування державних або створення спільних підприємств. По-п'яте, договори про концесії. Автор визначає, що концесія - це специфічна форма відносин між державою і приватним партнером, згідно з якою держава (регіон) у рамках партнерських відносин, залишаючись повноправним власником майна, надає право приватному суб'єкту виконувати протягом визначеного строку певні функції згідно з договором і наділяє його з цією метою відповідними правами, необхідними для забезпечення нормального функціонування об'єкта концесії [97].

Процес історичного розвитку концесії та концесійних правовідносин в Україні висвітлено у науковій розвідці Г. С. Пілігрима «Передумови виникнення концесії в Україні: історико-правовий аспект» (2013), де автором підкреслено, що розвиток в Україні ринкових відносин зумовив появу нових і повернення до правових форм господарювання, що були раніше, до однієї з яких цілком обґрунтовано можна віднести концесійну діяльність. В статті наголошено, що під

час розробки вітчизняного концесійного законодавства було враховано позитивний зарубіжний досвід правового регулювання концесійних відносин, переважно країн Європейського Союзу. Звісно, це можна пояснити перебуванням у межах однієї правової системи (зокрема, континентальної), синхронністю та органічністю розвитку окремих правових інститутів, а також наявністю тривалих, історично підтверджених господарських зв'язків, які будувалися на засадах концесії. Завершуючи розгляд окресленої проблематики, автор робить висновок, що розвиток концесійних відносин охоплює період Середньовіччя, дореволюційний період (середина XIX століття - 1917 рік), радянський період (1917-1937 роки) і сучасний період (1992 рік - по теперішній час) і на кожному з цих етапів концесійні відносини сприяли розвитку окремих напрямів господарської діяльності й оздоровленню економіки держави в цілому [144].

Якщо брати до уваги Україну, то саме в цей період збільшувалися темпи розвитку важкої промисловості, створювався промисловий район – Донбас, де були знайдені поклади залізної руди та вугілля, і де англійський промисловець Юз по концесійному договору побудував металургійний завод. Перша доменна піч була введена в експлуатацію 24 січня 1872 року [63, с. 34]

Узагальнюючи наукові погляди вчених дореволюційного, радянського та сучасного періоду на напрями застосування концесії слід визнати, що найважливішими агрегованими галузями для концесій були: експлуатація природних ресурсів; промисловість; сільське господарство; транспорт; комунальне господарство.

Цікавим у сенсі вивчення окресленої проблематики, слід назвати і дослідження В. А. Будника «Досвід застосування концесій державного майна» (2013), в якому автором зроблено акцент на тому, що світовий досвід концесій підтверджує ефективність вказаного інструменту як форми фінансування розвитку державного сектора економіки за рахунок недержавних коштів, доцільність впровадження ринкових механізмів залучення приватних компаній до управління державною власністю, об'єктами природних монополій та інфраструктури, що не підлягають приватизації. Водночас, концесійні відносини постійно оновлюються

та еволюціонують, характеризуються вираженою специфікою форм реалізації концесійних проектів залежно від галузей економіки, організаційних аспектів державного регулювання концесій. Тому побудова української концесійної моделі управління державною власністю повинна базуватися на використанні історичного досвіду використання концесійних механізмів [24].

Вагомого значення для обґрунтування цивільно-правової природи концесійних договорів, мають наукові дослідження А. Б. Гриняка. Серед численних доробок науковця, нами було досліджено наступні: «Дискусійні питання оновлення глави 16 Цивільного кодексу України: зміна парадигми» (2024), в якій автор доводить необхідність диференціації договірних зобов'язань, відмови від загального правила про обов'язковість письмової форми договору; можливості укладення договору з використанням електронних засобів; закріплення спеціальних правил про переддоговірну відповідальність тощо [48]; «Звернення стягнення на об'єкт довірчої власності у кредитних зобов'язаннях» (2025), де досліджено підстави звернення стягнення, якими, на думку автора, є: несплата боржником процентів; неповернення речі, визначеної родовими ознаками, у такій самій кількості, такого самого роду та такої самої якості; передання боржником об'єкта довірчої власності в користування третім особам без дозволу кредитора; невиконання обов'язку щодо страхування об'єкта довірчої власності тощо [49]; «Окремі види цивільно-правових договорів: огляд новел проекту Цивільного кодексу України» (2026) – основна теза цього доробку зводиться до загального розуміння договору як дієвого регулятора приватноправових відносин; запропоновані новели в договірному праві розглядаються в аспекті зближення економік країн ЄС та полягає в забезпеченні функціонування внутрішнього ринку держав – членів ЄС [50]; «Peculiarities of the legal nature of a joint activity agreement in the areas of public-private partnership and innovation» - «Особливості правової природи угоди про спільну діяльність у сферах державно-приватного партнерства та інновацій» (2025) [283]. Корисним для висвітлення окремих питань цієї дисертаційної роботи, стало монографічне (колективне) дослідження «Недійсність правочинів» (2025), де авторству А. Б. Гриняка належить окремий розділ «Вимоги

до чинності правочинів». Загалом, у роботі розкрито поняття, ознаки та види недійсних правочинів, зокрема нікчемних і оспорюваних, проаналізовано окремі умови чинності правочинів, а також висвітлено трансформацію підходів до їх правового регулювання; розглянуто недійсність як механізм судового захисту цивільних прав, а також актуальні виклики, що виникають в умовах цифровізації та євроінтеграції. Особливу увагу приділено аналізу правових наслідків недійсності, включаючи реституцію та кондикцію, а також специфіці окремих категорій недійсних правочинів та сформульовано практичні пропозиції щодо вдосконалення законодавчого регулювання та узгодження правозастосування із принципами приватного права [47].

Окремі питання договірних концесійних відносин розглянуто у науковій розвідці Л. Л. Ярошенко «Концесія як спосіб розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні» (2016), де автор констатує, що в Україні, так як і в світі, спостерігається невідповідність між потребами у інвестиціях в інфраструктуру і можливостями їх задовольнити. На додачу, в Україні спостерігається криза державних фінансів, яка значно обмежує інвестиційні ресурси. У світі вже багато років існує велике різноманіття моделей залучення приватних інвестицій у галузі інфраструктури, які в нашій країні майже не використовуються. Концесія є однією із таких моделей стверджує далі автор, які часто розглядаються як альтернатива приватизації в галузях, де її проведення через різні причини виявляється неможливим. При цьому автором зауважено, що в Україні концесії майже не використовуються і весь фінансовий тягар із розбудови, реконструкції, модернізації та ремонту транспортно-логістичної інфраструктури лягає на плечі держави та пропонує розроблення певних механізмів концесії та можливості їх застосування в Україні [244].

Певну наукову цінність для дослідження проблематики щодо концесійних договорів в цивільному праві та їх відмінностей залежно від виду діяльності та предмету договору, мають наукові розвідки Н. П. Медведєвої: «Поняття гірничої концесії: її юридична природа та особливості концесійних правовідносин» (2006) [118]; «Загальні засади правового регулювання гірничої концесії в Україні» (2007)

[116]; «Історичні аспекти правового регулювання гірничої концесії» (2008) [117]; «Виключна власність народу України на надра як передумова існування гірничої концесії» (2007) [115]; «Проблемні питання правового регулювання гірничої концесії в Україні» (2007) [120]; «Проблеми формування законодавства України про гірничу концесію» (2007) [119]. В названих роботах обґрунтовано комплексний характер та публічно-приватна правова природа гірничих концесійних правовідносин в галузі надрокористування, а також змішаної (публічно-приватної) природи договору гірничої концесії. Виокремлено особливості суб'єктно-об'єктного складу гірничих концесійних правовідносин та обґрунтовано подвійне становища концедента як суб'єкта публічного права і суб'єкта приватного права в процесі здійснення державного управління в галузі геологічного вивчення, використання і охорони надр та здійснення функції розподілу і перерозподілу природних ресурсів (надр).

Для висвітлення питання щодо правової природи, поняття та істотних умов концесійних договорів стали корисними окремі праці О. В. Мороза «Зміст цивільно-правового договору» (2020) та «Істотні умови цивільно-правового договору» (2019), в яких автор акцентує увагу на тому, що звичайні умови обов'язкові для сторін відповідно до актів цивільного законодавства, істотними умовами виступають умови, які є необхідними для укладення цивільно-правових договорів певного виду. За відсутності навіть однієї з таких умов цивільно-правовий договір не може вважатися укладеним. У разі досягнення згоди щодо істотних умов, цивільно-правовий договір набирає чинності, навіть якщо взагалі відсутня згадка стосовно будь-яких інших умов. Необхідні умови договору, на відміну від істотних умов не впливають на сутність й зміст цивільно-правового договору, а отже вони й не будуть узгоджуватись сторонами даного договору. Такі умови є приписами законодавця в імперативній формі й виключно тому будуть відображені у цивільно-правовому договорі [127; 128]. Була корисною і наукова розвідка А. О. Кодинця «Правова природа договору в системі цивільно-правових категорій: доктринальні традиції та сучасні розуміння» (2018), в якій автором доводиться доцільність приєднання до концепції розуміння договору у сфері

цивільного права як юридичного факту (правомірної дії - юридичного акта), що призводить до виникнення, зміни чи припинення цивільних прав та обов'язків, тобто породжує, трансформує чи припиняє цивільні зобов'язальні відносини (або іншими словами, до виникнення, зміни чи припинення зобов'язань). Такий підхід до тлумачення договору, з одного боку, дає змогу охопити всі види цивільно-правових договорів, по-друге, розмежувати договір як юридичний факт і зобов'язання як правовідносини, що виникли на підставі зазначеного юридичного факту [84]. Варто відзначити і концептуальні положення, викладені С. Я. Вавженчуком у наукових розвідках «Деякі ознаки договору як юридичного факту та договору-правовідношення» (2019) та «До питання класифікації договорів на консенсуальні та реальні (ч. 1 та ч. 2)» (2020), де автор підкреслює, що у договорі дії сторін спрямовані на досягнення конкретних наслідків, що мають цивільно-правовий характер. Це може бути: встановлення, зміна або припинення суб'єктивних цивільних прав та обов'язків однієї чи всіх сторін договору. Наведена ознака в цивілістичній науці розглядається науковцями як основна. Саме завдяки згаданій ознаці існує можливість виокремити цивільно-правовий договір з інших договірних форм, які використовуються різними галузями права. По-друге, базисом договору виступає воля його контрагентів. Більше того, воля має бути не в однієї сторони, а у всіх контрагентів договору. Важливим, вказує автор є і той факт, що волевиявлення, яке ґрунтується на волі сторін, за своїм змістом має збігатися. Як наслідок, воля є підставою виникнення договірної правовідношення [27; 28; 29].

Певного значення для здійснення дослідження мала і стаття О. М. Коморного «Договір як юридична конструкція» (2014), в якій автор пропонує розглядати договір як нормативно-правову модель, що складається з компонентів-елементів системи (сторін договору, істотних умов договору, угоди сторін, зобов'язальних правовідносин, правової мети договору), поєднаних між собою функціональними правовими зв'язками (нормами реалізації права). У цьому аспекті, дослідження договору дозволить зрозуміти правову природу даного явища, а також підвищити

ефективність правового регулювання відносин у всіх сферах, в яких вони застосовуються [85].

Вищенаведене дозволяє стверджувати, що стан наукової розробленості правового регулювання концесійних договорів у цивільному праві, є відносно помірним, що не припиняє звернення науковців до вказаної проблематики.

Третій розділ дисертаційного дослідження присвячений розгляду питань щодо порядку укладення та виконання концесійного договору у вітчизняному цивільному праві. В межах цього розділу нами виділено три ключові аспекти, звернення до яких забезпечило можливість повно та всебічно розкрити питання, які стосуються: по-перше, загальнотеоретичних засад укладення та виконання договорів шляхом застосування чинних законів, інших нормативно-правових актів та напрацювань вітчизняної та зарубіжної галузевої науки; по-друге особливостей укладення та виконання деяких видів концесійних договорів – з урахуванням сучасних потреб економіки, нами розглянуто договори концесії морських портів, автомобільних доріг та окремих природних ресурсів; по-третє, підстав та правових наслідків невиконання або неналежного виконання концесійних договорів, а також особливостей відповідальності з огляду на правовий статус сторони. Як уже зазначалося, під час дослідження окресленої проблематики глибокому аналізу піддавалися законодавство, дисертаційні та монографічні дослідження, дотичні до обраної нами тематики, висновки наукових досліджень, викладених у наукових розвідках, аналітичних матеріалах, узагальненнях судової практики тощо.

Для розкриття проблематики щодо укладення та виконання концесійних договорів, де предметом виступає морський порт, нами опрацьовано низку наукових розвідок, як вітчизняних, так і зарубіжних фахівців. Так, О. О. Карпенко, В. П. Власова в статті «Аналіз європейського досвіду впровадження концесійної форми державно-приватного партнерства у морських портах» (2015) справедливо зазначають, що ефективне функціонування морського транспорту є необхідною умовою становлення України як морської держави, сталого розвитку її транспортного комплексу та економіки в цілому, а застосування концесії шляхом укладення відповідних договорів може стати основним шляхом стратегічного

розвитку портового господарства України. Авторами проаналізовано європейський досвід впровадження концесії в морських портах та визначено, що головними цілями є збереження контролю над портами, підвищення операційної ефективності та забезпечення конкуренції. Як приклад успішного впровадження концесії у морський порт наведено інформацію про порт Антверпен (Бельгія), який є другим за розміром в ЄС. Зроблено висновок, що використання концесії для розвитку українських морських портів буде успішним за умови адаптації кращого європейського досвіду до вітчизняних реалій [69]. В іншій спільній праці О. О. Карпенко та В. П. Власової «Ідентифікація ризиків при реалізації концесійних проєктів морських портах України» (2018), науковцями досліджено основні підходи до класифікації концесійних ризиків і запропоновано етапи реалізації концесійного проєкту у морських портах із урахуванням ризиків; наведено ключові переваги, а також виділено основні ризики при реалізації пілотних концесійних проєктів у морських портах України. Авторами стверджується, що управління ризиками при реалізації проєктів державно-приватного партнерства має бути спрямоване на виявлення, запобігання, стримування та зниження ризиків і має тривати протягом усього періоду реалізації. При цьому доцільно забезпечити партнерам належні умови для виконання своїх зобов'язань [70]. Наступна наукова розвідка, на яку маємо звернути увагу – доробок В. Власової та Д. Шарапова «Концесії як інструмент залучення ресурсів у морські порти» (2018), в якій визначено, що концесія є пріоритетною формою державно-приватного партнерства у морських портах; зазначено основні підходи до тлумачення поняття «концесія», яка тлумачиться авторами як підготовка до приватизації морських портів. Авторами доводиться, що умовами, за яких активізується концесійна діяльність українських морських портів є: по-перше, коли приватний інвестор матиме реальну можливість керувати об'єктом концесії; по-друге, коли повністю узгоджені інтереси держави як власника об'єкта та концесіонера як інвестора; по-третє, коли концесійні платежі є обґрунтованими, об'єктивними прозорими [37]. Певну наукову цінність для розкриття проблематики концесії морських портів становить розвідка М. Г. Белопольського, В. В. Котенка, С. С. Яковлєва «Формування

концесійного механізму морських портів» (2019), де автори висвітлюють виробничо-господарську взаємодію між державними і приватними секторами, в тому числі і тих аспектів, що стосуються морської та портової безпеки, захисту морського середовища [14].

Важливі питання, які торкаються розробки механізмів гармонійного поєднання інтересів держави та приватних інвесторів у процесі експлуатації морських торговельних портів підняті у науковому доробку О. В. Бойка, М. І. Башинської, С. А. Горбаченко «Перспективи використання концесії у сфері портового господарства» (2016) [18]. У статті І. П. Лопушанського та В. М. Ємельянова «Концесія в портовій галузі як форма державно-приватного партнерства» (2021) визначено, що концесія є одним із ефективних інструментів оновлення портової інфраструктури; розглянуто основні організаційні типи концесій, визначено переваги концесії в морських портах; проаналізовано міжнародний досвід, який засвідчив, що залучення приватних суб'єктів як до безпосередньо здійснення господарської діяльності, так і до створення й модернізації інфраструктури морських портів надзвичайно підвищує прибутковість останніх; на основі аналізу світового досвіду також визначено чинники, які слід враховувати при визначенні терміну концесії та розміру платежів; встановлено що концесія, як і будь-який інвестиційний проект, супроводжується значною групою ризиків, що можуть вплинути на її прибутковість та ефективність [98]. Підняті питання та запропоновані авторами висновки, були використані нами для формування власних висновків та обґрунтувань. О. М. Вольська у своєму науковому доробку «Застосування закордонного досвіду при удосконаленні процесу управління підприємств морського транспорту» (2023) визначає, що розвиток регіональних морських портових комплексів може істотно впливати на економічне зростання територіальних утворень, підприємницьку активність і конкуренцію на ринку, розвиток інноваційних технологій. В статті наголошено, що основна роль у розвитку морських портів повинна належати публічному управлінню з застосуванням механізму державно-приватного партнерства, як у передових країнах Європи. Автор також вважає, що саме застосування провідного

закордонного досвіду допоможе відновити діяльність морських портів України у повоєнний період, період швидкого зростання економіки та розширення можливостей інвестиційної діяльності [39].

Особливого значення для висвітлення питань концесійних договорів, де предметом виступає морський порт або портова інфраструктура, має спільний науковий доробок В. А. Гончарук та Л. Ю. Король «Державне управління розвитком морської інфраструктури як інструмент зміцнення економіки та безпеки України» (2025). Зокрема у цьому дослідженні Україна репрезентована як країна з євроінтеграційним курсом розвитку, що має статус морської держави, володіє значною площею водного простору і протяжною береговою лінією. Авторами обґрунтовано доцільність переходу до моделі «порт-власник», котра передбачає спрощення митних процедур, концесію морської інфраструктури, стимулювання конкуренції між морськими портами та низку інших заходів, що дозволяють знизити рівень небезпеки морських перевезень в умовах воєнного стану в контексті страхування ризиків, компенсації збитків, реалізації домовленостей міжнародних угод [42].

Певного значення в контексті нашого дисертаційного дослідження мають наукові доробки В. П. Маковія. В числі перших слід назвати наукову статтю «Істотні умови договорів у сфері будівництва автомобільних доріг» (2024), в якій здійснено аналіз сутності істотних умов договорів даного виду, а також їх перелік. Встановлено, що перелік істотних умов договорів у сфері будівництва автомобільних доріг має вичерпний характер, який може бути доповнений законодавством, сторонами та судом. До того ж визнано пріоритетною можливість перерахування переліку істотних умов в межах відповідної оферти стороною договору; запропоновано можливість визначення переліку істотних умов у типовому договорі з урахуванням природи спеціальних договірних конструкцій у цій сфері [108]. Для висвітлення окремих проблемних аспектів, особливостей будівництва автомобільних доріг, були корисними і інші наукові доробки вченого, і зокрема – «Темпоральні межі здійснення цивільних прав у змісті договору підряду: загальнотеоретичний підхід» (2024) [110]; «Фраудаторні правочини в

українському цивільному праві: реалії та перспективи» (2026) [111]; «Теоретичні та практичні аспекти реалізації права на житло у формі індивідуального будівництва» (2025) [109].

Цікавою, в аспекті досліджуваної проблематики, є і стаття О. В. Собкевича та Є. В. Беланова – фахівців Національного інституту стратегічних досліджень «Щодо передачі морських портів України у концесію» (2020), в якій розглянуто питання доцільності передачі морських портів у концесію та наведено світовий досвід використання інструменту концесії у морських портах. Авторами також запропоновано заходи, реалізація яких сприятиме підвищенню прозорості та ефективності майбутніх концесійних конкурсів в Україні [190].

Не менш корисною є і наукова розвідка А. О. Сурілової «Концесія у морських портах України: досвід та перспективи» (2021), в якій автор зазначає, що передача портів у концесію є успішною світовою практикою для оптимізації процесів у портах з метою збільшення їх прибутковості. Також встановлено, що розвиток концесій є перспективним напрямком реалізації державної політики. За допомогою концесій можливе залучення фінансування в інфраструктуру морських портів, створення робочих місць, наповнення державного бюджету, допомога органам місцевого самоврядування. Однак, для реалізації всього потенціалу концесій необхідно вжити заходів для створення сприятливого інвестиційного клімату, привабливих умов для приватних інвесторів-концесіонерів, зокрема, шляхом вдосконалення судової системи, захисту права власності, оподаткування та публічного управління [196].

Окремої уваги заслуговують наукові доробки О. В. Назимко. Зокрема, йдеться, про такі «Коллективні переговори та медіація як види вирішення трудових спорів: міжнародно-правовий аспект» (2025) [130]; «Правові наслідки недійсності правочинів у цивільному праві України: проблеми та перспективи» (2025), в яких розглядаючи загальнотеоретичні питання щодо укладення та виконання правочинів, які є підставою виникнення цивільних правовідносин та запропоновано ефективні шляхи удосконалення механізмів правового регулювання зазначених відносин: аналіз європейського досвіду у сфері

позасудового оспорування правочинів та можливості його адаптації в Україні; розробка законодавчих пропозицій щодо вдосконалення реституційного механізму; дослідження проблем компенсації збитків та упущеної вигоди у справах про недійсність правочинів [129]. Важливі аспекти взаємодії органів державної влади, в тому числі публічно-приватного партнерства в умовах правового режиму воєнного стану, розглянуті в спільному доробку «Theoretical and Legal Principles of Interaction between Public Authorities and the Public Under the Legal Regime of Martial Law» (Теоретико-правові засади взаємодії органів державної влади та громадськості в умовах правового режиму воєнного стану)(2024) [265] .

В дисертаційному дослідженні окремо розглянуто і питання щодо невиконання або неналежного виконання умов концесійного договору, а відтак йдеться про можливість притягнення сторін до відповідальності, що передбачає ретельне визначення підстав та наслідків такої відповідальності. Варто вказати, що цей напрямок загалом залишається малодослідженим, однак науковці, зважаючи на серйозність та багатоаспектність питань відповідальності, вбачають необхідність в обговоренні окресленої проблематики. Назвемо лише деякі з них. Так, в науковій розвідці А. В. Макаренко «Теоретичний аналіз відповідальності сторін за порушення умов концесійного договору» (2012) автор підкреслює, що відмінною рисою концесії, є те, що стороною в правовідносинах завжди є держава, як носій суверенної влади, а дозвіл на здійснення діяльності пов'язаний з її монополюючим правом на об'єкт своєї діяльності, або на зайняття діяльністю, що є також прерогативою держави. Таким чином, концесія, в загальноприйнятому розумінні, наголошує далі автор, розглядається як акт держави, що регламентує діяльність особи, якій надається концесія. Автором робиться висновок, що до найважливіших ознак концесії відносять надання органом влади фізичній або юридичній особі права здійснювати певну господарську діяльність, яка вилучена зі сфери вільного господарювання [107]. І. Шміло в статті «Особливості відповідальності сторін за договором концесії» (2018) розкриває актуальні проблеми договору концесії як виду інвестиційних договорів. Автор здійснює дослідження сутності, правового та договірної регулювання відповідальності

суб'єктів концесійної діяльності в Україні. Надаються пропозиції щодо перспективних напрямів реформування та вдосконалення національних нормативно-правових актів у сфері здійснення інвестиційної діяльності й змісту відповідальності сторін інвестиційних правовідносин на прикладі концесійних договорів. Автором констатовано, що незначне поширення в нормативно-правових актах застосування відповідальності сторін і санкцій за порушення обов'язків, які впливають з інвестиційних відносин потребує врахування підприємницьких та інвестиційних ризиків і їх розподілу між сторонами [235]. Л. Тимченко та О. Бордюг в роботі «Особливості правового регулювання концесійного договору за законодавством України» (2021) здійснено дослідження сутності та правового регулювання концесійного договору за законодавством України. Проаналізовано старі редакції законів та зміни, які були внесені до чинних редакцій законів стосовно концесійного договору. Надано пропозиції щодо напрямів реформування та вдосконалення правового регулювання концесійного договору за законодавством України. На думку авторів, Закон України «Про концесію» спрямований на поліпшення інвестиційного клімату в Україні, завдяки виробленню господарсько-правової, договірної системи відносин держави з інвестором. Щодо змісту концесійного договору, то його становлять істотні умови, які є досить великими і докладно викладеними у договорі, за якими сторони мають дійти угоди та потім виконувати їх у повному обсязі. В той же час правове регулювання концесійної діяльності потребує вдосконалення. Авторами запропоновано для більш вдалого розуміння сфери дії істотних умов концесійного договору чітко визначити окремими статтями в Законі України «Про концесію» перелік прав та обов'язків концесіонера та концесієдавця. Також, до цього переліку слід закріпити право концесієдавця вимагати удосконалення та модернізацію концесійного об'єкта концесіонером з урахуванням руху прогресу. Авторами запропоновано чітко визначити підстави, за якими сторони притягаються до відповідальності за порушення умов концесійного договору та закріпити гарантії для концесіонера у випадку одностороннього розірвання договору концесієдавцем у Законі України «Про концесію» [200].

Отже, для найбільш повного та об'єктивного висвітлення проблематики правового регулювання концесійних договорів у цивільному праві, а також таких її окремих аспектів, як стан наукової розробки проблеми концесійних договорів у цивільному праві, методологія дослідження концесійних договорів у цивільному праві, правове регулювання концесій у зарубіжних країнах, поняття, юридична характеристика та істотні умови концесійного договору, особливості визначення концесіонера в концесійних договорах, правовий статус сторін концесійного договору, загальні засади укладення та виконання концесійного договору, особливості правового регулювання окремих видів концесійних договорів, підстави та наслідки невиконання або неналежного виконання концесійних договорів у цивільному праві, нами було вивчено, проаналізовано та узагальнено широке коло наукових джерел. Це: чинне вітчизняне та зарубіжне законодавство законодавство, в тому числі науково-практичні коментарі до нього; наукова та навчальна література, дисертаційні та монографічні дослідження, інші види наукових робіт; навчальні посібники, підручники; матеріали судової практики.

Опрацьований масив теоретичного та практичного матеріалу дозволив сформулювати власні висновки, окреслити коло існуючих проблем, які потребують вирішення та запропонувати пропозиції до законодавства, визначити перспективи подальших наукових досліджень.

## **1.2. Методологія дослідження концесійних договорів у цивільному праві**

Розпочинаючи розгляд питання, пов'язаного із визначенням методологічних засад дослідження концесійних договорів у цивільному праві, хочемо підтримати тих фахівців, які вказують, що наукова діяльність, незалежно від сфери (галузі) знань, має на меті отримання нових наукових результатів, що забезпечують розв'язання важливої теоретичної чи прикладної проблеми загальнонаціонального або світового значення шляхом підтвердження або спростування робочої гіпотез [77, с. 55]. В спеціальній літературі зазначається, що фундаментальною основою

кожного наукового дослідження виступає його методологічне підґрунтя. Методологічний інструментарій представляє собою визначений набір підходів, принципів, методів наукового пізнання, правильне обрання якого є запорукою ефективності досягнення поставленої мети та вирішення окреслених завдань наукового дослідження. Виваженим є і твердження І. В. Антошиної про те, що наукове дослідження має істину цінність лише тоді, коли в його основу покладена досконала методологія [3, с. 3, 7].

Не маємо жодних підстав піддавати сумніву правильність позиції, викладеної науковцями Одеського державного університету внутрішніх справ та Одеського національного економічного університету відповідно до якої – методологія наукового дослідження посідає ключове місце у системі наукового пізнання, оскільки саме вона визначає загальну логіку дослідницького процесу, способи формулювання наукової проблеми, вибір адекватних методів і процедур, а також принципи аналізу й інтерпретації отриманих результатів. Від рівня методологічного опрацювання дослідження залежить не лише його структурна цілісність, а й наукова цінність отриманих висновків, можливість їх перевірки, відтворення та подальшого використання в теоретичній і практичній площині [4, с. 11].

На думку П. О. Нікіфорова методологію будь-якої науки як її складову розглядають у вигляді певної системи та двох аспектах. З одного боку, методологія класифікується як вчення про наукові методи пізнання, про класифікацію цих методів, про застосування цих методів у процесі конкретного наукового дослідження. З іншого боку, більш широко, методологія розглядається як певна система наукових принципів, на базі яких здійснюється дослідження, або як своєрідна парадигма, за допомогою якої відбувається вибір конкретних засобів, методів і прийомів дослідження [136, с. 74].

Розглядаючи питання сутності змісту методології наукових досліджень, В. Г. Андрійчуком запропоновано багаторівневу концепцію методології. Так автор виділяє: філософський рівень – є найвищим рівнем методологічного знання і включає в себе весь категоріальний лад науки та всі сфери наукового пізнання;

загальнонауковий рівень – охоплює масив теоретичних концепцій та положень, які є універсальними для більшості наукових дисциплін; спеціально-науковий (конкретно-науковий) рівень – є системою методів, принципів і процедур, що використовуються в конкретній галузі знань або дисципліні і складає її сутнісно змістовну основу; рівень методології окремого наукового дослідження – є найнижчим в ієрархії і становить сукупність методів, принципів та прийомів, що використовуються дослідником для пізнання предмета дослідження за їх певного співвідношення та субординації [2, с.88]. Подібні міркування щодо багаторівневої структури методології, висловлено і Ю. В. Цуркан-Сейфуліною, яка так само найвищим рівнем методології називає - філософський, оскільки за його допомогою формуються світоглядні засади науки, визначаються фундаментальні уявлення про світ, суспільство та пізнання. На цьому рівні діють такі принципи, як об'єктивність, детермінізм, діалектичний розвиток, що задають загальні рамки наукового пошуку. Другий рівень становить загальнонаукова методологія, яка охоплює методи, застосовувані у більшості наук. До них належать аналіз і синтез, що дозволяють вивчати складні явища через поділ на частини та об'єднання цих частин у систему; індукція і дедукція, які забезпечують перехід від окремих фактів до узагальнень і від загальних принципів до конкретних висновків; аналогія, що дає змогу переносити знання з однієї сфери на іншу; системний підхід, що орієнтує дослідника на вивчення взаємозв'язків елементів у цілісних структурах; моделювання і прогнозування, які створюють можливість уявного відтворення об'єкта та передбачення його розвитку. Третій рівень - це конкретно-наукова методологія, що розробляється в межах окремих наук. Для юридичної науки такими є формально-юридичний метод, який спрямований на тлумачення й аналіз правових норм, порівняльно-правовий метод, що дозволяє зіставляти законодавство різних держав, історико-правовий метод, який досліджує генезу правових інститутів, соціально-правовий метод, що враховує вплив суспільних процесів на розвиток права. Найнижчим є технологічний рівень, який охоплює конкретні прийоми й процедури проведення дослідження: спостереження, анкетування, інтерв'ю, експеримент, статистичну обробку даних, використання

електронних баз і програмних засобів. Цей рівень безпосередньо пов'язаний з організацією практичної роботи дослідника, особливо коли йдеться про збирання емпіричних даних у юридичних дослідженнях [228, с. 11].

Висвітлюючи питання методології проведення наукових досліджень, необхідно звернути увагу і на такий його теоретичний аспект.

Формулюючи основні функції методології, науковці зазначають, що вони: визначають способи здобуття наукових знань, які відображають динамічні процеси та явища у суспільстві; направляють, передбачають специфічний шлях, на якому досягається науково-дослідницька мета; визначають способи здобуття наукових знань, особливо в динамічному розвитку процесів та явищ; формують особливий (специфічний) шлях, рухаючись по якому можна буде досягти поставленої наукової мети; орієнтовані на отримання комплексної, всебічної інформації щодо явища чи процесу, який аналізується; створюють та вводять в аналіз нову інформацію, збагачуючи та систематизуючи наукові категорії та поняття; формують логіко-аналітичний інструмент наукового пізнання і тим самим допомагають створити систему наукової інформації як ключову характеристику певної окремої науки [1].

Методологія виконує також функцію забезпечення об'єктивності наукового пізнання, оскільки дозволяє мінімізувати вплив суб'єктивних чинників, когнітивних упереджень і довільних інтерпретацій. У цьому контексті об'єктивність розуміється не як повна нейтральність дослідника, а як усвідомлений і методологічно контрольований характер дослідницької позиції, що відповідає принципам наукової раціональності та критичності [112].

Таким чином, будь-яка галузь науки, в тому числі і юридичної, наділена великою кількістю та різноманітним арсеналом власних методів наукового пізнання. Існування широкого спектру методів наукових досліджень відкриває необмежені перспективи всебічного дослідження окремо взятої проблеми, створює можливості дещо по іншому подивитись на існуючу проблему та вирішити її більш ефективним способом. Варто також наголосити, що будь-який науково-пізнавальний процес, як відомо, складається із кількох однаково вагомих за своїм

значенням, компонентів – об'єктів пізнання, суб'єкту і методу пізнання. За допомогою методу суб'єкт пізнає досліджуваний об'єкт. Очевидно, що обсяг та глибина нових знань залежить від ефективності застосовуваних методів. Зрозуміло, що кожний метод може бути застосований правильно або неправильно, тобто сам по собі метод не гарантує отримання нового знання, але і без нього неможливе жодне пізнання.

Отже, виходячи із вищенаведеного аналізу використання наукових методів дослідження та відповідно до поставлених мети і завдань, основою методології дослідження концесійних договорів у цивільному праві стали загальнонаукові та спеціальні методи пізнання правових явищ.

Першим методом дослідження став діалектичний метод наукового пізнання. Варто відзначити, – це один із найпопулярніших, найпоширеніших наразі методів філософії, згідно з яким будь-яке явище перебуває у процесі зміни, розвитку, та в основу якого покладена взаємодія (боротьба) протилежностей. Діалектику зазвичай застосовують для дослідження найзагальніших категорій, які відтворюють універсальні властивості речей [58, с. 47]. Використання *діалектичного методу* дозволило визначити стан розвитку наукової доктрини у сфері правового регулювання концесійних договорів у цивільному праві; зміну державних (публічних) інтересів на публічно-приватне партнерство при реалізації концесійних проектів на підставі договірних зобов'язань; вплив економічної ситуації на формування суб'єктного складу договору тощо.

Наступними методами, які були використані нами в дослідженні, стали історико-правовий та порівняльно-правовий методи наукового пізнання. Історико-правовий метод дозволив шляхом порівняння виявити спільне та відмінне в історичних та інших явищах, пізнати різні ступені розвитку одного й того ж явища або різних спів існуючих явищ, визначити тенденції розвитку. Основне значення порівняння полягає в отриманні нової інформації не тільки про властивості порівнюваних явищ, а й про їх прямі й непрямі взаємозв'язки і, можливо, про загальну тенденцію їх функціонування та розвитку [58, с. 56]. Порівняльно-правовий метод полягає в зіставленні різних державних і правових систем,

інститутів, категорій з метою виявлення рис подібності або відмінності між ними. Такий метод застосовується при вивченні типології держав, зіставленні різних правових систем, політичних режимів, форм правління, державного устрою і т. д. Він передбачає зіставлення юридичних понять, явищ і процесів і з'ясування між ними подібностей і/або відмінностей. У результаті порівняння встановлюється якісний стан правової системи в цілому або окремих правових інститутів і норм. Основне значення порівняння полягає в отриманні нової інформації не тільки про властивості порівнюваних явищ, а й про їх прямі й непрямі взаємозв'язки і, можливо, про загальну тенденцію їх функціонування та розвитку [58, с. 82].

Історико-правовий метод дозволив простежити еволюцію правового регулювання концесійних договорів у вітчизняному та зарубіжному законодавстві, а також дослідити розвиток наукових поглядів щодо розвитку та удосконалення цього інституту загалом. За допомогою *порівняльно-правового методу* виокремлено загальне і особливе у правовому регулюванні концесійних відносин і концесійного договору, прав та обов'язків сторін, змісту договору, інших чинників у вітчизняному і зарубіжному законодавстві, а також у наукових поглядах з окресленої проблематики.

Завдання, поставлені дисертаційним дослідженням зумовили використання формально-правового методу, який відіграє вагомий роль в аналізі, уточненні, роз'ясненні, визначенні понять, без яких не завжди є змога сформулювати наявні проблеми. У формально-правовому методі, який допомагає описати, класифікувати й систематизувати державно-правові феномени, досліджуються їх зовнішні і внутрішні форми. Так, на думку В. В. Копейчикова, у формально-правовому методі використовуються такі прийоми, як аналіз, дослідження, методи систематизації. Інакше кажучи, формально-правовий метод виокремлює формальний зміст юридичних норм чи явищ в їх сталому стані, забезпечує визначення загальних рис досліджуваного об'єкта, його особливостей, структури, проведення класифікації [91, с. 39]. Шляхом застосування формально-правового методу нами окреслено коло обставин, які сприяли формуванню концесійного договору як окремого виду договірної зобов'язання.

Формально-юридичний (нормативно-догматичний) метод є традиційним для юридичної науки і становить необхідний ступінь у пізнанні права, оскільки дозволяє вивчати внутрішню будову держави і права, їх найважливіші властивості, класифікувати головні ознаки, визначати юридичні поняття й категорії, встановлювати прийоми тлумачення правових норм і актів, систематизувати державно-правові явища. Формально-юридичний метод серед інших спеціальних методів можна з найбільшою підставою назвати спеціальним, оскільки він застосовується тільки при вивченні права. Його суть полягає у тому, що право вивчається як таке: воно ні з чим не порівнюється, не узгоджується з економікою, політикою, мораллю та іншими соціальними явищами [52, с. 88]. Цей метод сприяв визначенню правової природи концесійного договору та його місця в системі цивільно-правових договорів; уточненню правового статусу сторін концесійного договору, а також встановленню особливостей визначення одного із суб'єктів договору, а саме – концесіонера.

Ще одним методом, який було використано у цьому дослідженні, став *метод правового моделювання*. Цей метод дає позитивний результат і може бути використаний у разі пошуку для зазначеного об'єкта ефективних форм регулювання того чи іншого явища. У спеціальній літературі цей метод найчастіше визначається цілісністю вивчення процесу, що дозволяє побачити не тільки його складові, але й зв'язки між ними, а також створює можливість вивчення процесу до його реалізації [195, с. 169]. Відтак метод правового моделювання застосовувався для розроблення пропозицій щодо оптимізації чинного цивільного та іншого галузевого законодавства України у контексті задач дослідження.

Для вироблення цілісного уявлення про правове регулювання цивільно-правових відносин шляхом звернення до концесійного договору за цивільним законодавством України, а також з метою посилення аргументації наукових висновків і розроблення науково-обґрунтованих пропозицій щодо оптимізації цивільного та іншого галузевого законодавства у сфері концесійної діяльності та правового регулювання концесійних договорів було використано і *логічний метод* наукового пізнання.

Серед загальнонаукових методів пізнання в роботі було використано і метод системного аналізу. Завдяки його застосуванню буде здійснена оцінка стану правового регулювання концесійних відносин за участю такого специфічного суб'єкта як орган державної влади чи місцевого самоврядування, було узагальнено наукові праці вітчизняних та зарубіжних учених, погляди практиків щодо окремих питань правового регулювання окреслених правовідносин; було виділено особливості визначення сторін договору шляхом проведення конкурсного відбору (конкурентного діалогу).

Як вказують О. П. Дзьобань та В. Л. Яроцький застосування герменевтичного методу до дослідження цивільно-правових відносин реальності дозволяє виявити системні проблеми в організації роботи окремих суб'єктів цивільних правовідносин, дати пропозиції щодо її вдосконалення, окреслити шляхи досягнення поставленого завдання більш ефективними прийомами [57, с. 11]. На думку інших дослідників, герменевтичний метод доповнює шляхи досягнення однозначного і правильного розуміння норм права. Використання герменевтики у процесі тлумачення нормативно-правових актів відповідає вимогам верховенства права, сприяє ефективності та правильному розумінню, вирішенню важливих питань реалізації норм права у всіх сферах суспільного життя [234, с. 30]. Герменевтичний метод було використано для дослідження особливостей проведення конкурсного відбору з метою визначення сторони концесійного договору – концесіонера, підстав та порядку укладення концесійного договору, визначення специфіки об'єкту концесії та відповідно предмету концесійного договору, для визначення правового сторін договору.

В правничій літературі справедливо наголошується, що використання термінологічного методу у наукових дослідженнях може призвести до наступних результатів: формулювання дефініцій – тлумачення поняття; експлікації – стислий письмовий супровід конкретного правила – значення термінів у законі; позначення виявлених наукових підходів до тлумачення та визначення відповідних понять. Термінологічний метод спрямований на розкриття сутності досліджуваних явищ за допомогою виявлення та уточнення значень і смислів термінів (понять), що їх

позначають. Існує вимога однозначності термінів, згідно з якою кожному терміну повинно відповідати лише одне значення. Тобто, термін, який обирається для позначення будь-якого об'єкту не повинен використовуватися для позначення іншого об'єкта [52, с. 185]. В. В. Федорчук, наголошує, що термінологічний метод наукового пізнання, передбачає вивчення історії термінів і позначуваних ними понять, розробку або уточнення змісту та обсягу понять, їх місця в понятійному апараті теорії, на базі якої здійснюється дослідження [213, с. 23]. Термінологічний метод, було використано при дослідженні загальних засадничих положень концесійних договорів, а саме при дослідженні питання поняття концесійного договору, сторін договору, істотних умов договору, обставин, які можуть призвести до розірвання договору, співвідношення концесійного договору з договором найму (оренди); уточнено понятійно-термінологічний апарат досліджуваної проблематики.

Важливими методами здійснення наукового дослідження є метод індукції та дедукції. Індукція визначається як логічний метод дослідження, пов'язаний з узагальненням результатів спостережень і експериментів, рухом думки від одиничного до загального. Індуктивні узагальнення зазвичай розглядають як істини досвіду або емпіричні закони. Виділяють такі види індуктивних узагальнень: неповна (популярна) індукція – коли робиться висновок про те, що всім частинам досліджуваного об'єкта притаманна певна властивість на тій підставі, що ця властивість властива деяким частинам об'єкта (найбільш поширений і недостовірний вид індукції); повна індукція – це індуктивний умовивід, у якому загальний висновок про всі елементи об'єкта робиться на підставі розгляду кожного з них; наукова індукція – це така індукція, в якій крім формального обґрунтування отриманого індуктивним шляхом узагальнення, надається додаткове змістовне обґрунтування його істинності. Якщо в популярній індукції важливо розглянути якомога більше число випадків, то для наукової індукції це не має принципового значення [52, с. 101].

Дедукція – це, по-перше, перехід у процесі пізнання від загального до одиничного, виведення одиничного із загального; по-друге – процес логічного

висновку, тобто переходу за тими чи іншими правилами логіки від деяких даних пропозицій-посилань до їх наслідків (висновків). Сутність дедукції полягає у використанні загальних наукових положень для дослідження конкретних явищ. У процесі пізнання індукція та дедукція нерозривно пов'язані між собою, хоч на певному рівні наукового дослідження одна з них переважає. При узагальненні емпіричного матеріалу й висуванні гіпотези провідною є індукція. У теоретичному пізнанні важлива насамперед дедукція, яка дозволяє логічно впорядкувати експериментальні дані й побудувати теорію, яка спирається на логіку їх взаємодії. За допомогою дедукції, як правило, і завершують наукові дослідження [58, с. 65-66].

Методи індукції та дедукції застосовувались для характеристики прав та обов'язків сторін концесійного договору, його істотних умов та юридичних ознак, особливостей визначення сторін та їх правового статусу, умов укладення, виконання та припинення концесійного договору, а також питання відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання концесійного договору.

### **1.3. Правове регулювання концесійних відносин у законодавстві окремих зарубіжних країнах**

У вітчизняній науковій літературі та в практиці правозастосування, концесія визначається, як відносини між державою і приватним капіталом з приводу управління державною власністю на засадах приватної ініціативи та у рамках договірних відносин [23, с. 8]. В світовій же практиці, концесія (концесійний договір) кваліфікується як «закупівельний» контракт, предметом якого є «закупка» (набуття) публічною владою відповідних послуг концесіонера, який в цьому випадку виступає «постачальником» послуг. Також в багатьох зарубіжних країнах, поширеним є поняття концесійного договору, як виду урядового контракту, особливість якого полягає у наявності владного суб'єкту правовідносин, який виступає в якості однією із сторін договору - концедента. Наголосимо, що у

щорічних звітах Міжнародного банку реконструкції та розвитку, концесійний договір поряд із сервісними, управлінськими та лізинговими контрактами, називають однією із форм участі приватного сектора в інфраструктурних проєктах [284].

Сьогодні, як ніколи, в Україні виникла потреба оптимізації залучення нових механізмів інвестування в національне господарство, які дозволяли б раціональніше використовувати весь потенціал державної і комунальної власності. Українські фахівці все частіше наголошують на необхідності використання прогресивного досвіду інших держав, які мають у своєму розпорядженні розвинену систему категорій, що опосередковують взаємодію держави і приватного інвестора [65, с. 130].

Загалом відомо, що будь-які відносини, що виникають у суспільстві і підпадають під сферу його правового впливу, характеризуються певною циклічністю. Така циклічність, насамперед, пов'язана із суспільно-політичним устроєм конкретної держави, з факторами, які формують її економічну, а відтак і соціальну політику. Зрозуміло, кожне суспільне явище має свої витoki, особливості розвитку, і що важливо, особливості функціонування, які з часом вимагають удосконалення, і які залежать від рівня загального розвитку країни в конкретний історичний період. Відтак, цивільно-правове регулювання концесійної діяльності має свою історію [218, с. 153].

Не викликає сумніву твердження, що значну частину суспільних відносин складають ті, які мають забезпечити матеріальний добробут не лише держави чи окремої категорії громадян, а й усіх, хто проживає в межах її кордонів на даний момент. Таким чином, договірні відносини, які виникають на підставі укладення концесійних договорів, мають притаманну лише їм специфіку, оскільки має місце злиття, взаємодія державного (публічного) і приватного капіталу для досягнення спільного блага, необхідного для життєдіяльності суспільства і окремого його індивіда.

Так склалося історично, що зародження перших правових держав<sup>2</sup>, а разом з ним і різноманітних суспільних відносин, відбувалося на території Західної Європи - сучасного Європейського Союзу, а згодом перетнуло океан і дійшло до американського континенту.

З точки зору історичного ракурсу, слід сказати, що перші згадування про взаємодію приватних осіб та владних (державних) структур, датуються двома тисячами років потому. Фактична та юридична фіксація такої взаємодії спостерігалася ще у часи Римської імперії, коли приватними особами почали створюватися мережі «поштових станцій», що стали місцем відпочинку гінців та заміни коней. Окрім того, до так званих «поштових станцій», існуючі вже на той час кур'єрські служби, здійснювали доставку службових та дипломатичних повідомлень. Згодом, зі стрімким розвитком ремесел, торгівлі, будівельної справи, інших видів виробництва у Стародавньому Римі, поштові станції перетворились на важливі економічні центри.

Обрання приватного партнера та укладення з ним відповідного контракту, як правило, здійснювалось на відкритих конкурсних торгах та аукціонах. Пошта мала велике значення для Римської імперії з огляду на необхідність підтримання внутрішнього та зовнішнього зв'язку. Саме тому, в контексті співпраці приватних та владних установ, для розширення мережі поштових станцій, особлива увага приділялась спорудженню портів і внутрішніх гаваней для здійснення поштових перевезень водними шляхами.

У Римській імперії, існувало і так зване поняття «гірничої реалії». Так, за правління Фрідріха Барбаросси було сформовано та закріплено положення, згідно з яким, ніхто не мав права займатись гірничою справою без попередньо отриманої від короля згоди за визначену плату концесії.

Нормативно-правове закріплення юрисдикції монарха на надра містилося і у «Саксонському зерцалі» - пам'ятці німецького права першої половини XIII століття: «Усі скарби, які знаходяться у землі глибше ніж зорує плуг, належать королівській владі» (Книга 1, стаття 35). Таке правило-вимога мало яскраво

---

<sup>2</sup> Йдеться про материкову частину Євразії

виражений економічний характер, оскільки в подальшому передача права на здійснення користування надрами ставало додатковою статтею прибутку сюзерена. Однак зосередження монархом у своїх руках права виключної монополії не тільки на надра, але й на рибальство, карбування монет та ін. призвело до сутичок з імперськими князями. Зважаючи на це, за «Золотою Буллою», прийняття якої у 1356 році було компромісом у конфлікті між імператором Карлом IV і князями-виборцями, монарх був змушений поступитися цими привілеями, в тому числі і можливостями надання концесій на надрокористування [46, с. 35-37].

Після падіння Римської імперії, в V ст., відомості про застосування подібних методів акумулювання ресурсів партнерів державного та приватного секторів відсутні аж до XII—XIII ст., і відновлюються у зв'язку із нагальною необхідністю будівництва укріплень для міст в південно-західних регіонах Франції та Іспанії [141, с. 108-109].

Досліджуючи становлення та розвиток концесійної діяльності в зарубіжних країнах, і особливо, країнах Західної Європи, деякі дослідники, виділяють декілька етапів організації та функціонування державно-приватного партнерства, починаючи з періоду середньовіччя і закінчуючи сьогоденням. Досить чітко це можна простежити на прикладі Іспанії, де точно відомий навіть рік, коли було укладено перший договір концесії.

Отже, першим етапом застосування концесії вважається період з 1256 р. до 1761 р. та характеризується неінституційним застосуванням державно-приватного партнерства, не забезпеченого спеціальними законодавчими актами. Другий етап - співпадає з датою прийняття в Іспанії профільного Королівського Декрету та починає відлік з 1761 р. і триває до 1960-х р.р. й характеризується законодавчо забезпеченим фрагментарним застосуванням державно-приватного партнерства (переважно у формі концесії, але також і в формі громадських робіт). Третій етап припадає на 1960-ті - 1990-ті роки - період інтенсивного зростання інтересу до механізмів і конкретних проєктів державно-приватного партнерства не лише в Європі, а й в інших регіонах світу, масового прийняття законів про державно-приватне партнерство. Четвертий етап датується початком 2000-х років – і до

сьогодні, ключовою ознакою якого є - значне збільшення структурно-функціональних форм відносин державно-приватного партнерств [93].

Разом з тим, місцем виникнення концесії вважається Франція. Публічні служби епохи середньовіччя були добре розвинені. Вже тоді концесія займала певне місце в господарсько-економічній діяльності. Королівська влада часто використовувала концесію для організації функціонування діяльності територіального устрою, планування агломерацій і створення зручностей для населення. Вперше слово «*consedere*» було згадано в тексті указу Короля Louis VI Le Gras в 1170 році, який надавав привілей транспортування товарів паризьким торговцям [247, с. 10].

Первісне поняття про концесії тлумачилось як «поставити на місце, замість» від латинського слова «*consedere*». Це дозволило монархії доручити ведення певної господарської діяльності, якою вона була не в змозі займатися особисто, зовнішній структурі. Починаючи з XI століття, поняття концесії поступово змінювалося, трансформувалось і як наслідок, стало одним з видів діяльності публічних служб, метою яких було задоволення різноманітних потреб населення, шляхом створення необхідних інфраструктур або поліпшення вже існуючих [65, с. 132].

В середньовічній Франції XII-XIII століть набула поширення практика концесійна діяльність, що є монопольною в громаді (млин, преса, пекарня, міст тощо). В основу таких концесій була покладена плата за користування, наприклад, плата за проїзд мостами та дорогами [271, с. 34]. Один з найбільш часто вживаних прикладів у науковій літературі, що стосується витоків концесії – це надання у 1438 році французькому дворянину Луї де Бернаму річки в концесію, на основі якої концесіонер мав право стягувати плату за транспортування товарів по Рейну [173, с. 47].

Важливо зазначити, що у Франції термін «концесія» має чітко визначену правову приналежність і належить до компетенції адміністративного права, зокрема, інститутів *service public* і *délégation de service public* (DSP): концесія можлива лише у випадку, якщо вона включає зобов'язання комунального обслуговування, прийняте цілком, а не тільки умову про будівництво разом з

частковим обслуговуванням або іншими послугами [209, с. 55]. Іншим прикладом регулювання договірних форм здійснення концесійної діяльності є закон про концесії у сфері суспільних послуг (житлово-комунальне господарство, дорожнє будівництво та експлуатація, енергетика тощо), що був прийнятим ще за часів Наполеона [172, с. 56].

Концептуальні засади концесії були поступово вдосконалені та включені у французьке адміністративне право (середина XIX століття), що забезпечило швидке поширення цього виду договорів, повністю або частково оплачуваних користувачами відповідних суспільно-значущих послуг, у сфері містобудування, водопостачання, каналізації та залізниці. Контракти на будівництво громадської інфраструктури за загальним правилом укладалися на строк близько 10 років. Однак, були і значно амбітні проєкти – міжнародна концесія на Суецький канал, тривала майже століття, поки канал не був націоналізований у 1956 році [254, с. 4]. Як уже зазначалось, договори концесії та інші договірні форми здійснення публічно-приватного партнерства не мали всіх ознак концесії в сучасному розумінні цього поняття.

Яскравою ілюстрацією здійснення публічно-приватного партнерства, є спорудження одного з найбільш відомих об'єктів публічно-приватного партнерства – Ейфелевої вежі в Парижі, зведення якої мало відзначити сторіччя Французької революції. Загальна вартість проєкту складала 6,5 мільйонів франків, проте держава була спроможна виділити лише 1,5 мільйона франків. Спеціально для фінансування проєкту була розроблена модель, згідно з якою решту суми (5 млн. франків) мали покрити приватні партнери, інвестиція яких поверталася за рахунок прибутків від пам'ятки протягом наступних 20 років, після чого Ейфелева вежа мала бути передана в управління місту. Фактично, цей проєкт був поєднанням інституційної форми здійснення державно-приватного партнерства. Гюстав Ейфель - інженер, який підписав концесію (в основі проєкту був договір концесії, що діяв більше ста років) з урядом Франції та муніципалітетом Парижу, створив відповідну компанію, учасником якої стали публічний і приватні партнери). Це був

успішний проєкт, оскільки видатки на будівництво окупилися протягом першого року [263].

Форма здійснення публічно-приватного партнерства, що використовувалася для будівництва та управління Ейфелевою вежею, відома сьогодні як проєкт типу «Будуй, Управляй та Передавай» (Build, Operate and Transfer). На етапі будівництва концесіонер створює об'єкт інфраструктури та надає фінансування за рахунок власного капіталу. На етапі управління об'єктом концесіонер управляє об'єктом інфраструктури, а операційні доходи використовуються для повернення інвестицій кредиторам та виплати частини прибутку інвесторам. На завершальному етапі, концесіонер передає об'єкт органу влади, який виступав концесієдавцем, після закінчення строку дії, договору як правило, безкоштовно [281].

Щодо сучасного стану регулювання публічно-приватного партнерства у Франції, то єдиного закону, який би поєднав у собі всі форми, немає. Правовий режим щодо концесій базується головним чином на адміністративних засадах й законі Сапена, що набув чинності у 1993 році та передбачав обов'язкову участь у розгляді та затвердженні договорів на виконання суспільно-корисних робіт представників опозиції й генеральної дирекції з питань конкуренції та споживання. Однак, прийнято вважати, що власне поняття публічно-приватного партнерства, а не поняття договорів, які мають ознаки форм здійснення публічно-приватного партнерства, бере свій початок у Франції з 2004 року. Підставою для цього стало те, що саме цього року було затверджено типовий партнерський контракт (*contrat de partenariat*) і створено MAPPP (*Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat*) - центральну робочу групу з питань публічно-приватного партнерства. Це стало першим прямим посиланням на публічно-приватне партнерство у французькому законодавстві.

В числі перших світових країн, які започаткували використання концесії, як засобу ефективного будівництва інфраструктури стали Англія та Сполучені Штати Америки. Саме в цих країнах, у XVIII – на початку XIX ст. на основі концесійних договорів будувалися дороги, мости, канали, дамби, з'являються перші спроби поширити такі договори на комунальні потреби. Так, в Англії, завдяки приватним

інвестиціям, в першу чергу отримали свій розвиток водопостачання, електрифікація, телефонний зв'язок. Основу такого співробітництва склали доходи від використання інфраструктури. Існуючі на той час дорожньо-будівельні трасти, використовуючи кошти приватних інвесторів, здійснювали ремонти доріг та повертали отримані позики шляхом стягнення плати за проїзд ними. До слова, за рахунок подібних трастів до середини ХІХ ст. було зведено головні лондонські мости. Наприкінці ХІХ ст. Бруклінський міст у Нью-Йорку був споруджений за участі приватного капіталу саме за такою ж схемою [186, с. 105].

Відомо, що друга половина ХІХ століття була періодом широкого розповсюдження в західних країнах інфраструктурних концесій - договорів, відповідно до яких держава передає концесіонерам - приватним компаніям права на будівництво, експлуатацію, підтримання в технічно справному стані та (або) управління інфраструктурним об'єктом на визначений термін. За участю капіталу концесіонерів були збудовані залізничні мережі, судноплавні канали (Суецький канал – 1869 р., Панамський - 1914 р.) тощо.

Вважається, що саме у Великобританії механізм концесії в сфері державно-приватного партнерства був найбільш поширеним. Так, монопольне право Ост-Індської компанії (заснована в 1600 р.) на просторі між Магеллановою протокою і мисом Доброї Надії щодо торгівлі з країнами Індійського і Тихого океанів, мореплавства, безмитного провезення товарів у митрополію, набору і утримання війська, флоту, ведення судочинства, укладання міжнародних договорів тощо за своєю суттю було ні чим іншим, як концесією [24, с. 15].

Класичним прикладом концесійної угоди між муніципальною владою та підприємницькою сферою, є договір 1884 р. між магістратом Берліну та "Німецьким едісоновським товариством" (пізніше перейменований у Allgemeine Elektrizitaet Gesellschaft, AEG) про постачання електроенергії в окремі райони центру міста, відповідно до якого засновник і президент товариства Е. Ратенау отримував: монопольне право на продаж електроенергії у вказаних районах; монополію на ведення робіт щодо прокладання електромереж; зобов'язання щодо фіксованих відрахувань у міський бюджет; зобов'язання щодо підключення будь-

якого мешканця на території концесії; право щодо встановлення тарифів на електроенергію за узгодженням з магістратом.

Механізм концесій в сфері користування надрами (надання концесіонеру права експлуатації надр за концесійну плату), був закладений в нафтовій галузі в Персії (1901 р.), коли шах – правитель вказаної держави надав у концесію пошук та видобуток запасів нафти. Саме в такий спосіб виникла компанія AngloPersian Oil Company, пізніше перейменована в British Petroleum.

Однак найбільшого поширення концесійні відносини набули уже набагато пізніше, на початку ХХ століття.

Отже, досліджуючи світовий досвід організації публічно-приватного партнерства (концесійних договірних відносин), науковцями виділено наступні етапи його розвитку. Перший етап – датується 30-70-ми роками минулого століття, коли почали застосовуватися механізми фінансування проєктів видобутку корисних копалин (насамперед нафти) в Техасі (США) та під час розробки нафтових покладів у Північному морі, а також проєктах, пов'язаних з видобутком газу в Австралії. Другий етап – хронологічно збігається з виникненням у США наприкінці 70-х рр. спільних підприємств для фінансування незалежних проєктів у секторі енергопостачання. Третій етап - пов'язується з прийняттям у Великобританії Закону «Про Приватну фінансову ініціативу» («Private Finance Initiative» (PFI) (1992 р.), який слід назвати першою системною програмою, спрямованою на заохочення публічно-приватного партнерства шляхом стимулювання приватних інвестицій. За цією ініціативою держава замовляє приватним інвесторам будівництво великих капіталомістких об'єктів за їх власний рахунок. Після закінчення будівництва, об'єкт брався державою в довгострокову оренду (як правило, на 25 років), тим самим повертаючи приватні інвестиції за рахунок сплати орендних платежів. Саме в цей період, партнерства почали сприйматись як оптимальний механізм залучення органами влади фінансових ресурсів та управлінських навичок бізнесу для надання громадських послуг населенню та розвитку інфраструктури без втрати державної власності та контролю за цими процесами [187, с. 88–94]. Саме в цей час з'являється новий вид

економічної діяльності, що отримав назву «державних громадянських контрактів та концесій».

Що стосується США, то тут, наприкінці ХХ ст. на федеральному рівні був прийнятий Закон «Про змішані наземні перевезення та їх ефективність», який установив сучасні, законодавчо закріплені засади використання публічно-приватного партнерства у вигляді концесійних договорів та завдяки чому було створено сприятливі умови для приватного бізнесу щодо залучення до проєктів будівництва нових і реконструкції старих доріг. Наприклад, за ініціативою Федеральної адміністрації автомагістралей («The Federal Highway Administration» (FHWA) була впроваджена система звільнення від сплати певного податку як інструменту приваблення приватного сектора до участі в державно-приватному партнерстві. В числі основних інституційних органів, які отримали повноваження щодо керування сферою публічно-приватного партнерства, необхідно назвати: Національну раду з публічно-приватного партнерства («National Council for Public-Private Partnerships»), базовим завданням якої стало сприяння залученню приватного сектора для участі в проєктах публічно-приватного партнерства на всіх рівнях; Федеральну адміністрацію автомагістралей Департаменту транспорту США («The Federal Highway Administration of the U. S. Department of Transportation»), яка практично є ключовою структурою та уповноважена сприяти інституційному розвитку і просуванню публічно-приватного партнерства в інфраструктурній галузі; Спеціальну комісію з питань публічно-приватного партнерства («APTA publicprivate partnerships Task Force»), що створена як структурний підрозділ Американської державної транспортної асоціації («American Public Transportation Association»), для комплексної розробки інноваційної політики в цій сфері [186, с. 106-107].

Наголосимо, що найбільша кількість проєктів, що мають ознаки договірних (концесійних) форм здійснення публічно-приватного партнерства, в США в ХХ столітті, це - сфера будівництва доріг. Хоча участь приватних партнерів в таких проєктах здебільшого не давала змоги класифікувати такі проєкти як публічно-приватне партнерство (оскільки зазвичай участь приватного партнера

обмежувалася виконанням певних робіт або залученням приватного капіталу, без передачі ризиків та функцій управління об'єктом), в кінці ХХ столітті на федеральному рівні було прийнято чималу кількість законодавчих ініціатив для збільшення участі приватних партнерів в розвитку дорожньої інфраструктури. Внаслідок прийняття такого законодавства в проектах із залученням приватних партнерів ставало все більше ознак публічно-приватного партнерства в сьогоденному розумінні цього поняття [248, с. 9].

Загалом же, у період з 1985 по 2011 рік у США реалізовано 377 інфраструктурних проектів ППП, що становить лише 9 % від загальної номінальної вартості інфраструктурних проектів у всьому світі. Європа, з іншого боку, до 2011 року демонструвала показники у розмірі більш ніж 45 % від номінальної вартості проектів ППП у всьому світі. У період з 1989 по 2011 рік в США було реалізовано 104 інфраструктурні проекти ДПП у транспорті, з яких 81% – дороги, мости та тунелі. Решта – 18 % припадає на залізницю та 1 % – на аеропорт Джона Кеннеді в Нью-Йорку [259].

За даними Світового банку на початок ХХІ століття, серед країн, що розвиваються, найбільші обсяги інвестицій у проекти державно-приватного партнерства шляхом укладення концесійних договорів спостерігаються у країнах Латинської Америки. Країни Східної Азії перебувають на другому місці щодо залучення приватного сектора до інфраструктурних проектів. На третьому місці – країни Європи та Центральної Азії, на останньому – країни Південної Азії та Північної Америки [206, с. 86–96]. Згідно зі статистикою 2020 року, проекти ППП реалізовувались у 135 країнах світу. Успішність реалізації цих проектів відрізняється залежно від регіону. Країни з високим рівнем доходу Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР), регіонів Латинської Америки та Карибського басейну, мають показники на рівні або вище середнього щодо успішності досвіду здійснення ППП, а країни Африки на південь від Сахари та країни Східної Азії і Тихого океану мають найнижчі показники. При цьому, окреме законодавство, що регулює ППП прийнято у близько 70 % країн. Тим не менш, зауважують зарубіжні фахівці, питання регулювання концесійних договірних

відносин, все ще потребують покращення та приведення у відповідність до стандартів, запропонованих Світовим банком [270, с. 13–14].

Як бачимо, ступінь поширення та секторальна структура застосування проєктів публічно-приватного партнерства в різних країнах світу не однакова. Проте можна констатувати, що в основному, - це сфери суспільного виробництва, які визначають рівень та якість життя населення. Контролюючу й регулятивну функції у сфері державно-приватного партнерства від імені держави здійснюють профільні міністерства й відомства, або спеціально уповноважені органи. При цьому державою можуть створюватися окремі органи для кожної галузі, що розвиваються, головним чином, за рахунок концесії. Так, до прикладу, у Польщі створені відповідні інституційні структури окремо для автомобільних, залізничних доріг, електроенергетики, лісового господарства та ін. Є ряд країн, в яких створено єдиний агентський орган для всіх або для більшості секторів економіки, скажімо як у Сербії. У більшості європейських країн, державне регулювання партнерських відносин із бізнесом організовано з великими міжгалузевими комплексами, що включають групи взаємопов'язаних галузей. Це, насамперед, такі комплекси, як: паливно-енергетичний, транспортний, комунального господарства. До того ж, в країнах Європейського Союзу окремими аспектами державно-приватного партнерства перебувають у віданні міністерства економіки, фінансів, окремі інфраструктурні міністерства, міністерства регіонального розвитку, оборони, внутрішніх справ, освіти й охорони здоров'я. В США ці питання розробляють міністерства економіки, фінансів, оборони, в Австралії – міністерство провінцій, в Канаді – міністерство фінансів [75].

Щодо Канади, то в цій країні, найбільшого поширення набули проєкти публічно-приватного партнерства саме в енергетичній сфері. Але існує багато прикладів успішних проєктів співробітництва між публічним і приватним сектором у розвитку інфраструктури, які стали наслідком прийняття в деяких провінціях спеціального законодавства чи внесення доповнень до чинного законодавства щодо створення умов для розвитку державно-приватного партнерства. Так, у 1998 р. у провінції Британська Колумбія були внесені відповідні положення до Закону

«Про муніципалітети» («Municipal Act»), згідно з якими підтримка бізнесу надається в процесі реалізації партнерства. Зокрема, методами підтримки партнерства визначено: звільнення від оподаткування чи відстрочка термінів оподаткування і звільнення від інших платежів; надання землі під забудову за меншою ціною, ніж її ринкова вартість; позики; надання гарантій під кредити; передача частки публічної власності приватному партнеру з огляду на потреби спорудження необхідного об'єкта; можливість для муніципалітету укладати контракти, подібні до контрактів приватного корпоративного права [220, с. 129]. Прикладом соціально-економічного розвитку з успішними проектами державно-приватного партнерства на місцевому рівні, є - проект з реконструкції муніципальної станції водоочищення, що працювала на межі своєї пропускної спроможності й потребувала серйозної модернізації. Тому муніципалітет вирішив застосувати механізм створення державно-приватного партнерства із приватною компанією, яка очищає воду. Відповідно до договору про публічно-приватне партнерство (концесію) муніципалітет передав компанії в оренду станцію водоочищення терміном на 25 років за номінальну плату. При цьому муніципалітет зберіг за собою функцію водопостачання й розподілу, а компанія – відповідальність за її розширення, реконструкцію й експлуатацію. При цьому муніципалітет погодився купувати в компанії очищену воду за тарифами, структура яких була узгоджена шляхом переговорів. Згідно з концесійним договором компанія отримала право продавати надлишок води іншим споживачам [33, с. 96].

На державному рівні основним органом, на який покладено функції сприяння розвитку та реалізації проектів публічно-приватного партнерства, є Канадська рада з державно-приватного партнерства («Canadian Council for Public-Private Partnerships»), основний принцип роботи якої – пріоритетність інтересів громадянського суспільства у здійсненні концесійної діяльності. У зв'язку з цим певний інтерес становить визначення поняття «державно-приватне партнерство», запропоноване Канадською радою з державно-приватного партнерства: «Спільне підприємство, що реалізується державним і приватними секторами, побудоване на досвіді кожного з партнерів та найкращим чином відповідає чітко визначеній

громадській потребі за допомогою відповідного розподілу ресурсів, ризиків і вигоди». Необхідно зазначити, що в канадському законодавстві поняття «публічно-приватне партнерство» має особливе значення. По-перше, таке партнерство належить до надання державних послуг та до державної інфраструктури. По-друге, ця форма потребує розподілу ризиків між партнерами. Проекти, які не підпадають під ці дві умови, формально не вважаються проектами публічно-приватного партнерства, відповідно, не можуть отримати підтримку від Канадської ради з публічно-приватного партнерства [278].

Певний досвід концесійної діяльності має і Австралія, де у 1996 р. владою штату Західна Австралія було підписано концесійний договір із компанією «Maune Nickless Ltd», за якого здійснено капітальний ремонт лікарні «Joondalup Health Campus» та забезпечено подальшу її експлуатацію. Лікарня перебувала у спільній власності: 195 державних і 70 приватних ліжко-місць. Держава зобов'язувалась компенсувати «Maune Nickless Ltd» вартість послуг, які надаються на державних ліжко-місцях. За решту ліжко-місць компанія отримує комерційну плату з пацієнтів. Державна частина лікарні має бути повернута у власність штату через 20 років, а приватна – через 40 років. Одночасно, влада Західної Австралії зобов'язалася гарантувати компанії «Maune Nickless Ltd» прибуток у розмірі 21 млн. дол. При цьому вона виходила з того, що її витрати на реконструкцію лікарні склали б 51 млн. дол. За допомогою концесії вдалося заощадити на будівництві лікарні від 9 до 11 % загальної вартості. Такі цифри виглядають не досить значимо, але слід зауважити, що в розвинутих країнах більш ефективна економіка, в т.ч. її державний сектор, тому таку економію можна вважати суттєвою [64, с. 24-25].

У найбільш передовій країні Сходу – Японії, на основі концесійних договорів, успішно здійснюється реалізація муніципальних проєктів зі створення парків відпочинку. Для приваблення більшої кількості інвесторів, за договором будівельним компаніям дозволяється на території паркової зони створювати комерційні розважальні об'єкти. Також одним із прикладів концесії в Японії є будівництво приватними інвесторами об'єктів соціальної інфраструктури поряд з комерційною нерухомістю в окремих районах міста, які спрямовані на потреби,

перш за все, молоді та сімей з дітьми. Забезпеченість таких районів дитячими майданчиками, дитячими садочками, школами та іншими соціальними об'єктами прогнозовано призводить до зростання вартості нерухомості, що безумовно є вигідним для приватного партнера. Загалом же органи місцевого самоврядування заінтересовані у такій співпраці, тому існує практика часткового фінансування проєктів, підписання довгострокових договорів оренди та надання податкових пільг [75]. В Японії прецеденти запровадження публічно-приватного партнерства існують, також, у сфері будівництва концесійних автомагістралей тощо.

Як уже зазначалось, укладення концесійних договорів у кожній країні регулюється окремими нормативно-правовими актами.

У країнах Європейського Союзу діє Директива Європейської комісії про концесії, згідно з якою, у концесіях договірного характеру співпраця публічного і приватного секторів базується виключно на договірних відносинах, що передбачають гарантовану винагороду приватному оператору за виконану роботу чи надані послуги від публічної організації та/або безпосередніх користувачів [59].

Крім того, концесійна діяльність в Європейському Союзі може здійснюватись в межах спеціально створеної інституції або спільних підприємств для реалізації того чи іншого проєкту. Згідно з підходами Європейської Комісії основне завдання приватного партнера полягає у формуванні спільних інвестиційних ресурсів державного та приватного секторів для досягнення суспільно-значущих результатів, підвищенні ефективності використання об'єктів державної власності на основі підприємницької мотивації, створенні нових методів управління та доданої вартості для споживачів і суспільства в цілому, забезпеченні кращого визначення потреб й оптимальному використанні ресурсів [113, с. 122].

Варто зазначити, що з найближчих до України сусідів, доволі цікавий досвід має Словаччини, де досить успішно реалізуються концесійні проєкти переважно в будівництві доріг та мостів. Високі результати були досягнуті завдяки багатьом факторам, основними з яких є - створення достатньо привабливих умов фінансування проєктів публічно-приватного партнерства міжнародними фінансовими інститутами та спрощення процедури переходу права власності на

земельні ділянки в межах здійснення цих проєктів. Питання координації та розвитку програм публічно-приватного партнерства покладено на Департамент з проєктів публічно-приватного партнерства при Міністерстві фінансів Словаччини, який активно співпрацює зі Словацькою асоціацією з проєктів публічно-приватного партнерства, заснованою приватними компаніями. У Чехії, не зважаючи на те, що офіційно такі відносини до травня 2010 р. не були визначені як публічно-приватне партнерство, існує низка успішно реалізованих проєктів у транспортній та енергетичній сферах, сфері охорони здоров'я. Основою успіху їх реалізації можна назвати чітке розмежування етапів на структуровані складники; надання можливості на законодавчому рівні максимально спростити адміністративні процедури та мінімізувати бюрократичний вплив; забезпечення прозорості відбору приватних компаній для участі в проєктах. При цьому їх фінансування здійснюється найчастіше за рахунок позикових коштів банків та інших фінансових установ на пільгових умовах. Активно використовуються фінанси європейських фондів; деякі проєкти оплачуються шляхом випуску боргових цінних паперів, рідше – за рахунок коштів приватного партнера.

Необхідно зазначити, що подібні проєкти реалізуються і в інших державах. Лише в 2016 р. у країнах Європейського Союзу на основі публічно-приватного партнерства було реалізовано близько 60 проєктів загальною вартістю 12 млрд. євро, зокрема у сферах транспорту – 31,0 %, медицини – 19,0 %, освіти – 13,0 %, телекомунікацій – 10,0 % та інших сферах – 27,0 % [150].

Одним із поширених напрямків концесії останніми роками стали водні ресурси. Директивами Європейської Комісії встановлені жорсткі вимоги до якості питної води та очистки стічних вод, що потребує значних інвестицій у будівництво та реконструкцію об'єктів водопостачання та водовідведення. Європейський досвід показує, що муніципальна влада все частіше починає залучати приватні компанії до такого виду бізнесу для забезпечення виконання директив та підвищення якості надання послуг. У Франції на умовах концесійних договорів щодо будівництва та експлуатації об'єктів у сфері водопостачання та водовідведення вже понад 50 років успішно здійснюють господарську діяльність приватні оператори. У Польщі

муніципальна влада широко використовує державно-приватне партнерство для будівництва і реконструкції житлових будинків для молодих сімей та соціально незахищених верств населення. Найпростіший механізм співпраці полягає у будівництві інвестором нового багатоквартирного будинку за власні кошти з метою подальшої передачі квартир їх мешканцям на умовах оренди та управління новобудовою за концесійним договором впродовж довгострокового періоду часу (наприклад, 20 років). Крім того, для заінтересованості інвесторів, місцева влада може також передбачити у договорі можливість приватного партнера звести окремі будинки з комерційною метою на виділеній земельній ділянці в обмін на будівництво та реконструкцію багатоквартирних будинків для вищезазначених категорій населення. У Великобританії суспільний інтерес викликає досвід м. Бірмінгем щодо запровадження публічно-приватного партнерства для забезпечення освітленням прилеглих автомагістралей, вуличних тротуарів, мостів, тунелів та інших транспортних споруд. Реалізація масштабного проекту вартістю 117 млн. дол. США протягом 2007-2035 років передбачає заміну звичайних ламп на світлодіодне освітлення, модернізацію обладнання, відновлення та подальше обслуговування ліхтарів і світлофорів на визначених ділянках [55].

Розглядаючи питання концесійної діяльності у рамках здійснення публічно-приватного партнерства, не можна оминати одну із найбільш розвинених в економічному плані азійських країн – Китай. У зв'язку з тим, що в Китаї не існує закону про державно-приватне партнерство, правове регулювання концесії здійснюється на підставі низки нормативно-правових актів. Державне управління належить до сфери діяльності Національної комісії з розвитку та реформування Китайської Народної Республіки («National Development and Reform Commission of the People's Republic of China»), до функцій цієї державної установи входить розробка та практичне проведення національної політики економічного і соціального розвитку; дослідження економічних та соціальних тенденцій розвитку та розробка рекомендацій за підсумками проведення таких досліджень; узагальнення й аналіз фінансового та податкового стану в країні; розвиток і координування реформування економічної системи; організація розробки

комплексної політики держави у сфері промисловості; взаємодія розвитку економічних систем регіонів держави; координування політики у сфері соціального розвитку з політикою економічного розвитку, а також розробка політики соціального розвитку у сфері охорони здоров'я, науки, освіти і культури. Для наукових досліджень та координації взаємодії між органами державної влади, підприємцями й вченими у сфері державно-приватного партнерства діє Центр досліджень державної політики Китаю, який є науковим центром Національної комісії з розвитку та реформування Китаю [140].

Таким чином, укладення концесійного договору між чітко визначеними суб'єктами, є підставою виникнення концесійних відносин та призводить до появи нового виду економічної діяльності. За висновками українського фахівця - С. М. Приліпко, з яким є всі підстави погодитись, у світі поширені три моделі публічно-приватного партнерства за концесійним договором. Зміст першої моделі полягає в тому, що публічні органи влади на визначений у договорі період передають в управління концесіонеру об'єкт державної (муніципальної) інфраструктури для реалізації комерційного проєкту або ж пропонують здійснити його проєктування, будівництво, утримання й подальшу експлуатацію за кошти інвестора. У більшості випадків така співпраця пов'язана з реалізацією масштабних проєктів у галузях транспорту, енергопостачання, будівництва, житлово-комунального господарства, де кінцевий споживач сплачує вартість готової продукції, робіт чи послуг (наприклад, придбання об'єктів нерухомості та їх оренда, плата за споживання електроенергії та водопостачання за встановленими тарифами, транспортний збір за користування автомагістралями). Друга модель передбачає співпрацю державних і приватних партнерів у реалізації соціальних проєктів, де у кінцевому результаті за будівництво й утримання соціальних об'єктів інфраструктури (навчальних, медичних та інших соціальних закладів), переданих у концесію, сплачує замовник з державного та/або місцевого бюджетів. Така модель заснована на приватній фінансовій ініціативі (Private Finance Initiative) та широко використовується в США, Канаді, Японії та країнах ЄС. Третя модель партнерства

за концесійним договором є змішаною, коли за користування об'єктами інфраструктури сплачують як споживачі, так і органи публічної влади [150].

Завершуючи огляд зарубіжного законодавства та практики його застосування, відзначимо, що світова практика демонструє широке використання концесійних договорів у сфері будівництва й експлуатації автомобільних магістралей. Зокрема, в США, Канаді та країнах ЄС державно-приватне партнерство на засадах концесії здійснюється за двома підходами. За першим приватні інвестори здійснюють витрати на будівництво й утримання доріг за рахунок власних коштів і, відповідно, беруть плату з користувачів. Відповідно до другого – використання інфраструктурних об'єктів загального користування для споживачів є безоплатною, натомість держава поетапно здійснює компенсацію фінансових витрат інвесторам залежно від інтенсивності їх використання. У цих країнах концесія, як одна з форм партнерства між державою і приватним бізнесом, почала масово запроваджуватися у періоди, коли спостерігався гострий дефіцит коштів у державному й місцевому бюджетах. Залучення інвесторів до концесії здійснювалось шляхом надання окремих пільг на період виконання концесійного договору (зменшення вартості земельних ділянок під забудову, звільнення від сплати податків або її відтермінування, надання пільгових кредитів, державних гарантій на їх повернення, урядової підтримки та ін. [186, с. 111–112].

Правове регулювання спільної діяльності держави та приватного сектору, здійснюється, як правило, на підставі укладеного договору концесії, де зазначаються всі необхідні умови щодо реалізації конкретного об'єкту. Лише в деяких країнах регулювання державно-приватного партнерства здійснюється на підставі окремих законодавчих актів.

## Висновки до Розділу 1

1. Здійснений джерелознавчий аналіз вітчизняної та зарубіжної літератури свідчить про те, що, по-перше, проблематика правового регулювання концесійних договорів у цивільному праві є актуальною; по-друге, що окреслену проблематику не можна вважати достатньо розробленою на теоретичному рівні, і що практична реалізація багатьох аспектів не може вважатися належною. На сьогоднішній день відсутні окремі комплексні монографічні, дисертаційні роботи, предметом дослідження в яких би виступали питання правового регулювання концесійних договорів як основної форми публічно-приватного партнерства. Це означає, що проблематика правового регулювання концесійних договорів в цивільному праві є новою, теоретично не розробленою в науці приватного права що, і зумовлює потребу здійснення відповідного наукового дослідження, яке могло б стати науковим підґрунтям для вдосконалення чинного законодавства в досліджуваній сфері.

2. Для досягнення мети і задач дисертаційного дослідження було використано низку загальнонаукових та спеціальних методів пізнання правових явищ і процесів. Зокрема, використано такі методи, як: порівняльно-правовий, історичний, формально-логічний, формально-юридичний, структурно-функціональний, методи синтезу та аналізу, індукції та дедукції, синтезу та аналізу, логічний, системно-структурний, теоретико-прогностичний методи, метод правового прагматизму та метод емпіричного дослідження.

3. Здійснений теоретико-правовий аналіз зарубіжного законодавства у сфері концесійної діяльності дозволяє дійти певних висновків. Зокрема, слід констатувати, що інститут концесії, концесійних договорів має давню історію, і виник ще за часів Римської імперії та формувався під впливом економічних чинників, необхідних для суспільства, а також формування його правової системи. Вивчення досвіду різних країн (як романо-германської правової сім'ї, так і англосаксонської) є важливою складовою для вдосконалення концесійного законодавства в Україні. Основу концесійної діяльності становить укладений

договір, який в сучасному праворозумінні за своєю правовою природою слід вважати цивільно-правовим. Вказаний договір, містить ряд особливостей, одна з яких стосується суб'єктного складу: сторонами договору виступають держава, органи державної влади та приватні особи. Наступною особливістю концесійного договору є його специфічний предмет – об'єкт державної власності, який за рахунок приватного капіталу підвищує ефективність свого застосування. Держава, заощаджуючи бюджетні кошти, відновлює інфраструктуру та підвищує якість надання населенню, громадянам різного роду послуг.

## РОЗДІЛ 2

### ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ КОНЦЕСІЙНИХ ДОГОВОРІВ У ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ

#### 2.1. Поняття, юридична характеристика та істотні умови концесійного договору

На сьогодні все більш очевидним є той факт, що забезпечення високих та стійких темпів розвитку країни та регіонів не можливе без ефективного партнерства держави та місцевих органів влади з представниками приватного бізнесу. В правничій літературі справедливо вказується, що державні стратегії та програми, які базуються лише на використанні бюджетних ресурсів, не дозволяють органам влади здійснювати масштабні проекти, що формують конкурентоспроможність економіки. Визнаною у світі альтернативою такому способу впровадження ефективних проектів - є державно-приватне партнерство<sup>3</sup> [101, с. 249].

Повномасштабне вторгнення рф в Україну та пов'язаний з цим воєнний стан, спричинили надскладну ситуацію, яка торкнулася буквально усіх сторін буття українського суспільства. Від початку великої війни в Україні зруйнована величезна кількість інфраструктурних об'єктів, відновлення яких буде пріоритетом для нашої держави щонайменше на наступні десятиліття [215, с. 138].

М. І. Томич, вважає, і ми солідарні з таким висновком, що забезпечити можливість вирішення цих проблем та створити міцний фундамент взаємодії держави та підприємницьких структур, можна завдяки механізмам державно-приватного партнерства, які довели свою дієвість у різних видах економічної діяльності як в розвинених країнах, так і в країнах, що розвиваються [204, с. 20].

На наше глибоке переконання, одним із механізмів, способів практичної реалізації такої взаємодії є - концесійні договори, що поєднують публічно-правові

---

<sup>3</sup> Тут і далі термін «державно-приватне партнерство» вживається як у джерелах, що цитуються. Нині – публічно-приватне партнерство.

та приватно-правові інтереси суб'єктів та об'єднані спільними засадами правового регулювання.

Досліджуючи загальні положення концесійних договорів в цивільному праві України, не можемо не погодитися із видатним вітчизняним цивілістом В. В. Луцем, який слушно наголошував, що конструкція договору проникає в усі сфери економічного та духовного життя суспільства і його роль як універсальної та найдоцільнішої правової форми опосередкування ринкових відносин постійно зростає. Основна маса товаровиробників має свободу господарської діяльності та підприємництва. Результати цієї діяльності реалізуються на ринку товарів і послуг здебільшого на договірних засадах, розширюється свобода вибору партнерів у господарських зв'язках і визначення змісту договірних зобов'язань на розсуд самих сторін договору [99, с. 118].

Разом з тим, слід наголосити і на тому, що сучасне життя розширює не лише сфери національного господарства, а й коло учасників цивільних (приватноправових), в тому числі підприємницьких відносин, формуючи новітні форми господарювання та активно залучаючи приватний бізнес для вирішення загальнодержавних задач і потреб [221, с. 40]. Такі відносини отримали назву публічно-приватного партнерства, зокрема такої його форми, як концесія, де одним із учасників можуть виступати органи державної влади чи органи місцевого самоврядування.

Варто також підкреслити, що проблематика публічно-приватного партнерства займає чи не одне з центральних місць у юридичній науці, і зокрема, в науці цивільного права та правозастосовній практиці. Так, наприклад, І. І. Климчук слушно зауважує, - ідея державно-приватного (публічно-приватного) партнерства полягає у залученні приватних партнерів (суб'єктів господарювання) до вирішення питань загальнонаціонального значення, питань, що мають особливу соціальну значущість, забезпечуючи при цьому позитивні соціально-економічні результати втілення проекту, що відповідають публічним інтересам, а також отримання прибутку приватними партнерами [78, с. 6]. У сенсі наведеного, певної уваги заслуговує і думка Л. В. Сероклин, яка підкреслює, що в умовах системної

трансформації економічної та соціальної складових сучасної структури українського суспільства, важливим напрямом виступає сприяння налагодженню відносин партнерства між основними учасниками: представниками бізнесу та владою. Вагомим варіантом такої взаємодії, продовжує авторка, є вибір взаємовигідної форми партнерства, яка б сприяла розвитку економіки. Особливо значущим такий напрям партнерства постає при управлінні об'єктами державної власності, які не можуть змінити власника шляхом приватизації або ж така зміна малоефективна на рівні національного середовища. Партнерство може бути реалізоване у різних варіантах взаємодії його учасників: оренда відповідних об'єктів державної власності, використання основних форм здійснення публічно-приватного партнерства тощо [185, с. 24]. Подібну позицію займає Н. Г. Дутко, яка вважає, що впровадження державно-приватного партнерства в практику діяльності органів місцевої влади, є одним із способів обопільно вигідної співпраці з приватним сектором, спрямованим на задоволення суспільних потреб населення, що надає право органам влади вирішувати важливі завдання, одночасно скорочуючи витрати та дієвим засобом залучення інвестицій органами державної влади та органами місцевого самоврядування, де право володіння і управління об'єктами державної і комунальної власності на визначений договором термін передається приватному партнеру [62].

Розглядаючи концесію як форму реалізації суспільних проєктів держави, А. І. Куліков називає наступні сфери діяльності, в яких реалізуються концесійні договори, і які мають безпосереднє відношення до потреб суспільства, і що відповідає українському законодавству: водопостачання, каналізація та очищення стічних вод; послуги громадського транспорту; будівництво та експлуатація автотрас, дорожніх об'єктів, дорожньої інфраструктури або інших дорожніх структур; будівництво та експлуатація комунікацій; будівництво та експлуатація вантажних та пасажирських портів; будівництво та експлуатація аеропортів; телекомунікаційні послуги, включаючи використання мереж; поштові послуги; транспортування та постачання природного газу; генерація та/або транспорт електроенергії; послуги кейтерингу для населення; будівництво житла; послуги у

сфері обслуговування житла; використання соціально-культурних об'єктів; ритуальні послуги; будівництво та експлуатація готелів, туристичних комплексів, кемпінгів та інших об'єктів туристичної інфраструктури; збирання та утилізація відходів; послуги з теплопостачання [97, с. 118].

Щодо правової регламентації відносин публічно-приватного партнерства, то безсумнівно, перевагу слід віддати одній із ключових форм регулювання правових відносин – договору. Вважаємо, є всі підстави приєднатися до позиції А. О. Кодинця, який зазначає, що роль договору важко недооцінити, оскільки за рахунок укладення договору сторони самостійно визначають права й обов'язки, тим самим встановлюючи для себе прийнятний правовий режим регулювання взаємних відносин. Договір як юридичний факт має наслідком виникнення зобов'язання, тобто призводить до перенесення нормативних приписів – абстрактних правових норм, які містяться в цивільному законодавстві, у площину конкретних правових відносин [84, с. 72]. На думку А. В. Коструби, яку ми повністю поділяємо, цивільно-правовий договір відіграє значну роль в організації економічних, товарно-грошових відносин, за відсутності яких ставиться під сумнів навіть ефективність функціонування правової норми. Як форма вирішення соціальних конфліктів в розвиненому суспільстві, договір є основним юридичним засобом, який опосередковує базисні соціальні та економічні відносини на засадах справедливості, добросовісності та розумності. Унікальність цивільно-правового договору полягає в тому, що він, з одного боку може мати наслідки у вигляді виникнення, зміни або припинення цивільних правовідносин, суб'єктивних цивільних прав та юридичних обов'язків, а з іншого – надає можливості учасникам цивільних правовідносин закріпити об'єктивні та суб'єктивні підстави розвитку зобов'язальних правовідносин, з настанням яких пов'язується виникнення, зміна або припинення прав, обов'язків або навіть нових цивільних правовідносин між сторонами [95, с. 25].

Як слушно зазначає В. В. Ковальчук, з усіх форм державно-приватного партнерства основним і найбільш часто використовуваним у практиці є механізм укладення концесійного договору, специфіка якого полягає в збереженні права

власності на об'єкт договору за публічною стороною і в регулярних платежах концесіонера (приватного інвестора) за володіння і користування цим об'єктом [82, с. 83]. Безперечно правий і С. В. Терещенко, який вказує, що за допомогою договірної механізми концесії виникає можливість реалізувати цілеспрямовану систему заходів економіко-правового стимулювання відносин і з використання об'єктів публічної власності на організаційно-майнових засадах, запропонованих як державою, так і суб'єктами підприємницької діяльності [199, с. 180]. Отже, можна стверджувати, що науковці одностайні у висновку, що концесійні відносини виникають на договірних засадах.

Правове регулювання концесійної діяльності в Україні здійснюється низкою нормативно-правових актів. В числі таких слід назвати: Конституцію України, Цивільний кодекс України, Земельний кодекс України, інші нормативно-правові акти, а також міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Зауважимо - якщо міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені Законом України «Про концесію», застосовуються правила міжнародного договору.

Загальні засади здійснення концесійної діяльності закріплені Законом України «Про концесії», де визначено поняття та правові засади регулювання відносин концесії державного та комунального майна, а також умови і порядок її здійснення з метою підвищення ефективності використання майна та забезпечення потреб громадян. Законом України «Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів у сферах теплопостачання, водопостачання та водовідведення, що перебувають у комунальній власності» визначено особливості передачі в оренду чи концесію вищеназваних об'єктів [161].

Задля створення законодавчого підґрунтя для стимулювання розвитку співпраці між державним і приватним секторами та з метою підвищення конкурентоздатності країни, залучення інвестицій в інфраструктуру України був прийнятий Закон України «Про державно-приватне партнерство», який став

важливим концептуальним документом, важелем для запуску проєктів державно-приватного партнерства (нова редакція – 19.06.2025) [152].

Важливо відзначити, що в цивілістичній доктрині неодноразово наголошувалось, що договір слід визнавати джерелом права, попри те, що таке тлумачення підлягає деякому обмеженню. У зв'язку з цим заслуговує на підтримку думка А. О. Кодинця, який вказує, що договір як джерело права, по-перше, має індивідуальний характер і поширює свою дію на учасників договірних відносин (як правило, це сторони договору або треті особи, які можуть скористатися правами, встановленими в договорі); по-друге, договірне регулювання учасників поширюється лише на відносини, які регламентовані на підставі правил, відмінних від тих, що встановлені актами цивільного законодавства; по-третє, в актах законодавства має бути відсутня заборона щодо можливості встановлення інших правил поведінки учасників договору або обов'язковість для сторін положень актів цивільного законодавства не має впливати зі змісту актів законодавства або із сутності відносин між сторонами. Отже, договір як індивідуальне джерело права, робить висновок автор, поширює свою чинність лише на учасників договірних відносин (як правило, це сторони договору) тільки у випадках і в частині визначення сторонами інших правил поведінки, ніж ті, які встановлені в законодавстві, за умови відсутності нормативної заборони або якщо обов'язковість для сторін положень актів цивільного законодавства не впливає з їх змісту або із сутності відносин між ними [84, с. 76].

У науковій літературі обґрунтовується також положення, за яким цивільно-правовий договір виникає у результаті згоди учасників договору з усіх його істотних умов, є добровільним за своїм характером, а саме таким, що заснований на вільному волевиявленні. Отже, примушування до укладення цивільно-правового договору не допускається. Даний договір передбачає формальну рівність сторін як у виборі партнерів майбутнього договору на переддоговірній стадії (укладення), за критерієм загального або взаємного інтересу чи потреб різного роду, так і рівність сторін як партнерів діючого договору [22, с. 16-17]. Ми вважаємо, що є підстави приєднатися до позиції С. С. Святошнюк, за якою, договір, з одного боку, є

результатом узгоджених дій його сторін, з другого – джерелом їх суб'єктивних прав і юридичних обов'язків, з третього – юридичною процедурою, що відображається у поступовій динаміці взаємодії певних осіб, спрямована на задоволення їх інтересів [182, с. 153].

За правилами формування змісту, договори поділяються на іменні та безіменні<sup>4</sup>. Іменні договори – це ті, які мають легальну назву, представлені в ЦК України або в інших нормативних актах, що визначають їх поняття, коло прав та обов'язків сторін (закони «Про лізинг». «Про оренду державного та комунального майна»). Безіменні договори безпосередньо законодавством не регулюються, але сторонами на практиці застосовуються. Подальший розвиток товарно-грошового обігу зумовлює появу нових за змістом цивільно-правових договорів, які поступово з безіменних перетворюються на іменні [225, с. 457].

Досліджуючи питання щодо поняття концесійних договорів у цивільному праві, важливо наголосити, що зазначені договори належать до категорії так званих непоіменованих договорів. Це означає, що в ЦК України вони свого закріплення не знайшли, окрім, хіба що положень, які регламентують відносини щодо передання права користування комплексом належних одній стороні прав з метою виготовлення та (або) продажу певного виду товару та (або) надання послуг другою стороною (ст. 1115 ЦК України – договір комерційної концесії). Заздалегідь, хочемо також наголосити на ключовій ознаці концесійних договорів, яка відрізняє їх від інших цивільно-правових конструкцій - однією із сторін завжди виступає держава в особі органів державної влади.

Отже, легальне тлумачення концесійного договору закріплене на рівні закону, а саме ст. 1 Закону України «Про концесію», де концесійний договір визначається як договір між концесіонером та концесієдавцем, який визначає порядок та умови реалізації проекту, що здійснюється на умовах концесії.

Концесія ж визначається як форма здійснення публічно-приватного партнерства, що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на

---

<sup>4</sup> В юридичній літературі вживаються і інші назви – «понайменовані» і «непойменовані», «поіменовані» та «непоіменовані». В даному дисертаційному дослідженні нами буде використано терміни «поіменовані» та «непоіменовані»

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. Як бачимо, сутність концесійних відносин, таким чином, характеризується одночасним існуванням як власне самої концесії – акту публічної влади, так і концесійного договору.

Більш широко поняття концесійних договорів представлено юридичною доктриною. Так, Українська юридична енциклопедія визначає договір концесії (концесійний договір) як договір, відповідно до якого уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування (концесіодавець) надає на платній та строковій основі суб'єкту підприємницької діяльності (концесіонеру) право створити (побудувати) об'єкт концесії чи суттєво його поліпшити та (або) здійснювати його управління (експлуатацію) з метою задоволення громадських потреб [238].

На думку Ю. В. Репети, концесійний договір, це договір за яким, одна сторона (концесіодавець) передає другій стороні (концесіонеру) на строк не менше 5 років та не більше 50 років право на створення та/або будівництво та/або управління об'єктом концесії та/або надання суспільно значущих послуг разом з переважною частиною операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції, а друга сторона (концесіонер) зобов'язується створити та/або збудувати та/або управляти відповідним об'єктом та/або надавати суспільно значущі послуги за плату від концесіодавця чи без такої та/або за плату від користувачів (споживачів) суспільно значущих послуг, внести в об'єкт концесії інвестицію, а також повернути об'єкт концесії концесіодавцю після припинення дії договору [173, с. 46].

Інші науковці вказують, що договором концесії (концесійним договором) слід визнавати договір, відповідно до якого уповноважений орган виконавчої влади

чи орган місцевого самоврядування (концесіодавець) надає на платній та строковій основі суб'єкту підприємницької діяльності (концесіонеру) право створити (побудувати) об'єкт концесії чи суттєво його поліпшити та (або) здійснювати його управління (експлуатацію) з метою задоволення громадських потреб [78, с. 81]. Не можемо не погодитись із А. В. Макаренко, яка наголошує, що договір концесії (концесійний договір), це - договір, відповідно до якого уповноважений орган виконавчої влади чи орган місцевого самоврядування (концесіодавець) надає на платній та строковій основі суб'єкту підприємницької діяльності (концесіонеру) право створити (побудувати) об'єкт концесії чи суттєво його поліпшити та (або) здійснювати його управління (експлуатацію) з метою задоволення громадських потреб [104, с. 210].

Своєрідний погляд на окреслену проблему має Л. М. Гончарук, який називає договір концесії специфічним механізмом для ефективного використання об'єктів державної та комунальної власності та розглядає його як альтернативу приватизації, яка хоча і є більш швидким способом поповнення Державного бюджету, між тим, виявляється більш ефективною для постійних, регулярних надходжень коштів до бюджету [44, с. 83]. Науковець пропонує визначити договір концесії як договір, відповідно до якого одна сторона – концесіодавець (уповноважений орган державної виконавчої влади або орган місцевого самоврядування) надає на платній та строковій основі іншій стороні – концесіонеру (суб'єкту підприємницької діяльності) об'єкт концесії, право на його створення, суттєве поліпшення або управління (експлуатацію) відповідно до законодавства та на визначених договором умовах. Договір концесії є видом цивільно-правових договорів. При цьому участь у складі сторін договору концесії органу публічної влади не змінює приватно-правову природу даного договору [43]. Досліджуючи концесію як перспективну форму публічно-приватного партнерства ряд науковців, вказують, що цей договір містить, як переваги, так і недоліки. Зокрема, до переваг авторами віднесено: вільний вибір концесіонера, можливість залишення об'єкту концесії у державній чи комунальній власності, отримання додаткового прибутку, зростання конкурентоспроможності, отримання пільг від держави. В свою чергу

недоліками є: наявність ризиків при вкладенні капіталу, надто великий строк дії договору, загроза втрати об'єкту [143, с. 643].

Все наведене вище дозволяє сформулювати висновок про те, що концесійний договір – це вид цивільно-правового договору за допомогою якого регулюються суспільні відносини, які виникають між органами державної влади та органами місцевого самоврядування й суб'єктами підприємницької діяльності, які не підпорядковані один одному щодо використання майна (об'єктів) державної чи комунальної власності. Такий договір необхідно класифікувати як договір, спрямований на передачу майна у тимчасове користування.

Однією із ключових ознак, які дозволяють вести мову про концесійні договори, як цивільно-правові зобов'язання, є їх юридична характеристика, за допомогою якої розкриваються основні правові конструкції будь-якого договору та істотні умови, що власне, дозволяє визначити сутність та місце концесійного договору в системі цивільно-правових договорів. Отже, аналіз цивільного законодавства та наукової літератури, дозволяє виділити такі, традиційні ознаки концесійного договору. Вважається, що концесійний договір є двостороннім (взаємним), консенсуальним, може бути як відплатним, так і безвідплатним. Крім того, до даного договору можуть бути застосовані і інші характеристики цивільно-правового договору.

Як уже відзначалося, за концесійним договором, одна сторона (концесіодавець) передає другій стороні (концесіонеру) на строк не менше 5 років та не більше 50 років право на створення та/або будівництво та/або управління об'єктом концесії та/або надання суспільно значущих послуг разом з переважною частиною операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції, а друга сторона (концесіонер) зобов'язується створити та/або збудувати та/або управляти відповідним об'єктом та/або надавати суспільно значущі послуги за плату від концесіодавця чи без такої та/або за плату від користувачів (споживачів) суспільно значущих послуг, внести в об'єкт

концесії інвестицію, а також повернути об'єкт концесії концесієдавцю після припинення дії договору [173, с. 51].

Взаємність договору, підкреслюють фахівці, і ми згодні з такими висновками, визначається тим, що кожна сторона набуває прав і обов'язків по відношенню до іншої сторони. За таким договором кожна із сторін вважається боржником у тому, що зобов'язана зробити на користь іншої сторони, і одночасно кредитором у відношенні того, хто має право вимагати [225, с. 458].

З точки зору правової кваліфікації, є всі підстави вважати концесійні договори повноцінно взаємними (двосторонніми) договорами, оскільки обидві сторони – і концесієдавець, і концесіонер, набувають рівних, взаємозобов'язуючих прав та обов'язків. Такий висновок неодноразово підтверджено цивілістичною доктриною. Так, наприклад, нам імпонує наукова позиція О. А. Медведевої, яка зазначає, що концесійні відносини мають організаційно-договірний характер, що визначається наступними чинниками: за договором суб'єкти концесійної діяльності мають рівний статус; органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування виступають як власники предмета договору, а не як носії влади; договір виступає гарантією захисту концесіонера від змін у законодавстві, які можуть призвести до погіршення його стану; диспозитивний характер встановлення концесійних відносин [121, с. 13]. Також ми приєднуємося і до думки Є. О. Мічуріна та О. А. Українцева, які досліджуючи доктринальні засади договору концесії в цивільному праві, наголошують, що сутність концесії полягає в участі держави у договорі як рівноправного з концесіонером суб'єкта. Концесійному договору притаманна диспозитивність, ініціативність у формуванні вказаних відносин та інші ознаки, що дозволяють віднести ці відносини до цивільно-договірних [125, с. 71].

Таким чином, особливість концесійних відносин полягає у тому, що в них беруть участь декілька учасників, які отримують задоволення від виконаних робіт, наданих послуг тощо. Це – держава, яка виступає в якості надавача об'єкту, приватні підприємці, які беруть зобов'язання створити, поліпшити чи іншим чином

удосконалити об'єкт експлуатації, а також споживачі послуг, які безпосередньо користуються благами, створеними в результаті виконання концесійного договору.

Однак, не зайве підкреслити, що наявність такого кола суб'єктів не надає концесійному договору ознак багатостороннього, оскільки взаємні (договірні) зобов'язання поєднують лише державу в особі уповноважених органів та суб'єктів підприємницької діяльності – як фізичних, так юридичних осіб. Отже, двосторонність (взаємність) концесійних договорів є безсумнівною його ознакою і належить до категорії усталених понять [219, с. 1271].

Відомий вітчизняний цивіліст І. А. Бірюков зазначав, що для укладення консенсуального правочину (договору) достатньо погодження волі учасників правочину. З моменту узгодження волі стосовно всіх суттєвих умов (в передбачених законом випадках ще й належним чином оформлене) правочин вважається укладеним [225, с. 178]. Практично подібну точку зору, за невеликим уточненням, має С. Я. Вавженчук, який підкреслює, що договір вважається консенсуальним тоді, коли для його укладення достатньо згоди сторін з усіх істотних його умов, що є окремими для кожного виду договору, якщо не брати до уваги предмет договору [28, с. 47]. Т. В. Наконечна стверджує, що до консенсуальних договорів відносять договори, які виникають в момент вираження словами або конклюдентними діями намірів сторін договору, тобто, у цьому випадку достатньо досягнення певної домовленості щодо усіх істотних умов між сторонами договору. Момент досягнення згоди між сторонами договору дає змогу вважати договір укладеним, а відповідні права та обов'язки сторін договору такими, які вже виникли в сторін договору [131, 2019, с. 303].

Підсумовуючи, вважаємо, що переважною більшістю науковців, концесійні договори, визначаються консенсуальними. До того, ж закон прямо вказує на таку ознаку договору. Так, в ст. 25 Закону України «Про концесію» зазначається, що такий договір має бути укладений до моменту оголошення концесійного конкурсу або початку проведення прямих переговорів.

Наступною ознакою договору є – його оплатність чи безоплатність. Отже, концесійний договір може бути як оплатним, так і безоплатним. Щодо цієї

характеристики слід розмежувати оплатність на користь концесіонера та на користь концесієдавця. Концесійним договором можуть бути передбачені платежі концесіонера на користь концесієдавця та/або платежі концесієдавця на користь концесіонера. Платежі концесієдавця на користь концесіонера можливі у випадку, якщо концесіонер не може отримати повне відшкодування здійснених ним інвестицій за рахунок користувачів (споживачів) послуг та можуть здійснюватися у формі плати за експлуатаційну готовність. Платежі концесіонера на користь концесієдавця можуть включати періодичні концесійні платежі та/або одноразову фіксовану плату, визначену концесійним договором. Як безоплатний, концесійний договір можна охарактеризувати у тому випадку, коли за договором, концесієдавець не отримує відповідних платежів (його інтереси задовольняються новоствореним об'єктом концесії, що буде переданий йому після закінчення строку договору), а концесіонер, відповідно, отримує платежі не від концесієдавця, а від споживачів суспільно значущих послуг.

Наступне, на чому зосередимо увагу, це - інвестиційний характер концесійних договорів, що визнано на рівні закону. А отже, ці договори слід віднести до категорії підприємницьких, комерційних, адже сторони отримують взаємне задоволення: по факту (результатам виконання робіт, надання послуг тощо) держава отримує об'єкт для забезпечення певних суспільних (громадських) потреб належної якості та в достатньому обсязі без залучення додаткових державних коштів, інша сторона інвестує в об'єкт концесії, розраховуючи на частину прибутку, який буде отримано від експлуатації об'єкту.

Така характеристика концесійних договорів повністю відповідає вимогам українського законодавства, де чітко визначено, що однією із сторін у договорі може бути лише суб'єкт підприємницької діяльності, правовий статус якого визначається у відповідності до Закону України «Про концесію».

На наше переконання, підприємницький, комерційний характер концесійного договору, визначає наступну його юридичну ознаку, як договору каузального.

На думку А. В. Макаренко, головною метою договору концесії є передача державної і комунальної власності концесіонеру в інтересах суспільства та досягнення соціального ефекту. Безперечно, що концесійні договори є каузальними, оскільки навіть на рівні законодавства визначена його мета - задоволення громадських потреб уповноваженим органом виконавчої влади чи органом місцевого самоврядування на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній або фізичній особі (суб'єкту підприємницької діяльності) права на створення (будівництво) та (або) управління (експлуатацію) об'єкта концесії, за умови взяття суб'єктом підприємницької діяльності (концесіонером) на себе зобов'язань по створенню (будівництву) та (або) управлінню (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику [105, с. 257].

Досліджуючи питання щодо юридичної характеристики концесійного договору, вважаємо за необхідне звернути увагу і на інші ознаки, притаманні цьому договору. Зокрема, йдеться про таку ознаку, як його строковість.

Як правильно зазначає О. В. Мороз, при укладенні будь-якого цивільно-правового договору за допомогою вчинення певних дій також визначаються й часові межі його виконання, встановлюється момент укладення цивільно-правового договору й період, протягом якого такий договір буде чинним [127, с. 73].

Вважати строковим концесійний договір, закономірно, оскільки в силу закону він укладається на певний період. Такий договір укладається на визначений договором строк, який, як уже згадувалось, повинен становити не менше п'яти років, але не більше 50 років, крім строку концесійного договору щодо будівництва та подальшої експлуатації автомобільних доріг, який повинен становити не менше 10 років. Як правило, строк концесії визначається з урахуванням: строку експлуатації об'єкта концесії та строку його амортизації; строку, обґрунтовано необхідного концесіонеру для відшкодування інвестицій, вкладених в об'єкт концесії (витрати, здійснені у зв'язку із залученням боргового фінансування), та отримання визначеного рівня прибутку; строку, обґрунтовано необхідного для

досягнення цілей та завдань концесії, а також характеристики сфери та соціальної важливості проєкту, що здійснюється на умовах концесії (ст. 3 ЗУ «Про концесію»).

Таким чином, строки у концесійних договорах можуть бути охарактеризовані як імперативно-диспозитивні, оскільки сторони на власний розсуд можуть встановити строк чинності договору, проте з урахуванням законодавчих положень.

Не можна оминати увагою і таку характеристику цивільно-правового договору, як його алеаторність (ризиковість).

В цивільному праві під ризиковим (алеаторним) договором пропонується розуміти як орієнтований на вдачу, збіг обставин правочин, в якому загальний розмір чи можливість самого існування зустрічного надання на момент його укладення невідомий, що поставлено в залежність від включеного до юридичних умов цього правочину випадкового юридичного факту (дія або подія) і може викликати негативний, позитивний або нульовий економічний результат [203, с. 5; 204]. Ю. О. Заїка, алеаторні договори називає особливим видом договорів у цивільному праві, характерною ознакою яких є неможливість контрагентів визначити межі виконання своїх обов'язків на момент укладення договору, а втрата чи збагачення однієї із сторін залежить від настання обставини, яка від них не залежить [67, с. 259]. Л. О. Булко вважає, що ризик в алеаторних договорах полягає в певній невідомості, оскільки на момент укладення договору про його результат можна говорити лише з ймовірністю, адже до кінця невідомо, чим обернеться цей правочин - позитивними чи негативними наслідками для контрагента [25, с. 26]. М. М. Великанова констатує, що традиційно ризиковими визнаються договори ренти, страхування, довічного утримання, окремі зобов'язання з розпорядження майновими правами інтелектуальної власності, біржові правочини. До алеаторних авторка також відносить договори на виконання науково-дослідних, дослідно-конструкторських та технологічних робіт, договір підряду на проведення проєктних та пошукових робіт [32, с. 54].

Наведені вище доктринальні засади, з урахуванням того, що концесійні договори безпосередньо пов'язані з інвестуванням, фінансовими вкладеннями

(тобто несуть в собі фінансові та інші ризики), є всі підстави вести мову про концесійні договори, як договори - алеаторні.

Отже, концесійним договорам притаманні юридичні ознаки, якими наділені більшість цивільно-правових договорів. До таких ознак, нами віднесено: двосторонність, консенсуальність, відплатність (безвідплатність), строковість. Ми вважаємо, що концесійні договори можуть бути охарактеризовані і як каузальні, інвестиційні, підприємницькі та алеаторні (ризикові).

Наступним питанням, яке підлягає розгляду в межах цього дисертаційного дослідження, є питання щодо істотних умов концесійного договору.

Згідно з ч. 1 ст. 628 ЦК України зміст договору становлять умови, визначені на розсуд сторін та погоджені ними, і умови, що є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства [227].

Традиційно в приватно-правовій доктрині умови цивільно-правового договору прийнято поділяти на істотні, звичайні та випадкові. Ми приєднуємося до тих фахівців, які вказують, що така класифікація має не лише теоретичне, а й практичне значення, особливо у випадках, коли йдеться про встановлення факту укладення договору [225, с. 463].

В. Г. Олюха підкреслює: не зважаючи на те, що перелік істотних умов договору закріплено у законі, вони набувають конкретного змісту виключно у цивільно-правовому договорі, за умови погодження їх сторонами. Для звичайних же умов характерною ознакою є те, що їх можуть навіть не передбачати в договорі, і це не буде породжувати негативних наслідків у вигляді недійсності чи неукладення договору [139, с. 48].

О. В. Мороз вважає, що істотними умовами виступають умови, які є необхідними для укладення цивільно-правових договорів певного виду. За відсутності навіть однієї з таких умов цивільно-правовий договір не може вважатися укладеним. У разі досягнення згоди щодо істотних умов, цивільно-правовий договір набирає чинності, навіть якщо взагалі відсутня згадка стосовно будь-яких інших умов [127, с. 72]. Аналогічної точки зору дотримується Ю. О. Заїка, на думку якого, істотні умови договору відображають природу договору,

відсутність будь-якої з них не дає змоги сторонам виконати їх обов'язки, які покладаються на них за договором. Так, відсутність будь-якої істотної умови у договорі позбавляє його сенсу [225, с. 463].

Що ж до звичайних умов договору, то це умови, які традиційно, за звичаєм, включаються в договір. Вони можуть бути і не зазначені безпосередньо в договорі, але розуміється, що вони підлягають виконанню. Іншими словами, звичайні умови обов'язкові для сторін відповідно до актів цивільного законодавства, а тому, при укладенні договору погодження таких умов не є обов'язковим [232, с. 463].

На думку В. В. Луця звичайні умови не потребують обов'язкового узгодження, адже вони визначаються у законі або іншому нормативному акті й стають обов'язковими для сторін внаслідок самого факту укладення договору. Більше того, наявність чи відсутність звичайних умов на факт укладення договору ніякого впливу не має. Так само не виникає практичної необхідності включати звичайні умови у цивільно-правовий договір, адже вони сформульовані у законі або інших нормативних актах й, погоджуючись укласти даний договір контрагенти цим самим виражають згоду підкоритися таким умовам [100, с. 30].

З точки зору представників школи цивілістики Київського національного університету імені Тараса Шевченка, випадковими будуть вважатися такі умови цивільно-правового договору, які погоджені сторонами відступаючи від положень диспозитивних норм або з метою розв'язання питань, які не врегульовані чинним законодавством [226, с. 645]. Як бачимо, випадковими вважають умови, які, як правило, не передбачаються даним видом договору, але можуть бути встановлені за погодженням сторін, або це умови, які за погодженням сторін встановлюються як відступ від положень диспозитивної сторони. Вже згадуваний нами О. В. Мороз акцентує увагу на тому, що коли випадкові умови включаються сторонами у цивільно-правовий договір, то їм надається важливе значення, а самі вони розглядаються сторонами як істотні. Впродовж останніх років, вітчизняні цивілісти висловлюють думку, що підстави виділення в змісті договору будь-яких інших видів умов, крім істотних, відсутні [127, с. 72].

До того ж, у науковій літературі обґрунтовується положення, за яким цивільно-правовий договір виникає у результаті згоди учасників такого договору з усіх його істотних умов, є добровільним за своїм характером, а саме є таким, що заснований на вільному волевиявленні. Таким чином, примушування до укладення цивільно-правового договору не допускається. Даний договір передбачає формальну рівність сторін як у виборі партнерів майбутнього договору на переддоговірній стадії (укладення), за критерієм загального або взаємного інтересу чи потреб різного роду, так і рівність сторін як партнерів діючого договору [22, с. 16-17].

Отже, відповідно до ч. 1 ст. 638 ЦК України істотні умови цивільно-правових договорів поділяються на чотири групи: умови про предмет договору; умови, які визначені законом як істотні для договорів даного типу; умови, які є необхідними для договорів даного виду; умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди.

В юридичній літературі здійснені певні спроби визначити істотні умови концесійного договору. Так, зокрема, С. Грищенко називає такі: сторони договору; види діяльності, роботи, послуги, які здійснюються за умовами договору; об'єкт концесії; умови надання земельної ділянки, якщо вона необхідна для здійснення концесійної діяльності; перелік видів діяльності, здійснення яких підлягає ліцензуванню, умови встановлення (зміни) цін, тарифів; строк дії договору концесії, умови найму, використання праці працівників - громадян України; умови використання вітчизняної сировини, матеріалів; умови та обсяг поліпшення об'єкту концесії та порядок компенсації зазначених поліпшень; умови, розмір та порядок внесення концесійних платежів; порядок використання амортизаційних відрахувань; відновлення об'єкта концесії та умови його повернення; відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язань за договором, порядок внесення змін у договір, порядок вирішення спорів; страхування концесіонером об'єктів концесії; право на отримання інформації та проведення перевірки виконання умов договору; порядок та умови передачі, у тому

числі - порядок та умови передачі, у тому числі з наданням гарантії кредиторам, прав і зобов'язань, що впливають з концесійного договору [51, с. 53–55].

Ще більш розширений перелік істотних умов концесійного договору визначено законодавцем. Згідно зі ст. 26 Закону України «Про концесію» істотними умовами є: сторони концесійного договору; об'єкт концесії (склад майна та/або технічні і фінансові умови створення, будівництва об'єкта концесії та період його експлуатації); порядок та умови набрання чинності концесійним договором чи окремими його положеннями; предмет концесійного договору, включаючи вид, обсяг та опис робіт та/або суспільно значущих послуг, які здійснюються/надаються відповідно до такого договору; права та обов'язки сторін, що визначаються, зокрема, з урахуванням розподілу ризиків між сторонами; порядок забезпечення земельними ділянками, необхідними для реалізації проєктів, що здійснюються на умовах концесії; перелік земельних ділянок, необхідних для реалізації проєктів, що здійснюються на умовах концесії (із зазначенням площі та кадастрового номера (за наявності)); строк концесійного договору; порядок зміни та припинення концесійного договору; порядок повернення об'єкта концесії; умови встановлення і зміни цін (тарифів) на товари (роботи, послуги), що створюються (виконуються, надаються) концесіонером, у випадках концесій на ринках, що перебувають у стані природної монополії; умови надання державної підтримки (у разі її надання); порядок списання майна; порядок, розмір та умови внесення концесійних платежів; підстави, процедури і наслідки розірвання концесійного договору, включаючи платежі, пов'язані з достроковим розірванням; відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання зобов'язань, що впливають із концесійного договору; порядок здійснення концесіодавцем контролю за виконанням договору; порядок вирішення спорів між сторонами.

Крім цього, законом визначено, що концесійний договір може включати інші умови, погоджені сторонами, зокрема: умови заміни концесіонера; надання пільг для користувачів (споживачів); умови використання вітчизняних матеріалів; умови найму та працевлаштування громадян України; умови використання прав інтелектуальної власності; умови здійснення фінансування концесіонером

будівництва (нового будівництва, реконструкції, реставрації, капітального ремонту, технічного переоснащення) об'єктів суміжної інфраструктури (залізничних, автомобільних шляхів, ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій тощо), які не є об'єктами концесії, але необхідні для реалізації проєкту, що здійснюється на умовах концесії, та умови повернення інвестицій, внесених в об'єкти суміжної інфраструктури; забезпечення здійснення концесіонером оцінки впливу на довкілля у випадках та порядку, визначених Законом України «Про оцінку впливу на довкілля» [162].

Як бачимо, законодавець пішов по шляху найбільш повного встановлення умов з метою належного правового регулювання концесійного договору.

З огляду на публічно-правовий характер концесійного договору, його цивільно-правову природу та з метою його належного правового регулювання, умови концесійних договорів у цивільному праві, можна розділити на декілька груп: істотні (обов'язкові), визначені ЦК України – без яких договір не матиме юридичної сили, це - умови про предмет, ціну та строк договору); факультативні (додаткові): про сторони договору, склад майна, обсяг робіт, отримання інформації про хід виконання робіт; умови найму та працевлаштування громадян України, забезпечення оцінки впливу на довкілля (закріплені Законом України «Про концесію» та ін.); спеціальні (особливі) умови, включення яких до договору залежить від виду концесії та виду укладеного договору (кадастровий номер земельної ділянки та її цільове призначення, паспорт водного об'єкта, вид корисних копалин тощо).

Варто також підкреслити, що умови концесійного договору є чинними на весь строк його дії, навіть у випадках, коли після його укладання законодавчими актами встановлено правила, які погіршують становище концесіонера. У цьому випадку, концесіонер позбавлений права на оскарження в судовому порядку дій та змін договору зі сторони концесіодавця, навіть за умови повного виконання своїх суспільних зобов'язань [97, с. 119].

Завершуючи питання щодо висвітлення переліку та змісту істотних умов концесійних договорів, не можемо не приєднатися до точки зору М. Киртоки,

якою наголошено, що умови концесійного договору вважаються одними з найскладніших, оскільки власнику об'єкта концесії, який шукає інвестора, потрібно на 30 років уперед чітко збалансувати концесійні доходи та обсяг/напрями інвестицій у поточний об'єкт та/або будівництво/реконструкцію нових об'єктів, ризиків, відповідальності сторін, чітко виписати строк та стан, у якому буде повертатися об'єкт концесії. Це вимагає роботи високопрофесійних економістів, фінансистів, юристів та радників, щоб, з одного боку, об'єкт концесії був привабливим для інвесторів, а з іншого боку, – приносив максимальний дохід у державний та місцевий бюджети, а також розвивав території та збільшував кількість робочих місць [76, с. 114].

Ще один аспект питання потребує окремої уваги. В юридичній літературі все частіше згадується про необхідність використання в концесійних договорах механізму так званого комплаєнсу, який є формою забезпечення відповідності діяльності встановленим вимогам та стандартам [146, с. 71]. На думку А. В. Макаренка, використання комплаєнсу у сфері концесійної діяльності надасть змогу концесіонеру зменшити ймовірність застосування санкцій, що передбачені законодавством та договором; мінімізувати фінансові витрати, а інколи й уникнути банкрутства та ліквідації; попередити ризики втрати ділової репутації; попередити шахрайство, корупцію та інші зловживання на всіх стадіях концесії; знижувати ризики взаємодії з третіми особами; збільшити ефективність реалізації об'єкта концесії; збільшити власні доходи та сплачувати концесійні платежі, а також збільшити інвестиційну привабливість нашої держави [103, с. 88].

На наше переконання, поряд із законодавчими положеннями, які регламентують істотні умови концесійного договору, важливого значення набуває іще один аспект питання, це – наявність, закріплених законом, державних гарантій реалізації концесійного договору. Такі гарантії державної підтримки можуть надаватися концесіонеру шляхом виплати коштів за експлуатаційну готовність

об'єкта; шляхом придбання концесієдавцем певного обсягу товарів (робіт, послуг), що виробляються (виконуються, надаються) концесіонером відповідно до концесійного договору; шляхом постачання концесіонеру товарів (робіт, послуг), необхідних для виконання концесійного договору; шляхом будівництва (нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту тощо) державними чи комунальними підприємствами суміжної інфраструктури (залізничних, автомобільних шляхів, ліній зв'язку, інженерних комунікацій тощо), які не є об'єктами концесії, але необхідні для виконання концесійного договору.

Зрештою, для повної характеристики концесійних договорів у цивільному праві, важливого значення має питання щодо форми його укладення. Слід вказати, що в юридичній літературі, під формою договору розуміють встановлений законом спосіб волевиявлення сторін щодо змісту (умов) договору [135, с. 150]. Крім того, не можна не зважати і на те, що в сучасних умовах координація національної політики і стандартів ЄС з питань форми договору є базисом гармонізації договірної права [15, с. 142]. О. Ю. Черняк так само наголошує, що сучасне приватне право наділяє форму важливим значенням для встановлення власне факту самого зобов'язання, його дійсності [232, с. 117].

Зазвичай форма договору визначається спеціальними нормами законодавства, що регулюють конкретні види договорів, загальними положеннями про форму правочинів або домовленістю сторін, якщо вимоги щодо форми договору не встановлені законом. При цьому, сторони можуть укласти договір у письмовій або письмовій нотаріально посвідченій формі навіть якщо закон не вимагає письмового оформлення або нотаріального посвідчення для даного виду договорів [224, с. 60].

Згідно зі ст. 24 Закону України «Про концесію» концесійний договір укладається концесієдавцем у письмовій формі з переможцем концесійного конкурсу та/або юридичною особою, створеною переможцем концесійного конкурсу або юридичною особою за результатами проведення прямих переговорів у порядку, передбаченому ст. 21 Закону України «Про концесію», або створеною нею юридичною особою для здійснення концесії.

Варто підкреслити, що укладення концесійного договору відповідає вимогам ЦК України, де в ст. 207 чітко визначено, що правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо його зміст зафіксований в одному або кількох документах (у тому числі електронних), у листах, телеграмах, якими обмінялися сторони, або надсилалися ними до інформаційно-телекомунікаційної системи, що використовується сторонами. Також таке положення відповідає вимогам ст. 208 ЦК України, яка передбачає вчинення у письмовій формі правочинів: між юридичними особами; між фізичною та юридичною особою; правочини фізичних осіб між собою на суму, що перевищує у двадцять і більше разів розмір неоподаткованого мінімуму доходів громадян; щодо яких законом встановлена письмова форма. Щодо державної реєстрації концесійних договорів, то деякі фахівці переконані, що факт реєстрації чи не реєстрації, не впливає на чинність договору [79, с. 131].

Отже, істотні умови концесійного договору, на відміну від інших цивільно-правових конструкцій, які, як правило складають тріаду істотних умов про предмет, ціну та строк договору, містять набагато ширший перелік умов, необхідних для чинності цього договору і визначені законодавством, відступати від яких сторони не вправі. Зважаючи на велику суспільну значимість будь-якого виду діяльності, передбаченої концесійним договором та особливістю його суб'єктного складу, вважаємо за доцільне законодавчі положення щодо умов проведення концесійного конкурсу та умови визначення його переможця повинні бути відображені в попередньому договорі з урахуванням положень, визначених прямим договором між концесієдавцем, концесіонером та кредитором, пов'язаних зі зміною концесіонера, і які спрямовані на недопущення розірвання концесійного договору. У разі укладення між концесіонером та кредитором договору про фінансування, умови цього договору повинні бути враховані при укладенні основного договору.

## **2.2. Законодавчі засади визначення концесіонера як сторони концесійного договору**

В процесі здійснення наукового дослідження нами неодноразово стверджувалось, що правове регулювання концесій в Україні є важливим інструментом забезпечення захисту прав та інтересів учасників концесійних відносин, стимулювання розвитку інфраструктури та надання публічних послуг. Ми солідарні з О. М. Шпирко, яка вказує, що концесійні відносини охоплюють діяльність державних органів регулювання та нагляду, права і обов'язки концесіонерів та концедентів, а також механізми захисту прав у концесійних відносинах [236]. Крім цього, слушними є і висновки С. В. Терещенка про те, що договірний механізм концесії сприяє реалізації системи заходів економіко-правового стимулювання відносин із використання об'єктів публічної власності на організаційно-майнових засадах, запропонованих як державою та владою адміністративно-територіальних одиниць, так і суб'єктами підприємницької діяльності [199, с. 180]. Суб'єкт підприємницької діяльності повинен бути готовим взяти на себе не лише обов'язок відбудувати чи створити об'єкт або управляти ним, а й майнову відповідальність та підприємницькі ризики, якщо реалізація не вдасться [215, с. 138].

Розглядаючи питання щодо укладення та виконання концесійного договору, варто зауважити, що в правничій літературі виокремлено такі особливості договірної форми концесії, а саме: спеціальний суб'єктний склад учасників відносин з приводу концесії; спеціальний об'єкт та предмет відносин концесії, максимально детермінуючи його з поміж інших економічних благ; характер та мету використання об'єкту концесійних відносин, акцентуючи на такій необхідній умові як суспільна значущість послуг, результатів та іншого економічного ефекту отриманого від використання об'єкту концесії; делегування відповідальності за утримання об'єкту концесії та перекладання на концесіонера господарських та економічних ризиків, пов'язаних із утриманням та необхідністю утримувати об'єкт

концесії; характер фінансових відносин між сторонами концесії з приводу використання економічного ефекту від об'єкта концесії [147, с. 62].

Отже, важливого значення для укладення концесійного договору, визначення обсягу прав та обов'язків сторін та ефективності його виконання, має процедура конкурсного відбору концесіонера.

Нагадаємо, що чинне вітчизняне законодавство називає концесійний договір - договором між концесіонером та концесієдавцем, що визначає порядок та умови реалізації проєкту концесії та передбачає взяття та виконання концесіонером перед концесієдавцем обов'язку щодо фінансування (повного або часткового) робіт із створення та/або будівництва (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт, технічне переоснащення), та/або технічного обслуговування об'єкта концесії, з передачею концесіонеру як винагороди права на управління та/або експлуатацію об'єкта концесії та на надання суспільно значущих послуг, у порядку та на умовах, визначених таким договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику у спосіб, за яким джерелом переважної частини доходів концесіонера є платежі від користувачів (споживачів). В спрощеному варіанті, це – договір, відповідно до якого концесіонеру передається у володіння та користування державне чи комунальне майно. Саме тому ст. 12 Закону України «Про публічно-приватне партнерство» та ст. 7 «Про концесію» встановлено, що укладення концесійного договору здійснюється на конкурсних засадах шляхом застосування однієї із таких процедур: торги з обмеженою участю; відкриті торги та конкурентний діалог.

Що стосується процедури відкритих торгів, то вона здійснюється з урахуванням вимог Закону України «Про публічні закупівлі» шляхом застосування електронної системи закупівель [164]. Досліджуючи процедуру проведення відкритих торгів, Д. А. Кобильнік виділяє такі їх етапи: оголошення про проведення процедури відкритих торгів; наявність тендерної документації; подання тендерної пропозиції; розкриття, розгляд та оцінка тендерних пропозицій; відхилення тендерної пропозиції; відміна торгів або визнання їх такими, що не відбулися; визначення переможця та прийняття рішення про намір укласти договір [80, с. 71-

72]. Для об'єктивності необхідно уточнити, що деякі із вказаних етапів носять дещо факультативний характер, оскільки відхилення тендерної пропозиції, відміна торгів або визнання їх такими, що не відбулися, зустрічаються вкрай нечасто.

В правничій літературі, під публічними закупівлями в загальному розуміють узгоджений конкурентний процес між пропозиціями різних учасників або конкурс, який проводиться з метою вибору найкращої пропозиції відповідно до економічної вигоди [36, с. 68]. В свою чергу, конкурентний діалог є різновидом концесійного конкурсу та може бути застосований у випадку, якщо концесіодавець не може чітко визначити технічні, якісні характеристики проєкту, що здійснюється на умовах концесії, або якщо невідомо, які можуть запропонувати потенційні учасники конкурсу технічні, фінансові та юридичні рішення і для прийняття оптимального рішення необхідно провести переговори з учасниками (у разі реалізації інноваційних проєктів, великих комплексних інфраструктурних проєктів тощо). Відповідно до чинного законодавства, проведення конкурентного діалогу здійснюється на таких умовах: замовник не може визначити вимоги до предмета закупівлі внаслідок його природи, складності, зокрема у разі закупівлі юридичних послуг, розробки і впровадження інформаційних систем, програмних продуктів, здійснення наукових досліджень, експериментів або розробок; виконання договору про закупівлю передбачає розробку проєкту виконання робіт (надання послуг) або використання нових інноваційних технологій; замовник не може визначити точну технічну специфікацію з використанням наявних технічних стандартів (ст. 34 Закону України «Про публічні закупівлі»). Конкурентний діалог складається з таких етапів: попередній відбір претендентів (прекваліфікація); подання учасниками пропозицій щодо технічних та якісних характеристик проєкту, що здійснюється на умовах концесії; проведення конкурсною комісією переговорів з кожним учасником; розроблення конкурсною комісією умов концесійного конкурсу, інструкції для учасників та проєкту концесійного договору; запрошення учасників до участі у конкурсі пропозицій; оцінка конкурсних пропозицій, переговори з учасником і вибір учасника, який запропонував найкращі умови здійснення концесії.

Як бачимо передумовою для здійснення проєктів у будь-якій сфері господарської діяльності на основі укладеного концесійного договору, є – проведення конкурсної процедури з метою визначення сторони, а саме – концесіонера. Концесієдавець обирає концесіонера шляхом проведення концесійного конкурсу, у деяких випадках – за результатами конкурентного діалогу або за результатами прямих переговорів з орендарем державного майна, що передається у концесію. Для організації та проведення концесійного конкурсу утворюється конкурсна комісія, яка діє на підставі загального положення про конкурсну комісію з визначення концесіонера, що затверджується концесієдавцем [154]. Така комісія утворюється концесієдавцем протягом строку, передбаченого проведення заходів з підготовки до проведення концесійного конкурсу (не повинен перевищувати 6 місяців з дати прийняття рішення про доцільність здійснення концесії). Конкурсна комісія, постійно діюча конкурсна комісія утворюється у складі не менше семи та не більше 21 особи. Якщо у проєкті концесії беруть участь кілька концесієдавців, конкурсна комісія, постійно діюча конкурсна комісія може утворюватися у складі не більше 27 осіб. Кількість членів конкурсної комісії, постійно діючої конкурсної комісії має бути непарною [156].

Враховуючи важливість завдань, які покликана вирішити конкурсна комісія, до її складу обов'язково включаються: щодо об'єктів державної власності - представники концесієдавця, органу з публічно-приватного партнерства, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну фінансову та бюджетну політику, представники балансоутримувача майна, що є об'єктом концесії, а також за рішенням концесієдавця - представники інших державних органів та органів місцевого самоврядування, один представник профспілок балансоутримувача (за наявності); щодо об'єктів комунальної власності - представники виконавчого органу концесієдавця, представники балансоутримувача майна, що є об'єктом концесії, представники органів місцевого самоврядування територіальної громади, якщо об'єкт концесії стосується інтересів відповідної територіальної громади, а також за рішенням концесієдавця представники інших державних органів та органів місцевого самоврядування, один

представник профспілок балансоутримувача (за наявності). Якщо об'єктом концесії також виступає 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, до конкурсної комісії обов'язково включається представник такого господарського товариства.

В контексті наведеного, ми солідарні із Ю. О. Подолян, яка зазначає, що закріплення в законі порядку визначення концесіонера; вимог до конкурсної комісії та конкурсної документації; регулювання процедурних питань пов'язаних із прийняттям та оприлюдненням рішення про проведення концесійного конкурсу; попереднім відбором претендентів (прекваліфікація); результатами попереднього відбору, є - беззаперечним здобутком законодавця. Це підвищує рівень зрозумілості та транспарентності законодавчого регулювання відносин концесії, що в свою чергу робить їх стабільними та зрозумілими для закордонних і вітчизняних інвесторів, відкриває нові можливості для спільного інвестування тощо [147, с. 63].

Як уже згадувалось, концесійний конкурс проводиться в декілька етапів: попередній відбір претендентів (прекваліфікація); подання конкурсних пропозицій учасниками; оцінка конкурсних пропозицій і визначення учасника, який запропонував найкращі умови здійснення концесії; укладення договору концесії.

Обов'язковим елементом для проведення концесійного конкурсу є сповіщення у публічному просторі інформації про це. Оголошення про проведення концесійного конкурсу публікується концесієдавцем українською мовою в газеті «Урядовий кур'єр» або «Голос України» чи офіційному друкованому засобі масової інформації відповідного органу місцевого самоврядування або органу влади Автономної Республіки Крим та на офіційному вебсайті концесієдавця українською та англійською мовами не пізніше 10 календарних днів з дня прийняття рішення про проведення концесійного конкурсу. При проведенні концесійного конкурсу в ЕТС оголошення про проведення концесійного конкурсу

публікується концесієдавцем в ЕТС так само не пізніше 10 календарних днів з дня прийняття рішення про проведення концесійного конкурсу.

В оголошенні про проведення концесійного конкурсу зазначаються: умови проведення концесійного конкурсу; строк подання заявок для участі в попередньому відборі, який визначається концесієдавцем, не може бути меншим за 60 і більшим за 90 календарних днів з дати публікації оголошення про проведення концесійного конкурсу; інша інформація за рішенням концесієдавця.

Наведемо приклад такого оголошення: «Міністерство розвитку громад та територій України оголошує про проведення концесійного конкурсу (конкурентного діалогу) за проектом концесії щодо Першого та Контейнерного терміналів у порту Чорноморськ (Універсального та Зернового морських терміналів).

Об'єктом концесії є: існуюче майно (у тому числі нерухоме та рухоме майно), що знаходиться на балансі державного підприємства «Морський торговельний порт «Чорноморськ» у межах Універсального морського терміналу і Зернового морського терміналу державного підприємства «Морський торговельний порт «Чорноморськ» у місті Чорноморськ, Одеська область, вулиця Праці, 6; існуюче майно (у тому числі нерухоме, рухоме майно та причали № 1-6), що знаходиться на балансі державного підприємства «Адміністрація морських портів України» у межах Універсального морського терміналу і Зернового морського терміналу державного підприємства «Морський торговельний порт «Чорноморськ» у місті Чорноморськ, Одеська область, вулиця Праці, 6; майно, створене та/або збудоване концесіонером у процесі виконання концесійного договору (у тому числі новозбудоване концесіонером нерухоме майно та рухоме майно, що буде придбане концесіонером відповідно до умов концесійного договору).

Концесієдавцем є Міністерство розвитку громад та територій України.

Строк концесії становитиме 40 років.

Додаткова вихідна інформація про об'єкт концесії та інші ключові аспекти проекту концесії міститься також у презентаційних матеріалах, розміщених на офіційному вебсайті концесієдавця.

Правила та вимоги щодо участі у попередньому відборі претендентів визначені в інструкції для претендентів, яка долучається до цього оголошення як документ у складі конкурсної документації, розміщений на офіційному вебсайті концесієдавця.

Строк подання заявок для участі у попередньому відборі становить 75 (сімдесят п'ять) днів з дня публікації цього оголошення.

Для участі у попередньому відборі претендентів слід також звертатися до таких документів у складі конкурсної документації: перелік заходів щодо моніторингу наявних або потенційних загроз національній безпеці України під час проведення концесійного конкурсу (конкурентного діалогу) з метою виконання зобов'язань Міністерства розвитку громад та територій України, передбачених частиною сьомою статті 11-2 Закону України «Про управління об'єктами державної власності», доступний на офіційному вебсайті концесієдавця та Стратегія організації та проведення концесійного конкурсу (конкурентного діалогу), доступна на офіційному вебсайті концесієдавця.

Юридичні особи, зацікавлені в участі у концесійному конкурсі (конкурентному діалозі), можуть за потреби звертатися до конкурсної комісії із запитом про надання додаткової інформації або уточнень щодо участі у попередньому відборі претендентів відповідно до порядку та вимог, визначених в інструкції для претендентів.

Контактні дані конкурсної комісії:

Адреса: Україна, місто Київ, 01135, проспект Берестейський, 14.

Електронна пошта конкурсної комісії: portchornomorsk@mtu.gov.ua

*Додаткова інформація*

Згідно з пунктом 8-8 Прикінцевих та перехідних положень Закону України «Про концесію» визначення концесіонера здійснюватиметься відповідно до процедури проведення концесійного конкурсу (конкурентного діалогу), встановленої Законом України «Про концесію» в редакції до внесення змін Законом України «Про публічно-приватне партнерство» № 4510-ІХ від 19.06.2025. Водночас до претендентів будуть застосовуватись підстави для відмови в участі у

конкурсі та обмеження щодо участі у конкурсі пропозицій, передбачені частиною другою статті 17 Закону України «Про концесію» зі змінами, внесеними Законом України «Про публічно-приватне партнерство» № 4510-ІХ від 19.06.2025.

Відбір концесіонера здійснюватиметься у межах етапів конкурентного діалогу, передбачених Законом України «Про концесію» (в редакції до внесення змін Законом України «Про публічно-приватне партнерство» № 4510-ІХ від 19.06.2025). При цьому на виконання положень частини третьої статті 18 Закону України «Про концесію» (в редакції до внесення змін Законом України «Про публічно-приватне партнерство» № 4510-ІХ від 19.06.2025) після завершення переговорів щодо проекту концесії з учасниками конкурсна комісія підготує та подасть на затвердження концесіодавцю умови концесійного конкурсу, інструкцію для учасників, проект концесійного договору, а також інші документи, необхідні для проведення конкурсу пропозицій (за потреби)» [138].

Основні засади та й уся процедура визначення концесіонера, в тому числі регламент та повноваження (завдання) конкурсної комісії, залучення незалежних експертів, радників, склад документації, необхідної для проведення конкурсу, технічні критерії предмета концесійного договору та багато інших ключових аспектів закріплені Законом України «Про концесію».

Результати оцінювання конкурсних пропозицій визначаються сукупно за результатами оцінювання технічної частини конкурсних пропозицій (якщо результати такого оцінювання впливають на загальний бал оцінки конкурсної пропозиції відповідно до конкурсної документації) та за результатами оцінювання фінансово-комерційної частини конкурсної пропозиції, а в разі проведення електронного аукціону - також за результатами його проведення. Найбільш економічно вигідною конкурсною пропозицією за результатами оцінювання визнається конкурсна пропозиція, яка отримала найвищу оцінку, визначену шляхом оцінок за технічну та фінансово-комерційну частини конкурсної пропозиції з урахуванням результату електронного аукціону (у разі його проведення).

Конкурсна комісія відображає результати оцінювання конкурсних пропозицій у своєму протоколі, який повинен містити найменування переможця конкурсу та результати оцінювання фінансово-комерційної частини конкурсних пропозицій усіх учасників конкурсу з урахуванням результату електронного аукціону (у разі його проведення).

Конкурсна комісія оприлюднює в Офіційному віснику Європейського Союзу повідомлення про концесію у строк не пізніше ніж через 45 календарних днів після укладення договору ППП, яке повинно містити таку інформацію: найменування, у тому числі скорочене (за наявності), місцезнаходження та ідентифікаційний код концесієдавця в Єдиному державному реєстрі підприємств та організацій України; контактні дані концесієдавця: номер телефону, адреса електронної пошти, офіційний веб-сайт, контакти відповідальної особи концесієдавця; категорія концесієдавця та його основний вид діяльності; назва предмета концесійного договору із зазначенням коду (кодів) за Єдиним закупівельним словником та місцезнаходження об'єкта концесії; вартість концесії, короткий опис зобов'язань, які становлять основну економічну суть проекту концесії (створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт, технічне переоснащення), та/або технічне обслуговування об'єкта концесії, з передачею концесіонеру як винагороди права на управління та/або експлуатацію об'єкта концесії та на надання суспільно значущих послуг, основні умови здійснення концесії); тип конкурентної процедури, який використовується для визначення концесіонера; результати оцінювання фінансово-комерційної частини конкурсних пропозицій усіх учасників конкурсу з урахуванням результату електронного аукціону (у разі його проведення) та критерії, які були використані при визначенні переможця конкурсу; дата прийняття рішення конкурсною комісією; кількість учасників, які подали конкурсну пропозицію; найменування, у тому числі скорочене (за наявності), місцезнаходження та інші дані про реєстрацію переможця конкурсу; метод, що використовувався для розрахунку очікуваної вартості проекту концесії, якщо така інформація не зазначена в інших документах; інформація щодо того, чи пов'язаний проект концесії з проектом та/або програмою,

що фінансується за рахунок коштів Європейського Союзу; назва та адреса органу, відповідального за перегляд та оскарження. Інформація щодо кінцевого терміну процедур перегляду або назва, адреса, номер телефону, номер факсу та адреса електронної пошти органу, який може надати таку інформацію; дата оприлюднення оголошення про проведення конкурсу; дата оприлюднення повідомлення про укладення договору; іншу інформацію, вимоги щодо наявності якої передбачені законодавством, та інформацію, яку конкурсна комісія вважає за необхідне зазначити.

За результатами конкурсу, конкурсна комісія повинна надіслати переможцю конкурсу запрошення до укладення концесійного договору у порядку та строк, визначені конкурсною документацією.

За правилами ст. 29 Закону України «Про концесію», конкурс скасовується у разі: якщо не подано жодної конкурсної пропозиції; якщо у торгах з обмеженою участю кваліфікаційний відбір пройшло менше претендентів, ніж визначено інструкцією для претендентів (якщо інструкція для претендентів містить обмеження щодо максимальної кількості претендентів, які можуть бути допущені до участі в конкурсі пропозицій, та конкурсна комісія не прийняла рішення про продовження проведення конкурсу серед претендентів, які подали заявку на участь у конкурсі, відповідають критеріям кваліфікаційного відбору та щодо яких відсутні підстави для відмови в участі у конкурсі); якщо у конкурентному діалозі кваліфікаційний відбір пройшло менше претендентів, ніж визначено інструкцією для претендентів (якщо інструкція для претендентів містить обмеження щодо максимальної кількості претендентів, які можуть бути допущені до участі у конкурсі пропозицій, та конкурсна комісія не прийняла рішення про продовження проведення конкурсу серед претендентів, які подали заявку на участь у конкурсі, відповідають критеріям кваліфікаційного відбору та щодо яких відсутні підстави для відмови в участі у конкурсі); якщо не подано жодної заявки на участь у конкурсі; відхилення всіх конкурсних пропозицій.

Конкурсна комісія має право визнати конкурс таким, що не відбувся, у разі: відсутності подальшої потреби в реалізації проєкту концесії; якщо проведення

конкурсу стало неможливим внаслідок дії форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили); скорочення видатків на реалізацію проекту концесії; визнання результатів конкурсу загалом чи його окремого етапу недійсним у судовому порядку; повторного недосягнення згоди щодо умов концесійного договору протягом строку, встановленого законом.

У разі скасування конкурсу або визнання конкурсу таким, що не відбувся, конкурсна комісія протягом одного робочого дня з дня прийняття відповідного рішення оприлюднює таке рішення із зазначенням підстави його прийняття. З моменту початку функціонування ЕТС інформація про скасування конкурсу оприлюднюється автоматично.

### **2.3. Правовий статус сторін концесійного договору**

Правовий статус сторін концесійного договору є ключовим елементом цивільно-правового регулювання концесійних відносин, що забезпечує функціонування механізму публічно-приватного партнерства в Україні. Як уже відзначалось, концесія - це правовий інститут, норми якого спрямовані на передачу об'єкта державної або комунальної власності у користування приватному партнеру з метою інвестування, здійснення експлуатації, реконструкції або модернізації об'єкта, з одночасним виконанням суспільно значущих функцій. Визначаючи правові, фінансові та організаційні засади реалізації проектів, що здійснюються на умовах концесії, законодавством виділено ряд суспільно значущих послуг, реалізація яких здійснюється на договірних засадах, що в свою чергу посилює значення правового статусу сторін концесійного договору.

Варто відзначити, що проблематика правового статусу суб'єктів концесійного договору в системі цивільного права України, є однією з найбільш актуальних у контексті реформування правового механізму публічно-приватного партнерства та залучення приватних інвестицій у сферу управління об'єктами державної та комунальної власності.

У зв'язку із зростанням ролі концесій у реалізації стратегічних інфраструктурних проєктів, зокрема у галузях транспорту, енергетики, житлово-комунального господарства, виникає нагальна потреба у чіткому цивільно-правовому визначенні правового статусу сторін концесійного договору, що забезпечить правову визначеність, баланс інтересів та належний рівень захисту сторін. Публічно-приватне партнерство і концесія, є одними з ключових інструментів Плану модернізації України, що був представлений Прем'єр-міністром України на Міжнародній конференції з питань відновлення України (URC 2022) у місті Лугано, Швейцарія 4-5 липня 2022 року [243].

Слід також зазначити, що Указом Президента України «Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року» серед пріоритетних цілей сталого розвитку країни, постановлено завдання - зміцнення засобів здійснення й активізація роботи в рамках глобального партнерства в інтересах сталого розвитку, в тому числі і в сфері концесійної діяльності [169].

Таким чином, формування договору концесії як правової конструкції, самостійного об'єкту нормативно-правового регулювання в сучасному цивільному праві України та як форми публічно-приватного партнерства у сфері підприємницької діяльності, потребує детального та комплексного аналізу не тільки з точки зору теоретико-методологічних аспектів, а й з точки зору розвитку дієвих інструментів та механізмів реалізації таких договорів у практичній площині.

Договірна конструкція комерційної концесії дає можливість припустити наявність переважно приватно-правової природи регулювання подібних відносин. Виходячи з нормативного визначення договору концесії, з'ясування статусу сторін цього договору, режиму його реалізації, логічним постає висновок щодо класичного регулювання договірних відносин. При цьому, договірні відносини переважно пов'язуються з використанням саме диспозитивного методу (в своїй більшості притаманному цивільному праву) впорядкування відносин учасників [88].

Еволюція законодавства про концесії в Україні тісно пов'язана зі зміною підходів до правового статусу учасників концесійних правовідносин, особливо

концесієдавця і концесіонера, в умовах трансформації державної політики щодо публічного-приватного партнерства та цивільно-правових зобов'язань. Аналізуючи зміни на нормативному рівні, можна виділити кілька ключових етапів, що сформували сучасну правову модель концесійних правовідносин.

Першим нормативним актом, що започаткував правове регулювання концесій, був Закон України «Про концесії» (1999 р.). Відповідно до положень цього Закону, концесієдавцем виступав уповноважений орган виконавчої влади або орган місцевого самоврядування, що реалізовував владні повноваження з передання об'єктів у концесію. В свою чергу концесіонер - суб'єкт підприємницької діяльності, який на підставі договору отримував права на створення або експлуатацію об'єкта, але ці права були тісно пов'язані з дозвільними функціями держави. При цьому сама концесія розглядається насамперед як форма управління державною чи комунальною власністю в інтересах задоволення потреб громадян, а не як цивільно-правовий договір.

Цей етап характеризувався адміністративно-підвладним статусом концесієдавця, що призводило до асиметрії у визначенні ролей сторін, оскільки державний орган діяв не лише як договірна сторона, а й як володілець публічних функцій, тому в принципі мова і не могла йти про рівність сторін у правовідносинах, що ґрунтувалися на відповідному рівноправному партнерстві.

Подальший розвиток концесійних відносин – це так званий перехідний період, що характеризувався фрагментарним регулюванням (початок 2000-х років — середина 2010-х років). У цей період були прийняті галузеві закони, що регулювали концесійні відносини у сфері транспортної інфраструктури (Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» від 14 грудня 1999 року, нині – втратив чинність); енергетики (Закон України «Про особливості оренди чи концесії об'єктів паливно-енергетичного комплексу, що перебувають у державній власності» від 08 липня 2011 р.); та житлово-комунального господарства (Закон України «Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів у сферах теплопостачання, водопостачання та водовідведення, що перебувають у комунальній власності» від 21 жовтня 2010 р.).

У ст. ст. 406-411 Господарського кодексу України було задекларовано норми, у яких концесія визначалася як форма здійснення державно-приватного партнерства [45]. Так, у ГК України концесіонеру надавалися права на створення, управління або експлуатацію об'єкта, але цей режим все ще мав господарсько-правову забарвленість та був по суті «між» адміністративним і цивільним підходом, зберігаючи вагомий компонент державного контролю. Наукові розвідки і дослідження цього етапу становлення концесійних відносин характеризуються наявністю суперечностей між господарською та цивільною моделями у правовому регулюванні концесій [71; 257; 193].

Далі, починаючи з 2010 року, в Україні активно формувалася механізм державно-приватного партнерства, у рамках якого концесійний договір починає розглядатися як одна з форм договорів у межах державно-приватного партнерства.

В 2010 році було прийнято Закон України «Про державно-приватне партнерство», норми якого включили концесію до переліку договорів, що можуть бути укладені між державою та приватними партнерами. Саме цей етап характеризується становленням та законодавчим закріпленням цивільно-правової природи концесійних договорів, хоча багато положень залишалися все ж таки на рівні концепцій.

Що стосується правового статусу концесіонера як учасника довгострокових інвестиційних взаємовідносин із державою, то саме у цьому еволюційному періоді започатковується приватно-правовий зміст правосуб'єктності концесіонера, хоча формально публічно-приватне партнерство ще поєднувало адміністративні та цивільні елементи.

Подальший розвиток концесії пов'язується з прийняттям Закону України «Про концесію» (2019 р.), що на сьогодні стало ключовим етапом у трансформації правового статусу сторін концесійних договорів. Закон чітко закріпив поняття концесії та концесійного договору як цивільно-правових конструкцій, які укладаються на платній та строковій основі між концесієдавцем і концесіонером; державу або орган місцевого самоврядування як концесієдавця, що здійснює вибір концесіонера через конкурсний механізм та діє як рівноправний контрагент;

концесіонера як суб'єкта підприємницької діяльності, що реалізує інвестиційний проєкт, несе майнову відповідальність і ризику, але має права на управління або експлуатацію об'єкта; можливість вибору механізмів захисту прав сторін.

Науковці відзначають, що цей закон наближає українську правову модель до міжнародних стандартів і практик Європейського Союзу, створюючи більш збалансований статус суб'єктів концесійних відносин [260; 198, с. 47; 200, с. 115].

Варто наголосити, що у 2025 році у контексті реформування системи ППП та концесій було внесено зміни до законодавства, які уточнюють та розширюють повноваження концесіодавця і права концесіонера з урахуванням найкращих практик; сприяють прозорості конкурсних процедур та рівним умовам доступу інвесторів; гарантують, що всі концесійні та ППП-договори будуть керуватися законодавством України за загальними правилами, з можливістю застосування іноземного права для допоміжних контрактів, в силу чого Закон України «Про державно-приватне партнерство» від 01.07.2010 р. втрачає законну силу.

Це означає, що правовий статус суб'єктів завершує трансформацію у бік цивільно-правової автономії, при цьому зберігаючи можливість для держави як сторони виконувати свої функції в рамках цивільного правового поля.

Як бачимо, Україна обирає найкращі сучасні практики реалізації договірних форм концесії, але при цьому дослідниками не сформовано завершеного уявлення про правову природу зазначеного договору. До того ж слід зважати і на нормативно-законодавчу відмінність у тлумаченні природи концесійно-договірних відносин. На думку С. В. Терещенко, така відмінність є принциповою для вирішенні питання практичної реалізації прав та виконання зобов'язань партнерами концесійних правовідносин [197, с. 89].

Г. Б. Яновицька слушно зазначає, що суспільні відносини, які виникають у приватній сфері (цивільні відносини) є первинними. Вони виникають на підставі домовленості сторін, внаслідок фактичних дій учасників таких відносин. Наявність або відсутність актів цивільного законодавства не впливає на існування цивільних відносин [242, с. 121]. З. В. Ромовська також називає цивільні відносини первинними у системі світоглядного сприйняття. Об'єктивний характер цих

відносин, зауважує науковиця, повинен бути вивчений законодавцем для того, щоб віднайти оптимальний механізм їх регулювання [180, с.10]. Отже, підсумовують фахівці, досліджувана категорія правовідносин є універсальною, багатоаспектною та комплексною, має чітку стабільну структуру, встановлює характер та принципи взаємодії суб'єктів суспільних відносин між собою, а також шляхом визначення прав, обов'язків та гарантій їх реалізації визначає місце суб'єкта в системі правовідносин [38, с. 54].

Ще більший інтерес становить суб'єктний склад сторін концесійного договору, у зв'язку з тим, що в науковій літературі здебільшого в центрі уваги перебуває форма публічно-приватного партнерства в цій сфері.

У сучасних умовах держава (через органи влади, державні підприємства установи, організації тощо) вступає у цивільно-правові відносини, що передбачено ст. 167 ЦК України. Тут виникає низка теоретичних та практичних запитань щодо правового статусу суб'єктів, які є учасниками названих відносин.

ЦК України також передбачає можливість юридичних осіб публічного права вступати у цивільні правовідносини на загальних засадах, якщо інше не передбачено законом (ст. 167 ЦК України). На думку фахівців, наведена норма є абсолютно необхідною для ефективного функціонування юридичних осіб публічного права, досягнення мети та виконання покладених на останніх завдань [38, с. 54].

В цьому контексті не можна не погодитись з думкою О. О. Дашковської, яка зазначає, що поширення на суб'єктів здійснення публічної влади статусу юридичної особи є необхідним лише для того, щоб надати їм статус суб'єкта цивільно-правових відносин [53, с. 22]. Саме тому розгляд юридичної особи публічних утворень у якості учасника концесійних відносин, в інших аспектах поза межами цивільних договірних відносин не має теоретичного та практичного сенсу.

Відповідно до Закону України «Про концесію», концесіодавець — це орган виконавчої влади або орган місцевого самоврядування, або господарські товариства публічного сектору, уповноважені на укладення концесійного договору та передачу у концесію об'єкта державно-комунальної власності. Така законодавча

конструкція свідчить про те, що саме ці учасники є договірними сторонами, які укладають правочин на підставах цивільного права, реалізуючи свої права та обов'язки в межах договору, а не в рамках адміністративно-владних повноважень [261].

На сьогоднішній день у законодавстві України спостерігається тенденція до поступового розмежування публічно-правових та приватно-правових аспектів концесійних відносин, що особливо актуалізує питання кваліфікації сторін концесійного договору як суб'єктів цивільного права. Водночас практика застосування норм Закону України «Про концесію» та Цивільного кодексу України, виявляє низку проблем, пов'язаних з неоднозначністю правового статусу концесієдавця та концесіонера, зокрема у сфері розподілу зобов'язань, відповідальності та реалізації договірних прав.

Поняття «правовий статус» у цивільному праві традиційно тлумачиться як сукупність юридичних прав, обов'язків, повноважень, обмежень, гарантій та юридичної відповідальності, які закріплені за особою на підставі правових норм і визначають її становище як учасника цивільних правовідносин. Як зазначає І. В. Спасибо-Фатєєва, правовий статус особи у приватному праві є категорією, що поєднує об'єктивне (нормативне) і суб'єктивне (індивідуально-конкретне) [223, с. 63-64]. У випадку концесійного договору, що має змішану природу (цивільно-правову та публічно-правову), правовий статус суб'єктів визначається передусім характером зобов'язання, яке виникає між сторонами .

Згідно зі ст. 1 ЦК України, основоположними принципами цивільного законодавства є юридична рівність, свобода договору, недоторканність власності та диспозитивність. Це означає, що будь-які учасники цивільного обороту, незалежно від організаційно-правової форми, набувають однакового правового статусу сторони зобов'язання у межах договору. Застосування цього принципу до концесійних відносин дає змогу стверджувати, що у межах концесійного договору концесієдавець і концесіонер повинні виступати не як носії владних і підвладних функцій, а як рівноправні сторони зобов'язання.

Додатково важливо підкреслити, що цивільно-правовий статус - не статичне явище, а правова конструкція, що залежить від характеру конкретних правовідносин. Тобто суб'єкт може мати різний статус у межах різних правовідносин: наприклад, держава в адміністративних відносинах виступає суб'єктом публічного управління, а в договірних рівноправною стороною. Власне, у такій правовій площині й має розглядатися правовий статус концесієдавця у межах концесійного договору.

Правовий статус концесієдавця у концесійному договорі є однією з найбільш складних юридичних категорій, що поєднує елементи публічного управління і договірної автономії [250]. Відповідно до ч. 2 ст. 5 Закону України «Про концесію», концесієдавцем може бути орган виконавчої влади, орган місцевого самоврядування або уповноважена ними особа, або господарське товариство публічного сектору. Однак, незважаючи на свій адміністративно-організаційний статус, у межах договору та у правовідносинах, що виникають на його підставі, концесієдавець не реалізує владних повноважень, а виступає як рівноправна сторона договору, на яку поширюються норми цивільного законодавства.

У такому контексті доречно посилатися на положення ст. 2 ЦК України, яка встановлює, що учасниками цивільних відносин можуть бути як фізичні, так і юридичні особи, а також держава, Автономна Республіка Крим та територіальні громади. Усі вони визнаються рівноправними учасниками цивільних правовідносин, а не носіями спеціального публічного статусу. Отже, держава (в особі відповідного органу) може бути стороною договору, в тому числі концесійного, на загальних засадах приватного права.

Більш того, у відповідності до ч. 3 ст. 6 Закону України «Про концесію» зазначається, що рішення про здійснення концесії може передбачати необхідні заходи з підготовки до проведення конкурсу та укладення концесійного договору. Це положення підкреслює, що укладення договору здійснюється не шляхом одностороннього волевиявлення чи адміністративного акту, а внаслідок досягнення згоди сторін, що є фундаментом цивільно-правової договірної моделі. Аналіз вказаної норми чітко демонструє, що рішення про здійснення концесії може

передбачати вжиття необхідних заходів з підготовки до проведення конкурсу та укладення концесійного договору, в тому числі підготовку техніко-економічного обґрунтування, проекту концесійного договору, конкурсної документації, проведення консультацій з потенційними учасниками конкурсу, здійснення попереднього конкурсного відбору, а також проведення конкурсу та укладення концесійного договору.

Водночас, на практиці спостерігається певний дисбаланс у реалізації прав сторін, зокрема через ширші можливості концесіодавця щодо контролю, одностороннього припинення договору або впливу на ключові параметри концесії. Ці можливості нерідко закріплюються у типових формах концесійних договорів та регуляторних актах. Проте така диспозиція суперечить загальному підходу цивільного права до рівності сторін, а отже, потребує нормативного коригування. У цьому розумінні варто зазначити, що чинне законодавство формально визначає концесію як договірну форму публічно-приватного партнерства. Водночас не міститься положення, яке б прямо регламентувало рівність сторін, забезпечення стабільності умов договору та обмеження дискреційних повноважень концесіодавця.

З позиції нормопроекткування це створює юридичну прогалину, у межах якої публічний суб'єкт (орган державної влади або місцевого самоврядування) зберігає значні можливості для одностороннього впливу на договір: припинення, зміна ключових умов, втручання в процес управління об'єктом. Подібна ситуація суперечить базовим принципам цивільного права, передбаченим ЦК України, та знижує інвестиційну привабливість концесійних договорів.

У результаті на практиці, на наше переконання, може спостерігатися дисбаланс у реалізації прав сторін, оскільки концесіодавець зберігає широкі повноваження контролю, впливу або односторонньої зміни умов; також може мати місце відсутність гарантій правової визначеності для інвестора та ризик порушення принципу рівності сторін, який закладено у нормах ст. ст. 627, 628 ЦК України.

З огляду на зазначене, вважаємо за необхідне закріпити в Законі України «Про концесію» положення, які б безпосередньо гарантували рівність сторін

концесійного договору, обмежували одностороннє втручання концесієдавця та узгоджували б правову конструкцію концесії з цивільно-правовими принципами, що визначають природу договору.

В силу цього пропонуємо доповнити ст. 6 Закону України «Про концесію» частиною 4 і викласти її у такій редакції: «Після укладення концесійного договору сторони здійснюють реалізацію своїх прав та обов'язків на засадах рівності, добросовісності та свободи договору відповідно до норм цивільного законодавства. Будь-яке одностороннє втручання концесієдавця у зміну умов договору, його припинення або визначення порядку виконання зобов'язань не допускається, крім випадків, прямо передбачених концесійним договором та цим Законом».

На підтвердження нашої пропозиції, наведемо приклад. У рішенні Господарського суду Харківської області у справі № 922/639/23 від 14 червня 2023 р. суд зазначив, що концесійний договір може бути розірваний за рішенням суду у разі невиконання сторонами своїх зобов'язань — саме у порядку цивільного судочинства [177].

Таким чином, концесієдавець у межах концесійного договору набуває цивільної правосуб'єктності, діє на підставі норм приватного права та не користується імунітетом публічного управління. Його правовий статус має бути концептуально зрівняний із статусом концесіонера - для забезпечення балансу договірних інтересів.

Концесіонер у межах концесійного договору є стороною, яка отримує від концесієдавця право на створення та/або експлуатацію об'єкта концесії, а також на здійснення інвестиційної діяльності за визначеними умовами. Відповідно до п. 24. ч. 1 ст. 1 Закону України «Про концесію», концесіонером є юридична особа - резидент України або держави - члена Європейського Союзу, створена учасником конкурентної процедури з відбору концесіонера, якого було визначено переможцем конкурсу, відповідно до вимог конкурсної документації та Закону, яка є стороною концесійного договору та спеціально створена виключно для реалізації концесійного проекту.

Цивільно-правовий статус концесіонера визначається не лише як статус користувача об'єкта, а як інвестора, підприємця і носія довгострокових зобов'язань.

Так, на відміну від орендаря, який виконує зобов'язання зі збереження майна, концесіонер у межах концесійного договору несе відповідальність за створення, модернізацію або поліпшення об'єкта, здійснення діяльності відповідно до встановлених стандартів, забезпечення належного технічного стану майна, дотримання графіків, тарифів та інших зобов'язань. При цьому концесіонер, як правило, самостійно фінансує проєкт, залучаючи власні і позикові кошти, що підвищує ризики, які він несе.

Цивільний кодекс України, хоча і не містить окремих норм щодо концесіонера, опосередковано регламентує його правосуб'єктність як учасника договірних зобов'язань. Так, згідно зі ст. 627 ЦК України, сторони договору є вільними у визначенні змісту договору з урахуванням вимог законодавства, звичаїв ділового обороту, вимог розумності, добросовісності та справедливості [227]. Це положення забезпечує договірну свободу концесіонера як учасника правовідносин.

Зобов'язання концесіонера в межах договору можуть включати: проєктування та будівництво (у разі greenfield-проєктів); реконструкцію, ремонт, оновлення об'єкта; управління та експлуатацію об'єкта (надання послуг, виробництво); сплату концесійних платежів; забезпечення доступності об'єкта для споживачів (іноді — з дотриманням соціальних зобов'язань); забезпечення екологічних, технічних, безпекових стандартів.

Водночас концесіонер має право на: отримання доходу від використання об'єкта; залучення субпідрядників (із збереженням відповідальності перед концесіодавцем); захист своїх прав у судовому порядку; ініціювання перегляду умов договору за істотної зміни обставин [251].

Наявність у концесіонера широкого спектру прав, з одного боку, і високого ступеня договірної відповідальності з іншого, формує його статус як активного суб'єкта інвестиційно-договірного процесу, який не лише виконує передбачені законом обов'язки, а й реалізує власні економічні інтереси. Саме такий підхід до

розуміння його правового статусу забезпечує баланс між публічним і приватним інтересом у межах концесійного договору [269, с. 113; 200, с. 116; 249, с. 216].

Таким чином, концесіонер є самостійним, активним та відповідальним учасником концесійних правовідносин, правовий статус якого визначається передусім договірними умовами, нормами цивільного законодавства, спеціального законодавства про концесію, а також загальними принципами справедливості, балансу інтересів і правової визначеності.

Цікавим, на нашу думку, у визначенні правового статусу концесіонера, як суб'єкта приватноправових договірних відносин, може бути порівняння його з учасниками деяких інших, на перший погляд, подібних, цивільно-правових договірних конструкцій, зокрема, з договорами найми (оренди), управління майном та інвестиційним договором. Це дозволяє окреслити специфіку концесійного механізму як інституту цивільного права.

Відомо, що договір оренди є класичною формою передачі майна у тимчасове користування за плату. Правове регулювання цього договору ґрунтується на положеннях глави 58 ЦК України (ст. 759–786), а також спеціального законодавства про оренду державного та комунального майна [159]. Так, за договором оренди орендодавець передає майно у строкове платне користування, а орендар зобов'язаний підтримувати майно в належному стані та повернути його після закінчення договору. В договорі оренди інвестиційний обов'язок орендаря відсутній або є факультативним, відтак – правовий статус сторін зводиться до класичних зобов'язальних правовідносин щодо володіння і користування.

Натомість концесійний договір передбачає не лише передачу майна у користування, а й здійснення комплексної діяльності з експлуатації, реконструкції, інвестування тощо. А отже, на відміну від орендаря, концесіонер не лише користується майном, а й несе тягар модернізації та інфраструктурного розвитку об'єкта, а також забезпечує надання суспільно важливих послуг населенню. Крім того, концесійний договір зазвичай має значно довший строк (до 50 років), тоді як оренда, як правило, укладається на коротший період.

Отже, правовий статус концесіонера у порівнянні з орендарем є набагато ширшим, відповідальнішим і тісно пов'язаним із публічним інтересом. Такий суб'єкт не лише реалізує майнові права, але й фактично бере на себе частину функцій держави чи громади в інфраструктурній сфері.

Далі. Договір управління майном врегульований главою 70 ЦК України (ст. 1029–1044). Він укладається з метою передати управителеві певні повноваження щодо володіння, користування та розпорядження майном від імені установника управління. Управитель має діяти добросовісно та у межах встановленого договором мандата.

Ключова різниця між управителем і концесіонером полягає у характері обов'язків і обсязі ризиків, а саме: управитель не є економічно заінтересованою стороною отримання прибутку; він не інвестує власні кошти, а діє від імені установника; його винагорода фіксована, і не залежить від доходу, отриманого в результаті діяльності. На відміну від управителя, концесіонер діє від свого імені, за власний рахунок, на власний ризик. Його винагорода прямо залежить від ефективності управління об'єктом, а головною мотивацією є прибуток. Крім того, Закон передбачає, що концесійний договір може включати умову про отримання концесіонером плати за суспільно значущі послуги від користувачів об'єкта концесії. Це означає, що стягнення платежів від споживачів здійснюється як економічне право сторони договору [89]. Такий підхід узгоджується з загальною природою цивільно-правових договорів, де сторона може отримувати доходи від використання прав, наданих за договором (включно з платою від третіх осіб).

Ще одна цікава для порівняння договірна конструкція – інвестиційний договір. Інвестиційний договір не має окремої правової регламентації в ЦК України, однак визнається правовою формою реалізації інвестицій згідно з Законом України «Про режим іноземного інвестування». Відповідно до названого Закону, іноземне інвестування в Україні прямо не визначає інвестиційний договір як окремий вид цивільно-правового договору, натомість розкриває загальні підстави та форми здійснення інвестицій. При цьому положення згаданого Закону врегульовують порядок укладення договору між інвесторами та іншими сторонами

для реалізації інвестиційної діяльності, у тому числі в формі цивільно-правових правочинів [167]. Крім того, в юридичній літературі наголошено, що інвестиційний договір розглядається саме як цивільно-правовий правочин, що укладається за домовленістю сторін та ґрунтується на принципах цивільного законодавства [282, с. 13]. Цей підхід узгоджується з тим, що ЦК України не містить окремого типу «інвестиційного договору», але дозволяє укласти такі правочини як договір загального характеру відповідно до свободи договору. До прикладу, у судовому рішенні Господарського суду у справі № 910/8413/21 Верховний Суд у першій інстанції розглянув спір щодо укладеного інвестиційного договору та визначав його правові наслідки, при цьому посилаючись на норми цивільного законодавства, зокрема ст. 654 ЦК України про умови інвестиційних правочинів без спеціального визначення «інвестиційного договору» як самостійного типу [149].

Натомість у концесії інвестиційна складова є обов'язковою умовою, і вона поєднана з операційною відповідальністю за управління, надання послуг або утримання інфраструктури. Таким чином, концесійний договір має більш комплексний характер, ніж інвестиційний, і вимагає від концесіонера активної участі в реалізації публічної функції.

В українському законодавстві в сфері концесії, незважаючи на формальне закріплення рівності сторін концесійного договору, на практиці існує, як ми вказували раніше, певний дисбаланс у можливостях концесіодавця та концесіонера, що ускладнює визначеність правового статусу учасників відповідних відносин. Це зумовлено тим, що перший, будучи органом державної чи місцевої влади, зберігає не лише адміністративний ресурс, а й право одноособово встановлювати істотні умови договору, односторонньої зміни положень договору (наприклад, тарифів, вимог до об'єкта).

Серед основних чинників, які породжують цей дисбаланс, можна виділити: домінування публічного інтересу, який часто визначається односторонньо концесіодавцем без узгодження з концесіонером; недостатня захищеність концесіонера у разі зміни законодавства, регуляторних умов чи дострокового припинення договору з ініціативи публічного партнера; відсутність стабілізаційних

застережень, які б гарантували незмінність умов договору в частині податкових, адміністративних чи фінансових зобов'язань; недостатньо детально врегульовані механізми компенсації збитків, завданих діями або бездіяльністю концесієдавця.

Варто також зауважити, що наведені питання складають певний теоретичний і практичний інтерес та можуть розглядатися як окремий напрямок наукового пошуку.

## Висновки до Розділу 2

Проведене дослідження в межах підрозділу дозволяє зробити низку теоретичних та практичних висновків.

1. Поряд із законодавчими положеннями, які регламентують істотні умови концесійного договору, важливого значення набуває ще один аспект питання, це – наявність, закріплених законом, державних гарантій реалізації концесійного договору. Такі гарантії державної підтримки можуть надаватися концесіонеру шляхом виплати плати за експлуатаційну готовність об'єкта; шляхом придбання концесіодавцем певного обсягу товарів (робіт, послуг), що виробляються (виконуються, надаються) концесіонером відповідно до концесійного договору; шляхом постачання концесіонеру товарів (робіт, послуг), необхідних для виконання концесійного договору; шляхом будівництва (нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту тощо) державними чи комунальними підприємствами суміжної інфраструктури (залізничних, автомобільних шляхів, ліній зв'язку, інженерних комунікацій тощо), які не є об'єктами концесії, але необхідні для виконання концесійного договору.

2. Умови концесійного договору, на відміну від інших цивільно-правових конструкцій, які, як правило складають тріаду істотних умов про предмет, ціну та строк договору, містять набагато ширший перелік таких умов, необхідних для чинності даного договору і визначені законодавством, відступати від яких сторони не вправі. Зважаючи на велику суспільну значимість будь-якого виду діяльності, передбаченої концесійним договором та особливістю його суб'єктного складу, вважаємо за доцільне законодавчі положення щодо умов проведення концесійного конкурсу та умови визначення його переможця повинні бути відображені в попередньому договорі з урахуванням положень, визначених прямим договором між концесіодавцем, концесіонером та кредитором, пов'язаних зі зміною концесіонера, і які спрямовані на недопущення розірвання концесійного договору. У разі укладення між концесіонером та кредитором договору про фінансування, умови цього договору повинні бути враховані при укладенні основного договору.

3. Враховуючи складність та велику суспільну значимість відносин, які виникають у зв'язку із укладенням та виконанням концесійних договорів, чинним законодавством встановлене доволі широкий перелік умов договору, які в теорії приватного права іменуються істотними, і без дотримання яких концесійний договір втратить свою юридичну силу, а відтак і практичне значення. Така ж тенденція спостерігається і в доктрині приватного права, яка містить суттєві уточнення до закладених законом гарантій, необхідних для задоволення інтересів обох сторін. З метою належного правового регулювання концесійного договору та підвищення ефективності його дії, нами запропоновано наступну класифікацію умов договору: обов'язкові (визначені ЦК України – умови про предмет, ціну та строк договору); факультативні (закріплені Законом України «Про концесію»); спеціальні, які є характерними для окремих видів договорів (до прикладу, кадастровий номер земельної ділянки та її цільове призначення; окреме майно чи цілісний майновий комплекс; вид природного ресурсу тощо).

4. Правовий статус концесієдавця трансформувався від адміністративно-підвладного суб'єкта до рівноправного учасника договірних правовідносин. У межах концесійного договору він реалізує свої права та обов'язки не як орган влади, а як суб'єкт приватного права, з усіма притаманними цьому правовому режиму рисами; концесіонер є багатофункціональним суб'єктом, який поєднує статус інвестора, підприємця та управлінця інфраструктурного об'єкта. Його правовий статус визначається широким спектром договірних зобов'язань та високим рівнем ризику, який він бере на себе, що відрізняє його від учасників інших зобов'язальних конструкцій (наприклад, орендаря чи управителя); порівняльний аналіз із договорами оренди, управління майном та інвестиційними договорами засвідчив унікальність концесійного договору як цивільно-правового інституту, що поєднує приватно правову форму з публічним змістом. Це обумовлює особливий договірний статус сторін, а також потребу в окремому регулюванні таких правовідносин; вітчизняне законодавство формально закріплює рівність сторін, але на практиці спостерігається дисбаланс, зокрема у сфері односторонніх повноважень концесієдавця. Це вимагає законодавчого

удосконалення з метою посилення гарантій стабільності, балансу інтересів і договірної передбачуваності; необхідною є інституціоналізація державної політики у сфері концесії, зокрема шляхом створення спеціалізованого органу (Концесійного агентства), який би здійснював координацію, правовий супровід та моніторинг концесійних проектів в Україні з метою створення ефективної, прозорої та збалансованої договірної моделі публічно-приватного партнерства.

5. Обґрунтовано необхідність створення незалежного Концесійного агентства при Кабінеті Міністрів України або відповідному міністерстві, до повноважень якого б входило забезпечення формування, реалізації, моніторингу та правового супроводу концесійної політики держави з метою залучення приватних інвестицій у публічну інфраструктуру; надання висновків щодо відповідності концесійних договорів законодавству; розробка типових концесійних договорів з урахуванням кращих міжнародних практик; впровадження державної гарантії стабільності умов на весь строк дії концесійного договору, тощо.

## РОЗДІЛ 3

### ПОРЯДОК УКЛАДЕННЯ ТА ВИКОНАННЯ КОНЦЕСІЙНИХ ДОГОВОРІВ У ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ УКРАЇНИ

#### **3.1. Загальні засади укладення та виконання концесійних договорів, підстави та порядок їх припинення**

Договір концесії посідає одне з провідних місць серед правових інструментів реалізації публічно-приватного партнерства в Україні. За своєю правовою природою, договір концесії поєднує елементи приватноправових зобов'язань із публічно-правовими гарантіями, що зумовлює його комплексний та міжгалузевий (змішаний) характер. Основне призначення договору полягає у формуванні ефективного та передбачуваного механізму залучення приватного капіталу до реалізації суспільно значущих проєктів у сферах інфраструктури, соціального забезпечення, надання житлово-комунальних послуг тощо. Безумовно, в умовах воєнного стану і тим більше, в повоєнний період - така форма взаємодії публічних суб'єктів та приватного сектору, є і залишатиметься актуальною не лише в контексті правового регулювання, а й в сенсі реальної практичної реалізації.

Нагадаємо, що правове регулювання концесійної діяльності в Україні на сьогодні базується на положеннях Закону України «Про концесію», Закону України «Про публічно-приватне партнерство», суміжних нормативно-правових актів. Зазначене законодавство зазнає суттєвого оновлення, що зумовлено необхідністю його адаптації до міжнародних стандартів у сфері ППП, уніфікації процедур та посилення гарантій прав інвесторів. В аналітичному дослідженні Європейської Бізнес Асоціації вказується, що Україна здійснила значне оновлення режиму публічно-приватного партнерства, що сприятиме відновленню економіки та залученню інвестицій у післявоєнний період [210].

Як раніше зазначалося, концесійний договір визначається законодавством як договір, укладений між концесіодавцем (державним органом або органом місцевого самоврядування) та концесіонером (приватним суб'єктом), який

передбачає передачу останньому права на створення та/або управління об'єктом концесії з відповідним розподілом ризиків, відповідальності та прибутків.

Укладення та реалізація концесійних договорів в Україні регулюється комплексом норм, що забезпечують належне балансування інтересів держави та приватного бізнесу, правову визначеність процедур і прозорість виконання зобов'язань, що є передумовою ефективної реалізації інфраструктурних проєктів у межах публічно-приватного партнерства.

У зв'язку з наведеним, вважаємо є підстави погодитись із Б. С. Шулюк в тому, що публічно-приватне партнерство є формою довгострокової договірної співпраці між публічним сектором та приватними суб'єктами, яка поєднує елементи цивільно-правових відносин та публічного регулювання з метою реалізації суспільно значущих інфраструктурних проєктів та вияв у вигляді концесійного. Автор зазначає, що концесію слід розглядати як механізм, де приватноправові та публічні складові інтегровані в єдину модель співпраці, спрямовану на досягнення суспільних цілей та ефективне використання ресурсів [237, с. 58-59].

У цьому значенні процес укладення концесійного договору має відповідати чітко визначеним законодавчим процедурам, які включають послідовні етапи, зокрема: підготовчі дії щодо визначення об'єкта та умов концесії; проведення конкурсного відбору учасників; оцінювання їх пропозицій; проведення переговорів із переможцем; безпосереднє оформлення договору відповідно до вимог законодавства. Такий порядок створює правові засади для рівного доступу учасників до ринку та збалансування інтересів держави й приватного сектору в довгострокових проєктах ППП та концесій.

Досліджуючи особливості концесійної діяльності на сучасному етапі розвитку України, Л. Тимченко та О. Бордюг наголошують на важливості чіткого процедурного регламенту, що забезпечує прозорість конкурсного відбору та гарантії правових механізмів виконання договору [200, с.116]. Ми також солідарні із науковцями, які вказують, що ефективне укладення та реалізація концесійних договорів має базуватися на таких принципах, як прозорість, конкурентність,

рівність сторін, пропорційний розподіл ризиків, правовий захист інвестицій [35, с. 215-218; 56, с. 295-297].

Ефективність концесій як одного із базових інструментів реалізації публічно-приватного партнерства, особливо у проєктах з довгостроковим горизонтом реалізації, підтверджує також і міжнародна практика. Зокрема, І. Селіванова зазначає, що концесії є типовою формою співпраці, що дозволяє приватному партнеру брати на себе експлуатаційні та інвестиційні зобов'язання, отримуючи відповідну винагороду у формі плати за користування послугами або інші погоджені платежі [275, с. 58-59].

Видається важливим і те, що сучасна модель концесійного регулювання орієнтована на максимальне наближення до стандартів ЄС, з урахуванням специфіки української правової системи та національних економічних пріоритетів. Процедура укладення договору концесії в межах законодавчого поля зазнала суттєвих позитивних змін, результатом яких є гарантії рівного доступу до участі в процедурах, об'єктивна оцінка пропозицій та прозорості конкурсного відбору, що відповідає міжнародним стандартам ППП і мінімізує ризики зловживань [277].

Варто вказати і на розширення можливості реалізації проєктів ППП, оскільки наразі вони можуть здійснюватися майже в будь-якому секторі національного господарства, крім тих, що прямо заборонені законом:

Площа	Закон України про державно-приватне партнерство (втрата чинності від 31.10.2025)	Закон України про публічно-приватне партнерство (набрання чинності від 31.10.2025)
Тепло- та газопостачання	+	+
Енергія (електрика)	+	+ (додаткове сховище, накопичення)

Водопостачання, каналізація	+ Збір, очищення та розподіл води	+ Чітко перелічені (послуги водопостачання та водовідведення)
Транспорт та інфраструктура	+ (будівництво/експлуатація доріг, портів, метрополітену тощо)	+ (розширено: включає залізничний, повітряний, морський, річковий, трубопровідний транспорт, громадський транспорт, інфраструктуру аеропортів, інфраструктуру електронних мереж тощо)
Машинобудування	+	- (не згадується безпосередньо, але загалом дозволено)
Охорона здоров'я	+ Медичні послуги, донорство та переробка крові	+ Ширша сфера застосування: охорона здоров'я, громадське здоров'я, медична інфраструктура
Соціальні служби, установи	+	+
Освіта, наука	+ (як освітні послуги)	+ (розширено: освіта, наука, дослідження та розробки)
Культура, туризм, спорт	+	+ (тепер включає управління культурною спадщиною та пам'ятками)
Житло, модульні будинки	+	+ (охоплено категорією «соціальна інфраструктура»)
Енергоефективність	+	+
Зберігання енергії	-	+ (щойно додано)

Меліорація	+	+
Управління відходами	+ (крім збору та транспортування)	+ (без обмежень)
Електронні комунікації	+	+ (розширено, включаючи цифрову інфраструктуру, ІТ, кібербезпеку)
Поштові послуги	-	+ (щойно додано)
Оборона, громадська безпека, прикордонна інфраструктура	-	+ (щойно додано)
Кібербезпека, цифрова інфраструктура	-	+ (щойно додано)

*Таблиця 1 [Ukraine modernizes PPP]*

Таким чином, досліджуючи порядок укладення та механізми виконання концесійних договорів, можемо виокремити не лише етапи цього процесу, а й окреслити систему правових гарантій та інституційного супроводу, що забезпечують ефективність використання концесійних договорів як правового інструменту публічно-приватного партнерства в Україні.

Отже, правова природа порядку укладення концесійного договору в Україні має комплексний публічно-правовий характер, оскільки поєднує цивільно-правові, в тому числі зобов'язальні, договірні елементи з публічними інтересами держави та суспільства.

Така подвійність правової природи обумовлюється тим, що концесійний договір укладається не суто за правилами цивільної-правової доктрини, а і в межах спеціального правового режиму, встановленого Законом України «Про концесію», який визначає не тільки зміст істотних умов концесії, але й порядок її укладення,

включно з конкурсною процедурою, кваліфікаційними вимогами до учасників та механізмами захисту їхніх прав.

З огляду на наведене, необхідно констатувати, що ініціація та планування концесійного проєкту і наступне укладення договору є основними стадіями в усьому циклі підготовки ППП, що визначають подальший, як правило, позитивний розвиток інвестиційного проєкту. До того ж, окреслені стадії є частиною загального механізму ППП відповідно до Закону України «Про публічно-приватне партнерство».

Необхідно також наголосити, що сучасне законодавство визначає, що право формальної ініціації проєкту належить виключно публічному партнеру — державним органам виконавчої влади або органам місцевого самоврядування, які мають повноваження на прийняття рішення про початок ППП або концесійної процедури [114; 137]. Часткові пропозиції або ідеї приватних компаній також можуть бути розглянуті, однак не мають юридичної сили до моменту їх офіційного схвалення публічною стороною.

На етапі ініціації здійснюється попередній аналіз об'єктів, оцінка відповідності проєкту стратегічним пріоритетам держави, а також визначення суспільної доцільності. Як підкреслюється в аналітичних матеріалах Агентства з розвитку державно-приватного партнерства, проєкти мають узгоджуватись із політикою держави щодо сталого розвитку та пріоритетними сферами інвестування [170].

Варто також зауважити, що планування проєкту передбачає розроблення концепції та техніко-економічного обґрунтування, включаючи оцінку потреб, ризиків, очікуваних результатів, моделей фінансування. Як зазначають фахівці, повноцінна підготовка до конкурсного етапу передбачає формування концепції, яка має містити опис інфраструктурної потреби, прогноз впливу на економіку, екологічні наслідки, а також вартісні та часові параметри проєкту [Нова ера інвестицій]. Згідно з аналітичними матеріалами Aequo Guide, ключовим елементом ефективної ініціації є залучення зовнішніх радників і консультантів на ранніх

етапах — для розробки правових та фінансових моделей, підготовки тендерної документації, моделювання ризиків і оцінки заінтересованості ринку [273].

Наступним важливим етапом і обов'язковою умовою, що передує укладенню концесійного договору є конкурсна процедура. Згідно із ч. 1 ст. 7 Закону України «Про концесію», визначення концесіонера для укладення концесійного договору здійснюється на конкурсних засадах шляхом застосування однієї з таких конкурентних процедур: торги з обмеженою участю; відкриті торги; конкурентний діалог.

Ст. 1 названого закону визначає конкурсний відбір як комплекс дій, спрямованих на обрання концесіонера з-поміж кількох претендентів відповідно до задалегідь визначених критеріїв. Порядок організації конкурсу докладно регламентований у ст. 11 Закону України «Про концесію». До конкурсної документації входять: оголошення конкурсу, інструкції для учасників, проект договору та інші документи, необхідні для забезпечення прозорості процесу. Крім цього, інформація про конкурс має бути оприлюднена публічно, включно з проектом документації та умовами участі.

Окрім звичайного конкурсу, законом передбачено так званий «конкурентний діалог» як окрему форму відбору. Такий діалог застосовується у випадках, коли технічні та фінансові аспекти проекту потребують погодження шляхом консультацій із потенційними учасниками. Згідно зі ст. 16 Закону України «Про концесію» під час конкурентного діалогу уточнюються характеристики проекту, після чого запрошені учасники подають остаточні пропозиції.

Для забезпечення прозорості процедура відбору реалізується через електронну систему «Prozorro. Продажі», що фіксує кожен етап процесу - від публікації оголошення, і - до підписання договору [171]. Необхідно також вказати, що Міністерством економіки України підготовлено роз'яснення щодо змін до Порядку проведення концесійних конкурсів та конкурентного діалогу в електронній торговій системі, у яких зазначається, що електронна система є ключовим елементом у забезпеченні відкритості концесійної процедури та довіри інвесторів [179].

Отже, конкурсна процедура, що передує укладенню концесійного договору, виконує не лише правову, але й управлінську функцію, виступаючи основою для об'єктивного відбору ключового учасника концесійного зобов'язання – концесіонера та у майбутньому укладення і самого договору.

З огляду на зазначене та з метою вдосконалення правового механізму концесій, а саме в частині усунення фрагментарності правового регулювання, вважаємо за необхідне доповнити положення чинної редакції Закону України «Про концесію» статтею 7<sup>1</sup> «Єдина процедура укладення концесійного договору» такого змісту:

«Стаття 7<sup>1</sup>. Єдина процедура укладення концесійного договору

Укладення концесійного договору здійснюється за єдиною процедурою, що включає такі послідовні етапи: ініціація концесійного проєкту; підготовка та затвердження техніко-економічного обґрунтування; погодження проєкту з уповноваженим органом у сфері публічно-приватного партнерства; проведення конкурсної процедури; переговори з переможцем конкурсу; укладення та державна реєстрація концесійного договору.

2. Відступ від зазначеної процедури не допускається, крім випадків, прямо передбачених цим Законом».

На наше переконання, доповнення Закону України «Про концесію» такою нормою буде відповідати висновкам щодо процедурної складності концесійного договору як змішаної публічно-приватної конструкції.

Як ми уже звертали увагу вище, правова природа і, власне, сам зміст концесійного договору в Україні, характеризується значно ширшою структурою, порівняно з типовими цивільно-правовими договорами, оскільки передбачає поєднання договірних умов і спеціальних публічно-правових вимог, спрямованих на реалізацію суспільних та економічних функцій публічно-приватного партнерства.

Згідно із Законом України «Про концесію», істотними умовами концесійного договору є: предмет договору (вид діяльності, обсяг прав і обов'язків сторін), строк

дії, порядок здійснення інвестицій, умови концесійних платежів, механізми контролю та відповідальності сторін.

Предмет договору охоплює не лише передачу об'єкта в управління, а й створення або модернізацію інфраструктури, що дозволяє об'єднати приватний капітал з публічними цілями [269, с. 214-215].

Окремої уваги заслуговує спеціальний публічно-правовий характер умов договору, зокрема регламентування інвестиційних зобов'язань, строки реалізації проєкту, фінансове забезпечення, гарантії повернення інвестицій. Науковці наголошують, що ці положення визначають стратегію взаємодії сторін та економічну ефективність концесії [147, с. 62-63].

Важливо також підкреслити, що концесійний договір не передбачає передачі об'єкта у приватну власність — право власності залишається за державою або громадою, а концесіонер отримує право управління і зобов'язання з повернення об'єкта після завершення строку дії договору [Public-private partnership].

У сучасному розумінні концесійний договір також включає положення про розподіл ризиків, порядок зміни умов, перегляду тарифів, форс-мажори тощо — що забезпечує гнучкість у реагуванні на динамічні зміни середовища реалізації проєкту [211].

З огляду на зазначене, вважаємо за необхідне звернути увагу і на положення зарубіжної доктрини «Hardship» (істотна зміна обставин), яка широко застосовується в міжнародній практиці. Доктрина «Hardship» у договірному праві є правовою конструкцією, що дозволяє сторонам вимагати перегляду або адаптації умов договору у випадку, коли після укладення контракту виникають суттєві, непередбачувані зміни обставин, які фундаментально порушують рівновагу прав і обов'язків сторін, роблячи виконання надмірно обтяжливим, але не неможливим. Такий механізм не звільняє від самого обов'язку виконання контракту, але створює правові підстави для запровадження змін або припинення договору з урахуванням нових реалій [266; 272].

Необхідно зазначити, що у класичному значенні *hardship* (істотна зміна обставин) не тотожний форс-мажору (*force majeure*). Форс-мажорні обставини, як

правило, призводять до неможливості виконання зобов'язань (до прикладу воєнні дії, стихійне лихо), що звільняє від відповідальності за невиконання договору. Hardship, натомість, виникає тоді, коли виконання залишається можливим, але надмірно важким або економічно збитковим через обставини, що не могли бути передбачені сторонами на момент укладення договору. Як наголошує А. Нестеренко, правові механізми різняться способами їх застосування: форс-мажор спрямований на звільнення від відповідальності за невиконання, а hardship - на перегляд умов договору або його припинення за згодою сторін чи за рішенням суду [134].

Міжнародні принципи договірного права (UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts) містять структуроване визначення hardship та пов'язані з ним правові наслідки. Так, hardship має місце, якщо після укладення контракту виникають обставини, які: фундаментально змінюють рівновагу договору, збільшуючи витрати сторони або зменшуючи вигоду від його виконання; не були відомі або не могли бути розумно передбачені стороною на момент укладення договору; не перебувають під контролем сторони, що зазнає труднощів; ризик таких обставин не був прийнятий цією стороною [280].

Відповідно до Міжнародних принципів договірного права hardship не є абсолютним приводом для звільнення від виконання зобов'язання, - це умова для запровадження механізмів перегляду договору, зокрема шляхом переговорів, зміни умов або навіть розірвання договору, якщо погоджених змін досягти не вдається. Зокрема, у разі виникнення hardship сторона має право ініціювати переговори про зміну умов договору; переговори повинні відбуватися без невинуватої затримки; сам факт запиту про перегляд умов договору не дає права не виконувати зобов'язання; якщо сторони не можуть домовитися, будь-яка з них може звернутися до суду або арбітражу для вирішення спору; суд або арбітраж може адаптувати договір або припинити його дію [280].

Наголосимо, що у наукових дослідженнях ця доктрина розглядається як важлива складова сучасних контрактних систем, що дозволяє забезпечити баланс між стабільністю договору (*pacta sunt servanda*) та справедливістю у зв'язку зі

зміною обставин, непередбачених сторонами. В деяких спеціальних дослідженнях акцентується увага на тому, що *hardship* має значення, зокрема, для довгострокових комерційних контрактів, де ризики суттєвої зміни ринкових і економічних умов є вищими [258].

Враховуючи імплементацію міжнародних і європейських стандартів до національної правової доктрини, *hardship* стає особливо актуальною для концесійних договорів, інфраструктурних проєктів та публічно-приватних партнерств, де економічні, політичні чи ринкові зміни можуть істотно вплинути на баланс договору, до прикладу, в умовах військової агресії та війни. Ми переконані, що проєкти з довготривалим виконанням, особливо такі як концесійні договори, мають включати положення про *hardship* або передбачати механізми адаптації умов у разі суттєвих змін обставин.

З урахуванням вищезазначеного вважаємо за необхідне доповнити Закон України «Про концесію» статтею 32<sup>1</sup> «Перегляд умов концесійного договору у разі істотної зміни обставин», норми якої викласти у такій редакції:

«Стаття 32<sup>1</sup>. Перегляд умов концесійного договору у разі істотної зміни обставин

1. У разі істотної зміни економічних, правових або регуляторних обставин, які сторони не могли передбачити на момент укладення договору, кожна зі сторін має право ініціювати перегляд умов концесійного договору.

2. Перегляд умов договору здійснюється за умови збереження балансу публічних і приватних інтересів та не може призводити до фактичної приватизації об'єкта концесії.

3. Порядок та межі такого перегляду повинні визначатися концесійним договором».

Наступний проблемний аспект, який на нашу думку, потребує уваги – це питання моменту набрання концесійним договором чинності. Закон України «Про концесію» не містить спеціальної норми, яка б визначала момент набрання концесійним договором чинності, у зв'язку з чим застосуванню підлягають загальні положення цивільного законодавства України. Відповідно до ч. 2 ст. 631 ЦК

України договір набирає чинності з моменту його укладення, якщо інше не встановлено договором або законом.

У доктрині цивільного права наголошується, що момент набрання договором чинності має принципове значення для виникнення суб'єктивних прав та обов'язків сторін, а також для визначення меж відповідальності за його невиконання або неналежне виконання. Саме з цього моменту договір набуває регулятивного впливу на поведінку сторін та стає юридично обов'язковим [181, с.99-100].

Водночас диспозитивний характер норми ст. 631 ЦК України дозволяє сторонам договору визначити інший момент набрання чинності, зокрема шляхом включення до тексту договору положень про відкладальні умови. У наукових публікаціях та аналітичних джерелах підкреслюється, що відкладальні умови є доцільним інструментом для укладення і довгострокових договірних конструкцій, оскільки дозволяють пов'язати початок дії договору з настанням певних юридичних фактів, необхідних для його належного виконання [227].

Застосування такого підходу є особливо актуальним для концесійних договорів та інших подібних договорів у сфері публічно-приватного партнерства, які характеризуються значним обсягом інвестицій, тривалим строком дії та підвищеним рівнем економічних і правових ризиків. В. Савченко зазначає, що встановлення відкладальних умов набрання чинності договору, пов'язаних з отриманням дозвільних документів, досягненням фінансового закриття проєкту або наданням забезпечення виконання зобов'язань, сприяє мінімізації ризиків для публічного партнера та забезпечує реальну спроможність приватної сторони виконувати взяті на себе зобов'язання [181, с.101]. О. М. Вінник зауважує, що у складних договірних конструкціях публічно-приватного партнерства, така модель є виправданою, оскільки дозволяє поєднати принцип свободи договору з необхідністю захисту публічного інтересу та інвестиційної стабільності проєкту [35, с. 214-218]. У свою чергу М. В. Кравчук підкреслює, що відсутність у спеціальному концесійному законодавстві прямого регулювання моменту набрання договором чинності не є прогалиною, а свідчить про свідоме застосування загальних норм приватного права, які дозволяють сторонам

адаптувати договір до економічних та організаційних особливостей конкретного концесійного проєкту [96, с.47].

Особливого значення це набуває у довгострокових інфраструктурних проєктах, де фактичний початок виконання зобов'язань потребує завершення комплексу підготовчих процедур, зокрема отримання дозвільних документів, фінансового закриття або надання належного забезпечення виконання зобов'язань.

Таким чином, відсутність спеціального регулювання моменту набрання чинності концесійним договором у Законі України «Про концесію» компенсується застосуванням загальних норм цивільного права. Це підтверджує приватно правову природу концесійного договору на стадії його дії та реалізації, незважаючи на публічно-правовий характер процедури його укладення, і водночас забезпечує необхідну гнучкість договірного регулювання в умовах реалізації складних інфраструктурних проєктів.

Як бачимо, концесійні договори в Україні мають багатошарову (змішану) структуру, що поєднує в собі цивільно-правові та публічно-правові елементи, гарантують баланс інтересів сторін і створюють підґрунтя для ефективного виконання інфраструктурних проєктів у межах публічно-приватного партнерства.

Що стосується виконання концесійних договорів, то ця стадія є однією з ключових у процесі реалізації концесійного проєкту, оскільки саме на цьому етапі відбувається практичне втілення домовленостей, досягнутих між публічним і приватним партнерами. Виконання концесійного договору охоплює не лише безпосереднє здійснення сторонами взаємних прав та обов'язків, але й передбачає системну оцінку, моніторинг та контроль за належністю і повнотою виконання таких зобов'язань, що має принципове значення для забезпечення публічних інтересів та досягнення мети публічно-приватного партнерства.

Нормативне підґрунтя здійснення контролю за виконанням концесійних договорів в Україні формують, зокрема, Закон України «Про концесію», Закон України «Про публічно-приватне партнерство», а також підзаконні нормативно-правові акти, що деталізують відповідні процедури. Так, Закон України «Про концесію» встановлює, що контроль за виконанням концесійних договорів

здійснюють концесіодавець, інші органи державної влади та органи місцевого самоврядування у порядку, визначеному законом та/або концесійним договором, що свідчить про поєднання законодавчого та договірнього регулювання у цій сфері [156].

Водночас законодавець закріплює низку гарантій для концесіонера, спрямованих на запобігання надмірному або необґрунтованому втручання публічної сторони у приватно правову сферу. Зокрема, відповідно до ст. 30 Закону України «Про концесію», під час здійснення контролю не допускається втручання в господарську діяльність концесіонера або третіх осіб, залучених ним до виконання договору, а також розголошення конфіденційної інформації, що стала відомою у процесі контрольних заходів, за винятком випадків, прямо передбачених законом. Таким чином, зазначена норма забезпечує баланс між правом держави на здійснення нагляду за належним виконанням умов концесійного договору та необхідністю захисту комерційної таємниці й підприємницької автономії приватного партнера [156].

Окрім загальних законодавчих вимог, важливим елементом механізму контролю є обов'язкова звітність концесіонера про виконання договірних зобов'язань. Згідно з підзаконним регулюванням, концесіонери зобов'язані подавати щорічні звіти за формою та у порядку, затверджених уповноваженим органом відповідно до Порядку подання щорічних звітів про виконання договорів [155]. Така звітність слугує інструментом систематичної оцінки дотримання технічних, фінансових, екологічних та соціальних показників, визначених законодавством і безпосередньо умовами концесійного договору, та дозволяє виявляти потенційні ризики на ранніх стадіях реалізації проєкту.

У науковій літературі наголошується, що ефективність виконання концесійних договорів безпосередньо залежить від наявності чітко структурованої системи контролю та моніторингу, поєднаної з прозорими механізмами звітності. Так, у дослідженні В. Барановської підкреслюється, що належно сформульовані процедури звітності та моніторингу є необхідною умовою правової передбачуваності та економічної стабільності публічно-приватних партнерських

проектів, оскільки вони забезпечують довіру між сторонами та знижують ризик договірних конфліктів [245, с. 102]. Це дозволяє розглядати юридичну визначеність процедур контролю як невід'ємну складову гарантій належного виконання концесійних зобов'язань.

Особливого значення моніторинг і контроль набувають у контексті стратегічних інфраструктурних проектів, де результати виконання концесійного договору мають не лише економічний, але й істотний соціально-правовий вплив. У цьому аспекті О. М. Вінник звертає увагу на те, що правові механізми оцінювання виконання довгострокових інвестиційно-правових зобов'язань повинні ґрунтуватися на принципах прозорості, системності та прогнозованості правового режиму, що забезпечує стабільність правовідносин та інвестиційну привабливість відповідних проектів [34, с. 45].

Такий підхід загалом узгоджується з міжнародною практикою реалізації проектів публічно-приватного партнерства, у межах якої контроль за виконанням концесійних договорів охоплює не лише формальну перевірку дотримання договірних умов, але й оцінку соціально-економічних ефектів реалізації проектів. Зокрема, зарубіжні моделі моніторингу ППП передбачають відкритий доступ до результатів звітності, застосування систем ключових показників ефективності, а також залучення незалежних аудиторських і експертних органів для оцінювання відповідності фактичного виконання зобов'язань встановленим стандартам [268].

Припускаємо, що урахування зазначених підходів може бути корисним для подальшого вдосконалення національної практики контролю за виконанням концесійних договорів у межах публічно-приватного партнерства, зокрема шляхом посилення інституційної спроможності органів контролю, удосконалення процедур звітності та розширення використання незалежної оцінки ефективності концесійних проектів.

Таким чином, виконання та контроль виконання концесійних договорів в Україні передбачає поєднання законодавчих вимог, договірних гарантій та науково обґрунтованих процедур моніторингу, що має забезпечувати дотримання усіх умов

договору та досягнення очікуваних суспільних і економічних ефектів від реалізації концесійних проєктів.

На наше переконання, до ключових суспільних ефектів, які мають забезпечуватися шляхом належного виконання концесійних договорів, повинні належати: підвищення якості та доступності публічних послуг у всіх сферах застосування проєктів ППП; забезпечення безперервності та надійності функціонування об'єктів інфраструктури, що мають особливе стратегічне значення; дотримання соціальних стандартів і гарантій, у тому числі щодо безпеки користувачів, охорони праці та захисту прав споживачів; екологічна відповідальність у сфері реалізації концесійних проєктів, що передбачає контроль за дотриманням екологічних норм та зменшення негативного впливу на довкілля; підвищення рівня довіри суспільства до механізмів публічно-приватного партнерства, що досягається шляхом прозорості, підзвітності і передбачуваності реалізації концесійних договорів.

Водночас ефективне виконання концесійних договорів має забезпечувати досягнення і економічних ефектів, зокрема: залучення приватних інвестицій у розвиток публічної інфраструктури без надмірного навантаження на державний або місцеві бюджети; оптимізацію бюджетних витрат та перерозподіл фінансових ризиків між публічним і приватним партнерами; підвищення ефективності управління об'єктами концесії завдяки використанню приватного управлінського досвіду та інноваційних підходів; стимулювання економічної активності та регіонального розвитку, зокрема шляхом створення робочих місць і розвиток суміжних галузей; забезпечення інвестиційної стабільності та передбачуваності, що є необхідною умовою довгострокових інфраструктурних проєктів.

Насамкінець, система контролю та моніторингу виконання концесійних договорів виконує функцію правового та інституційного забезпечення досягнення вищезазначених ефектів. Вона дозволяє своєчасно виявляти відхилення від договірних параметрів, оцінювати фактичні результати реалізації проєкту, а також коригувати виконання зобов'язань без порушення принципу підприємницької автономії концесіонера. Таким чином, контроль у сфері концесій має не

репресивний, а превентивний і коригуючий характер, спрямований на забезпечення сталості концесійних правовідносин та досягнення публічно значущих результатів.

У результаті проведеного дослідження порядку, особливостей укладення та виконання концесійних договорів у межах публічно-приватного партнерства в Україні можна зробити такі узагальнюючі висновки.

По-перше, концесійний договір обґрунтовано розглядається як один із ключових правових інструментів реалізації публічно-приватного партнерства, що поєднує у своїй правовій природі елементи приватно-правового договору та публічно-правового регулювання. Такий змішаний характер зумовлює підвищені вимоги до процедур його укладення, змістовного наповнення та механізмів виконання, оскільки концесійний договір покликаний одночасно забезпечувати інтереси держави, територіальних громад і приватного інвестора.

По-друге, чинне законодавство України, насамперед Закон України «Про концесію» та Закон України «Про публічно-приватне партнерство», формує деталізований і процедурно складний механізм укладення концесійних договорів, що включає стадії ініціації, планування, конкурсного відбору концесіонера, переговорів та безпосереднього укладення договору. Такий підхід спрямований на забезпечення прозорості, конкурентності та рівного доступу потенційних учасників до реалізації концесійних проєктів, а також на мінімізацію корупційних і управлінських ризиків.

По-третє, відсутність у Законі України «Про концесію» спеціальної норми щодо моменту набрання концесійним договором чинності свідчить не про прогалину правового регулювання, а про свідоме застосування загальних положень цивільного законодавства, зокрема ст. 631 ЦК України. Це забезпечує сторонам договору необхідну договірну гнучкість та дозволяє використовувати відкладальні умови набрання концесійним договором чинності, що є особливо актуальним для довгострокових і капіталомістких інфраструктурних проєктів.

По-четверте, виконання концесійного договору є центральною стадією реалізації концесійного проєкту, на якій відбувається практичне втілення публічно-приватних домовленостей. Законодавство України закріплює інституційні та

процедурні механізми контролю і моніторингу виконання концесійних зобов'язань, водночас встановлюючи гарантії невторчання в господарську діяльність концесіонера та захисту конфіденційної інформації. Це дозволяє забезпечити баланс між публічним наглядом і підприємницькою автономією приватного партнера.

По-п'яте, аналіз наукових джерел і міжнародної практики свідчить, що ефективність виконання концесійних договорів значною мірою залежить від наявності системної, прозорої та спрямованої на конкретний результат моделі моніторингу, яка охоплює не лише формальне дотримання договірних умов, але й оцінку соціально-економічних, екологічних та інфраструктурних ефектів реалізації проєкту. У цьому контексті особливого значення набуває запровадження чітких показників ефективності, регулярної звітності та, за можливості, незалежної експертної оцінки.

По-шосте, застосування доктрини *hardship* у концесійних правовідносинах є науково обґрунтованим та відповідає міжнародним стандартам договірного права. Інтеграція механізмів адаптації умов договору у разі істотної зміни обставин сприяє підвищенню стабільності концесійних правовідносин, захисту інвестицій та забезпеченню балансу публічних і приватних інтересів, особливо в умовах довготривалих проєктів і підвищення економічної невизначеності.

Загалом ефективність концесій як інструменту публічно-приватного партнерства безпосередньо залежить від узгодженості процедур укладення договору, гнучкості договірного регулювання та якості механізмів контролю і моніторингу його виконання. Удосконалення цих елементів є необхідною передумовою досягнення очікуваних суспільних і економічних ефектів від реалізації концесійних проєктів та підвищення інвестиційної привабливості України у повоєнний період.

Укладення будь-якого договору спрямовується на досягнення певної мети, і цілком зрозуміло, що її досягнення свідчить про отримання очікуваного результату, а отже і про відсутність необхідності підтримувати чинність договору. Інакше кажучи, належне виконання сторонами своїх зобов'язань за договором,

досягнення сторонами окреслених договором результатів свідчить про остаточне припинення договору. Тому ми солідарні з А. В. Кострубою, який розглядаючи елементи належного виконання, зауважує на необхідності звернення уваги на те, що у випадках, встановлених договором, належним суб'єктом може бути третя особа. Її правовий статус «за межами договору» не впливає на результативність механізму припинення договірної зобов'язання належним виконанням [94, с. 111].

Однак, не завжди сторонам вдається виконати свої зобов'язання в силу чого йдеться про його припинення, однак уже в інший спосіб, а саме шляхом його розірвання, що в свою чергу може спричинити для сторони (обох із них) не завжди сприятливі наслідки.

Відповідно до ст. 651 ЦК України, підставами розірвання договору: договір (згода сторін); рішення суду; одностороння відмова від договору у повному обсязі; інші підстави, встановлені договором або законом.

Досліджуючи проблематику розірвання договору за цивільним законодавством, О. М. Чабан та Б. М. Ратушна зазначають, що підстави для розірвання договору визначаються законом або договором; за наявності чи відсутності згоди сторін договору розірвання договору поділяється на взаємне та одностороннє [229, с. 287]. На думку А. Л. Святошнюк, підставами зміни або розірвання цивільно-правового договору слід вважати юридичний факт чи їх сукупність, тобто життєву обставину або сукупність обставин, з якими норми цивільного права пов'язують зміну або розірвання договору [183, с. 243]. Подібну точку зору займає І. О. Турчак, яка вказує, що підставою припинення цивільно-правового договору слід вважати юридичний факт чи їх сукупність, тобто життєву обставину або сукупність обставин, з якими норми цивільного права пов'язують припинення договору. Такі обставини мають юридичну силу лише для тих суб'єктів правовідносин, які знаходяться у договірних відносинах, а не будь-яких суб'єктів цивільних правовідносин. Дані обставини, по-перше, можуть бути об'єктивними та суб'єктивними, тобто залежними від волі осіб – сторін договору чи ні. По-друге, вони можуть мати як тимчасовий, так і постійний характер. По-

третє, можуть встановлюватися судом або, зокрема, сторонами договору. Перелік ознак таких обставин не є вичерпним. Він дає можливість, виходячи з характеристики останніх, виділити різноманітність юридичних фактів, які є підставами припинення цивільно правового договору, та класифікувати їх за певними критеріями [208, с. 167].

Як зазначає О. О. Бобошко, дії щодо розірвання договору у зв'язку з істотною зміною обставин за своєю юридичною природою є правочином, до якого застосовуються загальні правила про вчинення правочину [16, с. 13].

В силу того, що для концесійного договору є обов'язковими не лише норми, закріплені ЦК України, а і норми Закону України «Про концесію», необхідно зазначити, що ст. 40 згаданого закону, передбачені такі підстави його припинення:

Концесійний договір припиняється у зв'язку із закінченням строку його дії. Дострокове припинення концесійного договору здійснюється шляхом його розірвання у випадках і на умовах, передбачених цим Законом та/або концесійним договором.

Концесійний договір може бути розірваний за згодою сторін. Порядок та умови розірвання концесійного договору за згодою сторін можуть встановлюватися концесійним договором.

Концесійний договір може бути розірваний в односторонньому порядку на вимогу однієї із сторін договору у порядку і на умовах, встановлених таким договором, на підставі рішення суду або арбітражу (або у випадках, передбачених концесійним договором, - на підставі повідомлення однієї із сторін про розірвання договору): у разі істотного порушення другою стороною договору зобов'язань за концесійним договором; у разі істотної зміни обставин, а саме обставин, якими керувався концесієдавець під час оголошення та проведення конкурсу, або обставин, якими керувалася сторона концесіонера - переможця конкурсу під час подання конкурсної пропозиції; в інших випадках, передбачених концесійним договором.

Концесієдавець має право розірвати концесійний договір з міркувань публічних інтересів у порядку і на умовах, встановлених таким договором. У такому разі застосовуються встановлені концесійним договором наслідки розірвання договору, аналогічні наслідкам розірвання концесійного договору у зв'язку з істотним порушенням концесієдавцем своїх зобов'язань за таким договором.

Концесіодавець публікує повідомлення про припинення або розірвання концесійного договору в ЕТС (з моменту початку її функціонування) протягом строку, визначеного законом.

Концесіодавець має право розірвати концесійний договір якщо йому стало відомо, що на момент визначення переможця конкурсу щодо концесіонера були наявні підстави, визначені частиною 2 статті 17 Закону України «Про концесію».

### **3.2. Особливості правового регулювання окремих видів інфраструктурних концесійних договорів у цивільному праві**

Укладення концесійних договорів має місце в різноманітних сферах національної економіки, виробничо-господарського комплексу країни, зокрема в таких, як: виробництво, транспортування і постачання тепла, розподіл і постачання природного газу; транспорт, транспортна інфраструктура (залізнична, морська, річкова, автомобільна, трубопровідна, авіаційна, міського електротранспорту, метрополітену тощо); інфраструктури електронних комунікаційних мереж; водопостачання та водовідведення; охорона здоров'я, туризм, рекреація, культура (у тому числі управління та/або експлуатації пам'яток архітектури та об'єктів культурної спадщини) та спорту; управління відходами та б. ін.

Не можемо не погодитися із науковцями, які вважають, що суспільно важливою інфраструктурою є комплекс підприємств і об'єктів, що забезпечують загальні умови для здійснення діяльності, необхідної для функціонування суспільства [60, с. 23]. На особливу високу роль концесії в реалізації великих проектів в галузі транспортної інфраструктури вказує і Л. І. Жерновська [63, с. 88]. Практично подібну точку зору про успішність застосування концесії в інфраструктурній сфері займають О. А. Зуєва та Л. В. Фокша [68, с. 56].

Найбільш поширеною формою практичної реалізації основних засад публічно-приватного партнерства та найбільш актуальною з точки зору потреб нинішньої економіки, є концесійний договори, предметом правового регулювання яких виступають морські порти, автомобільні дороги та окремі види природних ресурсів.

Одним із видів концесійних договорів, які мають місце у транспортній галузі, і які мають широкомасштабну перспективу використання є договір, змістом якого є – фінансування, модернізація та оновлення морського порту або об'єктів портової інфраструктури. Наразі зі ста найбільших портів світу - 94 перебувають у концесії та отримують приватні інвестиції для розвитку. А одним із найбільш відомих концесійних проєктів є тунель під протокою Ла Манш [98, с. 233]. З точки зору фахівців, завдяки концесії порти можуть стати територіями з високим рівнем підприємницької активності [18, с. 45].

Необхідно вказати, що зарубіжні країни мають більший практичний досвід у цій сфері, а саме - залучення приватних інвесторів у довгострокові проєкти, пов'язані із функціонуванням морських портів. В юридичній літературі зазначається, що концесія зарекомендувала себе як ефективна форма взаємодії у морських портах багатьох країн Європейського Союзу, насамперед – Бельгії, Греції, Нідерландах, Німеччині, Італії [73, с. 3171].

Позитивний досвід застосування концесійних договорів у морській галузі, демонструє Японія. Будучи острівною, вузькою країною з високою часткою берегової лінії - 34 600 км (загальна площі суші становить 380 000 кв. км), ця країна спрямувала зусилля на розвиток портів, і відповідно, зовнішньої торгівлі. Внаслідок ефективної роботи Уряду щодо утримання портів, Японією досягнуто таких результатів: порти стали надійною підвалиною для 99 % зовнішньої торгівлі та 42 % її внутрішнього розподілу [39, 108-109].

Ще одним прикладом ефективного застосування концесії у морській галузі є – Сінгапур, що забезпечило країні статус глобального логістичного хабу. За декілька десятиліть Сінгапур із бідного постколоніального регіону перетворився на найбільший міжнародний бізнес-центр [267, с. 109]. Не можна не згадати і Швецію – порт Гетеборг, який є найбільшим у Скандинавії та отримав статус важливих морських воріт для значної частини шведського промислового сектора. Розташований на західному узбережжі країни, порт лежить у великому промисловому та комерційному регіоні, який включає такі міста, як Осло та Стокгольм. Завдяки постійній навігації (впродовж всього року), на цей порт

припадає майже 30 % загальної міжнародної торгівлі Швеції. Близько 41 350 000 тонн вантажів, включаючи 887 000 TEU і 1 700 000 пасажирів, щороку відвідують порт [39, с. 109].

Прикладом ефективного застосування концесій морських портів - є італійський порт Таранто, де відповідно до концесійного договору передбачено інвестування 75 млн дол. США впродовж 5 років. Загалом за час дії концесійного договору обсяг інвестицій має скласти 450 млн дол. США. Серед пріоритетних напрямків інвестування заплановано модернізацію портових кранів, іншого вантажного обладнання та облаштування сучасної системи керування контейнерними терміналами. У наступні 10 років концесіонер планує збільшити обсяги обробки контейнерів з 2 млн. TEU до 4 млн. TEU [190, с. 5].

Необхідно підкреслити, що проблематика розвитку морських портів та портової інфраструктури шляхом передання таких об'єктів за договором концесії, останнім часом значно активізувалася, як у практичному, так і науково-теоретичному контексті. Адже підстави заперечувати, що морські порти відіграють важливу роль у забезпеченні економічної та національної безпеки, зміцненні транзитного потенціалу та обороноздатності країни [42, с. 14]; у підвищенні економічної стабільності країни в цілому та забезпеченні зовнішньоекономічних зв'язків України та її інтеграції у світову економіку [73, с. 3171]; що вони є важливими платформами для надання транспортно-логістичних послуг, відсутні. Не можна не погодитись із фахівцями у галузі морського права, які стверджують, що сучасні морські порти є сполучною ланкою для різних видів транспорту, а портова діяльність виступає в ролі стратегічного аспекту розвитку економіки держави [174, с. 2]. Досліджуючи загальнотеоретичні аспекти укладення та виконання договору концесії морського порту, варто взяти до уваги, і висновки науковців, які стверджують, що для отримання фінансової допомоги портовика змушені залучати інвесторів [37, с. 87]. Ще у 2010 році, українські дослідники, вказуючи на те, що державі стає все складніше виконувати свої функції, зазначали, що окрім економічного тиску на населення та позики, виправити ситуацію можна в інший спосіб – залучення приватного капіталу [123, с. 35].

Такі зауваги випливають із змісту ст. 26 Закону України «Про морські порти України», яка наголошує, що приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту здійснюється на підставі концесійних договорів, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів, що укладаються на основі спеціальних процедур, визначених законами України [158]. Така норма закону відповідає реальному становищу портової інфраструктури України, в тому числі і наявності транспортних засобів. Станом на 2020 рік – кількість суден в Україні становила 469 одиниць, середній вік суден сягав 29-38 років, що безумовно свідчить про критичний знос основних фондів галузі [124].

Значення морських портів та пов'язаної з ними інфраструктури чітко визначено Стратегією розвитку морських портів України на період до 2038 року, і в якій наголошується, що: морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні, сприяє розвитку міжнародної торгівлі та реалізує зобов'язання України як морської держави; морські порти України є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на шляхах міжнародних транспортних коридорів; ефективність функціонування морських портів України, рівень їх технологічного та технічного оснащення, відповідність системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам впливає на конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу, в тому числі на світовому ринку; загальний дохід, сформований ринком послуг у морських портах України, за даними останньої звітності, становив щонайменше 50 млрд. гривень, що дорівнює близько 1,5 відсотку внутрішнього валового продукту країни; морські порти забезпечують експорт продукції агропромислового та гірничо-металургійного комплексів країни та імпорт таких ресурсів, як вугілля, залізорудна сировина та контейнерні вантажі; в морських портах України обробляється понад 37 відсотків (916908 млн. гривень у 2018 році) загального обсягу міжнародної торгівлі України з різними країнами світу, в тому числі більше ніж 57 відсотків вітчизняного експорту [194].

Прикладом ефективності застосування концесії морських портів, можуть слугувати, розпочаті Міністерством інфраструктури України в 2019, 2020 роках пілотні проєкти щодо передачі у концесію морських портів ДП «Херсонський морський торговельний порт» та ДП «СК» «Ольвія».

В цьому випадку предметом договору концесії виступає цілісний майновий комплекс, до якого входить майно ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», ДП «Адміністрація морських портів України», а також об'єкти, що були спеціально збудовані згідно умов договору. Майно, яке буде передано концесіонеру у складі об'єкта концесії, перебуватиме у власності держави та після спливу терміну дії концесійного договору буде повернене у державну власність з усіма об'єктами, збудованими інвестором за період його діяльності.

Іншою істотною умовою договору є – строк, який становить 35 років. На час дії концесійного договору концесіонер бере на себе обов'язки: забезпечити постійне функціонування та обслуговування порту та портової території; щорічно у визначені терміни сплачувати концесійний платіж який становить 80 млн. грн. з урахуванням індексації та 0,75 % від чистого доходу концесіонера; вкладати кошти у розвиток інфраструктури м. Миколаєва у сумі не менше 80 млн. грн.; здійснити будівництво нових об'єктів нерухомості на території порту; перші 3,5 років від початку концесії здійснити вкладення інвестицій в об'єкт концесії не менше, а ніж 1 млрд. 560 млн. грн., а впродовж перших 10 років додатково інвестувати 1 млрд. 800 млн. грн.; створити максимальну кількість робочих місць, не допускаючи звільнення працівників ДП «СК «Ольвія» та частину працівників ДП «АМПУ»; постійно підвищувати рівень заробітної плати відповідно до чинного законодавства; протягом перших трьох років з часу, коли концесіонер прийняв працівника на роботу не знижувати заробітної плати нижче рівня, який було встановлено Урядом на 01 березня 2019 року з індексацією та з урахуванням підвищення прожиткового мінімуму до дати укладання договору концесії; укласти новий колективний договір з первинною профспілковою організацією терміном на 5 років та на умовах, не гірших від тих, що зафіксовані у колективному договорі ДП «СК «Ольвія», чинному станом на 01 березня 2019 року; здійснити екологічну

та соціальну оцінку проєкту, запровадити та контролювати функціонування системи екологічного і соціального менеджменту, системно проводити оцінку впливу роботи порту на прилеглу територію та середовище. Ми солідарні з українськими фахівцями в тому, що визначені умови договору концесії морського порту яскраво демонструють доцільність, вигідність його укладення, а також підкреслюють економічну та соціальну спрямованість публічно-приватного партнерства [198].

Ще один приклад. 26 червня 2020 року грузинсько-швейцарське підприємство RISOIL S.A. («Рисойл- Херсон») стало концесіонером місцевого морського торговельного порту. Договір було укладено строком на 30 років. Відповідно до умов договору, концесіонеріві було передано майновий комплекс державного підприємства та об'єкти майбутнього будівництва. Крім того, на правах оренди концесіонеру було передано земельні ділянки для виконання умов договору концесії. У свою чергу, концесієдавцем взято зобов'язання забезпечити виключне право концесіонера на використання об'єкта концесії та управління ним за умови плати концесійних платежів та виконання інших зобов'язань концесіонера. Збудовані об'єкти після спливу терміну дії концесії разом з іншим майном підприємства повертаються державі. Однією з умов договору є сплата концесіонером щонайменше 12 млн. грн. річного концесійного платежу (з урахуванням індексації) та 7 % від чистого доходу. Крім того, за концесіонером закріплюється обов'язок забезпечувати безперервну роботу порту.

Серед інших умов договору можна назвати: встановлення об'ємів вантажообігу через певний період, яке має становити не менше ніж 1,36 млн. тонн на рік через 10 років; проведення фінансування інфраструктури порту через транші, значна частина яких (216 млн. грн.) має відбутися впродовж перших 3,5 років після укладення договору. Концесіонер також зобов'язується дотримуватися екологічних норм та природоохоронного законодавства України. Не менше 18 млн. грн. концесіонер планує виділити на ремонт та будівництво місцевих доріг та майданчиків для транспорту, який здійснює портові

вантажоперевезення. За умовами договору, трудовий колектив морського порту залишиться на своїх посадах. До того ж передбачена необхідність укладення нового колективного договору з профспівковою організацією строком на п'ять років. Договором передбачені інші трудові гарантії, серед яких дотримання належних умов оплати праці тощо [196, с. 64-65].

Все вище викладене дозволяє стверджувати, що договір концесії морського порту має цивільну (приватно-правову) природу, належить до категорії непоіменованих цивільно-правових договорів і регулюється нормами Цивільного кодексу України, інших спеціальних нормативно-правових актів – Законами України «Про концесію», «Про морські порти України», «Про транспорт», «Про природні монополії» та деякі інші.

Здійснений аналіз легальних та доктринальних засад правового регулювання та змісту концесійних відносин у морській галузі, дозволяє нам запропонувати наступну схему договору концесії морського порту<sup>5</sup>:

Договір концесії морського порту	За договором концесії морського порту концесіодавець передає або зобов'язується передати концесіонеру у тимчасове (платне та строкове) користування морський порт як цілісний майновий комплекс, а концесіонер зобов'язується за рахунок власних коштів (інвестицій) здійснити оновлення об'єкту концесії шляхом будівництва, реконструкції, капітального ремонту, технічного переоснащення та/або надавати суспільно значущі послуги і по закінченню строку дії договору повернути його власнику (концесіодавцю)
Сторони договору	<b>Концесіодавець</b> – органи державної влади чи органи місцевого самоврядування, уповноважені державою на укладення такої категорії договорів. <b>Концесіонер</b> – юридичні особи приватного права
Істотні умови договору	<b>Предмет</b> – морський порт як цілісний майновий комплекс <b>Не може бути предметом концесійного договору:</b> акваторія порту, судноплавні і підхідні канали, операційні акваторії причалів, стратегічні об'єкти портової інфраструктури, гідротехнічні споруди, портова інфраструктура загального користування, засоби навігаційного обладнання,

<sup>5</sup> морський порт - визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності;

	<p>об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухомих суден.</p> <p><b>Ціна</b> – складається із: загального обсягу інвестицій; розміру концесійних платежів, які визначаються виходячи із вартості основних фондів морського порту. Додатково може встановлюватися плата за кожний перевантажений (навантажений) контейнер.</p> <p>В юридичній літературі пропонується такі розрахунки ціни: 1) розрахунок періоду концесії з урахуванням вартості опціону та коефіцієнта розподілу, враховуючи, коли ціна фіксується; 2) розрахунок періоду концесії тільки з державною гарантією без частки вартості опціону; 3) розрахунок ціни з урахуванням вартості опціону та коефіцієнта розподілу при встановленні періоду концесії; 4) розрахунок ціни тільки з державною гарантією без частки вартості опціону, коли період концесії є фіксованим.</p> <p>Розміщення вартості опціону та належного ризику між урядом та концесіонером може також уникнути спорів і сприяти співпраці. Однією з найважливіших умов для успіху проектів портової реформи є здатність ідентифікувати ризики. Тому виникає потреба аналізу розподілу ризику шляхом прагматичного вивчення того, що він означає з точки зору оператора терміналу. Інструменти включають набір принципів, що складають кодекс передової практики, який виявився прийнятним для всіх сторін для розподілу ризику в різних ситуаціях, і сітку оцінки, яка може бути використана для швидкої оцінки основних ризиків проекту та здатність кандидата-оператора керувати цими ризиками [Белопоцький, с. 163-164].</p> <p><b>Строк</b> концесії - період, протягом якого згідно з умовами концесійного договору концесіонер виконує свої зобов'язання, що становлять основну економічну суть проекту концесії</p>
<p>Юридична характеристика договору</p>	<p><b>Двосторонній</b> – сторони договору (концесіодавець і концесіонер) пов'язані взаємними правами та обов'язками.</p> <p><b>Оплатний</b> – передбачається внесення періодичних платежів (концесійний платіж) відповідно до умов концесійного договору;</p> <p><b>Консенсуальний</b> – набуває чинності з моменту досягнення сторонами згоди за всіма істотними умовами договору.</p> <p><b>Каузальний</b> – спрямований на досягнення встановленої (законом, договором) мети – підвищення конкурентоздатності (модернізація) портів та збільшення морських вантажоперевезень.</p> <p><b>Алеаторний (ризиковий)</b> – обидві сторони наражаються на високу вірогідність невиконання чи неналежного виконання договору через вплив внутрішніх чи</p>

	зовнішніх факторів(до прикладу, нині – це воєнний стан, тимчасова окупація частини українських портів). <b>Публічний</b> – передбачає проведення відкритого конкурсу щодо визначення концесіонера, що передує укладенню договору концесії морського порту
Форма договору	Укладається в письмовій формі, підлягає підписанню та державній реєстрації після завершення концесійного конкурсу (конкурентного діалогу).

На завершення висвітлення проблематики правового регулювання та особливостей договору концесії морського порту, погоджуємося із висновками Б. В. Кирдана та В. П. Мироненко, які зазначають, що ефективне здійснення концесійної діяльності, де предметом є морські порти, наразі залежить від того, наскільки швидко Україна здолає ворожу агресію, відновить свої позиції, як економічно сильна держава і отримає можливість довести до логічного завершення завдання, закладені у Стратегії розвитку морських портів України [73, с. 3167-3168].

Наступним для розгляду нами обрано договір концесії природних ресурсів.

Серед країн Європейського Союзу, Україна є країною з найбільшою територією, в межах якої зосереджено значну кількість природних багатств. Природно-ресурсний потенціал країни, його потужність, різноманіття, ступінь залучення до господарського обігу, суттєво впливають на структуру господарства країни, на її територіальну організацію та зовнішньоекономічну активність, що є особливо актуальним в умовах світової глобалізації [40, с. 4]. Саме тому природні ресурси становлять неабияку цінність та використовуються для задоволення потреб як самого суспільства, так і кожного окремого індивіда [207, с. 51].

Розпочинаючи аналіз договору концесії природних ресурсів, як цивільно-правового зобов'язання, вважаємо за необхідне підтримати точку зору Г. В. Мороз, яка зазначає, що питання використання природних ресурсів в світі набуває все більшої актуальності. Досі в Україні, вказує дослідниця, більш поширеною формою використання природних ресурсів була оренда. Проте, зауважує далі науковця, такий правовий інструмент не здатний системно вирішувати проблеми раціонального та ефективного використання природних ресурсів та одночасно

забезпечувати врахування економічних та екологічних інтересів суб'єктів цих відносин [126, с. 177]. Саме забезпечення та збереження інтересів держави у процесі приватного використання об'єктів публічної власності, що мають особливе суспільне значення і цінність, стало передумовою виникнення інституту концесії. Недарма концесія розглядається як важливий інструмент довгострокового структурного розвитку інфраструктурних та стратегічних послуг, що сприяє розвитку конкуренції на внутрішньому ринку, дозволяє отримати переваги досвіду приватних компаній, допомагає забезпечити ефективність та інновації. Тому, є очевидним, що використання природних ресурсів є перспективним методом державного регулювання відносин у сфері природокористування та вимагає особливого правового механізму, яким по суті і виступає договір концесії.

В правничій літературі, особливо, коли йдеться про такий специфічний предмет, як природні ресурси, концесію вважають різновидом договору оренди, або ж узагалі називають способом забезпечення та захисту інтересів суспільства, соціальних груп, окремих громадян у підтриманні якості навколишнього природного середовища, що забезпечує життя та здоров'я людини та її майбутніх поколінь [31, с. 12-13]; способом використання природних ресурсів, які вилучено із цивільного обороту [21, с. 150]; способом експлуатації природних ресурсів, використання яких неможливе без використання земельних ділянок [184]. Одразу зауважимо, що жодна із наведених наукових позицій, нами не підтримана, з тих міркувань, що концесія і найм (оренда) різні за своїм змістом цивільно-правові конструкції. Свою точку зору пояснимо наступним.

Ведучи мову про ці договори, нами виокремлено, принаймні, дві відмінності. Перша – стосується поняття концесійного договору та договору найму (оренди), які не виходять за межі загального для них цивільно-правового простору. Друга - пов'язана з публічно-правовими особливостями концесії, що свідчить про те, що цей договір не має нічого спільного з договором найму (оренди).

З нашої точки зору, найбільш суттєвою відмінністю цих договорів слід вважати неоднакові тлумачення юридичної природи прав орендаря за договором найму (оренди) та концесіонера за концесійним договором. Іншими словами, зміст

права користування майном (речами) за договором найму (оренди) помітно відрізняється від права користування природними ресурсами за концесійним договором. Так, відповідно до ст. 759 ЦК України, наймачеві майно передається у володіння та користування на певний строк. Тобто, йдеться про тимчасову передачу майна, як такого, в користування. Таким чином, коли орендареві майно передається у володіння та користування, він стає титульним володільцем орендованого майна. Коли ж майно передається лише в користування, його володільцем залишається орендодавець. Концесійним же договором передбачено надання концесіонеру не майна як такого, а право користування або виключне право користування ним. У цьому випадку право користування, тим більше виключне право користування – не можна тлумачити як аналог однойменного права в договорі найму (оренди). Воно співставне лише з титульним орендним володінням і користуванням, проте насправді повніше, вагомніше, «якісніше» орендних прав.

У сенсі наведеного доцільно навести приклад країн Європейського Союзу, зокрема Німеччини та Франції, ряду інших країн, де має місце надання права користування об'єктами так званої «гірничої власності» [255; 274]. Хоча це поняття доволі умовне (уже навіть тому, що права надаються тимчасово), воно, тим не менш, виводить концесійне право користування за межі орендних відносин.

Та обставина, що поняття «гірничої власності» не відомо вітчизняному праву, не змінює суті справи. Адже чинне галузеве законодавство (Кодекс України про надра) надає, до прикладу, користувачеві надр виключне право користування специфічним об'єктом – корисними копалинами, що по суті відповідає зарубіжному праву «гірничої власності». Так, відповідно до галузевого законодавства надра надаються у користування для: геологічного вивчення, у тому числі дослідно-промислової розробки, корисних копалин з подальшим видобуванням корисних копалин (промисловою розробкою родовищ); видобування корисних копалин; будівництва та експлуатації підземних споруд, не пов'язаних з видобуванням корисних копалин, у тому числі споруд для підземного зберігання нафти, газу та інших речовин і матеріалів, перелік яких встановлюється

Кабінетом Міністрів України, захоронення шкідливих речовин і відходів виробництва, скидання стічних вод, отримання геотермальної енергії (теплової енергії надр), експлуатації підземних споруд, пов'язаної із запобіганням підтопленню навколишнього природного середовища внаслідок закриття шахт; створення геологічних територій та об'єктів, що мають важливе наукове, культурне, санітарно-оздоровче значення (наукові полігони, геологічні заповідники, заказники, пам'ятки природи, лікувальні, оздоровчі заклади) (крім нафтогазоносних надр); виконання робіт (проведення діяльності), передбачених угодою про розподіл продукції (ст. 14 Кодекс України про надра) [83].

На нашу думку, майнові права орендаря та концесіонера, в комплексі створюють своєрідне «синтетичне» речове право (чи права): право користування надрами і родовищами корисних копалин реалізує речові права користувачів надр. В цьому випадку, варто підкреслити, що за чинним вітчизняним законодавством, орендар – є володільцем зобов'язальних прав. У зв'язку з чим немає потреби пояснювати принципову різницю між речовими правами концесіонера та зобов'язальними правами орендаря.

Різко контрастує з наймом (орендою) і загальноприйняте в концесійному договорі положення, відповідного якому право власності на майно концесіонера, набутого чи створеного ним для концесійних цілей, підлягає безоплатній передачі концеденту (державі чи іншому публічно-правовому утворенню) по закінченню строку дії договору. Орендним відносинам таке правило невідоме.

Іще одна відмінність оренди від концесії полягає в тому, що передання майна в оренду не є підставою для припинення чи зміни прав третіх осіб на це майно. Концесійна практика виходить із інших передумов: майно, право користування яким надається концесіонеру, повинно бути попередньо звільнене від будь-яких чужих прав на нього. Це означає, що в концесію передається, як правило, казенне (державне) майно чи майно територіальної громади (комунальна власність). Крім того, концесіодавець надає право користування концесіонеру, тоді як орендодавець лише зобов'язується передати (надати) майновий об'єкт орендареві. Ця малопомітна, на перший погляд відмінність, по-різному визначає момент переходу

прав. Концесіонер набуває своїх прав з моменту укладення (чи реєстрації) договору, тоді як орендар – з моменту реального передання йому орендованого об'єкта, який, в принципі, може бути залежним від моменту укладення чи реєстрації договору.

Наступне, на що маємо звернути увагу – це економічна невідповідність найму (оренди) вимогам інвестиційного проєкта (тим більше – умовам проєктного фінансування), яким достоту повністю відповідає сучасна концесія. Традиційно оренда – це найм майна, належний стан якого зобов'язаний підтримувати орендодавець. І хоча договором найму (оренди) також можна передбачити обов'язок орендаря по збільшенню та оновленню орендованого майна, це не може тлумачитися як інвестиція. Дійсний інвестиційний проєкт може бути реалізований тільки в концесійній формі з наданням концесіонеру індивідуальних рентних, податкових, валютних режимів тощо.

Що стосується невідновних природних ресурсів, то по відношенню до них виникає невідповідність між вимогами ЦК України про збереження орендованими речами, майном своїх природних властивостей в процесі їх використання (неспоживні речі) і можливим повним використанням (вичерпанням) ділянки надр, внаслідок чого надра не просто втрачають свої природні властивості, але і перестають існувати фізично.

Отже, юридичний зміст договору найму (оренди) не збігається із змістом концесійного договору, що зумовлює кваліфікувати їх як різні цивільно-правові конструкції.

Наступним видом концесійного договору, який нами виділено, є – договір концесії автомобільної дороги.

Транспорт є однією з найбільш важливих галузей національної економіки, що забезпечує переміщення людей і товарів, доступ до робочих місць і послуг, а також розвиток торгівлі та економічне зростання [135].

Досліджуючи сучасний стан та перспективи розвитку транспортної інфраструктури в Україні, науковці справедливо відзначають, що транспортний комплекс України є одним з найбільших галузей економіки, кожна сфера діяльності

потребує транспортного забезпечення, а економічний розвиток країни пришвидшує необхідність появи нових об'єктів транспортної інфраструктури. Якщо транспортна інфраструктура слабо розвинена, вона знижує активність процесів в організації та виконанні логістики, що зменшує результативність економічних показників [230, с. 105]. Доречними уявляються і міркування відносно того, що ефективне функціонування транспортного комплексу впливає на якість життя населення, розвиток і конкурентоспроможність економіки країни. Доступність безпечних та якісних транспортних послуг визначає ефективність функціонування та розвитку інших галузей економіки. Основою транспортного комплексу країни є його інфраструктура, вона поєднує виробництво зі споживачами, постачальниками, партнерами. Розвинута інфраструктура впливає не лише на ефективну та своєчасну доставку продукції, а й на скорочення витрат на транспортні послуги [86, с. 11].

Варто також наголосити, що транспортна система України включає понад 20,9 тис км залізничних колій, що взаємодіють із залізницями кількох сусідніх країн (Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини) і на яких функціонує 40 міжнародних залізничних переходів, близько 169,7 тис км автомобільних доріг (у т. ч. 166,2 тис. км із твердим покриттям), 30 аеропортів, де діє 130 злітних смуг, 13 (до анексії Криму – 18) державних морських торговельних портів загальною технологічною потужністю понад 170 млн. тонн, 4 рибних порти, 13 приватних портових пунктів і причалів, понад 42 тис. км нафтогазопроводів [253]. До повномасштабного вторгнення РФ до нашої держави, вітчизняною транспортною системою щодоби здійснювалось перевезення близько 4,5 млн. тонн вантажів і понад 16 млн. пасажирів [142].

Не можемо не погодитись із О. С. Бурлакою, яка зазначає, що одним із найважливіших питань у галузі транспорту було й залишається підвищення ефективності використання державного та комунального майна, а також забезпечення потреб широкого кола споживачів у транспортних послугах. З цією метою в нашій державі було розроблено та впроваджено значну кількість різноманітних правових механізмів, в числі яких слід назвати і транспортні концесії. Завдяки існуванню та практичній реалізації договору концесії на

будівництво та експлуатацію автомобільних доріг може бути досягнута загальна мета – підвищення ефективності транспортної інфраструктури та надання якісних послуг споживачам [26, с. 69].

Важливу роль в забезпеченні належного функціонування транспортної системи відіграє автомобільний транспорт, і цілком очевидним є те, що забезпечення якісного та безпечного функціонування автомобільного транспорту залежить від стану утримання автомобільних доріг [151].

Законом України «Про автомобільні дороги» виділено такі види автомобільних доріг: автомобільні дороги загального користування; вулиці і дороги міст та інших населених пунктів; відомчі (технологічні) автомобільні дороги; автомобільні дороги на приватних територіях (ст. 5) та відносно новий вид - автомобільні дороги оборонного значення (ст. 5-1) [151]. Названим законом встановлено, що автомобільними дорогами оборонного значення є автомобільні дороги, необхідні для забезпечення оборони і безпеки України, з'єднання військових та інших спеціальних об'єктів, які призначені в умовах воєнного стану для військових перевезень, перевезень, пов'язаних з евакуацією населення, вантажів, народногосподарських перевезень.

Наявність такого законодавчого припису посилює роль договірної регулювання будівництва, реконструкції чи ремонту автомобільних доріг, в тому числі і за допомогою концесійного договору.

В правничій літературі, договір концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг визначається як надання концесієдавцем на підставі концесійного договору на платній та строковій основі юридичній особі, яка стала переможцем концесійного конкурсу, права на будівництво та управління (експлуатацію) об'єкта концесії (строкове платне володіння), за умови взяття концесіонером на себе зобов'язань щодо будівництва та управління (експлуатації) об'єктом концесії, майнової відповідальності та можливого підприємницького ризику [205, с. 129].

Важливою умовою чинності договору концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг є обов'язковість прийняття рішення

відповідними компетентними органами. Рішення про доцільність або недоцільність будівництва та подальшої експлуатації автомобільних доріг загального користування державного значення на умовах концесії приймається Кабінетом Міністрів України на підставі висновку за результатами аналізу ефективності здійснення публічно-приватного партнерства у формі концесії. У рішенні про доцільність будівництва та подальшої експлуатації автомобільних доріг на умовах концесії обов'язково зазначаються: концесіодавець; органи виконавчої влади, відповідальні за організацію роботи щодо відчуження, вилучення, викупу земельних ділянок, необхідних для будівництва та експлуатації автомобільної дороги; загальна характеристика та технічні параметри автомобільної дороги; орієнтовна вартість будівництва автомобільної дороги та базові фінансові показники проєкту, що здійснюється на умовах концесії; орієнтовні межі та площі земельних ділянок, необхідних для будівництва та експлуатації автомобільної дороги; граничний строк, на який надається концесія; граничний розмір плати за експлуатаційну готовність; очікувана інтенсивність руху; граничний розмір плати за разовий проїзд такою дорогою; маршрут альтернативного безоплатного проїзду; необхідні заходи з підготовки до проведення концесійного конкурсу; інші умови будівництва та експлуатації автомобільної дороги на умовах концесії (ст. 40 ЗУ «Про концесію»).

Як і будь-яка цивільно-правова конструкція, договір концесії автомобільної дороги, містить умови, обов'язкові для його дійсності. Зокрема, це умови про предмет, строк та ціну договору.

Отже, виходячи із положень галузевого законодавства, предметом договору концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг є автомобільні дороги загального користування.

Разом з тим, ми погоджуємося із В. П. Маковієм, що перелік істотних умов договорів у сфері будівництва автомобільних доріг має вичерпний характер, який може бути доповнений законодавством, сторонами та судом. При цьому пріоритетним визнано можливість перерахування переліку істотних умов в межах відповідної оферти стороною договору. Автор правильно стверджує, що

дослідження предмету договору у сфері будівництва автомобільних доріг у площині дихотомічної пари «предмет-договір» створило передумови для підтримки позиції, за якою під таким сприймається результат будівельних робіт (інженерно-геологічних, топографо-геодезичних, гідрологічних, науково-дослідних та дослідно-конструкторських, будівельно-монтажних), тобто автомобільна дорога як складний об'єкт [108, с. 328].

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 проєкт, що здійснюється на умовах концесії щодо будівництва та подальшої експлуатації автомобільних доріг, може бути реалізований лише за умови наявності альтернативного безоплатного проїзду (автомобільна дорога) впродовж 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») [151].

Строк договору концесії автомобільних доріг визначений законом і має становити не менше 10 років та не більше 50 років.

Відповідно до Закону України «Про концесію», ціною договору концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг є плата за проїзд автомобільною дорогою. Як правило, розмір плати за разовий проїзд автомобільною дорогою загального користування, побудованою на умовах концесії, визначається концесіонером відповідно до концесійного договору та з урахуванням тарифної сітки плати за разовий проїзд автомобільною дорогою за кожний кілометр та не може бути більшим максимального розміру плати, що встановлюється Кабінетом Міністрів України з урахуванням виду транспортного засобу та рівня інфляції.

Порядок безоплатного проїзду автомобільними дорогами, побудованими на умовах концесії, та розмір відшкодування концесіонеру (в разі стихійного лиха,

катастрофи, епідемії, епізоотії, проїзду транспортних засобів, що використовуються органами державної влади, підрозділами Міністерства оборони України, Державної прикордонної служби України, Національної гвардії України, Національної поліції України, Державної служби України з надзвичайних ситуацій, та швидкої медичної допомоги) визначає Кабінет Міністрів України. Плата за експлуатаційну готовність автомобільної дороги сплачується концесіонеру відповідно до умов концесійного договору після прийняття автомобільної дороги в експлуатацію та залежить від досягнення концесіонером показників результативності, зокрема якості, надійності, доступності автомобільної дороги. У разі недосягнення концесіонером показників результативності, розмір плати за експлуатаційну готовність може бути зменшений на суму штрафних санкцій, передбачених концесійним договором.

Концесійні платежі вносяться концесіонером відповідно до умов концесійного договору, якщо інтенсивність руху на автомобільній дорозі за результатами звітного року перевищує очікувану, що визначена концесійним договором.

Договір концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг має ряд особливостей. До таких особливостей, в першу чергу, слід віднести – умову щодо наявності альтернативного безоплатного проїзду (автомобільна дорога) впродовж усього строку експлуатації платної автомобільної дороги відповідно до Закону України «Про автомобільні дороги» [151].

Наступною особливістю цього договору є те, що державне підприємство, установа або організація, що є землекористувачем та відповідно замовником будівництва автомобільної дороги, зобов'язане укласти з концесіонером договір про делегування функцій замовника будівництва відповідно до умов концесійного договору. Договір про делегування функцій замовника будівництва визначає права, обов'язки та відповідальність концесіонера у зв'язку із здійсненням ним функцій замовника будівництва від імені та в інтересах індивідуально визначеного землекористувача відповідно до містобудівного законодавства та компенсації землекористувачу земельного податку. Під договором про делегування функцій

замовника будівництва розуміється договір, відповідно до умов якого замовник передає концесіонеру права на здійснення проєкту будівництва, включаючи, але не обмежуючись правом на отримання дозвільних документів на будівництво від імені та в інтересах замовника, право на укладення від власного імені договорів генерального підряду на будівництво, на розроблення проєктно-кошторисної документації. Термін «замовник» вживається у значенні, наведеному в Законі України «Про регулювання містобудівної діяльності» [166].

Третьою особливістю договору концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг є – особливий правовий режим майна, яке створюється в процесі виконання договору. Так, майно, створене концесіонером на виконання умов концесійного договору або отримане концесіонером відповідно до умов концесійного договору та розташоване у межах смуги відведення автомобільної дороги, є об'єктом права державної, комунальної власності, крім об'єктів дорожнього сервісу, які можуть бути власністю концесіонера відповідно до умов концесійного договору. 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 [217, с. 558].

Як бачимо, окреслені види цивільно-правових, зобов'язальних відносин складають окрему групу договорів, які врегульовують відносини публічно-приватного партнерства шляхом укладення окремого договору. Предметом таких договорів можуть бути об'єкти інфраструктури, інші об'єкти державної власності, які мають загальнодержавне, а подекуди і стратегічне значення, ефективність діяльності яких може бути підвищена шляхом передання такого об'єкту в строкове користування юридичним особам приватного права та залучення приватних інвестицій зі збереженням державної власності на об'єкт концесії. Запропоновано доповнити Главу 58 ЦК України параграфом 7 Концесія, наступними статтями: «Стаття 809-2. Договір концесії морського порту»; «Стаття 809-3. Договір концесії автомобільної дороги»; «Стаття 809-4. Договір концесії природних ресурсів». Або ж у світлі запропонованих змін до Цивільного кодексу України (Кодексу

приватного права) до Глави 65 Найм (оренда) статті 1044-1; 1044-2; 1044-3 з відповідними назвами - Договір концесії морського порту, договір концесії автомобільної дороги, договір концесії природних ресурсів.

### **3.3. Підстави та правові наслідки невиконання або неналежного виконання концесійних договорів**

Важливість дослідження питання невиконання або неналежного виконання концесійних договорів обумовлена не лише їхньою економічною роллю, правовою природою, а й специфічним характером, оскільки відносини, що виникають із концесійних зобов'язань, поєднують правові засади цивільного договору з елементами регулювання публічних послуг.

Як ми уже зазначали раніше, концесійні договори спрямовані на вирішення ключових державних завдань: модернізацію інфраструктури, підвищення якості надання суспільно значущих послуг, залучення інвестицій у стратегічні галузі, зменшення бюджетного навантаження і, що суттєво важливо – повоєнне відновлення України. Водночас невиконання або неналежне виконання зобов'язань за такими договорами може мати значні фінансові, соціальні та правові наслідки, зокрема: дискредитація інвестиційної довіри, економічні втрати для держави чи місцевих громад, а також зниження якості надання суспільних послуг. Тому правове регулювання відповідальності сторін за порушення зобов'язальних правовідносин, є однією з найважливіших проблем сучасної договірної практики й юридичної науки. Особливої уваги набуває відповідальність за невиконання або неналежне виконання умов договору і тому, що наслідки таких порушень виходять за межі класичного розуміння завдання шкоди та здатні прямо впливати на інтереси держави, місцевих громад і широких верств населення, що користуються публічними послугами [192, с. 123].

Все перелічене зумовлює необхідність здійснення аналізу правових засад відповідальності за невиконання або неналежне виконання концесійних договорів, виявлення сучасних проблем в українському правовому полі, а також в окресленні

перспектив вдосконалення механізмів юридичної відповідальності в контексті ефективного функціонування концесійних відносин.

В аспекті наведеного, питання відповідальності сторін за порушення умов концесійного договору набувають особливого значення, адже будь-яке невиконання або неналежне виконання зобов'язань за таким договором, викликає наслідки, що підлягають оцінці саме у межах інституту договірної відповідальності приватного права. Цивільно-правовий підхід дозволяє зосередити увагу не лише на самому факті порушення, а й на оцінці правових механізмів захисту інтересів сторін, визначенні підстав для відповідальності, форм та обсягів відшкодування шкоди, можливостей розірвання договору тощо [227; 235, с.47].

Проблематика невиконання концесійних договорів актуалізується в Україні також у зв'язку з реформуванням сфери ППП, модернізацією законодавства (зокрема Законів України «Про концесію» та «Публічно-приватне партнерство»), а також підвищеною увагою до безпеки інвестиційного середовища. Разом з тим на практиці спостерігається брак уніфікованого підходу до застосування норм ЦК України щодо відповідальності за порушення умов концесії, що створює ризики правової невизначеності [235, с.45-47].

Важливо відзначити, що у межах концесійних зобов'язань реалізується баланс між договірною свободою та захистом публічного інтересу, що унеможливорює формальний підхід до вирішення питань відповідальності сторін. Відтак, навіть незначне, на перший погляд, порушення концесійного договору, може мати істотні наслідки, пов'язані з припиненням надання життєво необхідних послуг населенню, порушенням міжнародних зобов'язань України, втратами державних коштів тощо.

На наше переконання особливу складність становить необхідність забезпечення стабільності сучасних договірних відносин у довгостроковій перспективі, адже концесійні договори укладаються, як правило, на тривалий строк, що також створює додаткові ризики для сторін, зокрема в контексті зміни законодавства, економічній та політичній сферах тощо. Саме тому правове регулювання відповідальності має не лише стимулювати сторони до належного

виконання зобов'язань, а й забезпечувати належні правові механізми відновлення порушеного балансу інтересів у разі порушення умов договору [66, с. 92].

У національному законодавстві, зокрема у ст. 39 Закону України «Про концесію», встановлено базові положення щодо відповідальності сторін за концесійним договором. Проте їхня декларативність і відсутність деталізації ускладнюють правозастосування та створюють ризики для обох сторін, зокрема щодо доведення вини, обґрунтованості збитків, можливості одностороннього розірвання договору тощо. Це об'єктивно потребує доктринального аналізу, оновлення нормативного регулювання та напрацювання практичних рекомендацій.

Таким чином, комплексне дослідження невиконання або неналежного виконання концесійних договорів є не лише актуальним з точки зору правової науки, але й має безпосереднє практичне значення для захисту державних інтересів, стимулювання інвестицій та утвердження принципу верховенства права у сфері публічно-приватного партнерства.

Необхідно також вказати, що відсутність чітких та усталених правил кваліфікації порушень концесійного договору, меж відповідальності та процедури її реалізації призводить до неоднорідності правозастосування. Зокрема, в судовій практиці трапляються випадки неоднакового підходу до визначення істотності порушення, настання юридичних наслідків у вигляді розірвання договору або стягнення збитків, а також до обґрунтування меж договірної свободи сторін у встановленні санкцій за порушення [175; 178; 148; 212; 176].

Це, у свою чергу, ускладнює не лише виконання зобов'язань, а й знижує привабливість концесій як правового інструменту для реалізації проектів у стратегічних секторах економіки. Особливо гостро ці питання постають у випадках, коли одна зі сторін - держава або орган місцевого самоврядування - наділена владними повноваженнями, а друга - суб'єкт приватного права, який вкладає значні інвестиційні ресурси. Баланс інтересів у таких відносинах потребує адекватного правового забезпечення, де відповідальність виконує не лише каральну, але й превентивну та компенсаторну функції.

З огляду на зазначене та в межах дослідження цього питання, вважаємо за необхідне здійснити системний підхід до аналізу чинного законодавства, судової практики та доктринальних підходів щодо механізмів відповідальності сторін концесійного договору. Особливу увагу слід приділити співвідношенню публічно-правової та приватно-правової природи відповідальності, визначенню моменту порушення, формам її прояву, умовам звільнення від відповідальності, а також інструментам договірному забезпеченню виконання зобов'язань.

Хоча концесійний договір за своєю правовою природою є цивільним договором, його предметом виступають публічно значущі активи або послуги, що надаються у сфері, яка має стратегічне значення для держави або територіальної громади. Така природа зумовлює трансформацію функцій юридичної відповідальності та її взаємозв'язок із принципами публічного управління, верховенства права і недискримінаційності [192, с. 124].

У загальній теорії права відповідальність визначається як реакція держави на правопорушення, що виявляється у застосуванні заходів примусу до особи, яка порушила норму права [188, с. 429-431; 90, с. 275-278]. Водночас у сфері концесій така відповідальність не обмежується лише репресивною функцією, а виконує також превентивну, компенсаційну та регулятивну функції [81, с. 17; 256; 279; 281; 284].

Так, відповідно до ст. ст. 22, 611 ЦК України, компенсаційна функція полягає у відновленні становища сторони, яка зазнала шкоди внаслідок порушення умов договору. Це включає відшкодування реальних збитків і упущеної вигоди [227].

Превентивна функція реалізується через систему штрафних санкцій, неустойок, гарантій, а також можливість одностороннього розірвання договору. Зазначена функція має стримуючий ефект і спрямована на попередження порушень у майбутньому. У концесійній моделі вона набуває особливого значення, оскільки забезпечує сталість та передбачуваність правовідносин, що тривають десятиліттями [81, с. 17].

Регулятивна функція проявляється у можливості сторін через умови договору деталізувати наслідки невиконання, включно з алгоритмами врегулювання спорів,

механізмами компенсацій, преференцій або відступлення від зобов'язань у випадках форс-мажору або, як ми зазначали у попередніх підрозділах, шляхом застосування доктрини істотної зміни обставин (*hardship*), зміни законодавства, макроекономічних обставин тощо. Саме ця функція дозволяє інтегрувати положення приватного договору у систему публічних зобов'язань [201, с. 87].

На відміну від класичних договірних правовідносин, відповідальність у межах концесій має підвищене навантаження, оскільки її реалізація прямо впливає на публічну сферу - безперервність надання життєво необхідних послуг, стан інфраструктури, екологічну безпеку, соціальну стабільність. Тому навіть судова практика у сфері концесій часто містить посилення на суспільну шкоду, а не лише майнові збитки..

Зміна правової конструкції після втрати чинності Господарським кодексом України також вплинула на осмислення відповідальності сторін концесійного договору. Застосування виключно положень Цивільного кодексу України вимагає їхньої адаптації до публічно-правового контексту концесій, а також розширеного тлумачення понять «істотного порушення», «вини», «збитків», що підтверджується і в новітніх наукових дослідженнях [66, с. 95].

Таким чином, відповідальність у межах концесійних зобов'язань - це багаторівнева правова категорія, що виходить за межі класичної договірної відповідальності й виконує системоутворюючу роль для забезпечення стабільності, справедливості та ефективності публічно-приватного партнерства.

У цивільно-правовій площині основою правового регулювання невиконання або неналежного виконання концесійних зобов'язань безумовно є норми ЦК України, що встановлюють загальні наслідки порушення зобов'язань, підстави відповідальності та способи реалізації прав кредитора у зобов'язанні.

Відповідно до ст. 611 ЦК України, у разі порушення зобов'язання настають правові наслідки, передбачені договором або законом, включаючи зміну умов зобов'язання, його розірвання та відшкодування збитків [227]. Такий перелік відображає доктринальний підхід цивільного права до загальних наслідків порушення договірних зобов'язань.

Ст. 614 ЦК України встановлює, що боржник несе відповідальність за невиконання зобов'язань, якщо не доведе, що порушення сталося не з його вини [227]. Це положення є базовим для визначення вини у договірних правовідносинах і є обов'язковим елементом при будь-якому застосуванні цивільно-правової відповідальності, у тому числі щодо концесійних договорів.

З огляду на можливість дострокового припинення тривалих зобов'язань, у ст. 651 ЦК України прямо передбачено, що договір може бути розірваний чи змінений за рішенням суду в разі його істотного порушення. Аналізуючи норму згадуваної статті можемо припустити, що цивільне законодавство закладає основу для застосування найрадикальнішого виду наслідків відповідальності, що також відповідає практиці розірвання концесійних договорів.

Спеціальні правила щодо відповідальності за порушення зобов'язань за концесійними договорами в Україні містяться в Законі України «Про концесію», відповідно до положень якого, сторони несуть відповідальність за невиконання чи неналежне виконання зобов'язань відповідно до закону та умов договору, але закон не деталізує перелік заходів відповідальності чи алгоритми їх застосування [200, с. 117], що вказує на бланкетність норми у правовому регулюванні відповідальності в концесійних правовідносинах і залежність від договірної вольової конфігурації сторін.

Варто також зауважити, що на практиці значна частина відповідальності за концесійними договорами формується саме в договірних положеннях між сторонами, що може містити: розірвання договору за істотні порушення; відшкодування збитків, включаючи компенсацію реальних витрат та упущеного прибутку; штрафні санкції або пені, встановлені сторонами у договорі [200, с. 117-118; 17, с. 650-651]. Але оскільки закон не містить єдиної систематизованої класифікації цих форм відповідальності, практика застосування цих інструментів нерідко стає фрагментарною та залежить від якості договірного регулювання.

На наше переконання однією з основних прогалин чинного законодавства є відсутність чіткої класифікації порушень концесійного договору, що може унеможливити узгоджену оцінку істотності порушення. На це звертають увагу

і Л. Тимченко та О. Бордюг, які зауважують, що у договірних практиках сторони можуть по-різному трактувати, чи є простий пропуск платежу істотним порушенням, або лише невиконання ключових інвестиційних зобов'язань [200, с. 118].

На нашу думку, ще одним недоліком є - відсутність у законі механізмів верифікації збитків та алгоритмів визначення їх розміру у випадках, коли шкода пов'язана з довгостроковими наслідками для інфраструктурних об'єктів. Як зауважує Л. С. Богдан, договірна відповідальність у концесійних проєктах потребує окремих моделей визначення збитків, оскільки стандартні цивільно-правові підходи не враховують публічного елемента контракту та можливих втрат для суспільних послуг [17, с.651].

Не покращують ситуації відсутність гарантій балансу публічних і приватних інтересів у законі «Про концесію». Зокрема, йдеться про процедуру досудового врегулювання спорів, повідомлення про порушення чи встановлення строків для усунення порушень до звернення до суду.

У міжнародних стандартах ППП, наприклад в Угоді UNECE щодо публічно-приватних партнерств, зазначено, що сторони таких договорів повинні мати чітко визначену відповідальність за порушення умов, включно з наслідками економічного та соціального характеру, які застосовуються пропорційно до порушення їх контрактних зобов'язань [281, с. 28–29].

У договірних практиках з реалізації концесійних проєктів в рамках ППП також широко використовується механізм «*sure period*», тобто строк для усунення порушення після його письмового повідомлення, до того як буде застосоване розірвання договору або інший радикальний наслідок. Так, у типовому документі Європейського центру досвіду ППП зазначається: «Положення про припинення договору зазвичай передбачають визначений проміжок часу до того, як тривалий форс-мажор може призвести до припинення договору про публічно-приватне партнерство. Цей період, як правило, встановлюється і стосується повідомлення про порушення умов договору та встановлення періоду для його усунення, тобто

часу, наданого стороні, що порушила зобов'язання, для виправлення порушення до моменту припинення договору» [252, с. 32].

З огляду на викладене, ми вважаємо доцільним запропонувати наступні пропозиції щодо удосконалення нормативного регулювання відповідальності за концесійними договорами. Насамперед, у Законі про концесії слід встановити єдині критерії (підстави) істотних порушень з урахуванням специфіки концесійних правовідносин та публічного інтересу. Крім того, потребує унормування і класифікації видів відповідальності, включно з обов'язковими елементами договору (штрафні санкції, пені, відшкодування витрат, механізми компенсації за вину тощо).

Таким чином, адаптація цивільно-правових механізмів відповідальності до специфіки концесійних договорів та їх публічного виміру сприятиме підвищенню правової передбачуваності, зниженню судових спорів та підвищенню інвестиційної привабливості концесій як інструменту реалізації стратегічних проєктів.

Положення чинного законодавства утворюють нормативну основу для регулювання відповідальності сторін у межах концесійних договорів. Водночас ефективність застосування відповідних норм значною мірою залежить від їх практичного втілення - тобто від того, як ці положення інтерпретуються і реалізуються судами в конкретних правовідносинах. Саме судова практика надає реальні приклади тлумачення понять «істотного порушення», «невиконання зобов'язань», «компенсації» та інших категорій, що мають вирішальне значення у контексті юридичної відповідальності за невиконання або неналежне виконання концесійних договорів.

Рішення національних судів дозволяють не лише ідентифікувати існуючі тенденції та прогалини в правозастосуванні, а й сформулювати рекомендації щодо вдосконалення механізмів договірної відповідальності в умовах публічно-приватного партнерства. Тому доцільним є і аналіз судових рішень, що стосуються порушення умов концесійних договорів, їх розірвання, а також захисту майнових інтересів як публічного суб'єкта правовідношення, так і приватного інвестора.

Судова практика в Україні становить важливий елемент правового регулювання відповідальності сторін за порушення умов концесійних договорів, оскільки дозволяє конкретизувати загальні норми цивільного та спеціального законодавства у сфері концесій. Аналіз судових справ і прийнятих по ним судових рішень, дозволяє простежити колізії у правозастосуванні, з'ясувати усталені підходи до визначення істотності порушення, критеріїв розірвання договору та можливості компенсації інвестору.

Одним із ключових прецедентів є рішення Господарського суду Харківської області № 111769759 від 14.06.2023 р., у якому суд мотивував розірвання концесійного договору на підставі невиконання сторонами своїх зобов'язань. Суд, посилаючись на ч. 2 ст. 15 Закону України «Про концесію», констатував, що договір може бути розірваний за рішенням суду у випадку невиконання зобов'язань сторонами або однією з них, що свідчить про застосування судом критерію істотності порушення, оскільки порушення зобов'язань унеможливили реалізацію основного предмету договору [177].

Аналогічний підхід простежується і в іншій справі, де суд також зазначив, що на вимогу сторони концесійний договір може бути розірваний у разі невиконання умов договору. У матеріалах справи зазначено, що відповідач не здійснив жодних дій, спрямованих на виконання умов концесійного договору, що стало підставою для звернення до суду з вимогою про розірвання контракту [175].

Щодо визнання договорів недійсними, то судом визначено можливість і доцільність застосування загальних норм цивільного законодавства, а саме ст. 215 ЦК України, через порушення вимог щодо укладення такого договору, зокрема істотних умов або процедурних вимог, що має прямі наслідки для застосування відповідальності та правової охорони інвестицій [178].

Не можна оминати увагою і ще один аспект судової практики - позови про стягнення заборгованості з концесійних платежів, що не можна ігнорувати. У постанові ВГСУ у справі № 924/24/16 суд задовольнив вимогу концесієдавця про стягнення з концесіонера недоплачених концесійних платежів за договором,

підкресливши, що такі порушення прямо порушують договірні зобов'язання та тягнуть правові наслідки у вигляді стягнення заборгованості [148].

Разом із тим, суди висловлюються не лише про механічне розірвання договорів. В ухвалі Великої палати Верховного Суду по справі № 922/639/23 зазначено, що невиконання умов концесійного договору мало наслідки для майнових прав держави як власника об'єкта концесії, що призвело до зменшення передбачених надходжень до державного бюджету. Така позиція свідчить про те, що суди готові враховувати публічний ефект порушень у застосуванні відповідальності і не обмежуватися лише приватно-правовою оцінкою дій сторін [212].

Особлива увага в практиці приділяється і правам інвесторів на компенсацію чи стягнення належних платежів: хоча прямих рішень щодо компенсації упущеної вигоди чи інвестиційних витрат у ЄДРСР за концесійними договорами наразі небагато у відкритому доступі, рішення про стягнення заборгованості за платежами безумовно підтверджують практичну можливість захисту майнових інтересів концесіодавця в судовому порядку. До прикладу, у постанові ВГСУ у справі № 924/24/16 суд задовольнив вимоги щодо стягнення недоплачених концесійних платежів, що підтверджує можливість захисту майнових прав концесіодавця у судовому порядку [148]. Аналогічні підстави для судового розгляду майнових претензій зумовили відкриття провадження у справі № 94726609/21 щодо своєчасної оплати за договором комерційної концесії [176].

Загалом же судова практика показує, що суди застосовують критерій істотності порушення, виходячи з фактичного впливу на реалізацію предмета концесійного договору. Також практикується розірвання договору на вимогу сторони, яка довела невиконання або неналежне виконання зобов'язань. Стягнення заборгованості за концесійними платежами є одним із практичних способів захисту прав концесіодавця, а окремі судові рішення визнання договорів недійсними демонструють, що порушення процедурних вимог може мати далекосяжні наслідки для сторін.

Такий аналіз практики є важливим, оскільки саме судові рішення формують правозастосовну практику у сфері концесій, уточнюють зміст загальних цивільних норм у специфічних договірних конструкціях і сприяють правовій визначеності для сторін концесійних договорів у практичній діяльності. Судова практика також відіграє роль механізму саморегуляції договірних відносин, оскільки сприяє встановленню стабільних стандартів поведінки сторін у випадках порушення зобов'язань та забезпечує баланс інтересів держави, місцевих громад і приватних інвесторів.

Водночас слід констатувати, що механізми судового захисту залишаються фрагментарними і не охоплюють повною мірою питань компенсації інвестицій, упущеної вигоди чи гарантування стабільності договірних умов. Це актуалізує потребу у зверненні до зарубіжного досвіду правового регулювання концесійних зобов'язань, що дозволяє не лише виявити альтернативні моделі врегулювання відповідальності, але й зіставити підходи до збалансування інтересів держави та інвестора у межах публічно-приватного партнерства.

З огляду на проведені дослідження та з урахуванням рекомендацій і стандартів міжнародних організацій, вважаємо за необхідне імплементувати відповідні положення до ст. 39 «Відповідальність сторін концесійного договору» Закону України «Про концесію» і викласти норми статті у такій редакції:

1. Доповнити ст. 39 частиною 2<sup>1</sup> такого змісту: Підставами невиконання або неналежного виконання стороною концесійного договору є істотні порушення зобов'язань, визначених договором або законом, які унеможливають досягнення мети концесійного договору, призводять до припинення або суттєвого погіршення безперервності чи якості надання публічно важливих послуг, полягають у систематичній несплаті концесійних платежів, істотно порушують умови експлуатації, утримання або безпеки об'єкта концесії, прямо визначені істотними у концесійному договорі, інші порушення зобов'язань, визначених договором або законом, які не позбавляють договір його економічного або публічного призначення та можуть бути усунуті стороною-порушником у встановлений строк.

2. Доповнити ст. 39 частиною 3 такого змісту: У разі виявлення порушення умов концесійного договору сторона, права або інтереси якої порушено, зобов'язана: направити іншій стороні письмове повідомлення про порушення; надати строк для усунення порушення, який не може бути меншим ніж 30 календарних днів, якщо інший строк не встановлений договором

3. Доповнити ст. 39 частиною 4 такого змісту: У разі істотного порушення умов концесійного договору, яке не було усунене у встановлений строк без поважної причини або сторона-порушник не повідомила про причини неможливості усунення істотного порушення, до сторони-порушника можуть застосовуватися такі заходи відповідальності: відшкодування збитків, у тому числі упущеної вигоди; сплата штрафних санкцій (неустойки, штрафу, пені), передбачених договором; застосування забезпечувальних заходів виконання зобов'язань; тимчасове обмеження окремих прав сторони-порушника; дострокове припинення концесійного договору; інші правові наслідки, передбачені Законом або договором.

4. Доповнити ст. 39 частиною 5 такого змісту: З метою забезпечення безперервності надання публічно важливих послуг у разі істотного порушення зобов'язань концесіонером, концесієдавець має право, у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, тимчасово втрутитися у виконання окремих зобов'язань концесіонера без припинення дії договору.

5. Доповнити ст. 39 частиною 6 такого змісту: У разі припинення концесійного договору не з вини концесіонера, у тому числі внаслідок регуляторних змін або з ініціативи концесієдавця, концесіонеру підлягають компенсації фактично понесених інвестиційних витрат; документально підтверджених збитків; упущеної вигоди - у випадках та в порядку, визначених договором або Законом.

6. Доповнити ст. 39 частиною 7 такого змісту: Спори, що виникають у зв'язку з невиконанням або неналежним виконанням концесійного договору, можуть вирішуватися шляхом переговорів, медіації, арбітражу або в судовому порядку, якщо інше не передбачено концесійним договором або Законом.

### Висновки до Розділу 3

1. Доведено, що при правовому регулюванні відповідальності за невиконання чи неналежне виконання концесійних договорів у цивільному праві України підлягають застосуванню норми, закріплені міжнародними стандартами з урахуванням принципів правової визначеності, передбачуваності та балансу інтересів, а саме: встановлення чіткого переліку підстав відповідальності за невиконання чи неналежне виконання концесійного договору; встановлення підстав дострокового припинення концесійного договору; розроблення класифікації порушень у сфері публічно-приватного партнерства, як елементу системи контролю виконання зобов'язань, як єдиного підходу до вирішення спорів у цій сфері.

2. Обґрунтовано, що істотними порушеннями в ході виконання зобов'язань, визначених концесійним договором слід вважати обставини, які унеможливають досягнення мети концесійного договору, призводять до припинення або суттєвого погіршення безперервності чи якості надання публічно важливих послуг, полягають у систематичній несплаті концесійних платежів, суттєво порушують умови експлуатації, утримання або безпеки об'єкта концесії, безпосередньо визначені істотними у концесійному договорі, інші порушення зобов'язань, визначених договором або законом, які не позбавляють договір його економічного або публічного призначення та можуть бути усунуті стороною-порушником у встановлений строк.

3. Наголошено, що за невиконання чи неналежне виконання умов концесійного договору, можуть бути застосовані такі заходи цивільно-правової відповідальності: відшкодування збитків, у тому числі упущеної вигоди; сплата штрафних санкцій (неустойки, штрафу, пені), передбачених договором; застосування забезпечувальних видів виконання зобов'язань; тимчасове обмеження окремих прав сторони-порушника; дострокове припинення концесійного договору; інші правові наслідки, передбачені Законом або договором.

4. Для сприяння стабільності реалізації довгострокових інфраструктурних проєктів та уникнення практики безпідставного припинення договору шляхом його розірвання пропонується на рівні законодавства закріпити норму про необхідність попереднього (до моменту строку закінчення договору) повідомлення про допущене порушення, яке не пов'язане із протиправними діями контрагента та встановлення обов'язкового (чітко визначеного) строку усунення такого порушення. Крім того обстоюється позиція, за якою право публічного партнера на тимчасове втручання у хід виконання концесійного договору є ефективним інструментом захисту публічного інтересу та сприяє безперервності надання послуг, що є ключовою ознакою таких договірних відносин.

5. Дослідивши поняття та зміст концесійного договору, зроблено висновок, що концесійний договір та договір найму (оренди), є різними правовими конструкціями. Така відмінність стосується наступного: по-перше, орендареві передається у користування певне майно, концесіонеру надається лише право (виключне право) користування певним об'єктом; по-друге, орендар – є володільцем зобов'язальних прав, концесіонер – є носієм речових прав; по-третє, за договором концесіонер набуває своїх прав з моменту його укладення, державної реєстрації, а орендар – з моменту реального передання об'єкту оренди; по-четверте, за договором оренди, орендар зобов'язаний підтримувати належний стан майна – об'єкту оренди, тоді як концесіонер бере на себе зобов'язання щодо збільшення, покращення якості чи оновлення, переданого в концесію об'єкту; по-п'яте, контроль за виконанням концесійного договору здійснює держава в особі уповноваженого органу, в договорі найму (оренди) такий контроль відсутній, відносини носять фідучіарний характер, і в разі порушення умов договору вступають в силу норми галузевого законодавства.

## ВИСНОВКИ

У дисертації здійснено теоретичне узагальнення та нове вирішення наукової проблеми, що виявилось у дослідженні концесійних договорів у цивільному праві. Проведене дослідження дало можливість сформулювати пропозиції та рекомендації, спрямовані на удосконалення цивільного законодавства України.

Найбільш вагомими науковими результатами роботи є такі положення.

1. Здійснений джерелознавчий аналіз вітчизняної та зарубіжної літератури свідчить про те, що, по-перше, проблематика правового регулювання концесійних договорів у цивільному праві є актуальною; по-друге, що окреслену проблематику не можна вважати достатньо розробленою на теоретичному рівні, і що практична реалізація багатьох аспектів не може вважатися належною. На сьогоднішній день відсутні окремі комплексні монографічні, дисертаційні роботи, предметом дослідження в яких би виступали питання правового регулювання концесійних договорів як основної форми публічно-приватного партнерства. Це означає, що проблематика правового регулювання концесійних договорів в цивільному праві є новою, теоретично не розробленою в науці приватного права що, і зумовлює потребу здійснення відповідного наукового дослідження, яке могло б стати науковим підґрунтям для вдосконалення чинного законодавства в досліджуваній сфері.

2. Для досягнення мети і задач дисертаційного дослідження було використано низку загальнонаукових та спеціальних методів пізнання правових явищ і процесів. Зокрема, використано такі методи, як: порівняльно-правовий, історичний, формально-логічний, формально-юридичний, структурно-функціональний, методи синтезу та аналізу, індукції та дедукції, синтезу та аналізу, логічний, системно-структурний, теоретико-прогностичний методи, метод правового прагматизму та метод емпіричного дослідження.

3. Здійснений теоретико-правовий аналіз зарубіжного законодавства у сфері концесійної діяльності дозволяє дійти певних висновків. Зокрема, слід констатувати, що інститут концесії, концесійних договорів має давню історію, і

виник ще за часів Римської імперії та формувався під впливом економічних чинників, необхідних для суспільства, а також формування його правової системи. Вивчення досвіду різних країн (як романо-германської правової сім'ї, так і англосаксонської) є важливою складовою для вдосконалення концесійного законодавства в Україні. Основу концесійної діяльності становить укладений договір, який в сучасному праворозумінні за своєю правовою природою слід вважати цивільно-правовим. Вказаний договір, містить ряд особливостей, одна з яких стосується суб'єктного складу: сторонами договору виступають держава, органи державної влади та приватні особи. Наступною особливістю концесійного договору є його специфічний предмет – об'єкт державної чи комунальної власності, який за рахунок приватного капіталу підвищує ефективність свого застосування. Держава, заощаджуючи бюджетні кошти, відновлює інфраструктуру та підвищує якість надання населенню, громадянам різного роду послуг.

4. Поряд із законодавчими положеннями, які регламентують істотні умови концесійного договору, важливого значення набуває іще один аспект питання, це – наявність, закріплених законом, державних гарантій реалізації концесійного договору. Такі гарантії державної підтримки можуть надаватися концесіонеру шляхом виплати плати за експлуатаційну готовність об'єкта; шляхом придбання концесіодавцем певного обсягу товарів (робіт, послуг), що виробляються (виконуються, надаються) концесіонером відповідно до концесійного договору; шляхом постачання концесіонеру товарів (робіт, послуг), необхідних для виконання концесійного договору; шляхом будівництва (нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту тощо) державними чи комунальними підприємствами суміжної інфраструктури (залізничних, автомобільних шляхів, ліній зв'язку, інженерних комунікацій тощо), які не є об'єктами концесії, але необхідні для виконання концесійного договору.

5. Умови концесійного договору, на відміну від інших цивільно-правових конструкцій, які, як правило складають тріаду істотних умов про предмет, ціну та строк договору, містять набагато ширший перелік таких умов, необхідних для чинності даного договору і визначені законодавством, відступати від яких сторони

не вправі. Зважаючи на велику суспільну значимість будь-якого виду діяльності, передбаченої концесійним договором та особливістю його суб'єктного складу, вважаємо за доцільне законодавчі положення щодо умов проведення концесійного конкурсу та умови визначення його переможця повинні бути відображені в попередньому договорі з урахуванням положень, визначених прямим договором між концесієдавцем, концесіонером та кредитором, пов'язаних зі зміною концесіонера, і які спрямовані на недопущення розірвання концесійного договору. У разі укладення між концесіонером та кредитором договору про фінансування, умови цього договору повинні бути враховані при укладенні основного договору.

6. Враховуючи складність та велику суспільну значимість відносин, які виникають у зв'язку із укладенням та виконанням концесійних договорів, чинним законодавством встановлене доволі широкий перелік умов договору, які в теорії приватного права іменуються істотними, і без дотримання яких концесійний договір втратить свою юридичну силу, а відтак і практичне значення. Така ж тенденція спостерігається і в доктрині приватного права, яка містить суттєві уточнення до закладених законом гарантій, необхідних для задоволення інтересів обох сторін. З метою належного правового регулювання концесійного договору та підвищення ефективності його дії, нами запропоновано наступну класифікацію умов договору: обов'язкові (визначені ЦК України – умови про предмет, ціну та строк договору); факультативні (закріплені Законом України «Про концесію»); спеціальні, які є характерними для окремих видів договорів (до прикладу, кадастровий номер земельної ділянки та її цільове призначення; окреме майно чи цілісний майновий комплекс; вид природного ресурсу тощо).

7. Правовий статус концесієдавця трансформувався від адміністративно-підвладного суб'єкта до рівноправного учасника договірних правовідносин. У межах концесійного договору він реалізує свої права та обов'язки не як орган влади, а як суб'єкт приватного права, з усіма притаманними цьому правовому режиму рисами; концесіонер є багатофункціональним суб'єктом, який поєднує статус інвестора, підприємця та управлінця інфраструктурного об'єкта. Його правовий статус визначається широким спектром договірних зобов'язань та

високим рівнем ризику, який він бере на себе, що відрізняє його від учасників інших зобов'язальних конструкцій (наприклад, орендаря чи управителя); порівняльний аналіз із договорами оренди, управління майном та інвестиційними договорами засвідчив унікальність концесійного договору як цивільно-правового інституту, що поєднує приватно правову форму з публічним змістом.

8. Обґрунтовано необхідність створення незалежного Концесійного агентства при Кабінеті Міністрів України або відповідному міністерстві, до повноважень якого б входило забезпечення формування, реалізації, моніторингу та правового супроводу концесійної політики держави з метою залучення приватних інвестицій у публічну інфраструктуру; надання висновків щодо відповідності концесійних договорів законодавству; розробка типових концесійних договорів з урахуванням кращих міжнародних практик; впровадження державної гарантії стабільності умов на весь строк дії концесійного договору, тощо.

9. Доведено, що при правовому регулюванні відповідальності за невиконання чи неналежне виконання концесійних договорів у цивільному праві України підлягають застосуванню норми, закріплені міжнародними стандартами з урахуванням принципів правової визначеності, передбачуваності та балансу інтересів, а саме: встановлення чіткого переліку підстав відповідальності за невиконання чи неналежне виконання концесійного договору; встановлення підстав дострокового припинення концесійного договору; розроблення класифікації порушень у сфері публічно-приватного партнерства, як елемент системи контролю, виконання зобов'язань, як єдиного підходу до вирішення спорів у цій сфері.

10. Обґрунтовано, що істотними порушеннями в ході виконання зобов'язань, визначених концесійним договором слід вважати обставини, які унеможливають досягнення мети концесійного договору, призводять до припинення або суттєвого погіршення безперервності чи якості надання публічно важливих послуг, полягають у систематичній несплаті концесійних платежів, суттєво порушують умови експлуатації, утримання або безпеки об'єкта концесії, безпосередньо визначені істотними у концесійному договорі, інші порушення зобов'язань,

визначених договором або законом, які не позбавляють договір його економічного або публічного призначення та можуть бути усунуті стороною-порушником у встановлений строк.

11. Наголошено, що за невиконання чи неналежне виконання умов концесійного договору, можуть бути застосовані такі заходи цивільно-правової відповідальності: відшкодування збитків, у тому числі упущеної вигоди; сплата штрафних санкцій (неустойки, штрафу, пені), передбачених договором; застосування забезпечувальних заходів виконання зобов'язань; тимчасове обмеження окремих прав сторони-порушника; дострокове припинення концесійного договору; інші правові наслідки, передбачені Законом або договором.

12. Для сприяння стабільності реалізації довгострокових інфраструктурних проєктів та уникнення практики безпідставного припинення договору шляхом його розірвання пропонується на рівні законодавства закріпити норму про необхідність попереднього (до моменту строку закінчення договору) повідомлення про допущене порушення, яке не пов'язане із протиправними діями контрагента та встановлення обов'язкового (чітко визначеного) строку усунення такого порушення. Крім того обстоюється позиція, за якою право публічного партнера на тимчасове втручання у хід виконання концесійного договору є ефективним інструментом захисту публічного інтересу та сприяє безперервності надання послуг, що є ключовою ознакою таких договірних відносин.

13. Дослідивши поняття та зміст концесійного договору, зроблено висновок, що концесійний договір та договір найму (оренди), є різними правовими конструкціями. Така відмінність стосується наступного: по-перше, орендареві передається у користування певне майно, концесіонеру надається лише право (виключне право) користування певним об'єктом; по-друге, орендар – є володільцем зобов'язальних прав, концесіонер – є носієм речових прав; по-третє, за договором концесіонер набуває своїх прав з моменту його укладення, державної реєстрації, а орендар – з моменту реального передання об'єкту оренди; по-четверте, за договором оренди, орендар зобов'язаний підтримувати належний стан майна – об'єкту оренди, тоді як концесіонер бере на себе зобов'язання щодо збільшення,

покращення якості чи оновлення, переданого в концесію об'єкту; по-п'яте, контроль за виконанням концесійного договору здійснює держава в особі уповноваженого органу, в договорі найму (оренди) такий контроль відсутній, відносини носять фідучіарний характер, і в разі порушення умов договору вступають в силу норми галузевого законодавства.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Азарова А. О., Міронова Ю. В. *Методологія і організація наукових досліджень : конспект лекцій*. Вінниця : ВНТУ, 2022. 60 с.
2. Андрійчук В. Г. Сутнісний аспект методології наукових досліджень. *Економіка АПК*. 2016. № 7. С. 87–94.
3. Антошина І. В. Методологія як функціональна основа наукового дослідження. *Академічні візії*. 2024. Вип. 27. С. 1–7.
4. Бабчук М. І., Кобець О. В., Стрельбицька С. М. Роль методології у забезпеченні якості наукових досліджень. *Ментальне здоров'я*. 2026. № 1. С. 9–14.
5. Бахуринська М. М. Деякі проблеми правової охорони земель автомобільного транспорту в концесійних правовідносинах. *Забезпечення екологічної безпеки – обов'язок Української держави*. Зб. матер. Міжрегіон. наук.-практ. конф.(м. Івано-Франківськ, 24-25 вересня 2004 р). Івано-Франківськ : Прикарпатський університет ім. Василя Стефаника. 2004. С. 157–163.
6. Бахуринська М. М. Земля як національне багатство України в концесійних правовідносинах. *Держава і право*. 2003. Вип. 22 С. 473–478.
7. Бахуринська М. М. Історико-правові аспекти використання землі на умовах концесії в Україні. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка: Юридичні науки*. 2006. Вип. № 71. С. 102–105.
8. Бахуринська М. М. Концесія як перспективна правова форма землекористування. *Держава і право*. 2006. Вип. 31. С. 376–380.
9. Бахуринська М. М. Концесія як форма використання земель транспорту. *Законодавство України: проблеми та перспективи розвитку*. Зб. матер. Міжн. наук.-теорем. конф. (м. Косів Івано-Франківської області 27.01-30.01.2007 р.). Київ : НАН України. 2007. Вип. № 8. С.158-160.
10. Бахуринська М. М. Особливості правової природи концесії та її земельно-правовий аспект. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка*. 2006. Вип. № 73. С. 27–30.
11. Бахуринська М. М. Особливості суб'єктного складу земельних концесійних правовідносин. *Юридична Україна*. № 8. 2005. С.49–54.

12. Бахуринська М. М. Проблеми правового регулювання процедури виникнення права на землю в концесійних правовідносинах. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка*. 2006. Вип. № 72. С.100–103.
13. Бахуринська М. М. Проблеми юридичної відповідальності за порушення земельного законодавства в концесійних правовідносинах. *Юридична Україна*. 2006. № 8. С. 50–55.
14. Белопольський М. Г., Котенко В. В., Яковлев С. С. Формування концесійного механізму морських портів. *Вісник економічних наук України*. 2019. № 2. С. 160–164.
15. Белоусов Ю. В., Бек Ю. Б., Димінська Е. Ю. Гармонізація договірної права. Хмельницький : Хмельницький університет управління і права, 2015. 268 с.
16. Бобошко О.О. Зміна або розірвання договору у зв'язку з істотною зміною обставин. Автореф. дис... 12.00.03. Одеса. 2019. 20 с.
17. Богдан Л. С. Договірні зобов'язання у державно-приватному партнерстві: цивільно-правова природа та особливості захисту прав сторін. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2023. № 38. С. 647–653.
18. Бойко О. В., Башинська М. І., Горбаченко С. А. Перспективи використання концесії у сфері портового господарства. *Причорноморські економічні студії*. 2016. № 8. С. 45–49.
19. Бондар Н. М, Сукманюк В. М., Юрченко А. С. Світова практика застосування концесій у дорожньому будівництві: монографія. Київ : НТУ. 2019. 121 с.
20. Бондар Н. М., Сукманюк Н. М., Юрченко А. С. Теоретичні передумови обґрунтування державно-приватного партнерства як інструменту реалізації державної політики розвитку транспортної інфраструктури. *Вісник Національного транспортного університету*. 2020. Вип. 2 (47). С. 36–46.
21. Бондарчук Н. В. Проблеми правового регулювання концесії земельної ділянки за законодавством України. *Вісник Запорізького національного університету*. 2015. № 2 (1). С. 149–153.

22. Бородовський С. О. Укладення, зміна та розірвання договору у цивільному праві України. Дис...на здобуття наук. ступ. канд. юрид. наук за спеціальністю: 12.00.03 : Івано-Франківськ : 2005. 211 с.
23. Бублик Н. П. Концесії як механізм реалізації державно-приватного партнерства в Україні. Миколаїв : 2019. 19 с.
24. Будник В. А. Досвід застосування концесій державного майна. *Економіка та держава*. 2013. № 6. С. 14–16.
25. Булко Л. О. Алеаторні договори в системі цивільно-правових договорів. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 3. С. 24–27.
26. Бурлака О. С. Правова природа договору на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2020. № 45. С. 68–71.
27. Вавженчук С. Я. Деякі ознаки договору як юридичного факту та договору-правовідношення. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 5. С. 6–11.
28. Вавженчук С.Я. До питання класифікації договорів на консенсуальні та реальні. *Проблеми законності*. 2020. Вип. 148. С. 45–51.
29. Вавженчук С.Я. До питання класифікації договорів на консенсуальні та реальні. Частина 2. *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 10. С. 11–15.
30. Варнавський В.Г. Партнерство держави і приватного сектору: форми, проекти, ризики. Монографія. Кишинів : Наука і світ. 2005. 318 с.
31. Васильєва М. І. Публічні екологічні інтереси: проблеми теорії. *Екологічне право*. 2024. № 4. С. 12–20.
32. Великанова М. М. Ризик в алеаторних та мінових договорах. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2018. Вип. 1. Т. 1. С. 52–56.
33. Винницький Б., Лендсьел М., Онищук Б., Сегварі П. Досвід та перспективи впровадження державно-приватних партнерств в Україні та за кордоном. Київ : К.І.С. 2008. 146 с.

34. Вінник О. М. Потенціал інституційного державно-приватного партнерства для стратегічного інвестування: використання досвіду ЄС для повоєнної відбудови України. Монографія. Київ : НДІ приватного права і підприємництва ім. Ф.Г. Бурчака НАПрН України. 2024. 108 с.
35. Вінник О. М. Державно-приватне партнерство: правові засади : монографія. Київ : Юрінком Інтер, 2017. 328 с.
36. Вітюк Р. В., Лупай А. С., Скрипець В. І., Правове регулювання публічних закупівель в Україні. *Ірпінський юридичний часопис*. 2023. Вип. 3 (12). С. 64–78.
37. Власова В., Шарапов Д. Концесії як інструмент залучення ресурсів у морські порти. *Економіка і управління*. 2018. Вип. 41 (1). С. 86–93.
38. Волкова Л. Правовий статус юридичних осіб публічного права: складники та їх змістовне наповнення. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2016. № 5. С. 53–56.
39. Вольська О. М. Застосування закордонного досвіду при удосконаленні процесу управління підприємств морського транспорту. *Економічні науки*. 2023. Вип. 67. С. 105–114.
40. Врадій О. І., Вергеліс В. І. Природно-ресурсний потенціал України. Вінниця : ВГАУ, 2023. 72 с.
41. Гладка О. В. Комерційна концесія як форма інноваційного інвестування : дис. ... канд. юрид. наук за спеціальністю: 12.00.03 : Харків, 2015. 188 с.
42. Гончарук В. А., Король Л. Ю. Державне управління розвитком морської інфраструктури як інструмент зміцнення економіки безпеки України. *Центральноукраїнський вісник права та публічного управління*. 2025. № 4 (12). С. 13–19.
43. Гончарук Л. М. Договір концесії: дис... на здобуття наук. ступ. канд. юрид. наук за спеціальністю: 12.00.03 : Київ : 2012. 215 с.

44. Гончарук Л. М. Поняття концесії і концесійного договору в Україні. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. 2011. № 87. С. 81–83.
45. Господарський кодекс України : Кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18, № 19-20, № 21-22. Ст. 144 (втратив чинність 09.01.2025).
46. Григоров О. Юридична еволюція концесійної діяльності: від Стародавнього Риму до початку ХХ ст. *Економіка. Фінанси. Право*. 1999. № 11. С. 35–37.
47. Гриняк А. Б. Вимоги до чинності правочинів. Недійсність правочинів: монографія. За заг. ред. О.О. Кота, А.Б. Гриняка. Київ: Алерта, 2025. С. 7–24.
48. Гриняк А. Б. Дискусійні питання оновлення глави 16 Цивільного кодексу України: зміна парадигми. *Нове українське право*. Вип. 1, 2024. С. 7–13.
49. Гриняк А. Б. Звернення стягнення на об'єкт довірчої власності у кредитних зобов'язаннях. *Нове українське право*. Вип. 1. 2025. С. 70–76.
50. Гриняк А. Б. Окремі види цивільно-правових договорів: огляд новел проекту Цивільного кодексу України. *Європейські ініціативи*. Вип. 1, 2026. С. 143–150.
51. Грищенко С. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства: практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу. Київ : ФОП Москаленко О. 2011. 140 с.
52. Данильян О. Г., Дзьобань О. П. Методологія наукових досліджень : підр. Харків : Право. 2019. 368 с.
53. Дашковська О. О. Юридична особа як суб'єкт правовідносин: загальнотеоретичний підхід. *Порівняльно-аналітичне право*. 2014. № 2–3. С. 21–24.
54. Державна стратегія регіонального розвитку на 2021-2027 роки. Постанова Кабінету Міністрів України № 695 від 05.08.2020 (в редакції 06.01.2026). *Офіційний вісник України*. 2020. № 67. Стор. 315. Ст. 2155.
55. Державно-приватне партнерство як механізм реалізації нової регіональної політики: можливості застосування та практичні аспекти підготовки і

впровадження інвестиційних проєктів (2017). URL: [http://rdpa.regionet.org.ua/images/129/PPP\\_report\\_U-LEAD\\_30\\_10\\_2017.pdf](http://rdpa.regionet.org.ua/images/129/PPP_report_U-LEAD_30_10_2017.pdf)

56. Деркач Е. М. Концептуальні засади господарсько-правового регулювання транспортної діяльності: монографія. Вінниця: ДонНУ імені Василя Стуса, 2021. 376 с.

57. Дзобань О. П., Яроцький В. Л. Герменевтичний метод у сучасних цивілістичних дослідженнях; до питання про доцільність застосування. *Інформація і право*. 2017. № 2 (21). С. 5–12.

58. Дзобань О. П. Методологія, організація та технологія наукових досліджень : навч. посіб. для аспірантів. ДНУ «Ін-т інформації, безпеки і права Нац. академії прав. наук України». Київ ; Одеса : Фенікс, 2025. 284 с.

59. Директива про концесії / Директива 2014/23/EU Європейського парламенту та Ради від 26.02.2014 р. про укладання договорів концесії (ОJЕUL 94, 28/03/2014). URL: <https://zakon.rada.gov.ua>

60. Дмитрієва О. І. Еволюція інституту концесії як основи розвитку транспортної інфраструктури. *Економіка транспортного комплексу*. 2020. Вип. 36. С. 23–40.

61. Доленко І. В. Адміністративно-правові реалізації державно-приватного партнерства щодо управління нерухомістю. Дис. канд. юрид. наук. Кропивницький : Центральноукраїнський державний університет імені Володимира Вінниченка. 2025. 204 с.

62. Дутко Н. Г. Концесія, як перспективна форма державно-приватного партнерства. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 3. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=1597>. DOI: 10.32702/2307-2156-2020.3.31

63. Жерновська Л. І. Концесійний договір. Вінниця. ДНУ імені Василя Стуса. Вінниця : 2021. 111 с.

64. Жуковська А. Державно-приватне партнерство в соціальній сфері: зарубіжний досвід та перспективи запровадження в Україні. *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. 2017. № 3. С. 21– 37.

65. Завертнева-Ярошенко В. А. Господарсько-правове регулювання концесійної діяльності в порівняльно-історичній ретроспекції. *Наше право*. 2018. № 2. С. 133–143.
66. Задихайло Д. В. Цивільно-правова відповідальність у господарських правовідносинах: монографія. Харків: Право, 2021. 288 с.
67. Заїка Ю. О. Алеаторні договори в системі цивільних договорів. *Knowledge, Education, Law, Management*. 2018. № 1 (21). С. 250–261.
68. Зуєва О. А., Фокша Л. В. Правовий режим об'єктів права державної та комунальної власності при передачі їх в концесію. *Правова позиція*. 2025. № 2 (47). С. 56–62.
69. Карпенко О. О., Власова В. П. Аналіз європейського досвіду впровадження концесійної форми державно-приватного партнерства у морських портах. *Бізнес Інформ*. 2015. № 6. С. 43–46.
70. Карпенко О. О., Власова В. П. Ідентифікація ризиків при реалізації концесійних проектів морських портів України. *Бізнес Інформ*. 2018. № 3. С. 224–230.
71. Кикоть П. Предмет договору про передання прав на використання об'єктів інтелектуальної власності у підприємстві. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2022. Вип. 73. С. 129–133.
72. Кирдан Б. В., Мироненко В. П. Використання морських портів на умовах концесії в Україні та в зарубіжних країнах. *Наукові інновації та передові технології*. 2026. № 4 (56). С. 3167–3178.
73. Кирдан Б. В., Полішко Н. Л., Чурпіта Г. В. Невиконання концесійних зобов'язань: зарубіжний досвід правового регулювання. *Національні інтереси України*. 2026. № 4 (21). С. 963–973.
74. Кирдан Б. В., Чурпіта Г. В. Сучасні підходи до розуміння концесії у цивільному праві. *Наукові інновації та передові технології*. 2026. № 5 (57). С. 4485–4493.

75. Кириченко С. О. Використання світового досвіду задля розвитку соціальної інфраструктури в регіонах України. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»*. 2016. № 13. URL: <http://ev.fmm.kpi.ua/article/view/80088/75647>
76. Киртока М. Взаємозв'язок права і управління об'єктами державної власності: проблеми та перспективи. *Реформування публічного управління та адміністрування: теорія, практика, міжнародний досвід*. Матер. Всеукр. наук.-практ. конф. за міжнародною участю (м. Одеса, 27 жовт. 2017 року). Одеса : ОРІДУ НАДУ, 2017. С. 313–314
77. Клименко Н. Г. Підходи, принципи та методи дослідження державного регулювання діяльності державного регулювання діяльності недержавних інституцій у контексті забезпечення національної безпеки. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2020. № 7. С. 54–59.
78. Климчук І. І., Коляда Т. А., Домбровська А. В., Бровдій А. М. Перспективи розвитку державно-приватного партнерства в галузі житлово-комунального господарства. Кол. моногр. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова. 2018. 139 с.
79. Ключова Є. М., Пилип'юк В. Д. Державно-приватне партнерство: особливості правового регулювання та впровадження в портовій галузі. *DICTUM FACTUM*. 2022. № 10. С. 126–137.
80. Кобильнік Д.А. Відкриті торги як процедура здійснення публічних закупівель. *Право та інновації*. 2019. № 4 (28). С. 68–73.
81. Ковалів М. В. Превентивна функція фінансово-правової відповідальності у механізмі правового регулювання. *Академічні візії*. 2024. № 27. С. 14–20.
82. Ковальчук В. В. Концесія як форма реалізації проєктів державно-приватного партнерства: загальна характеристика об'єкта бухгалтерського обліку. *Вісник Житомирського державного технологічного університету*. 2019. № 1 (87). С. 83–91.
83. Кодекс України про надра. Закон від 27.07.1994 № 132/94-ВР (в редакції від 17.01.2025). *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 36. Ст. 340.

84. Кодинець А. О. Правова природа договору в системі цивільно-правових категорій: доктринальні традиції та сучасні розуміння. *Актуальні проблеми держави і права*. Зб. наук. праць. Одеса : Гельветика. 2018, Вип. 80. С. 72-79.
85. Коморний О. М. Договір як юридична конструкція. *Теорія і практика правознавства*. 2014. Вип. 2 (6). С. 1–9.
86. Комчатних О. В., Петровська С. І., Редько Н. О. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної інфраструктури в Україні. *Економіка та управління національним господарством*. 2021. Вип. 64. С. 11–16.
87. Конституція України. Закон України № 254к/96ВР від 28.06.1996. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
88. Концесійні відносини як об'єкт комплексного регулювання: фінансово-правові проблеми – Асоціація фінансового права України. Асоціація фінансового права України. URL: <http://afl.org.ua/2016/12/09/kontsesijni-vidnosini-yak-ob-yekt-kompleksnogo-regulyuvannya-finansovo-pravovi-problemi/>
89. Концесія: юридичні особливості. Журнали online – «Дебет-Кредит». URL: [https://online.dtki.ua/2020/39/59446?utm\\_source](https://online.dtki.ua/2020/39/59446?utm_source)
90. Копейчиков В. В. Загальна теорія держави і права : підр. Київ : Юрінком Інтер. 2004. 320 с.
91. Копейчиков В. В. Про предмет юридичної науки і науки загальної теорії держави та права. *Актуальні проблеми теорії держава і права*. 1974. Вип. 3. С. 37–43.
92. Корнійко Я. Р., Валевська Н. О., Ушацький Р. В. Перспектива розвитку та аналіз сучасного стану портової галузі України. *Економіка і суспільство*. 2025. № 76. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-76-46>
93. Косач І. А., Дегтярьов А. В. Розвиток державно-приватного партнерства в умовах децентралізації влади в Україні. Електронне видання «Державне управління: удосконалення і розвиток». 2020. № 3. URL: [chrome-extension://efaidnbnmnibpcjpcglclefindmkaj/http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/3\\_2020/4.pdf](chrome-extension://efaidnbnmnibpcjpcglclefindmkaj/http://www.dy.nayka.com.ua/pdf/3_2020/4.pdf)

94. Коструба А. В. Теоретичні аспекти припинення договірних зобов'язань у цивільному праві України. *Право України*. 2017. № 7. С. 109-123.
95. Коструба А. В. Цивільно-правовий договір як ALTER-нормативна форма регламентаційного впливу на суспільні відносини. *Договір як універсальна форма правового регулювання*. Матер. Всеукр. наук.-практ. конф. (Івано-Франківськ, 16 березня 2018). Івано-Франківськ. Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника. 2018. С. 22–26.
96. Кравчук М. В. Концесійний договір у системі державно-приватного партнерства: правова природа та принципи реалізації. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 8. С. 45–49.
97. Куліков А. І. Концесія як форма реалізації спільних проектів держави і бізнесу. *Економіка та держава*. 2013. № 5. С. 117–119.
98. Лопушанський І. П., Ємельянов В. М. Концесія в портовій галузі як форма державно-приватного партнерства. *Public Administration and Regional Development*. 2021. № 1. С. 232–250.
99. Луць В. В. До питання про сутність і зміст цивільно-правового договору. *Приватне право*. 2013. № 1. С. 118–128.
100. Луць В. В. Контракти у підприємницькій діяльності. Київ : Юрінком Інтер. 2001. 560 с.
101. Ляхович О. О. Інституційні та договірні форми державно-приватного партнерства. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2012. № 4. Т. 3. С. 248–252.
102. Мазур В. В., Петрина В. Н., Полішко Н. Л. Публічно-правове партнерство в Україні: ретроспективний аналіз, сучасний стан та особливості правової природи. *Національні інтереси України*. 2026. № 4 (2). С. 1408–1420.
103. Макаренко А. В. Комплаєнс у сфері концесійної діяльності: теоретико-правовий аспект. *Київський часопис права*. 2021. № 3. С. 84–90.
104. Макаренко А. В. Концесуальні правовідносини в Україні: стан та перспективи розвитку. *Актуальні проблеми держави і права*. 2008. Вип. 41. С. 209–212.

105. Макаренко А. В. Місце концесійного договору у системі договорів. *Правове регулювання економіки*. 2009. № 9. С. 250–259.
106. Макаренко А. В. Правове регулювання концесійно-договірних відносин : дис...канд. юрид. наук за спеціальністю: 12.00.04 : Київ : 2015. 196 с.
107. Макаренко А. В. Теоретичний аналіз відповідальності сторін за порушення умов концесійного договору. *Правове регулювання економіки*. 2012. № 11–12. С. 209–218.
108. Маковій В. П. Істотні умови договорів у сфері будівництва автомобільних доріг. *Науковий вісник Ужгородського Національного університету*. 2024. Вип. 84. Ч. 1. № 2. С. 324-329.
109. Маковій В. П. Теоретичні та практичні аспекти реалізації права на житло у формі індивідуального будівництва. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2025. № 1. С. 762-765.
110. Маковій В. П. Темпоральні межі здійснення цивільних прав у змісті договору підряду: загальнотеоретичний підхід. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2024. № 2. С. 118-122.
111. Маковій В. П. Фраудаторні правочини в українському цивільному праві: реалії та перспективи. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2026. № 3. С. 93-97.
112. Максименко С. Д. Методологія психологічного пізнання. Київ : НПУ імені М. П. Драгоманова, 2019. 296 с.
113. Масик М. З. Зарубіжний досвід реалізації ДПП-проектів. *Держава та регіони*. 2018. № 1 (61). С. 119–123.
114. Матюша О. Реформа державно-приватного партнерства в Україні. Європейська бізнес асоціація. URL: <https://eba.com.ua/en/public-private-partnership-reform-in-ukraine/>
115. Медведева Н. П. Виключна власність народу України на надра як передумова існування гірничої концесії. *Законодавство України : проблеми та перспективи розвитку*. Зб. матер. міжн. наук. конф. (м. Київ, 27-30 січня 2007 р.). Київ : 2007. С. 211–214.

116. Медведєва Н. П. Загальні засади правового регулювання гірничої концесії в Україні. *Юридична Україна*. 2007. № 6 (54). С. 73–79.

117. Медведєва Н. П. Історичні аспекти правового регулювання гірничої концесії. *Юридична Україна*. 2008. № 6 (66). С. 85–91.

118. Медведєва Н. П. Поняття гірничої концесії: її юридична природа та особливості концесійних правовідносин. *Держава і право*. 2006. № 34. С. 411–418.

119. Медведєва Н. П. Проблеми формування законодавства України про гірничу концесію. *Екологічне законодавство України: стан та перспективи розвитку*. Зб. наук.-практ. конф. (м. Київ, 13-14 груд. 2007 р.). Харків : 2007. С. 111–115.

120. Медведєва Н. П. Проблемні питання правового регулювання гірничої концесії в Україні. *Актуальні питання державотворення в Україні очима молодих вчених*. Зб. наук. пр. міжн. наук.-практ. конф. студ. та аспір. (Київ, 19-20 квіт. 2007 р.). Київ : 2007. С. 251–252.

121. Медведєва О. А. Концесія як правова форма використання державного майна у господарській діяльності недержавними суб'єктами : автореферат дис. на здобуття наукового ступеня канд. юрид.наук : спец. 12.00.04. Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого. Харків : 2005. 26 с.

122. Медведєва О. А. Концесія як правова форма використання державного майна у господарській діяльності недержавними суб'єктами : дис ... канд. юрид. наук : 12.00.04. Харків : Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого, 2004. 194 с.

123. Медвідь Я. Ф., Колюшко Ю. С. Концесія як механізм розвитку економіки держави. *Наукові праці МАУП*. 2010. Вип. 4 (27). С. 96–100.

124. Михайленко В. І., Алексєєвська Г. С., Зотєєва Р. В. Проблеми інвестиційно-інноваційного розвитку морської галузі України в умовах воєнних викликів. *Економіка та суспільство*. 2026. № 83 <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2026-83-172>

125. Мічурін Є. О., Українцев О. А. Договір концесії у цивільному праві України. *Університетські наукові записки*. 2013. № 4 (43). С. 70–74.

126. Мороз Г. В. Концесія природних ресурсів: законодавчі та наукові положення. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2017. № 7. С. 177-179.
127. Мороз О. В. Зміст цивільно-правового договору. *Право і суспільство*. 2020. № 2. С. 69–74.
128. Мороз О. В. Істотні умови цивільно-правового договору. *Право та інновації*. 2019. № 1 (25). С. 45–50.
129. Колеснік Т. В., Клемпарський М. М., Назимко О. В. Правові наслідки недійсності правочинів у цивільному праві України: проблеми та перспективи. *Правовий часопис Донбасу*. 2025. №1(90). С. 34-39.
130. Назимко О. В. Колективні переговори та медіація як види вирішення трудових спорів: міжнародно-правовий аспект. *Право і суспільство*. 2025. № 6. С. 714-718.
131. Наконечна Т. В. До питання загального визначення системи договорів в цивільному праві України у сфері надання транспортних послуг з перевезень. *Держава та регіони*. 2019. № 3 (65). С. 301–305.
132. Національна економічна стратегія на період до 2030 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 03.03.2021 № 179 (в редакції 06.01.2026). *Офіційний вісник України*. 2021. № 22. Стор. 45. Ст. 1015.
133. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 № 1550 (в редакції 09.01.2026). *Офіційний вісник України*. 2025. № 8. Ст. 665.
134. Нестеренко А. Істотна зміна обставин або Hardship. Чим допоможе висновок ТПП? Lawyer-expert. URL: <https://surl.li/jbdhbg>
135. Нижний А. В. Категорія «форма цивільно-правового договору» у цивільному праві. *Університетські наукові записки*. 2008. № 3. С. 145–150.
136. Нікіфоров П. О., Бабух І. Б. Методологія наукових досліджень як особлива галузь економічної науки: сучасне розуміння та нові підходи. *Механізми регулювання економіки*. 2023. № 3 (101). С. 73–77.
137. Нова ера інвестицій: чому концесії на часі? Юридична фірма GOLAW. <https://surl.li/hyropj>

138. Оголошення про проведення концесійного конкурсу конкурентного діалогу. URL : <https://mindev.gov.ua/news/oholoshennia-pro-provedennia-kontsesiinoho-konkursu-konkurentnoho-dialohu>

139. Олюха В. Г. Цивільно-правовий договір: поняття, функції та система. Дис...на здобуття наук. ступ. канд. юрид. наук за спеціальністю: 12.00.03: Київ : 2003. 189 с.

140. Особливості роботи аналітичних центрів КНР. НІСД. 2025. URL : <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/mizhnarodni-vidnosyny/osoblyvosti-roboty-analitychnykh-tsentriv-knr>

141. Палажченко К. С. Узагальнення історичного досвіду становлення та розвитку державно-приватного партнерства. *Інвестиції: практика та досвід*. 2022. № 4. С. 107–111.

142. Першочергові завдання щодо модернізації автодорожньої інфраструктури в Україні : аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень, травень 2019. 14 с. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/pershochergovi-zavdanniyaschodo-modernizacii-avtodorozhnoi-infrastrukturi-v>.

143. Пирог О. В., Процик І. С., Томич М. І. Концесія як перспективна форма державно-приватного партнерства: переваги та недоліки. *Молодий вчений*. 2019. № 2 (66). С. 641–646.

144. Пілігрим Г. С. Передумови виникнення концесії в Україні: історико-правовий аспект. *Вісник ДонНУЕТ*. 2013. № 2 (58). С. 119–128.

145. Пілігрим Г. С. Правове регулювання концесії : дис. ... канд. юрид. наук за спеціальністю 12.00.04 : Донецьк : 2011. 211 с.

146. Подоляк С. Комплаєнс-контроль у діяльності юридичних осіб в Україні. *Господарське право і процес*. 2020. № 12. С. 70–74.

147. Подолян Ю. О. Концесія як форма державно-приватного партнерства: аналіз чинного законодавства. *DICTUM FACTUM*. 2021. № 10. С. 58–67.

148. Постанова Вищого господарського суду України у справі № 924/24/16 від 30 листопада 2016 р. URL: [https://protocol.ua/ua/postanova\\_vgsu\\_vid\\_30\\_11\\_2016\\_roku\\_u\\_spravi\\_924\\_24\\_16/](https://protocol.ua/ua/postanova_vgsu_vid_30_11_2016_roku_u_spravi_924_24_16/)

149. Постанова від 12.09.2023 по справі № 910/8413/21 Велика Палата Верховного Суду. Аналітично-правова система ZAKONONLINE. URL: <https://zakononline.ua/court-decisions/show/114228694>

150. Приліпко С. М. Міжнародний досвід публічного управління інфраструктурними проектами на державному і місцевому рівнях на основі укладення концесійних договорів. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2019. № 12. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=1534>

151. Про автомобільні дороги. Закон України від 08.09.2025 № 2862- VI (в редакції 31.10.2025). *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 51. Т. 556.

152. Про державно-приватне партнерство. Закон України від 01.07.2010 № 2404-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 40. Ст. 524 (втратив чинність).

153. Про залізничний транспорт. Закон України від 04.07.1996 № 273/96 ВР (в редакції 31.10.2025). *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 40. Ст. 183.

154. Про затвердження Загального положення про конкурсну комісію з визначення концесіонера. Наказ Міністерства розвитку громад та територій України від 03.03.2025 № 384. *Офіційний вісник України*. 2025. № 38. Ст. 2573.

155. Про затвердження Порядку подання державними партнерами (концесієдавцями) щорічного звіту про виконання договору, укладеного в рамках державно-приватного партнерства, у тому числі концесійного договору : Наказ Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 26.05.2020 № 986. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0628-20#Text>

156. Про концесію. Закон України від 03.10.2019 № 155-IX (в редакції від 01.01.2022). *Відомості Верховної Ради України*. № 48. Стор. 5. Ст. 325.

157. Про критичну інфраструктуру. Закон України від 16.11.2021 № 1882- IX (в ред. 21.09.2021). *Відомості Верховної Ради України*. 2023. № 5. Ст. 13.

158. Про морські порти України. Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI (в редакції 31.10.2025). *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65.
159. Про оренду державного та комунального майна. Закон України від 03.10.2019 № 157-IX (в редакції від 31.10.2025). *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 4. Ст. 25.
160. Про особливості оренди чи концесії об'єктів паливно-енергетичного комплексу. Закон України від 08.07.2011 № 3687– VIII (в редакції 31.03.2023). *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 18. Ст. 157.
161. Про особливості передачі в оренду чи концесію об'єктів у сферах теплопостачання, водопостачання та водовідведення, що перебувають у комунальній власності. Закон України від 21.10.2010 № 2624-VI (в редакції 31.03.2023). *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 11. Ст. 71.
162. Про оцінку впливу на довкілля. Закон України від 23.05.2017 № 2059– VIII (в редакції 20.08.2021). *Відомості Верховної Ради України*. 2017. № 29. Ст. 135.
163. Про природні монополії. Закон України від 20.04.2000 № 1682-III (в редакції 31.03.2023). *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 30. Ст. 238.
164. Про публічні закупівлі. Закон України № VIII від 25.12.2015 (в ред. 31.10.2025). *Відомості Верховної Ради України*. 2016. № 9. Ст. 89.
165. Про публічно-приватне партнерство. Закон України від 19.06.2025 № 4510-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2025. № 43–45. Ст. 192.
166. Про регулювання містобудівної діяльності. Закон України від 17.02.2011 № 3038-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 34. Ст. 343.
167. Про режим іноземного інвестування. Закон України від 19.03.1996 № 93/96-ВР (в редакції 03.09.2024). *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 19. Ст. 80.
168. Про управління об'єктами державної власності. Закон України від 21.09.2006 № 185-V (в редакції 04.10.2018). *Відомості Верховної Ради України*. 2006. № 46. Ст. 456.

169. Про Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року : Указ Президента України від 30.09.2019 р. № 722/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722/2019#Text>

170. Продуктивний початок 2022 року в частині систематизації й гармонізації законодавства України у сфері ДПП. Агенція з питань підтримки державно-приватного партнерства. URL: <https://surl.li/tkluoj>

171. Прозоро концесії. Prozorro. URL: <https://prozorro.gov.ua/prozorro-concessions>

172. Пузанова Г. Й. Деякі питання правового регулювання концесійної діяльності будівництва та експлуатації автомобільних доріг в Україні й зарубіжних країнах. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Вип. 50(2). С. 54–57.

173. Репета Ю. В. Поняття та правова природа концесійного договору у призмі закону України «Про концесію» від 03.10.2019 № 155-IX. *Київський часопис права*. 2022. № 2. С. 42–53.

174. Решетніков Д. М., Павлова Н. Л. Сучасні тенденції розвитку морських портів у світі та Україні. Навч. мультм. посібн. Одеса : ОНМУ. 2024. 112 с.

175. Рішення Господарського суду м. Києва. № 83566782 від 12.08.2019. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/83566782>

176. Рішення Господарського суду Волинської області. № 94726609 від 05.02.2021. URL: <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/94726609/>

177. Рішення Господарського суду Харківської області у справі № 922/639/23 від 14 червня 2023 р. URL: <https://youcontrol.com.ua/catalog/court-document/111769759/>.

178. Рішення Господарського суду Херсонської області. № 48217562 від 10.08.2015. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/48217562>

179. Роз'яснення щодо змін до Порядку проведення концесійних конкурсів та конкурентного діалогу в електронній торговій системі. Міністерство економіки, довкілля та сільського господарства України. URL: <https://surl.li/yjqrqw>
180. Ромовська З. В. Українське цивільне право: Загальна частина. Академічний курс. Підручник. Київ : Атіка. 2005. 560 с.
181. Савченко В. Юридична природа укладення договорів. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*. 2022. № 34. С. 97–102.
182. Святошнюк С. С. Поняття договору як одна із теоретичних основ правового регулювання надання фінансових послуг. *Науковий вісник Ужгородського Національного університету*. 2022. Вип. 69. С. 150–155.
183. Святошнюк А. Л. Підстави для зміни або розірвання цивільно-правового договору за законодавством України. *Науковий вісник Ужгородського Національного університету*. 2012. Вип. 20. Ч. 2. Т. 1. С. 243-246.
184. Семків В.В. Договори у сфері використання природних ресурсів: цивільно-правовий аспект. Автореф. канд. юрид. наук. Київ : 2013. 20 с.
185. Сероклин Л.В. Державне регулювання концесії в національній економіці. Дис...на здобуття наук. ступ. канд. екон. наук за спеціальністю: 08.00.03. Київ – Запоріжжя : 2021. 254 с.
186. Сімак В. С. Інституційний розвиток публічно-приватного партнерства: досвід країн світу. *Публічне управління та митне адміністрування*. 2015. № 2 (13). С. 103–112.
187. Сімак С. В. Світовий досвід організації державно-приватного партнерства. *Науково-методичний журнал Чорноморського державного університету ім. Петра Могили комплексу «Києво-Могилянська академія»*. 2014. Вип. 223. Т. 235. С. 88–94.
188. Скакун О. Ф. Теорія держави і права : підручник. Харків : Консум. 2011. 656 с.

189. Славінська О. С. Методологія майнової оцінки автомобільної дороги, як об'єкта державної власності. *Автомобільні дороги і дорожнє будівництво*. 2016. Вип. 97. С. 70–76.
190. Собкевич О. В., Беланов Є. В. Щодо передачі морських портів України у концесію. *Національний інститут стратегічних досліджень*. 2020. № 8. С. 1–6.
191. Соколова Н. М., Харченко К. Г. Теоретичні підгрунття важливості контрактів на засадах державно-приватного партнерства в дорожньому будівництві. *Вісник Національного транспортного університету*. 2012. № 26 (1). С. 84–88.
192. Сокурєнко І. В. Відповідальність сторін концесійного договору у світлі судової практики. *Вісник Ужгородського національного університету*. Серія: Право. 2023. Вип. 72. Т. 1. С. 123–127.
193. Сприндис С. І. Співвідношення понять «комерційна концесія» і «франчайзинг». *Часопис цивілістики*. 2021. № 40. С. 40–45.
194. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р (в редакції 06.01.2026). *Офіційний вісник України*. 2013. № 61. Стор. 45. Ст. 2194.
195. Султанова Л. Обґрунтування вибору методу моделювання у дослідженні процесу розвитку полікультурної компетентності майбутніх викладачів. *Витоки педагогічної майстерності*. 2016. Вип. 17. С. 169–174.
196. Сурілова А.О. Концесія у морських портах України: досвід та перспективи. *Правова держава*. 2021. № 44. С. 61–69.
197. Терещенко С. В. Вдосконалення законодавства про концесійну діяльність в Україні. *Актуальні проблеми права: теорія і практика*. 2020. № 1 (37). С. 95–102.
198. Терещенко С. В. Вдосконалення законодавства про концесійну діяльність: цивільно-правовий чи адміністративно-правовий підхід? *Юридичний вісник України*. 2019. № 6. С. 42–48.

199. Терещенко С. В. Договір як підстава реалізації державно-приватного партнерства. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2015. № 4. С. 177–186.
200. Тимченко Л. М., Бордюг О., Особливості правового регулювання концесійного договору за законодавством України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2021. Вип. 67. С. 114-118.
201. Тищенко К. В. Договір концесії: цивільно-правовий аналіз. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка*. Серія: Юридичні науки. 2020. Вип. 112. С. 84–89.
202. Тімуш І. С. Поняття та правова природа ризикових договорів у цивільному праві. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2013. № 21. С. 282–285.
203. Тімуш І. С. Цивільно-правове регулювання ризикових (алеаторних) договорів. Автореф. на здобуття наук. ступ. канд.. юрид. наук за спец: 12.00.03 : Київ : 2004. 18 с.
204. Томич М. І. Оцінювання та розвиток державно-приватного партнерства у зовнішньоекономічній діяльності. Дис... Львів. Національний університет «Львівська політехніка». 2022. 223 с.
205. Транспортне право України : підручник. В. К. Гіжевський, Е. Ф. Демський, А. В. Мілашевич. Київ : Атіка. 2012. 332 с.
206. Тринчук С. В. Зарубіжний досвід партнерських відносин держави і бізнесу. *Менеджер*. 2010. № 3 (53). С. 86–96.
207. Троцька М. В. Природні ресурси як об'єкти загальнодержавного та місцевого значення. *Право та інноваційне суспільство*. 2018. № 1 (6). С. 51–56.
208. Турчак І. О. Підстави припинення цивільно-правового договору. *Науково-інформаційний вісник. Право*. 2012. № 5. С. 166-172.
209. Узунов Ф. В. Удосконалення інструментарію реалізації державно-приватного партнерства в Україні : дис. канд. наук держ. управління : 25.00.02. Київ, 2015. 381 с.

210. Україна переглядає свій режим державно-приватного партнерства, сприяючи реконструкції та інвестиціям. Рада Європейської бізнес-асоціації (ЄБА). URL: <https://surl.li/ahxrbu>.

211. Україна ухвалила новий закон про концесії, що створює сучасну основу для державно-приватного партнерства. Європейська бізнес асоціація. URL: <https://surl.li/vleybp>.

212. Ухвала Великої Палати Верховного Суду № 922/639/23 від 12 лютого 2025 р. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/125265443>

213. Федорчук В.В. Методика наукових досліджень : навч.-метод. посіб. Кам'янець-Подільський : Вид. ПП Зволейко Д. Г. 2022. 132 с.

214. Хижний А. В. Відповідальність за невиконання чи неналежне виконання концесійних договорів. *Актуальні питання у сучасній науці*. 2026. № 3. С. 1704–1716.

215. Хижний А. В. До питання статусу юридичної особи публічного права як учасника концесійного правовідношення: цивільно-правовий аспект. *Ювілейні наукові читання, присвячені пам'яті академіка В.В. Конєйчикова. До 100-річчя з дня народження* (Київ, 17 листоп. 2023 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2023. С. 137–139.

216. Хижний А. В. Концесійний договір як новий вид договору у цивільному праві. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали ІХ Всеукр. наук.-практ. конф. (Львів, 12 груд. 2025 р.). Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2025. С. 501–504.

217. Хижний А. В. Особливості концесійного договору на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. *Свобода, безпека та незалежність: правовий вимір* : матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 24 лют. 2023 р.). Київ : Нац. авіац. ун-т, 2023. С. 556–559.

218. Хижний А. В. Періодизація цивільно-правового регулювання концесійної діяльності: доктринальний погляд на питання. *Політико-правові передумови європейської та євроатлантичної інтеграції України* : зб. тез Міжнар. наук.-практ. конф. «Двадцять другі осінні читання» (Хмельницький, 13 жовт. 2023

р.). Хмельницький : Хмельн. ун-т управління і права імені Леоніда Юзькова, 2023. С. 151–153.

219. Хижний А. В. Правова природа концесійних договорів та їх місце в цивільному праві України. *Наукові інновації та передові технології*. 2025. № 10 (50). С. 1269–1277.

220. Хижний А. В. Правове регулювання концесійної діяльності на прикладі окремих зарубіжних країн. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 9. С. 127–130.

221. Хижний А. В. Щодо істотних умов концесійних договорів у цивільному праві України. *Журнал східноєвропейського права*. 2023. № 106. 39–45.

222. Хижний А. В. Юридична характеристика концесійних договорів. *Проблеми цивільного права і процесу : тези доповідей учасників наук.-практ. конф., присвяченій 98-й річниці від дня народження О. А. Пушкіна* (Вінниця, 19 трав. 2023 р.). Вінниця : Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2023. С. 448–450.

223. Цивільне право : підручник : у 2 т. / В. І. Борисова (кер. авт. кол.), Л. М. Баранова, Т. І. Бегова та ін. ; за ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. Харків : Право, 2011. Т. 1. 656 с.

224. Цивільне право України : підручник. Т. 2. За ред. Г.Б. Яновицької, В.О. Кучера. Львів : «Новий Світ – 2000». 2014. 428 с.

225. Цивільне право України. Загальна частина. За ред. І. А. Бірюкова і Ю. О. Заїки. Київ : Алерта. 2014. 510 с.

226. Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. О. В. Дзера (кер. авт. кол.), Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін. Київ : Юрінкон Інтер 2004. Кн. 1. 736 с.

227. Цивільний кодекс України (в ред. 10.10.2022). *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40–44. Ст. 356.

228. Цуркан-Сайфуліна Ю.В. Методологія та організація наукових досліджень: навч.-метод. посіб. Чернівці : 2025. 115 с.

229. Чабан О.М., Ратушна Б.П. Підстави для розірвання договору за цивільним законодавством України. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 4. С. 285–288.

230. Чаркіна Т. Ю., Задоя В. О., Юрчик О. А. Сучасний стан та перспективи розвитку, відновлення і розбудови інфраструктури в Україні. *Агросвіт*. 2024. № 6. С. 103–112.

231. Чернега В. Договір комерційної концесії за цивільним та господарським законодавством України (порівняльно-правове дослідження). *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 10. С. 84–88.

232. Черняк О. Ю. Форма договору в контексті європеїзації цивільного законодавства України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2022. № 56. С. 117–120.

233. Чорний С. М. Адміністративно-правове регулювання державно-приватного у сфері будівництва та експлуатації транспортних шляхів в Україні. Дис. на здобуття наук. ступ. докт. Філософії у галузі права. Тернопіль. 2024. 267 с.

234. Чулінда Л. І., Красницька А. В. Герменевтичне дослідження норм права через лінгвістичні форми вираження. *Наукові записки Міжнародного гуманітарного університету*. URL: [chrome-extension://efaidnbnmnnibrcajpcglclefindmkaj/http://www.sci-notes.mgu.od.ua/archive/v34/8.pdf](http://www.chrome-extension://efaidnbnmnnibrcajpcglclefindmkaj/http://www.sci-notes.mgu.od.ua/archive/v34/8.pdf) С. 27–30.

235. Шміло І. Особливості відповідальності сторін за договором концесії. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 11. С. 45–49.

236. Шпирко О. М. Організація обліку операцій концесії у концесіонера. *Економіка та суспільство*. 2025. № 79. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-79-15>

237. Шулюк Б. С. Концесія як форма реалізації проєктів державно-приватного партнерства в Україні та світі. *Бізнес-інформ*. 2021. Т. 2, № 517. С. 56–61.

238. Юридична енциклопедія у 6 т. Відп. ред. Ю. С. Шемчушенко. Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана. 2001. Т. 3. Київ : 742 с.

239. Юрченко А. С. Економічне обґрунтування концесій у дорожньому будівництві. Дис. на здобуття наук. ступ. докт. філософії за спеціальністю 051 – Економіка. Київ. 2021. 204 с.

240. Юрченко А. С. Організаційно-економічні аспекти ефективності обґрунтування концесій у дорожньому будівництві. *Економіка та суспільство*. 2021. № 30. URL: <https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/623>
241. Юрченко А. С. Проекти державно-приватного партнерства у розвитку транспортної інфраструктури країн ЄС. *Вісник Національного транспортного університету*. Серія «Економічні науки». Науково-технічний збірник. 2021. Вип. 2(49). С. 222–228
242. Яновицька Г. Б. Цивільно-правові засоби захисту прав споживачів в Україні : монографія. Львів : Растр-7, 2018. 398 с.
243. Янченко Г. Реформа ДПП або як долучити бізнес до модернізації країни. URL: <https://ppp-ukraine.com/?p=265>
244. Ярошенко Л.Л. Концесія як спосіб розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні. *Молодий вчений*. 2016. № 12.1 (40). С. 1041–1044.
245. Baranovska V., Zavertneva-Yaroshenko V., Dryshliuk V., Leshanych M., & Huk I.-M. Legal regulation of public-private partnership relations and protection of the interests of business entities in Ukraine. *Amazonia Investiga*. 2022. ol. 11(50), pp. 99–108. URL: <https://surl.lu/uynvkr>
246. Bergere F. Ten years of PPP: An initial assessment. *OECD Journal on Budgeting*. 2016. № 15(1). P. 31–123.
247. Bezanson X. Les Service publige en Franse du Moyen age a la Revolution, Prese de L'Ecole national des Ponts-Chaussee, 1995. P. 10-15.
248. Buxbaum J. N., & Ortiz I. N. Public sector decision making for public-private partnerships (Vol. 391). Transportation Research Board. 2009.
249. Chernenkyi O. Contractual forms of private law tools in public administration activities: administrative and legal aspect. *Visegrad journal on human rights*. 2025. No. 2. P. 212–220.
250. Concession contracts. Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs. URL: [https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/public-procurement/legal-rules-and-implementation/concession-contracts\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/public-procurement/legal-rules-and-implementation/concession-contracts_en) (date of access: 11.12.2024).

251. Directive 2014/23/EU of the European Parliament and of the Council of 26 February 2014 on the award of concession contracts. Official Journal of the European Union. 2014. L 94. P. 1–64.

252. European PPP Expertise Centre (EPEC), Allen & Overy, European Investment Bank. Termination and Force Majeure Provisions in PPP Contracts: Review of current European practice and guidance. Luxembourg: European Investment Bank, 2013. 61 p. URL: [https://www.eib.org/attachments/epec/epec\\_terminaison\\_and\\_force\\_majeure\\_en.pdf](https://www.eib.org/attachments/epec/epec_terminaison_and_force_majeure_en.pdf)

253. Evaluation and future of road toll concessions. URL: [https://www.asecap.com/images/documents/CONCESSIONSSTUDY/concessionsstudy\\_fullreport.pdf](https://www.asecap.com/images/documents/CONCESSIONSSTUDY/concessionsstudy_fullreport.pdf).

254. Francois B. Ten years of PPP: An initial assessment. OECD Journal on Budgeting Volume 2015/1. URL: <https://library.pppknowledgelab.org/documents/2851/download>

255. German civil code BGB. Gesetze im Internet. URL: [https://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_bgb/](https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_bgb/)

256. Global Infrastructure Hub. PPP Contract Management Guidance: Chapter 7. Managing Contractual Non-Performance. 2020. URL: [https://content.gihub.org/live/media/1447/gih\\_contract-mgmt\\_chapter-7.pdf](https://content.gihub.org/live/media/1447/gih_contract-mgmt_chapter-7.pdf)

257. Guliaieva N., Melnik V., Kryvonos A. Investment dimension of franchising. *Scientia fructuosa*. 2023. № 1. P. 26-41. [https://doi.org/10.31617/1.2023\(147\)03](https://doi.org/10.31617/1.2023(147)03)

258. Hu M. Extra contractual relief from economic hardship. Centre for International Commercial and Economic Studies. URL: <https://journals.cices.org/ces/ces-november-2023/features/hardship?>

259. Istrate E., Puentes R. Moving forward on public private partnerships: US and international experience with PPP units. 2011. URL: <https://trid.trb.org/view/1131891>

260. Law on Concession in Ukraine. Detailed Commentary. IFC and Ministry for Development of Economy, Trade and Agriculture of Ukraine, 2020. РЕЖИМ доступу: URL:

[https://ppp.gov.ua/uploads/files/Law\\_on\\_Concession\\_Detailed\\_Commentary\(IFC\)UKR.pdf](https://ppp.gov.ua/uploads/files/Law_on_Concession_Detailed_Commentary(IFC)UKR.pdf)

261. Legal regulation of concessions in Ukraine. «Консультант» Юридичний маркетплейс: послуги юриста онлайн - consultant.net.ua. URL: <https://consultant.net.ua/en/consultant-article/9414>

262. Legislative guide on public-private partnerships. United Nations Commission On International Trade Law. UNCITRAL. URL: [https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/19-10872\\_uncitral\\_ppp\\_e\\_ebook\\_2021.pdf](https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/19-10872_uncitral_ppp_e_ebook_2021.pdf).

263. Lyonnet du Moutier, M. J. L'aventure de la tour Eiffel: Réalisation et financement (Vol. 1). Publications de la Sorbonne. 2009. 221 p.

264. Makovii, V., Mamedov, R., Dontsov, D. (2023). Civil Law and Labor Contract: Economic and Legal Dimension. *Baltic Journal Of Economic Studies*, 9 (4), 170-177. URL: <http://baltijapublishing.lv/index.php/issue/article/view/2214>

265. Martseliak Oleh, Loshytskyi Mykhailo, Nazymko Olena, Verbytskyi Vitalii, Voloshanivska Tetiana, Bodnar.Serhii. Theoretical and Legal Principles of Interaction between Public Authorities and the Public Under the Legal Regime of Martial Law. *Archives Des Sciences*, Volume 74, Issue 2, 2024: 180-184.

266. Melis, Werner, Force Majeure and Hardship Clauses in International Commercial Contracts in View of the Practices of the ICC Court of Arbitration, 1 *J.Int'l Arb.* 1984, at 213 et seq. URL: <https://www.trans-lex.org/126600>

267. Mindur, M. Significance of the port of Singapore against the country's economic growth. *Scientific Journal of Silesian University of Technology*. Series Transport. 2020, 106, 107-121. DOI: <https://doi.org/10.20858/sjsutst.2020.106.9>.

268. Monitoring and Evaluation in PPP Projects. Public-Private Partnership Agency. 2025. URL: <https://pppagency.gov.ua/knowledge-lab/>

269. Moskaliuk N. Concession agreement in comparison with related legal structures in the practice of Ukraine and EU countries: content and protection of subjective civil rights. *Право.ua*. 2023. No. 2. P. 211–217. URL: <https://doi.org/10.32782/law.ua.2023.2.35>.

270. Partnerships Report 2020 (Vol. 2), c. 13–14 URL: <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/891171523343989736/procuring-infrastructure-public-private-partnerships-report-2020>

271. PPIAF (Public-Private Infrastructure Advisory Facility), Overview of PPP Experience, Module 1: Overview and Diagnosis, Toolkit for Public Private Partnerships in Roads & Highways, March, 2009. URL: <https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/highwaystoolkit/6/pdf-version/1-21.pdf>

272. Principle VIII.1 - Hardship: Requirements. URL: <https://www.translex.org/951000>

273. Public-private partnerships and concessions. Aequo guide to rebuilding Ukraine. URL: <https://guide.aequo.ua/public-private-partnerships-and-concessions/>

274. République Française. Code de la commande publique. URL: [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte\\_lc/LEGITEXT000037701019/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000037701019/)

275. Selivanova I. A. Public-private partnership and other legal forms of cooperation between business, state (territorial communities) and blood service institutions in the field of blood and its components donation. *Medicine pravo*. 2019. Vol. 2019, no. 1. P. 57–64. URL: <https://doi.org/10.25040/medicallaw2019.01.057>

276. Standard on Public-Private Partnerships / Concession Agreements. UNECE. Geneva : United Nations Economic Commission for Europe, 2024. 88 p.

277. Ten years of change: Deloitte Ukraine held the X anniversary conductors of changes forum in Kyiv. Deloitte. URL: <https://surli.cc/zeascy> (date of access: 21.10.2025).

278. The Canadian Council for Public-Private Partnerships [Electronic Resource]. — Mode of access: [www.pppcouncil.ca/aboutPPP\\_definition.asp](http://www.pppcouncil.ca/aboutPPP_definition.asp).

279. Ukraine modernizes PPP framework: new law on public-private partnership adopted to boost investment and infrastructure development. Wolf Theiss - Leading Lawyers in CEE&SEE. URL: <https://surl.li/revpov> (date of access: 01.09.2025).

280. UNIDROIT principles 2010. UNIDROIT. URL: <https://surl.li/zevyjz>

281. United Nations Economic Commission for Europe. Standard on Public Private Partnerships and Concession Agreements. Geneva : UNECE. 2024. 88 p.
282. Vasilieva V., Zelisko A. An investment contract in the private law of Ukraine. *Entrepreneurship, economy and law*. 2021. No. 11. P. 11–16.
283. Volodymyr Hutsuliak, Andrii Hryniak, Mariana Syhydyn. Peculiarities of the legal nature of a joint activity agreement in the areas of public-private partnership and innovation. *Baltic Journal of Economic Studies*. Volume 11 Number 1. Riga, Latvia : «Baltija Publishing». 2025. P. 239–246.
284. World Bank. Guidance on PPP Legal Frameworks. Washington, D.C. : World Bank Group. 2021. 146 p.

## Акти впровадження

## ЗАТВЕРДЖУЮ

Проректор Національної  
академії внутрішніх справ  
доктор юридичних наук, професор  
полковник поліції



Сергій ЧЕРНЯВСЬКИЙ

2026 року

## АКТ

24.04.2026

м. Київ

№ 110-04

Впровадження результатів дисертації  
Хижного Антона Віталійовича  
на тему «Концесійні договори в цивільному  
праві» в освітній процес НАВС

Уклала експертна комісія з виявлення, узагальнення та впровадження позитивного досвіду роботи в складі:

- начальника відділу організації освітнього процесу старшого лейтенанта поліції Бойчук Вікторії Олександрівни;
- т.в.о. начальника відділу організації наукової діяльності, кандидата філософських наук, старшого дослідника майора поліції Антіпової Ольги Петрівни;
- начальника відділу аспірантури (ад'юнктури) та докторантури, доктора юридичних наук, професора підполковника поліції Тихонової Олени Вікторівни;
- завідувача кафедри цивільно-правових дисциплін навчально-наукового інституту права та психології доктора філософії, доцента Калінюк Анжели Леонідівни;
- завідувача загальної бібліотеки Гайдар Людмили Георгіївни.

Комісія розглянула й узагальнила наукові праці аспіранта кафедри цивільно-правових Національної академії внутрішніх справ Хижного Антона Віталійовича на тему «Концесійні договори в цивільному праві».

Проаналізовано основні результати дослідження Хижного А. В., зокрема наукові праці, у яких опубліковані теоретичні положення дисертації, а саме:

1. Хижний А. В. Щодо істотних умов концесійних договорів у цивільному праві України. *Журнал східноєвропейського права*. 2023. № 106. 39–45. URL: [https://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2023/01/hopanchuk\\_hyzhnyi\\_106.pdf](https://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2023/01/hopanchuk_hyzhnyi_106.pdf)
2. Хижний А. В. Правове регулювання концесійної діяльності на прикладі окремих зарубіжних країн. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 9. С. 127–130. <http://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-9/29>
3. Хижний А. В. Правова природа концесійних договорів та їх місце в цивільному праві України. *Наукові інновації та передові технології*. 2025. № 10 (50). С. 1269-1277. [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-10\(50\)-1269-1277](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-10(50)-1269-1277)
4. Хижний А. В. Відповідальність за невиконання чи неналежне виконання

концесійних договорів. *Актуальні питання у сучасній науці*. 2026. № 3. С. 1704–1716. [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2026-3\(45\)-1704-1716](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2026-3(45)-1704-1716)

5. Хижний А. В. Юридична характеристика концесійних договорів. *Проблеми цивільного права і процесу* : тези доповідей учасників наук.-практ. конф., присвяченій 98-й річниці від дня народження О. А. Пушкіна (Вінниця, 19 трав. 2023 р.). Вінниця : Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2023. С. 448–450.

6. Хижний А. В. До питання статусу юридичної особи публічного права як учасника концесійного правовідношення: цивільно-правовий аспект. *Ювілейні наукові читання, присвячені пам'яті академіка В.В. Копейчикова*. До 100-річчя з дня народження (Київ, 17 листоп. 2023 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2023. С. 137–139.

7. Хижний А. В. Періодизація цивільно-правового регулювання концесійної діяльності: доктринальний погляд на питання. *Політико-правові передумови європейської та євроатлантичної інтеграції України* : зб. тез Міжнар. наук.-практ. конф. «Двадцять другі осінні читання» (Хмельницький, 13 жовт. 2023 р.). Хмельницький : Хмельн. ун-т управління і права імені Леоніда Юзькова, 2023. С. 151–153.

8. Хижний А. В. Особливості концесійного договору на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. *Свобода, безпека та незалежність: правовий вимір* : матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 24 лют. 2023 р.). Київ : Нац. авіац. ун-т, 2023. С. 556–559.

9. Хижний А. В. Концесійний договір як новий вид договору у цивільному праві. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали ІХ Всеукр. наук.-практ. конф. (Львів, 12 груд. 2025 р.). Львів : Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2025. С. 501–504.

На основі проведеного аналізу комісія зробила висновок про те, що зазначені вище наукові праці Хижного А. В. мають високий теоретичний рівень та практичну значущість і можуть бути використані під час підготовки монографій, підручників, навчальних посібників, методичних рекомендацій, узагальнення аналітичних матеріалів, обґрунтування пропозицій до чинного законодавства, підготовка яких потребує проведення відповідних наукових досліджень або містить наукову складову.

#### Члени комісії:



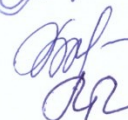
Вікторія БОЙЧУК



Ольга АНТИПОВА



Анжела КАЛІНЮК



Олена ТИХОНОВА



Людмила ГАЙДАР

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Проректор Національної  
академії внутрішніх справ  
доктор юридичних наук, професор  
полковник поліції

**Олег ТАРАСЕНКО**

2026 р.

**АКТ**

24. 04. 2026

м. Київ

№ 111-149

Впровадження результатів дисертації  
Хижного Антона Віталійовича на тему  
«Концесійні договори в цивільному праві»  
у наукову діяльність НАВС

Уклала експертна комісія з виявлення, узагальнення та впровадження позитивного досвіду роботи у складі:

– т.в.о. начальника відділу організації наукової діяльності, кандидата філософських наук, старшого дослідника майора поліції Антіпової Ольги Петрівни;

– завідувача кафедри цивільно-правових дисциплін навчально-наукового інституту права та психології доктора філософії, доцента Калінюк Анжели Леонідівни;

– начальника відділу аспірантури (ад'юнктури) та докторантури, доктора юридичних наук, професора підполковника поліції Тихонової Олени Вікторівни;

– завідувача загальної бібліотеки Гайдар Людмили Георгіївни.

Комісія розглянула й узагальнила наукові праці аспіранта кафедри цивільно-правових Національної академії внутрішніх справ Хижного Антона Віталійовича на тему: «Концесійні договори в цивільному праві».

Проаналізовано основні результати дослідження Хижного А.В., зокрема наукові праці, в яких опубліковані теоретичні положення дисертації, а саме:

1. Хижний А. В. Щодо істотних умов концесійних договорів у цивільному праві України. *Журнал східноєвропейського права*. 2023. № 106. 39–45. URL: [https://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2023/01/hopanchuk\\_hyzhnyi\\_106.pdf](https://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2023/01/hopanchuk_hyzhnyi_106.pdf)

2. Хижний А. В. Правове регулювання концесійної діяльності на прикладі окремих зарубіжних країн. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 9. С. 127–130. <http://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-9/29>

3. Хижний А. В. Правова природа концесійних договорів та їх місце в цивільному праві України. *Наукові інновації та передові технології*. 2025. № 10 (50). С. 1269-1277. [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-10\(50\)-1269-1277](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-10(50)-1269-1277)

4. Хижний А. В. Відповідальність за невиконання чи неналежне виконання концесійних договорів. *Актуальні питання у сучасній науці*. 2026. № 3. С. 1704–1716. [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2026-3\(45\)-1704-1716](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2026-3(45)-1704-1716)

5. Хижний А. В. Юридична характеристика концесійних договорів. *Проблеми цивільного права і процесу* : тези доповідей учасників наук.-практ. конф., присвяченій 98-й річниці від дня народження О. А. Пушкіна (Вінниця, 19 трав. 2023 р.). Вінниця : Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2023. С. 448–450.

6. Хижний А. В. До питання статусу юридичної особи публічного права як учасника концесійного правовідношення: цивільно-правовий аспект. *Ювілейні наукові читання, присвячені пам'яті академіка В.В. Конейчикова*. До 100-річчя з дня народження (Київ, 17 листоп. 2023 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2023. С. 137–139.





7. Хижний А. В. Періодизація цивільно-правового регулювання концесійної діяльності: доктринальний погляд на питання. *Політико-правові передумови європейської та євроатлантичної інтеграції України* : зб. тез Міжнар. наук.-практ. конф. «Двадцять другі осінні читання» (Хмельницький, 13 жовт. 2023 р.). Хмельницький : Хмельн. ун-т управління і права імені Леоніда Юзькова, 2023. С. 151–153.

8. Хижний А. В. Особливості концесійного договору на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. *Свобода, безпека та незалежність: правовий вимір* : матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 24 лют. 2023 р.). Київ : Нац. авіац. ун-т, 2023. С. 556–559.

9. Хижний А. В. Концесійний договір як новий вид договору у цивільному праві. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали ІХ Всеукр. наук.-практ. конф. (Львів, 12 груд. 2025 р.). Львів : Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2025. С. 501–504.

На основі проведеного аналізу комісія зробила висновок про те, що зазначені вищі наукові праці Хижного А. В. мають високий теоретичний рівень та практичну значущість і можуть бути використані під час підготовки монографій, підручників, навчальних посібників, методичних рекомендацій, узагальнення аналітичних матеріалів, обґрунтування пропозицій до чинного законодавства, підготовка яких потребує проведення відповідних наукових досліджень або містить наукову складову.

#### Члени комісії:

 Ольга АНТИПОВА  
 Анжела КАЛНЮК  
 Олена ТИХОНОВА  
 Людмила ГАЙДАР

**СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

*Наукові праці, у яких опубліковані основні наукові результати дисертації:*

1. Хижний А. В. Щодо істотних умов концесійних договорів у цивільному праві України. *Журнал східноєвропейського права*. 2023. № 106. 39–45. URL: [https://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2023/01/hopanchuk\\_hyzhnyi\\_106.pdf](https://easternlaw.com.ua/wp-content/uploads/2023/01/hopanchuk_hyzhnyi_106.pdf)

2. Хижний А. В. Правове регулювання концесійної діяльності на прикладі окремих зарубіжних країн. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 9. С. 127–130. <http://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-9/29>

3. Хижний А. В. Правова природа концесійних договорів та їх місце в цивільному праві України. *Наукові інновації та передові технології*. 2025. № 10 (50). С. 1269-1277. [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-10\(50\)-1269-1277](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2025-10(50)-1269-1277)

4. Хижний А. В. Відповідальність за невиконання чи неналежне виконання концесійних договорів. *Актуальні питання у сучасній науці*. 2026. № 3. С. 1704–1716. [https://doi.org/10.52058/2786-6300-2026-3\(45\)-1704-1716](https://doi.org/10.52058/2786-6300-2026-3(45)-1704-1716)

*Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:*

5. Хижний А. В. Юридична характеристика концесійних договорів. *Проблеми цивільного права і процесу* : тези доповідей учасників наук.-практ. конф., присвяченій 98-й річниці від дня народження О. А. Пушкіна (Вінниця, 19 трав. 2023 р.). Вінниця : Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2023. С. 448–450.

6. Хижний А. В. До питання статусу юридичної особи публічного права як учасника концесійного правовідношення: цивільно-правовий аспект. *Ювілейні наукові читання, присвячені пам'яті академіка В.В. Конєйчикова*. До 100-річчя з дня народження (Київ, 17 листоп. 2023 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2023. С. 137–139.

7. Хижний А. В. Періодизація цивільно-правового регулювання концесійної діяльності: доктринальний погляд на питання. *Політико-правові передумови європейської та євроатлантичної інтеграції України* : зб. тез Міжнар. наук.-практ. конф. «Двадцять другі осінні читання» (Хмельницький, 13 жовт. 2023 р.).

Хмельницький : Хмельн. ун-т управління і права імені Леоніда Юзькова, 2023. С. 151–153.

8. Хижний А. В. Особливості концесійного договору на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг. *Свобода, безпека та незалежність: правовий вимір* : матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 24 лют. 2023 р.). Київ : Нац. авіац. ун-т, 2023. С. 556–559.

9. Хижний А. В. До питання можливості реалізації в Україні сучасних базових моделей концесії. *Реалізація норм цивільного законодавства в умовах сьогодення*: матеріали кафедрального наук.-теорет. столу, присвяченому Міжнародному дню жінок та дівчат в науці (Київ, 09 лют. 2024 р.). Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2024. С.76-79.

10. Хижний А. В. Концесійний договір як новий вид договору у цивільному праві. *Теоретико-прикладні проблеми правового регулювання в Україні* : матеріали IX Всеукр. наук.-практ. конф. (Львів, 12 груд. 2025 р.). Львів : Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2025. С. 501–504.