

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

Комендантова Єлизавета Геннадіївна

УДК 656.615(477)

**ПРАВОВІ ОСНОВИ КОНЦЕСІЙНОГО УПРАВЛІННЯ МОРСЬКИМИ
ПОРТАМИ УКРАЇНИ: МОЖЛИВОСТІ ТА РИЗИКИ**

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,
PhD., доцент кафедри
морського права НУ ОМА
Сурілова А. О.

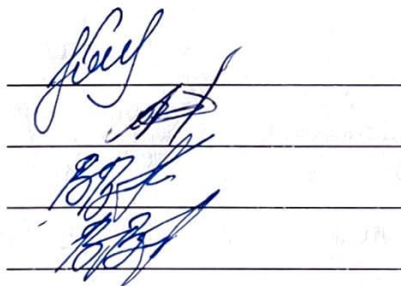
освітньо-професійна
програма «Морське право»,
спеціальність 081 «Право»

Здобувач

Науковий керівник

Завідувач кафедри

Нормоконтроль



м. Одеса – 2025 р.

АНОТАЦІЯ

Комендантова Є. Г. Правові основи концесійного управління морськими портами України: можливості та ризики. Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

Дипломна робота присвячена комплексному дослідженню правових, організаційних та практичних аспектів концесійного управління морськими портами України. Актуальність теми зумовлена потребою модернізації портової інфраструктури, підвищення ефективності управління державними портовими активами та необхідністю залучення приватних інвесторів у період євроінтеграційних змін і післявоєнної відбудови країни. Зростаючий інтерес до концесійних механізмів, а також перший досвід їх застосування в українських портах вимагають поглибленого аналізу правового регулювання та оцінки перспектив упровадження таких моделей.

У роботі проаналізовано теоретико-правову сутність концесії, особливості її застосування у сфері морських портів та ключові підходи до класифікації концесійних договорів. Значну увагу приділено законодавчій базі України у сфері концесій та ДПП, зокрема Закону України «Про концесію», Закону України «Про морські порти України», а також нормативним актам Кабінету Міністрів та профільних органів виконавчої влади.

Особливе місце займає аналіз практичного досвіду реалізації концесійних проєктів у морських портах «Ольвія», «Херсон» та «Чорноморський». Досліджено зміст концесійних договорів, роль міжнародних фінансових інституцій у супроводі проєктів, а також вплив воєнного стану й тимчасової окупації окремих регіонів на виконання зобов'язань концесіонерів. Узагальнено типові проблеми та ризики, пов'язані з реалізацією концесій, і визначено чинники, що стримують розвиток приватної участі у портовій сфері.

Наукова новизна роботи полягає у системному підході до аналізу концесій у морських портах України, у поєднанні дослідження теоретичних засад, нормативного регулювання та реальних практичних кейсів. Здійснено комплексну характеристику та порівняльний аналіз правових механізмів концесійних проєктів у портах «Ольвія» та «Херсон» з урахуванням сучасних викликів, запропоновано уточнену класифікацію концесійних договорів, узагальнено вплив воєнних викликів на розвиток концесійної моделі та сформульовано пропозиції щодо вдосконалення концесійного законодавства з урахуванням європейських стандартів.

Практичне значення отриманих результатів полягає в можливості їх використання у подальших наукових дослідженнях, у роботі АМПУ та потенційних інвесторів, а також у навчальному процесі під час вивчення дисциплін морського та господарського права. Сформовані висновки та рекомендації можуть бути застосовані при плануванні нових концесійних проєктів, розробленні прозорих конкурсних процедур, підготовці змін до законодавства та створенні умов для ефективної взаємодії держави й приватних партнерів.

Ключові слова: концесія; ДДП; морські порти; портова інфраструктура; концесійний договір; приватний інвестор; концесійний конкурс; правове регулювання; Ольвія; Херсон.

SUMMARY

Komendantova Ye. H. Legal Basis for Concession Management of Ukrainian Seaports: Opportunities and Risks. Master's thesis in the field of study 081 'Law', educational and professional programme "Maritime Law". National University 'Odessa Maritime Academy', Odessa, 2025.

This master's thesis is devoted to a comprehensive study of the legal, organizational, and practical aspects of concession management of Ukrainian seaports. The relevance of the topic is determined by the need to modernize port infrastructure, improve the efficiency of state port asset management, and attract

private investors during a period of European integration and post-war reconstruction of the country. The growing interest in concession mechanisms, as well as the first experience of their application in Ukrainian ports, require an in-depth analysis of legal regulation and an assessment of the prospects for implementing such models.

The paper analyzes the theoretical and legal essence of concessions, the specifics of their application in the field of seaports, and key approaches to the classification of concession agreements. Considerable attention is paid to Ukraine's legislative framework in the field of concessions and public-private partnerships, in particular the Law of Ukraine “On Concessions,” the Law of Ukraine “On Seaports of Ukraine,” as well as regulatory acts of the Cabinet of Ministers and relevant executive authorities.

A special place is given to the analysis of practical experience in implementing concession projects in the seaports of Olvia, Kherson, and Chornomorsk. The content of concession agreements, the role of international financial institutions in supporting projects, and the impact of martial law and temporary occupation of certain regions on the fulfillment of concessionaires' obligations have been examined. Typical problems and risks associated with the implementation of concessions are summarized, and factors that hinder the development of private participation in the port sector are identified.

The scientific novelty of the work lies in a systematic approach to the analysis of concessions in Ukrainian seaports, combining research into theoretical principles, regulatory framework, and real-life practical cases. A comprehensive description and comparative analysis of the legal mechanisms of concession projects in the ports of Olvia and Kherson, considering current challenges, a refined classification of concession agreements has been proposed, the impact of military challenges on the development of the concession model has been summarized, and proposals for improving concession legislation in line with European standards have been formulated.

The practical significance of the results obtained lies in the possibility of their use in further scientific research, in the work of the USPA and potential investors, as well as in the educational process when studying maritime and commercial law disciplines. The conclusions and recommendations can be applied when planning new concession projects, developing transparent competitive procedures, preparing amendments to legislation, and creating conditions for effective interaction between the state and private partners.

Keywords: concession; PPP; seaports; port infrastructure; concession agreement; private investor; concession tender; legal regulation; Olbia; Kherson.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	7
ВСТУП.....	8
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ КОНЦЕСІЙНОГО УПРАВЛІННЯ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ	15
1.1. Правове визначення концесії та особливості застосування концесійної моделі в морських портах України	15
1.2. Еволюція правового регулювання концесій: міжнародний та український контекст	22
1.3. Особливості правового статусу морських портів України	31
РОЗДІЛ 2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОНЦЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ.....	42
2.1. Аналіз законодавства України про концесію	42
2.2. Адміністративно-правові повноваження органів державної влади у сфері портових концесій.....	56
2.3. Практика укладення концесійних договорів у портах України	61
РОЗДІЛ 3. МОЖЛИВОСТІ ТА РИЗИКИ ВПРОВАДЖЕННЯ КОНЦЕСІЙ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ.....	74
3.1. Основні переваги передачі портів у концесію та їх економічна доцільність	74
3.2. Правові ризики та проблеми реалізації концесійних проєктів в українських портах	77
3.3. Перспективи та доцільність розвитку концесій у портах України в контексті євроінтеграції та післявоєнного відновлення	85
ВИСНОВКИ	91
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	97

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

EBRD	Європейський банк реконструкції та розвитку
IFC	Міжнародна фінансова корпорація
АМПУ	Адміністрація морських портів України
ДПП	Державно-приватне партнерство
ЄС	Європейський Союз
ЄСПЛ	Європейський суд з прав людини
МТК	Міжнародні транспортні коридори

ВСТУП

Обґрунтування актуальності теми. Морські порти є ключовими елементами транспортної системи України та відіграють стратегічну роль у забезпеченні зовнішньої торгівлі та інтеграції у світові логістичні ланцюги. Загальновідомим є той факт, що сфера морських перевезень традиційно акумулює близько 90% світового товарообігу – звісно, Україна також не є винятком - що лише підкреслює роль морських портів як критичної інфраструктури глобального масштабу. Така статистика демонструє, що ефективність управління портовими об'єктами безпосередньо впливає на конкурентоспроможність держави, економічну стійкість та здатність забезпечувати стабільний рух товарів у всіх секторах економіки.

Однак на фоні глобальних логістичних викликів у вигляді деградації інфраструктури, низького рівня інвестицій, а також зростаючої міжнародної конкуренції постала необхідність переосмислення механізмів розвитку портової галузі. Протягом достатньо тривалого часу порти України обмежені у можливостях залучення інвестицій, що створює низку бар'єрів для ефективної організації портової діяльності. Ці проблеми також посилені й тим, що нормативно-правове регулювання концесійної діяльності залишалося фрагментарним і таким, що не забезпечувало реальних механізмів державно-приватної співпраці. Додаткової ваги проблематика концесій набуває в воєнних умовах. Воєнні дії призвели до значних руйнувань портової інфраструктури, призупинення концесійних проєктів і суттєвих економічних втрат, тож у ситуації післявоєнного відновлення концесія розглядається як один із ключових механізмів залучення інвестицій, модернізації портів, підвищення їх ефективності та інтеграції у європейський транспортний простір.

У цьому контексті дослідження правових основ концесійного управління морськими портами є не лише актуальним, але й критично необхідним. Воно дозволяє оцінити реальний стан правового регулювання,

визначити можливості та ризики моделі концесії, оцінити практику її застосування в Україні в умовах євроінтеграції та сформувані обґрунтовані рекомендації щодо вдосконалення механізмів ДПП.

Мета дипломної роботи. Метою дипломної роботи є комплексний аналіз правових засад концесійного управління морськими портами України, визначення його ризиків та перспектив розвитку, а також формування рекомендацій щодо вдосконалення нормативно-правового регулювання та практики застосування концесій у портовій сфері.

Завдання роботи: Для досягнення поставленої мети визначено такі основні завдання:

1. Розкрити сутність концесії як форми ДПП та дослідити історичні аспекти становлення концесійних відносин у світовій практиці.
2. Проаналізувати правовий статус морських портів України та їх роль у транспортній системі держави.
3. Дослідити чинне законодавство України у сфері концесій.
4. Встановити повноваження органів державної влади у сфері реалізації концесійних проєктів у портах.
5. Проаналізувати практику укладення перших концесійних договорів у портах «Ольвія», «Херсон» та «Чорноморський».
6. Оцінити переваги та ризики концесійного управління, а також перспективи застосування концесій у процесі реформування портової галузі та післявоєнного відновлення.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у процесі реалізації концесійної діяльності в морських портах України.

Предметом дослідження є правові засади концесійного управління морськими портами України, включно з нормами законодавства, механізмами реалізації концесійних проєктів та особливостями їх практичного застосування.

Методи дослідження. Для проведення дослідження автор керувався комплексом загальнонаукових та спеціально-юридичних методів:

До загальнонаукових методів належать метод аналізу та синтезу: аналіз – при аналізі чинного законодавства та виявлення окремих правових проблем у сфері концесійних відносин, синтез - при формулюванні логічних висновків, обґрунтування пропозицій та формулювання наукової новизни дослідження; діалектичний метод - для пізнання інституту концесії як правового явища та взаємозв'язку з економічним та безпековим середовищем (зокрема, впливом післявоєнного відновлення на необхідність оновлення правового регулювання); системно-структурний метод - застосовано у Розділі 3 для систематизації та класифікації юридичних, економічних та операційних ризиків концесійної діяльності у портовій галузі, а також при дослідженні структури та взаємозв'язку норм Закону України «Про концесію» із суміжним законодавством.

Спеціально-правові методи включають: формально-юридичний метод, застосований під час аналізу нормативно-правових актів у Розділі 2 для тлумачення норм Законів України «Про концесію» та «Про морські порти України», що дозволило виявити правові прогалини та колізії, які створюють бюрократичні бар'єри та ризики для інвесторів; порівняльно-правовий метод - для зіставлення українського концесійного законодавства з міжнародним досвідом та стандартами (зокрема при аналізі європейської Директиви ЄС 2014/23/EU) та визначені найбільш оптимальної моделі портового управління, а також при вивченні практики перших українських концесій і їх юридичного оформлення; історико-правовий метод – застосовано у Розділі 1 для дослідження становлення і еволюції концесійних відносин у світовій та вітчизняній практиці, як передумови для ухвалення чинного Закону України «Про концесію»; метод правового моделювання – застосовано у Розділі 3 при пропозиції конкретних механізмів вдосконалення правового регулювання, зокрема для розробки механізму управління ризиками шляхом закріплення компенсаційних та страхових положень для безпекового ризику.

Аналіз використаних джерел та літератури. Наукове дослідження ґрунтується на широкому комплексі нормативних, доктринальних і

практичних джерел. Першу групу становлять нормативно-правові акти України, які регулюють статус морських портів, порядок реалізації концесій та механізми ДПП. Серед ключових актів - Закони України «Про концесію», «Про морські порти України», «Про критичну інфраструктуру», норми Цивільного кодексу України та Кодексу торговельного мореплавства України, підзаконні акти Кабінету Міністрів України та інші.

Другою важливою групою джерел стали наукові дослідження українських і зарубіжних авторів, які розкривають правові, економічні та організаційні аспекти концесій. Серед них роботи О. А. Медведєвої, яка розглядала питання сутності концесії, С. М. Грудницької та А. В. Макаренко, які акцентували увагу на природі концесії та участь держави у таких правовідносинах, класифікацію категорій договорів концесій, запропонованої О.М. Кіфаком, а також праці іноземних дослідників, присвячені портовим моделям ЄС, міжнародним стандартам управління портами, механізмам залучення приватних інвесторів.

Окреме місце в роботі посідають матеріали міжнародних організацій, наприклад EBRD та IFC. Їх аналітичні звіти, методичні рекомендації та стандарти управління портами надали можливість порівняти українську практику з міжнародним досвідом, визначити основні критерії ефективності концесійних механізмів та окреслити напрями адаптації до європейських вимог.

Четвертою групою джерел стали статистичні дані АМПУ, Міністерства інфраструктури, проєкту SPILNO, а також супроводжувальні документи підготовки та реалізації перших українських концесійних проєктів. У сукупності вони дозволили проаналізувати практичні аспекти реалізації концесій, оцінити їхні переваги, проблеми та перспективи розвитку.

Таким чином, комплексне використання різних груп джерел забезпечило всебічний, системний і глибокий аналіз проблематики концесійного управління морськими портами України.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у тому, що в ній на основі комплексного аналізу законодавства, практики та доктринальних джерел:

1. Узагальнено основні правові моделі концесійного управління портами, що застосовуються в міжнародній практиці, та визначено їх застосовність в Україні.

2. Здійснений цілісний порівняльний аналіз та характеристику правових механізмів концесії в портах «Ольвія», «Херсон» та «Чорноморський» з акцентом на їх структурних особливостях, умовах конкурсів, ролі міжнародних фінансових інституцій та впливі воєнних дій на реалізацію проєктів.

3. Запропоновано уточнену класифікацію концесійних договорів у сфері морських портів шляхом виділення функціональних груп договорів за обсягом зобов'язань приватного партнера (експлуатаційні, реконструкційні, інвестиційні моделі), а також запропонованої категорії, що враховує воєнні ризики.

4. Узагальнено вплив сучасних воєнних викликів на розвиток концесій у портовій сфері, визначено ключові ризики, зумовлені воєнним станом, та окреслено умови, необхідні для відновлення інвестиційної активності.

5. Проаналізовано для подальшого розвитку положення щодо ролі концесії у післявоєнній відбудові портів, зокрема у контексті залучення приватного капіталу, модернізації об'єктів критичної інфраструктури та підвищення ефективності управління портовими потужностями.

6. Розроблено пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання концесійної діяльності, включно з удосконаленням конкурсних процедур, посиленням контролю за виконанням договорів та гармонізацією українського законодавства із законодавством ЄС.

Практичне значення одержаних результатів. Викладені у магістерському дослідженні положення та висновки можуть бути використані:

а) у науково-дослідницькій галузі - як теоретична база для подальших досліджень проблематики концесій, ДПП, правового регулювання портової діяльності, а також під час підготовки наукових публікацій;

б) у нормотворчій діяльності - для вдосконалення законодавства у сфері концесій, розроблення змін до Закону України «Про концесію», підзаконних актів та методичних документів, що регулюють порядок підготовки та реалізації концесійних проєктів;

в) у правозастосовній діяльності - як практичні рекомендації для органів державної влади, АМПУ, організаторів концесійних конкурсів та учасників інвестиційних проєктів щодо структури концесійних договорів, процедур відбору приватних партнерів, системи контролю виконання зобов'язань;

г) у навчальному процесі - під час викладання дисциплін «Морське право», «Міжнародне приватне морське право», «Транспортне право», при підготовці студентів та магістрантів, а також під час написання курсових і дипломних робіт;

г) у діяльності портових операторів і приватних інвесторів - як аналітична основа для оцінки доцільності участі у концесійних проєктах, формування інвестиційних стратегій та розуміння правових вимог до концесіонерів.

Апробація результатів. Основні положення магістерської роботи були опрацьовані та представлені на XV Всеукраїнській студентській науковій конференції «Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства», що відбулася 20 листопада 2025 року в м. Одеса.

Обґрунтування структури роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів основної частини, які розділяються відповідні підрозділи, висновків та списку використаних джерел. Розділ 1 присвячений формуванню теоретико-правового фундаменту, зокрема, розкриттю сутності концесії, дослідженню міжнародного досвіду та обґрунтуванню доцільності застосування різних концесійних моделей управління в українських морських портах та у міжнародній практиці. Розділ 2 зосереджує увагу на аналізі

національного законодавства, його переваг та ключових недоліків, а також на вивченні практичного досвіду реалізації пілотних концесійних проєктів у портах «Ольвія», «Херсон» та «Чорноморськ». Розділ 3 містить аналітичну оцінку виявлених правових ризиків, можливостей, які відкриває концесія, і пропонує юридичні механізми для вдосконалення правового регулювання та управління інвестиційними ризиками. Така структура забезпечує цілісність та досягнення поставленої мети дослідження.

У першому розділі розкрито теоретико-правові засади концесійного управління морськими портами, проаналізовано сутність концесійних відносин, історичний розвиток концесій та правовий статус морських портів України.

У другому розділі досліджено нормативно-правове регулювання концесійної діяльності: законодавство України, повноваження органів влади та практичні аспекти укладення концесійних договорів у портах.

У третьому розділі проаналізовано можливості та ризики застосування концесійного управління, визначено переваги концесійної моделі, проблемні аспекти практики та перспективи розвитку концесій у контексті євроінтеграції та післявоєнного відновлення.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ КОНЦЕСІЙНОГО УПРАВЛІННЯ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ

1.1. Правове визначення концесії та особливості застосування концесійної моделі в морських портах України

Абсолютно небезпідставним є твердження, що морські порти, як головні складові елементи транспортної галузі, займають важливе значення не тільки в національній транспортній системі України, а й загалом посідають вирішальне місце у структурі транспортних міжнародних коридорів. Дійсно, у глобальному масштабі порівнюючи інші види транспортування вантажу, на морські перевезення припадає близько 90% від кількості товарів у всьому товарообігу світу. Лише з 2018 року українські морські порти змогли обробити 7735 суден, при цьому експорт на цей рік становив 4,7 млн т, імпорт – 61,6 млн т, а транзитні вантажі склали 7,1 млн т [23]. Такі статистичні дані наочно демонструють, що морські порти є незамінним логістичним вузлом, через який проходять критично важливі для економіки вантажопотоки, а отже, їх правовий статус та модель управління мають безпосередній вплив на економічну стійкість держави [70].

На теперішній час, зважаючи на воєнний стан та спричинені ним значні проблеми та виклики, перед Україною постають цілий ряд достатньо відповідальних питань, які потребують невідкладного вирішення, адже від стану портової галузі держави і забезпечення його стабільної роботи залежить те, наскільки ефективно здійснюється логістика експорто-орієнтованих підприємств. Такі об'єкти критичної інфраструктури, як морський транспортний комплекс, мають особливий режим охорони та управління, адже їх безперебійна робота є визначальною не лише для забезпечення життєдіяльності економіки держави, але і для забезпечення розвитку міжнародної торгівлі, виконання договірних зобов'язань та збереження

транспортної зв'язаності України із зовнішніми ринками. Так, згідно пп. 4, 11 ч. 4 ст. 9 Закону України «Про критичну інфраструктуру» до життєво важливих функцій та/або послуг, порушення яких призводить до негативних наслідків для національної безпеки України, належать, зокрема транспортне і продовольче забезпечення [33].

Окрім того, підтвердженням важливості морської інфраструктури для національної та економічної безпеки держави є внесення її до Переліку секторів критичної інфраструктури, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 9 жовтня 2020 р. № 1109. У вищезгаданому акті, в систематизованому переліку зазначено, що здійснення контролю та нагляду за безпекою судноплавства та мореплавства, інжинірингова діяльність для будівництва, ефективного використання та утримання об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту, обслуговування суден, що заходять до морських, річкових портів (терміналів) України, пасажирів, вантажів (вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування, зберігання, перевезення вантажів, пасажирів), виконання міжнародних зобов'язань України у тому числі: лоцманське проведення суден, яке виконують морський внутрішній та водний транспорт та інші види послуг, входять в окремий сектор транспорту та пошти [10]. Зазначені нормативні документи ще раз підтверджують суспільну та економічну значущість морських портів для України.

Враховуючи вищезазначене, особливого значення набуває ефективне управління державною і комунальною власністю, яка не підлягає приватизації, зокрема у сфері морських портів України [22]. Зниження ефективності діяльності морських портів проявляється, зокрема, в зменшенні пропускнуєї спроможності та вантажообігу перевантажувальних комплексів [47]. Прискорення вирішення проблемних питань, які на теперішній час існують у сфері функціонування морських портів та транспортного комплексу в цілому, набуває виключно важливого, стратегічного значення не лише для транспортної галузі, а і для національної економічної системи в цілому.

Стабільна, надійна та ефективна робота транспорту є критичною передумовою для безперебійного функціонування виробничої, торговельної та соціальної сфер держави. Це пояснюється тим, що транспортний комплекс, включаючи порти як ключові ворота міжнародної торгівлі, виступає у ролі економічної артерії, що забезпечує своєчасне переміщення сировини, комплектуючих та готової продукції. Відповідно, будь-які перебої чи неоптимальні процеси у цій сфері безпосередньо впливають на конкурентоспроможність національних виробників на світових ринках, швидкість обігу капіталу та, зрештою, на макроекономічні показники країни та якість життя її громадян. Таким чином, інвестування у стійкість та модернізацію портової та транспортної інфраструктури є інвестицією у національну економічну безпеку та довгостроковий розвиток.

Варто відмітити, що практика такого спільного управління державною власністю є достатньо розповсюдженою як у міжнародному праві, так і у національному. Наприклад, закон України «Про державно-приватне партнерство» (втратив чинність від 31.10.2025 р., наразі діє Закон України «Про публічно-приватне партнерство»), передбачав наступний перелік видів приватного партнерства: оренда, лізинг, спільна діяльність, управління майном, концесія та інвестиційний договір [25]. Сам закон визначав ДПП як «співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів, що згідно із Законом України «Про управління об'єктами державної власності» здійснюють управління об'єктами державної власності, органів місцевого самоврядування, Національною академією наук України, національних галузевих академій наук (державних партнерів) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, установ, організацій (приватних партнерів), що здійснюється на основі договору в порядку, встановленому цим Законом та іншими законодавчими актами, та відповідає ознакам ДПП, визначеним цим Законом» [30]. Всі ці форми партнерства об'єднують наступні

спільні ознаки, які мають бути обов'язково присутніми при здійсненні такої спільної діяльності:

- Створення або будівництво об'єкта ДПП, що може охоплювати нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт чи технічне переоснащення, а також подальше управління цим об'єктом (користування, експлуатація, обслуговування). Ця ознака підкреслює інтегрований підхід до реалізації проєкту. приватний партнер бере на себе не лише функцію капітального оновлення або створення нового об'єкта інфраструктури, але й відповідальність за його операційну фазу. Такий комплексний підхід, що охоплює весь цикл діяльності - від ініціації та будівництва і до безпосередньої експлуатації та обслуговування - забезпечує приватного партнера фінансовим стимулом для створення максимально якісного та довговічного об'єкта, оскільки він сам буде нести витрати на його подальшу підтримку;

- Тривалий характер взаємовідносин між сторонами, який зазвичай встановлюється на строк від 5 до 50 років. Тривалість партнерства є ключовою ознакою, яка відрізняє ДПП від короткострокових публічних закупівель. Таке довгострокове планування необхідне для того, щоб приватний партнер зміг пом'якшити, амортизувати значні інвестиційні витрати та передбачити потенційний прибуток. Така довгостроковість також забезпечує стабільність правового режиму для обох сторін, що є критично важливим для проєктів, які мають високий соціально-економічний вплив;

- Розподіл ризиків, при якому приватний партнер бере на себе частину можливих ризиків у процесі реалізації ДПП, який є основоположним при угодженні ДПП. Він полягає не просто у взятті на себе приватним партнером частини ризиків, а у їх оптимальному розподілі між сторонами. Такі ризики зазвичай розподіляються таким чином, щоб бути передані стороні, яка найкраще здатна їх контролювати (наприклад, ризики будівництва та експлуатації зазвичай несе приватний сектор, тоді як ризики законодавчих змін чи вилучення земель залишаються за державою). Такий розподіл

стимулює ефективність, знижує загальну вартість проєкту та мотивує приватного партнера до відповідального управління;

- Інвестування з боку приватного партнера у відповідний об'єкт ДПП, що є, беззаперечно, основною рисою такого виду партнерства, адже завдяки йому у державну інфраструктуру надходять зовнішній капітал. При цьому необхідно підмітити, що інвестиції приватного партнера мають не лише матеріальний характер та охоплюють не лише прямі фінансові вливання у будівництво, а також і вкладення у нематеріальні активи (наприклад, технології, управлінський досвід, інноваційні рішення). Це дозволяє державі реалізовувати витратні проєкти, не покладаючись виключно на фінансування зі сторони держави, та одночасно отримувати доступ до нових управлінських практик та підходів [30].

Беззаперечно, вищезгаданий перелік партнерств між державними органами та приватною стороною не вичерпуються зазначеними формами, і є також інші варіації укладення договорів між приватним та державним партнерами (у т. ч. і змішаних форм) за умови їх відповідності вищезазначеним ознакам. У даній же роботі детально розглянуто саме концесійні відносини (договір концесії), як однієї з ефективних та прогресивних форм здійснення ДПП у діяльності морських портів [64].

Так, як вже було зазначено, ДПП, як вид діяльності, існує у різних формах і моделях співпраці, відображеннях та навіть сферах економіки, і концесія є якраз однією з найпоширеніших та водночас найбільш гнучких форм. Так, на сьогодні у світі близько 84% найбільших портів світу є об'єктами концесійних відносин, що свідчить про її ефективність у поєднанні приватної ініціативи з державним контролем. Так, наприклад, якщо брати до уваги такі країни як Нідерланди, Бразилія, Бельгія, США, концесія є достатньо популярним інструментом партнерства, такий досвід демонструє, що концесія дозволяє портам залучати приватний капітал для розвитку інфраструктури, підвищення конкурентоспроможності та модернізації виробничих потужностей, не позбавляючи державу ключових регуляторних повноважень.

Як і у вищезгаданих ознаках типових форм партнерства, концесійні відносини характеризуються розподіленням ролей і обов'язками між сторонами концесії. Наприклад, якщо розглядати задачі державного сектору, представленого морською адміністрацією, то вони зосереджуються на виконанні більш регулятивних, стратегічних та базових функцій. До його ключових завдань належить надання основної, або "водної" інфраструктури, створення надійної адміністративного та правового середовища для всіх учасників відносин, забезпечення безпеки судноплавства і портових операцій, а також здійснення ефективного контролю за охороною навколишнього середовища та вирішення технічних питань регулювання (розгляд та затвердження технічних нюансів, пов'язаних із портовою діяльністю, із стандартизацією та дотримання норм). Приватний же сектор у свою чергу бере на себе операційну, комерційну та інвестиційну відповідальність: його діяльність спрямована на максимізацію ефективності та прибутку. Приватні партнери займаються регулюванням щоденних операційних аспектів (як управління щоденними процесами, пов'язаними з обробкою вантажів, логістикою та ефективним використанням терміналів), ефективно управляє комерційними ризиками, пов'язаними з ринковим попитом і конкуренцією, розробляє та реалізує інвестиційну політику у розвиток суперструктури (наприклад, обладнання та склади) та модернізацію портових потужностей, створює додаткові стимули для встановлення конкурентоспроможних тарифів на послуги, активно сприяє ефективному розвитку логістики, тим самим підвищуючи загальну конкурентоспроможність портів [40].

Питання сутності концесії також стало предметом наукової дискусії. Так, О. А. Медведєва розглядає концесію як правовий інструмент залучення державного майна до господарського обігу. На її думку, це форма делегування повноважень щодо управління чи експлуатації об'єктів державної та комунальної власності приватному суб'єкту для більш ефективного задоволення суспільних потреб.

Також, у науковій та практичній площині концесійні угоди також можуть зазвичай розглядати як різновид партнерства між державою та приватним сектором, у межах якого фінансування діяльності здійснюється за рахунок користувачів суспільно важливих послуг. Втім, відповідно до сучасного українського законодавства, зокрема Закону України «Про концесію», передбачений ширший підхід: концесія у даному випадку не обов'язково має бути пов'язана з наданням послуг населенню. Договір може бути спрямований і на реалізацію інших видів діяльності, якщо вони відповідають визначеним законом критеріям та цілям ДПП [73].

Натомість С. М. Грудницька акцентує увагу на публічно-правовій природі концесії, визначаючи її як дозвіл, що надається державою або органами місцевого самоврядування на строкове виконання публічних функцій. Цей дозвіл ґрунтується на принципах публічно-приватного партнерства та передбачає здійснення виключного виду господарської діяльності в межах визначених повноважень і під контролем концесіодавця.

А. В. Макаренко доповнює попередні підходи, наголошуючи на особливій природі концесійного договору, яка відрізняє його від традиційних цивільно-правових угод. Він підкреслює, що участь держави у таких правовідносинах передбачає наявність владного елементу, а тому права й обов'язки сторін мають ознаки нормативної обов'язковості, що виводить їх за межі класичного приватноправового регулювання [44].

Таким чином, можна зазначити, що сутність концесійних взаємовідносин полягає у взаємовигідних, партнерських відносин між державою та приватною стороною (концесіонером). Це достатньо специфічні ділові взаємовідносини між сторонами, які закріплюються у концесійному договорі (концесіодавець та концесіонер). Звісно, передача у концесію портів до концесіонера не є передачею прав на цей порт, адже держава залишає за собою правовласництво за майном (яке є об'єктом договору), однак вона наділяє приватну сторону всіх необхідних повноважень задля досягнення необхідних цілей. Тобто під час концесії приватному партнеру надається

дозвіл виконувати ті необхідні дії і функції, що є необхідними задля безперебійного функціонування порту, і за це концесіонер отримує від держави обумовлену в договорі оплату. Завдяки такому партнерству реалізується безперервна експлуатація морського порту та його модернізація та покращення за рахунок здійснених у нього інвестицій від приватних партнерів.

1.2. Еволюція правового регулювання концесій: міжнародний та український контекст

Така форма господарювання, як концесія у формі спільного користування державних активів, насправді має достатньо давнє коріння і історію, та бере свій початок ще до появи сучасних правових систем. Розвиток інфраструктурних проєктів за допомогою приватного капіталу через ДПП став однією з найпоширеніших стратегій закупівель у розвинених країнах та країнах, що розвиваються. У давніх державах існувала практика передання певних прав користування або управління майном приватним особам або об'єднанням на визначених умовах. Це пояснюється тим, що держави завжди прагнули ефективно використовувати власні ресурси, делегуючи управління власністю тим або іншим суб'єктам господарської діяльності та знижуючи при цьому вірогідність появи певних ризиків і негативних наслідків. При цьому, обов'язковою умовою було те, що держави залишалися стороною таких угод. Звідси виходить, що розвиток концесійних відносин має глибоке історичне підґрунтя і є логічним продовженням державно-приватної співпраці.

У період Середньовіччя концесійна практика здебільшого стосувалася платного користування природними ресурсами, насамперед надрами. Саме тоді сформувалося поняття «гірничя регалія». Термін «регалія» (від лат. *Regalis* - «те, що належить монарху, монарше/царське») традиційно вживався для позначення виключного права правителя на певні доходи чи привілеї. Відповідно, «гірничя регалія» означала закріплене за монархом право власності на надра в межах його держави та можливість отримання плати або

визначеної частки прибутку від осіб, які здійснювали видобування корисних копалин [26].

Одним із найдавніших різновидів концесійних угод вважається система «відкуп», яка застосовувалася ще до нашої ери, як зазначають дослідники. Суть цього механізму полягала у передачі державою права стягувати певні податки приватним особам, які, відповідно, ділилися частиною отриманих доходів із державою [11].

Важливим етапом інституціоналізації концесій стало становлення законодавчої бази у цій сфері протягом XVII–XVIII століть у Європі. У США перші концесійні механізми були задіяні наприкінці XVII століття. Приміром, у Франції законодавство про концесії було прийнято за часів імператора Наполеона I, пройшовши суттєві адаптації, продовжує застосовуватися до сьогодні.

Справжній розквіт та широке розповсюдження механізм концесії отримав у XIX столітті, ставши основним інструментом у процесі масштабного будівництва залізничних та автомобільних доріг, а також у освоєнні корисних копалин та розвитку інших життєво важливих галузей економіки.

Аналіз історичного розвитку дозволяє дослідникам визначити дві основні моделі концесійної діяльності: англо-американську та французьку. Якщо французький підхід має певні спільні риси з процесом ліцензування та авторизації, то британська (англо-американська) модель, навпаки, передбачає формування більш тісних, партнерських взаємовідносин між державою та приватним сектором у процесі управління великими інфраструктурними проектами.

Загалом, на сьогодні концесія застосовується у більш ніж 100 країнах світу. Така широка географія свідчить про універсальність цього механізму, незважаючи на значні відмінності в економічному та соціальному устрої держав між собою. Як зазначають науковці, нині «побудова концесійної моделі взаємодії держави й бізнесу продовжує залишатися перспективним

напрямом розвитку більшості країн світу, вишукуючи шляхи для досягнення максимально ефективної взаємодії бізнесу й держави відповідно до потреб та соціально-економічного становища національної структури в світовому співтоваристві» [16].

Гарні історичні приклади, що демонструють усталеність практики ДПП також можна прослідкувати в Європі ще з епохи Середньовіччя. Так, вже у XII–XIII ст. у Південній Франції діяли концесії, які стосувалися благоустрою та розвитку міської інфраструктури, зокрема - будівництва укріплень і вуличних мереж. В Італії в той же період на концесійних засадах здійснювалося видобування корисних копалин, зокрема нафти, що мало велике значення для розвитку місцевої економіки.

У Франції XVI–XVII ст. об'єктами концесій стало спорудження важливих водних шляхів: зокрема, каналу у долині Кро та Південного або Лангедокського каналу (від фр. Le Canal du Midi), який поєднав Атлантичний океан із Середземним морем і став одним із найамбітніших інженерних проєктів того часу [62]. Надалі, у XIX ст., концесійний механізм широко застосовувався в Австрії, де саме на такій основі було споруджено й запущено перші залізничні лінії, що сприяло індустріалізації та розвитку транспортних зав'язків у регіоні. Водночас у цей період концесії мали переважно односторонній характер, оскільки надавалися монархами у формі жалуваних грамот, які фактично виступали дозволом на здійснення певного виду діяльності [51].

Найбільш значущим і масштабним проєктом, укладеним за договором концесії у Франції, стало будівництво тунелю під протокою Ла-Манш (відомий як Євротунель). Цей проєкт, вартість якого сягнула \$15 млрд успішно сполучив Францію з Великою Британією, створивши критично важливий транспортний коридор. Приватні інвестори отримали право на експлуатацію тунелю протягом тривалого терміну для повернення своїх вкладень. Ще одним яскравим прикладом успішних концесійних відносин є угода, укладена у 2006 році адміністрацією порту Барселони. Був підписаний

договір концесії з компаніями Hutchison Port Holdings та Grupo Mestre щодо розвитку контейнерного термінала BEST. Мета цієї угоди полягала у створенні одного з найбільш сучасних та ефективних терміналів у Південній Європі. На сьогодні у модернізацію та розширення цього терміналу вже було проінвестовано понад 500 млн євро, що ілюструє роль концесії як потужного інструменту для залучення приватного капіталу в критичну портову інфраструктуру [63].

При цьому варто відзначити, що не існує єдиного стандартного методу впровадження такого партнерства між державою та суб'єктом приватного права, оскільки кожна країна адаптує цей процес відповідно до своєї культури, економіки, політичного клімату та правової системи.

В українському законодавстві поняття концесії фактично з'явилося, починаючи з прийняттям Закону України «Про концесії». Однак, незважаючи на його прийняття, протягом тривалого часу жодного масштабного інфраструктурного проєкту на умовах концесії не було реалізовано.

Варто зазначити, що цьому закону передувало прийняття ще у 1992 році Закону України «Про іноземні інвестиції», який закріпив правові засади залучення іноземного капіталу в економіку держави та передбачав можливість його використання, у тому числі, на концесійній основі. Таким чином законодавець мав на меті створення правового підґрунтя для того, щоб іноземні інвестори могли брати участь у розвитку стратегічно важливих галузей через концесійні механізми. Переважно у цей період об'єктом концесії були природні ресурси, що відповідало світовій практиці [52].

Не можна проігнорувати той факт, що розробка українського концесійного законодавства здійснювалась із використанням передового зарубіжного досвіду, переважно західноєвропейських держав. Це дозволило закласти певні стандарти у сфері ДПП, хоча в українських реаліях їх практична реалізація залишалась обмеженою.

Аналізуючи передумови появи такого виду діяльності в Україні, можна відмітити, що вже у другій половині XIX – на початку XX століття на

українських землях існували приклади застосування концесійних механізмів: укладалися договори та функціонували підприємства, діяльність яких мала концесійний характер. У період активного розвитку промисловості й торгівлі органи державної влади та місцевого самоврядування розглядали пропозиції приватних підприємців щодо вкладення капіталів у створення нових виробничих об'єктів та забезпечення суспільно значущих послуг. Досвід цього часу свідчить, що для ефективної реалізації концесійних проєктів вирішальне значення мала підтримка з боку держави [21].

Згідно п. 11 ст. 1 Закону України «Про концесію», який був підписаний Президентом України 3 жовтня 2020 року, «концесія - форма здійснення ДПП, що передбачає надання концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг у порядку та на умовах, визначених концесійним договором, а також передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, що охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції» [32].

Іншими словами, концесія є різновидом взаємовигідного співробітництва між сторонами концесійного договору, що передбачає собою вигоду для обох сторін - держави (в особі державних органів) та юридичної особи. Такий механізм дозволяє державі залучати фінансові ресурси, управлінський досвід і технології приватного сектору для реалізації проєктів, які потребують значних капіталовкладень або спеціалізованої експертизи й були б надто складними для виконання виключно за рахунок державного бюджету. У свою чергу, приватний партнер отримує право на отримання прибутку від експлуатації об'єктів чи послуг, що залишаються у державній власності.

Хоча в українському законодавстві не врегульований офіційний поділ концесійних договорів на різні категорії, тим не менш їх можна умовно

виокремити на деякі окремі функціональні групи, що базуються на обсягу зобов'язань приватного партнера. Згідно з класифікацією, запропонованою юристом О.М. Кіфаком, укладені договори концесії поділяються на такі основні категорії:

- До першої групи належать договори, відповідно до яких концесіонер отримує право на експлуатацію вже існуючого державного майна (об'єкта концесії). У цьому випадку держава фактично передає право оперативного управління та отримання доходів від об'єкта приватному партнеру. Основна мета такого договору - це підвищення ефективності використання наявної інфраструктури без необхідності значних капітальних вкладень з боку держави;

- Другу категорію концесійних договорів становлять «концесія на реконструкцію». Ці договори є більш комплексними, так як у них чітко передбачається не лише право концесіонера на експлуатацію об'єкта концесії, але й виділені його обов'язки щодо реконструкції, реставрації, капітального ремонту або створення на його базі будівництва нових, взаємодоповнюючих об'єктів. Таким чином, приватний партнер бере на себе зобов'язання модернізувати існуючий актив, щоб підвищити його технічний рівень та пропускну здатність;

- Останню групу очолюють договори, які О.М. Кіфаком назвав «концесією на будівництво». Це найбільш інвестиційно вимогливий вид концесії. Договори цієї групи передбачають як право, так і обов'язок концесіонера здійснити будівництво нового об'єкта на вільній від забудови території. Після завершення будівництва, яке фінансується переважно приватним капіталом, концесіонер отримує право на подальшу експлуатацію цього об'єкта протягом терміну, достатнього для повернення інвестицій та отримання прибутку [4].

Враховуючи сьогоденні реалії, з якими стикається наша держава під час повномасштабного вторгнення держави-агресора, доцільним запропонувати також ще одну категорію групи концесійних договорів, пов'язаних із воєнними

ризиками. Так, певним удосконаленням можна зазначити такий поділ договорів з урахуванням інвестиційної привабливості регіону місцезнаходження об'єкту концесії. Наприклад, за ступенем впливу воєнних ризиків, де високий ризик – це безпосередньо зона, де ведуться бойові дії (інвестиційно непривабливі, наприклад згідно з наказом №1151 від 15 липня 2025 року, до такого переліку додано 119 населених пунктів семи громад Одеської області); середній ризик – зони потенційних обстрілів; та низький ризик – безпечні регіони, а звідси і найбільш привабливі для укладення договорів концесій.

Окрім запропонованої вище класифікації концесійних договорів, у світовій практиці також існують різні декілька достатньо розповсюджених конструкцій концесій, які використовуються в різних сферах. Основні з них є наступними:

- Концесійна модель BOT (від англ. «Build-Operate-Transfer»), або «Будівництво - Експлуатація - Передача», являє собою поширений механізм ДПП. Суть цього типу концесії полягає у послідовному виконанні трьох основних етапів: приватна компанія будує новий інфраструктурний об'єкт за рахунок власних або залучених коштів, отримує право експлуатувати його протягом обумовленого у договорі терміну для отримання прибутку та повернення інвестицій, а потім передає об'єкт у власність державі. Ця схема використовується для об'єктів, які є стратегічно важливими і потребують значних капіталовкладень, але при цьому повинні залишатися у державній власності. Типові приклади її застосування у світі охоплюють великі інфраструктурні проекти, такі як будівництво автострад (наприклад, Італія, Іспанія, Південна Корея), трубопроводів (Німеччина), аеропортів (Канада, Єгипет) та тунелів (Франція) [53]. Крім того, зазначена модель достатньо активно застосовується у енергетичному секторі (зокрема, у таких країнах як Туреччина, Індія та Таїланд) та при створенні великих спортивних чи соціальних об'єктів (наприклад, стадіонів). З погляду розвитку сучасної портової інфраструктури, зазначена модель є найбільш поширеною та

визнаною. У рамках цієї схеми відповідальність за розвиток активів чітко розподілена між публічним та приватним секторами. Зокрема, державна влада (в особі портової адміністрації або морської адміністрації) надає базову (морську) інфраструктуру термінала. До цієї інфраструктури відносяться територія, причальні споруди, автомобільні та залізничні під'їзні шляхи, а також основні інженерні мережі. У свою чергу, приватний партнер бере на себе зобов'язання щодо будівництва наземних споруд (склади, адміністративні будівлі) та закупівлі спеціалізованого обладнання (крани, навантажувачі), необхідного для ефективної експлуатації всієї інфраструктури. Приватний партнер використовує ці активи протягом заздалегідь визначеного в договорі періоду часу, після завершення якого вся побудована інфраструктура, включаючи наземні споруди та обладнання, передається у власність державному партнеру [40].

- Модель «концесія на експлуатацію» (від англ. «Operate-Maintain, OM») передбачає право, що надається приватній компанії для здійснення постійної експлуатації та технічного обслуговування вже функціонуючого об'єкта (наприклад, дороги або аеропорту), протягом терміну, визначеного умовами контракту.

- ВТО (від англ. «Build-Transfer-Operate») або «Будівництво-передача-управління». У цій моделі приватний партнер спочатку завершує будівництво об'єкта, який потім передається у власність державі. Після цього об'єкт передається в експлуатацію концесіонеру. Такий підхід є найбільш вигідним для державного контролю, оскільки держава може впливати та контролювати об'єкт концесії і діяльність концесіонера фактично у будь-який час.

- Наступною моделлю є BOO або «Будівництво-володіння-управління» (від англ. «Build-Own-Operate»). За цим видом концесії концесіонер споруджує об'єкт, після чого може його вводити в експлуатацію та володіти на праві власності, термін якого, як правило, не обмежується угодою.

- Модель, в якій концесіонер бере на себе зобов'язання побудувати об'єкт, володіти ним та експлуатувати його протягом визначеного періоду, а після закінчення строку договору об'єкт безоплатно переходить у власність держави, має назву BOOT (від англ. «Build-Own-Operate-Transfer») або «Будівництво-володіння-управління-передача» [73].

- Зміст концесії на модернізацію (від англ. «Rehabilitate-Operate-Transfer, ROT») - «Реконструкція – Управління - Передача» полягає в тому, що концесіонер зобов'язується модернізувати або реконструювати існуючий об'єкт, а після завершення робіт - експлуатувати його до закінчення терміну концесійного договору.

- DBFO (від англ. «Design-Build-Finance-Operate») - «Проектування-Будівництво-Фінансування-Експлуатація»: за цим комплексним підходом вся відповідальність за проектування, спорудження, фінансове забезпечення та подальше використання об'єкта передається єдиному приватному партнеру. Ця схема часто застосовується в Європі та Азії для створення нових платних дорожніх проектів.

- Крім того, варто зазначити і про існування концесії на видобуток природних ресурсів. У ній надається приватній компанії право на видобування конкретних природних ресурсів (наприклад, газу, нафти або мінералів) у межах певної території, за умови дотримання усіх зобов'язань, покладених на неї державою [27].

У цілому, метою Закону України «Про концесію» є створення сприятливих умов для залучення приватних інвестицій у розвиток важливих галузей економіки шляхом формування правових засад і договірної механізми взаємодії між державою та інвесторами в межах господарської діяльності.

Тобто, якщо зробити загальну характеристику основної переваги концесійних взаємовідносин, то нею являється розвиток морської інфраструктури завдяки приватним вкладенням інвесторів (концесіонерів), а не через державні кошти. Окрім того, за усталеною практикою при підготовці

проєкту концесії всі витрати (власне, на розроблення техніко-економічного обґрунтування та проєкту конкурсної документації), компенсує компанія-концесіонер [21].

Як вже було зазначено вище, практика укладення концесійних договорів є розповсюдженою і історично бере свої витoki практично з часів Середньовіччя. Так, їх першочерговою формою спочатку були державно-приватні партнерські відносини, які у своїй меті мали принесення якихось благ обом сторонам, а вже подалі вона набула такої важливої ознаки, як покращення технічних і організаційних властивостей отриманого об'єкту,. В Україні фактичного розвитку концесія (в тому числі і концесія морських портів) отримала з 1999 року, коли був підписаний Закон України «Про концесії».

1.3. Особливості правового статусу морських портів України

Правовий статус морських портів України має ключове значення для розуміння особливостей їх організації, управління та залучення приватних інвесторів, зокрема у формі концесії. Як вже було вищезазначено, морські порти, як складні технологічні комплекси, що поєднують у собі різні інфраструктурні елементи, виконують велику кількість стратегічних функцій у таких сферах як міжнародна торгівля, транспортна інфраструктура та економічна безпека України, тому їхній правовий режим є комплексним питанням. Аналіз правового статусу портів дозволяє визначити не тільки їх організаційно-правову природу, структуру управління та межі повноважень держави й суб'єктів господарювання, але й дасть змогу зрозуміти, як саме ці елементи впливають на можливість та ефективність концесійного управління [42].

Для визначення правового статусу морських портів беззаперечно варто почати із самого їх визначення та функцій. Загалом, якщо деталізувати визначення порту як логістичного центру, то можна відмітити, що він виконує багатовимірну роль у міжнародних ланцюгах постачання [60]. Він є точкою, у

якій починаються та завершуються правовідносини між учасниками світової торгівлі: наприклад, саме тут може відбуватися перехід права власності на товар, визначатися межі ризиків, обов'язків і витрат сторін відповідно до торговельних правил. Крім того, у межах порту концентруються ключові логістичні функції – транспортування, перевалка, зберігання та обслуговування вантажів і транспортних засобів, насамперед морських суден, тобто він слугує певним логістичним центром [55]. Морський порт також можна охарактеризувати як певний простір, де перетинаються комерційні та юридичні інтереси операторів транспортної інфраструктури та де взаємодіють різні види транспорту, що особливо актуально для мультимодальних перевезень. Порт виступає центром прийняття важливих організаційно-правових і управлінських рішень, а також місцем фіксації та оформлення правовідносин, включно з врегулюванням конфліктів на основі спеціальних договорів чи норм чинного законодавства. Тут поєднуються функції забезпечення безпеки та комерційної діяльності, а також стикаються компетенції держави прапора судна і держави порту. Крім того, порт виконує контрольну функцію щодо дотримання міжнародних зобов'язань судновласниками та виступає зоною реалізації митних, санітарних, безпекових і пошуково-рятувальних режимів.

Таким чином, порт є не лише географічною локацією з відповідною акваторією та територією, але й складним транспортним комплексом і логістичним вузлом, у межах якого надається широкий спектр спеціалізованих послуг і забезпечується функціонування глобальних торговельних процесів [1].

На 2025 рік в Україні налічується 9 відкритих торговельних портів (враховуючи Херсонський, Скадовський, Маріупольський та Бердянський порти, які були тимчасово закриті у 28.04.2022 році через окупацію українських територій, та порти Севастополь, Керч, Феодосій, Ялта та Євпаторія - у 16.06.2014 році) та 12 портпунктів (5 з яких також перебувають під окупацією країни-агресора). У цих портах поєднується виконання різних

господарських операцій, таких як перевантаження, зберігання, перевезення та інші. яких працює досить велика кількість приватних портових операторів (стивідорів), поряд із державними стивідорами. При цьому варто відмітити, що 5 із зазначених портів відрізняються за своїм економіко-географічним розташуванням та мають особливо важливе загальнодержавне значення та відіграють роль головних транспортних воріт для існуючих та перспективних вантажопотоків. До них входять такі порти як Одеса, Миколаїв, Чорноморськ (колишня назва порту - Іллічівськ) та Південний на Чорноморському узбережжі, а також Маріуполь на Азовському морі та Ізмаїл на Дунаї. Сукупний обсяг їхнього вантажообігу становить майже 90 % загальної переробки, що свідчить про їхню визначальну роль у функціонуванні морської галузі. Окрім того, порти Одеса, Чорноморськ і Південний мають виняткове значення не лише для транспортної системи України, але й для структури МТК. Українські морські порти можуть бути практично безперешкодно інтегровані в систему МТК, враховуючи їх активну модернізацію, оновлення інфраструктури та технічне переоснащення перевантажувальних потужностей протягом останніх років.

Загалом, аналізуючи сучасний стан переробних потужностей свідчить про те, що, очевидно, роль цих портів буде ще більше зростати та відігравати ще більш важливої ролі. У цьому контексті концесійні механізми залишаються одним із ключових інструментів модернізації та подальшого розвитку портової інфраструктури, і робота над підготовкою відповідних договорів триває [9].

Так, портова діяльність має низку специфічних економічних та фінансових характеристик, які відрізняють її від класичних підприємств комунального сектору. Для здійснення характеристики тих функцій і задач, які покладаються на порт, можна виділити наступні:

- Порти, незважаючи на свою (на перший погляд) достатньо вузьку спеціалізацію, забезпечують широкий спектр послуг: що кардинально

відрізняє їх від традиційних підприємств комунальних послуг, які зазвичай спеціалізуються на вузькому переліку продуктів [13].

- Така багатофункціональність забезпечує гнучкість залучення приватного капіталу. Розповсюдженою є практика участі приватного капіталу в портовій сфері (беручи до увагу ті ж концесійні взаємовідносини), що варіюється від оренди та експлуатації окремих терміналів до повної приватизації портових активів.

- Потенціал внутрішньої конкуренції. Наявність на портовій території кількох підприємств, які пропонують як схожі, так і взаємодоповнюючі послуги, створює умови для ефективної внутрішньопортової конкуренції.

- Поділ певного виду діяльності на підвиди. Порти мають як технічну, так і організаційну можливість «дроблення» їх основної послуги (переробка та обробка вантажів) на окремі елементи, які можуть виконуватися різними незалежними учасниками портової діяльності. Така функція значно підвищує гнучкість галузі.

- Беззаперечно, варто зазначити і про фінансову роль, яку відіграють порти, адже вони виступають надзвичайно інвестиційно привабливими об'єктами. З часом спостерігається суттєве зростання вартості земельних ділянок, на яких розміщений порт, а також вартості його основних активів, що робить його привабливим для довгострокових інвестицій.

- Між тим, попередня характеристика порту окрім своїх очевидних переваг також створює і високий бар'єр входу для нових учасників у цю галузь. Необхідність здійснення масштабних капітальних інвестицій у розвиток інфраструктури (наприклад, у гідротехнічні споруди та спеціалізоване обладнання) є природним і, на жаль, достатньо серйозним контраргументом для входу нових суб'єктів у портову галузь.

- Структура витрат і ризику. З погляду фінансової стійкості та ефективності, більшість операційних витрат порту є постійними, що дозволяє швидко підвищувати ефективність і прибутковість за сприятливої економічної

кон'юнктури, але водночас також створює додаткове та істотне фінансове навантаження в період несприятливого періоду та спаду активності.

- Формування «ефекту масштабу». Це окрема, достатньо специфічна характеристика, якою можна наділити порти. Портова діяльність генерує значний ефект масштабу, який стає доступним як постачальникам портових послуг, так і їхнім кінцевим споживачам (вантажовласникам).

- Наслідком ефекту масштабу є рентабельність та фінансова успішність, яка сильно залежить від розміру порту. Рентабельність діяльності портового підприємства, як правило, демонструють зростання прямо пропорційно збільшенню його фізичних розмірів та операційної активності (обсягу перевалки) [20].

Розкриваючи правовий статус українських морських портів варто звернутися до переліку тих нормативно-правових актів, які безпосередньо розкривають поняття і зміст цього статусу. Можна відмітити, що наявний перелік є достатньо широким. Так, до прикладу, Закон України «Про транспорт» є фактично єдиним сучасним правовим актом, який регулює питання річкових портів. Згідно ст. 27 вищезазначеного Закону «До складу внутрішнього водного транспорту належать судна, підприємства, установи та організації, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства.». Відповідно до ст. 28 Закону «до земель внутрішнього водного транспорту належать території річкових портів (терміналів)...» [37].

Закон України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» (втратив чинність з 20.10.2019 р., наразі зазначені положення визначаються Законом України «Про приватизацію державного і комунального майна») не визначає правовий статус морських портів напряму, тим не менш його положення встановлюють межі того, які об'єкти портової інфраструктури (гідротехнічні споруди, причали тощо) не можуть бути

відчужені чи передані у приватну власність. Таким чином держава визнає порти особливо важливими для економічної безпеки, а отже їхній правовий статус має публічно-правовий характер [35]. Між тим, саме питання визначення правового статусу морських портів неможливо розглядати ізольовано від проблематики їх можливої приватизації. Попри те, що закон встановлює перелік об'єктів портової інфраструктури, які не підлягають відчуженню, в Україні досі відсутня цілісна державна стратегія щодо приватизації портів, що створює концептуальну невизначеність у тлумаченні моделі їх функціонування. У науковій літературі звертається увага на те, що різниця між поняттями «державне транспортне підприємство» та «транспортний комплекс» проявляється не лише у питанні форми власності, але й у різному баченні ролі портів у системі стратегічних державних інтересів.

Нині морські порти залишаються майже єдиними об'єктами морегосподарського комплексу, що продовжують повністю перебувати у державному управлінні, тоді як процеси роздержавлення на морському транспорті тривають уже понад 15 років. Найбільшого поширення приватизація набула у судноплавних компаніях та суднобудівній галузі, однак порти й досі функціонують у статусі державних підприємств, попри багаторічні дискусії щодо доцільності їх приватизації з огляду на потенціал залучення інвестицій, оновлення основних фондів та збільшення обсягів вантажопереробки. Для оцінки можливого впливу зміни форми власності на ефективність діяльності портів доцільним є аналіз міжнародного досвіду

Так, у Канаді управління найбільшими портами здійснюється через Раду національних портів під контролем федеральних органів влади, а фінансування забезпечує Міністерство фінансів. Така модель дозволяє зберігати контроль держави над стратегічною інфраструктурою, водночас залучаючи приватні інвестиції у визначених межах. У Франції ключові порти, зокрема Дюнкерк, також залишаються у державній власності. Французька практика демонструє, що утримання порту у сфері публічного управління

забезпечує стабільні механізми державного контролю за критично важливими процесами, зокрема безпекою, екологічними стандартами та стратегічною інфраструктурою, необхідною для національної економіки та обороноздатності [68]. Не менш показовими є приклади Сінгапуру, Мумбая, Лагоса чи Акаби, де найбільші порти також перебувають у державному управлінні, оскільки їхня роль виходить далеко за межі звичайної логістичної функції - ці об'єкти формують ядро транспортної політики, міжнародної торгівлі й регіональної безпеки.

У Сполучених Штатах, навпаки, значна частина портових функцій передана приватному сектору, однак діяльність приватних операторів регулюється через систему запобіжників: контроль за тарифами, реєстрацію договорів, стимулюючі та штрафні механізми, що обмежують зловживання й перешкоджають монополізації ринку [29].

Постанова Кабінету Міністрів України «Про портові збори» встановлює економічний та адміністративний режим функціонування порту і розкриває правовий статус морських портів, тим що демонструє їх як об'єкти державного регулювання з особливим економічним режимом, у межах якого держава контролює порядок справляння, структуру та напрями використання портових зборів, що є складовою функціонування морських портів як об'єктів публічної інфраструктури [36].

До нормативно-правових актів, що так чи інакше зачіпають або безпосередньо стосуються питання правового статусу морських портів можна також віднести і Закон України «Про природні монополії» та Закон України «Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках», декрети Кабінету Міністрів України «Про порядок вилучення і реалізації вантажів, що знаходяться в морських торговельних портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни» та «Про об'єднання державних підприємств транспорту і дорожнього господарства» та інші [29].

При визначенні правового статусу портів беззаперечно треба і проаналізувати положення Кодексу торговельного мореплавства України. Кодексом встановлено ключові елементів правового режиму портової діяльності. У статті 73 кодексу зазначено: «Правові, економічні, соціальні та організаційні основи діяльності в морських портах визначаються цим Кодексом та Законом України "Про морські порти України". До функціонування морських рибних портів застосовуються норми цього Кодексу щодо морських портів з урахуванням особливостей, визначених Законом України "Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів".» Таким чином стає зрозуміло, що у його положеннях закріплено правовий режим суден, що перебувають у порту та підстави для обмеження чи заборони входу судна, порядок їх заходу у порт, правила перебування в акваторії та виходу з неї, вимоги до лоцманського проведення, буксирування та оформлення портових формальностей, а також повноваження держави порту щодо здійснення контролю, забезпечення безпеки мореплавства та охорони навколишнього середовища. Крім того, Кодекс визначає правовий режим акваторії порту як частини внутрішніх морських вод України та регулює відповідальність учасників портових правовідносин. Таким чином, сукупність зазначених норм дозволяє розглядати Кодекс торговельного мореплавства України як одне з базових джерел, що формує правовий статус морських портів через регламентацію їх функціонування та взаємодії із суднами, державними органами та іншими суб'єктами морегосподарського комплексу, а також місце надання спеціальних транспортних послуг, що також є елементом його статусу [17].

Одним із основних актів, яким прямо встановлюється правовий статус морських портів України є Закон України «Про морські порти» від 17.05.2012 р. Згідно ч. 6 ст. 1 Закону визначено, що «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» [13]. Цікаво, що саме таке

визначення набуло видозмін, адже первісно було іншим, а саме у редакції Закону від 10.01.2007 р. (який був прийнятий у першому читанні законопроекту) морським портом визначався транспортний комплекс, розташований на земельній ділянці, включаючи територію штучного походження та акваторії зі встановленими межами, призначений та обладнаний для обслуговування суден і пасажирів на морському транспорті, на якому здійснюються вантажно-розвантажувальні та експедиційні роботи, надаються спеціалізовані послуги, а також забезпечуються безпечне плавання та стоянка суден» [51].

Деякі наукові роботи вказують на таку прогалину Закону України «Про морські порти» як відсутність визначення як статусу морського порту (включно з положенням про заборону його приватизації, як це було підкреслено у Законі України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації») так і організаційно-правової форми порту. Натомість у законі прописане поняття правового статусу і діяльності морського терміналу та його форм власності.

Окрім того, аналіз окремих досліджень вказує на те, що у законодавстві України відсутній єдиний підхід до нормативного визначення правового становища та чіткого визначення підприємств транспорту (до яких, звісно, також відносяться і морські порти). Аналіз наукових підходів до визначення правового статусу підприємств транспорту демонструє наявність низки системних проблем, які в повному обсязі проявляються і в сфері функціонування морських портів України. Передусім йдеться про фрагментарність, а інколи і навіть суперечливість нормативного регулювання і міжгалузевим характером транспортного права: правове становище портів формується фактично на перетині норм спеціального законодавства, Кодексу торговельного мореплавства, земельного, водного та адміністративного права, що зумовлює колізії та відсутність єдиного методологічного підходу.

Подібно до загальної ситуації у транспортній галузі, закон також не містить і комплексного визначення правового статусу суб'єктів, що діють у

порту, та не встановлює чіткої системи їх класифікації - натомість у межах порту співіснують державні унітарні структури (зокрема АМПУ), приватні портові оператори, допоміжні підприємства та фізичні особи-підприємці, правове становище яких регулюється різними актами. Окремо варто відзначити двошарову модель суб'єктів портової діяльності, де з одного боку функціонують учасники господарської діяльності, а з іншого - органи державного управління, що формує складні взаємовідносини та потенційні конфлікти компетенцій. Відсутність узгодженої державної стратегії щодо розвитку портів та неврегульованість питань їх приватизації лише посилюють невизначеність правового статусу портових об'єктів і суб'єктів. У підсумку правовий статус морських портів постає як комплексне, багаторівневе й нерідко суперечливе явище, що потребує подальшого системного вдосконалення та уніфікації.

Таким чином, вищезазначений аналіз підкреслює, що правовий статус морських портів України має достатньо помітний публічно-правовий характер, який походить з стратегічної ролі портів, яку вони відіграють для державної економіки та національної безпеки, а також з їх особливого режиму державної власності на ключові елементи портової інфраструктури. Незважаючи на трансформаційні процеси у сфері морського транспорту та курс, який спрямований на розширення ДПП, українські порти залишаються об'єктами, управління якими держава здійснює через систему спеціальних нормативних актів, що створює перепони до їх приватизації. Порівняння з іноземною практикою дає наочний приклад того, що збереження державної форми власності на порти є доволі поширеною моделлю, яка забезпечує контроль над безпекою мореплавства, розвитком стратегічної інфраструктури та виконанням міжнародних зобов'язань держави порту. Одночасно особливість їх правового статусу проявляється і у поєднанні портом численних функцій, з яких можна назвати такі основні як адміністративний центр, логістичний вузол, об'єкт технічної інфраструктури та зона реалізації міжнародних норм у сфері морського права. Сукупність цих характеристик

створює підґрунтя для подальшого впровадження сучасних моделей управління, зокрема концесійних, однак із обов'язковим збереженням державного контролю над базовими елементами портового господарства.

Отже, підсумовуючи теоретико-правові засади концесійного управління в українських морських портах очевидним стає той факт, що сутність концесійних відносин полягає у формуванні стратегічного партнерства між державою та приватним інвестором (тобто концесієдавцем з однієї сторони та концесіонером з іншої), за якого право власності на об'єкти портової інфраструктури залишається за державою, а концесіонеру делегуються виключні повноваження щодо їх експлуатації, модернізації здійснення покращень .які згодом також будуть передані держави після закінчення строку концесії. Аналіз генезису даного інституту свідчить про його тривалу еволюцію від ранніх форм ДПП до сучасних інвестиційних моделей, що в українських реаліях отримали нормативне закріплення починаючи з 1999 року з метою залучення приватного капіталу. З'ясовано, що правовий статус морських портів України характеризується публічно-правовою суттю, яка зумовлена особливим значенням для національної безпеки та режимом державної власності. У той же час порівняння з міжнародною практикою підтверджує раціональність збереження державного контролю над портами як логістичними та адміністративними центрами, що зумовлено можливими майбутніми імплементаціями концесійних моделей управління. Таким чином, правова природа концесії в портах виявляється у поєднанні публічних інтересів безпеки мореплавства та виконання міжнародних зобов'язань із приватними інтересами комерційної ефективності, що робить цей механізм найбільш оптимальним та взаємовигідним інструментом, який забезпечує сталий розвиток портового господарства.

РОЗДІЛ 2

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОНЦЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

2.1. Аналіз законодавства України про концесію

Як вже було зазначено у першому розділі, питання реформування та заповнення законодавчих прогалів морегосподарського комплексу України в останні роки перебуває у центрі уваги як у державних інституцій, так і серед наукової спільноти. При цьому, велику кількість уваги приділяють морським портам, так як вони є, фактично, основним фундаментом цього комплексу.

На теперішній час основним напрямком сучасних досліджень і практичних ініціатив є підвищення конкурентоспроможності морських портів, як торгових воріт України та відображення національного та економічного благополуччя, створення якомога більш сприятливого інвестиційного клімату при тих умовах та складнощах, з якими стикається держава на сьогодні та активне залучення приватного капіталу у розвиток та покращення портової інфраструктури. Беззаперечно, це все неможливо втілити без належного законодавчого регулювання у даній сфері.

Дійсно, у даному випадку концесія є одним із ефективних інструментів реалізації ДПП. Так, попри те, що цей інститут ще не досяг в Україні належного рівня розвитку (у порівнянні з досвідом інших країн), його поступова імплементація та очевидне збільшення практики успішної реалізації договорів концесії є важливим чинником забезпечення сталого економічного зростання та модернізації стратегічних об'єктів інфраструктури.

У цьому контексті аналіз законодавства України про концесію набуває особливої актуальності, адже саме правові механізми концесій визначають баланс інтересів держави та приватного партнера, а також створюють передумови для ефективного управління державним майном у морській галузі.

Окрему увагу варто звернути на нормативне регулювання концесійних відносин в Україні у контексті положень цивільного та господарського законодавства. Так, варто відзначити, що сучасна модель правового регулювання концесій значною мірою була оновлена спеціальними законами, а Господарський кодекс України втратив свою чинність з 28.08.2025 р., його норми відіграли помітну роль у формуванні базових підходів до розуміння змісту та правової природи концесії як інструменту ДПП.

Так, Цивільний кодекс України містить конструкцію комерційної концесії (ст. 1115 ЦКУ), яка, хоч і не тотожна державній концесії, однак демонструє ключовий принцип цих відносин - передачу комплексу прав користувачеві за визначену плату з метою здійснення господарської діяльності. У контексті портової галузі така модель показує загальну логіку: приватний суб'єкт набуває прав на використання певного майнового комплексу за умови дотримання встановлених правоволодільцем (державою) вимог, що концептуально збігається із принципом передачі об'єктів портової інфраструктури в рамках концесійних договорів [48].

Положення Господарського кодексу України, зокрема стаття 406 ГКУ (у редакції до втрати чинності), містили вже більш сучасний, наближений до європейських стандартів підхід до визначення концесії як форми ДПП. Відповідно цієї статті «Концесія - форма здійснення державно-приватного партнерства, яка полягає в наданні концесієдавцем концесіонеру права на створення та/або будівництво (нове будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та технічне переоснащення), та/або управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування) об'єктом концесії, та/або надання суспільно значущих послуг в порядку та на умовах, визначених концесійним договором, і передбачає передачу концесіонеру переважної частини операційного ризику, який охоплює ризик попиту та/або ризик пропозиції» [8]. У другій же частині вищезазначеної статті законодавець підкреслює форму укладення концесійної угоди, а саме на основі концесійних договорів. Такий підхід повністю відповідає міжнародному баченню концесії

як договору, що поєднує управлінську функцію держави та інвестиційні можливості приватного сектора. Саме це положення стало певним концептуальним містком до сучасного Закону України «Про концесію» та нинішньої моделі регулювання концесійних механізмів у портовій сфері.

Так, аналізуючи нормативно-правову базу України у сфері концесійних відносин між державою та приватними суб'єктами безпосередньо у сфері діяльності морських портів, доцільно насамперед звернутися до Закону України «Про морські порти». Саме цей акт формує ключові засади правового регулювання діяльності морських портів та визначає, у яких випадках і на яких умовах об'єкти портової інфраструктури можуть передаватися у концесію. Закон окреслює коло об'єктів, що підлягають такій передачі, встановлює вимоги до концесіонерів, а також регулює питання взаємодії публічної адміністрації з приватними операторами у межах ДПП. Таким чином, саме Закон України «Про морські порти» виступає базовою точкою відліку для правового аналізу можливостей, обмежень та механізмів концесійного управління у портовій галузі.

Відповідно до ч. 1 ст. 26 Закону 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. Окремо треба звернути увагу і на відсылку норму, що регулює користування земельними ділянками, на яких розташовані об'єкти портової інфраструктури. Згідно з ч. 4 ст. 24 Закону такі ділянки можуть передаватися в користування концесіонеру відповідно до положень Земельного кодексу України.

При цьому закон уточнює, що такі інвестування (включно і з об'єктами стратегічної портової інфраструктури) можуть відбуватися у вигляді різноманітних форм та видів, як от його модернізація, реконструкція, здійснення ремонтних робіт або навіть будівництво (ч. 2 та 3 ст. 27 Закону).

Додаткову увагу варто приділити також і положенням статті 23 Закону України «Про морські порти», які визначають особливості правового режиму портового майна. У законі підкреслено, що об'єкти портової інфраструктури можуть перебувати у державній, комунальній або приватній власності, проте його наступні приписи фактично закладають спеціальний режим щодо стратегічних складових портів. Законодавець прямо встановлює, що стратегічні об'єкти портової інфраструктури, які існували на момент набрання чинності законом, не підлягають відчуженню так само, як і земельні ділянки, на яких вони розташовані та які забезпечують діяльність АМПУ (ч. 4 ст. 24 Закону), приватизації, передачі в оренду чи концесію, за винятком окремо визначених категорій споруд (причали, пірси, під'їзні шляхи, інженерні мережі тощо). Можна стверджувати, що такий підхід достатньо схожий за своєю суттю до ідеї «реприватизації» стратегічних активів або, точніше, повернення контролю держави над критично важливими портовими об'єктами, що відповідає загальноєвропейській тенденції обмеження приватизації інфраструктури подвійного (комерційного та безпекового) призначення.

Крім того, закон визначає особливий статус АМПУ у випадку, коли концесія стосується стратегічних об'єктів: АМПУ виступає концесієдавцем або бере участь у концесійному договорі на підставі спеціального законодавства (Закон України «Про концесію» та Закон України «Про управління об'єктами державної власності»). Це підкреслює, що участь приватного капіталу у стратегічній інфраструктурі можлива лише за умов збереження державного управління та контролю над ключовими функціями портової системи [34].

Таким чином, законодавча модель чітко окреслює межі допустимого залучення приватних інвесторів та спрямована на запобігання втрати державного контролю над критично важливими елементами портового комплексу. Це узгоджується з практикою ЄСПЛ щодо захисту публічних інтересів у контексті управління стратегічною інфраструктурою, де Суд

неодноразово наголошував на легітимності втручання держави, якщо воно переслідує суспільно важливу мету та забезпечує баланс інтересів [50].

Водночас позиція ЄСПЛ демонструє й такий важливий аспект: концесійні права приватних суб'єктів можуть мати ознаки «майна» і «майнового інтересу» у розумінні статті 1 Першого протоколу до Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод, ратифікований Україною від 17.07.1997 р., (де кожна фізична або юридична особа має право мирно володіти своїм майном, а держава - вводити в дію такі закони, які вона вважає за необхідне, щоб здійснювати контроль за користуванням майном за загальним інтересом), і таким чином потребують належного захисту [24].

Так, у даному випадку варто звернутися до рішення у справі № 7567/19 *Marina Aucasana Group S.L.* проти Іспанії від 08.02.2023 р. Суд розглядав ситуацію, коли адміністративний суд Іспанії вирішував справу щодо законності рішення про проведення публічного конкурсу, який безпосередньо стосувався інтересів компанії-заявника (довгострокової концесії, яку заявники отримали на виокремлення ділянки узбережжя в Іспанії), однак сама компанія не була належним чином повідомлена про провадження. Заява стосувалася скарги компанії *Marina Aucasana Group S.L.* на те, що їй не було безпосередньо вручено повістку в межах судового адміністративного провадження щодо скасування рішення про оголошення публічного конкурсу, яке зачіпало її права.

Хоча ЄСПЛ визнав право держави втручатися в концесійні відносини, він водночас підкреслив, що такі дії повинні бути передбачуваними, здійснюватися із дотриманням процедурних гарантій і не створювати для інвестора непропорційного тягаря. Суд наголосив, що участь у процедурі надання концесії та отримання статусу переможця тендеру фактично формує для суб'єкта «civil right», яке підлягає захисту за статтею 6 Конвенції (§§ 31 - 33). Хоча ЄСПЛ у цій справі не аналізував питання мирного володіння майном у межах статті 1 Першого протоколу, рішення підтверджує, що концесійні процедури здатні породжувати юридично значимі очікування приватних

суб'єктів і, відповідно, не можуть бути змінені чи анульовані без дотримання стандартів передбачуваності, законності та належної процесуальної поведінки держави, а довільне або недостатньо обґрунтоване скасування концесійних рішень здатне становити втручання у право на мирне володіння майном [57].

Подібну позицію Європейський суд висловив і в справі № 39433/11 *Aparicio Navarro Reverter and García San Miguel Y Orueta v. Spain* від 10.04.2017 р, яка безпосередньо стосувалася втручання держави у права осіб, що володіли приватною власністю в прибережній зоні. ЄСПЛ наголосив, що права заявників становлять володіння (від англ. «possessions») у розумінні статті 1 Першого протоколу та що будь-які зміни законодавства, які істотно обмежують можливість користування майном або встановлюють нові обтяження, мають відповідати критеріям законності, легітимної мети та пропорційності (§§ 42 - 44). Суд особливо підкреслив важливість захисту легітимних очікувань та неприпустимість створення для власника надмірного індивідуального тягаря [56].

Хоча у зазначеній справі йдеться про приватну власність, а не про концесійні права, підхід ЄСПЛ підтверджує, що будь-які довгострокові та економічно значимі права на використання об'єктів, що мають публічний характер (зокрема у прибережній або портовій зоні), можуть формувати охоронюваний майновий інтерес. Відповідно, механізми концесійного управління в морських портах повинні забезпечувати стабільність, передбачуваність і дотримання принципів правової визначеності, оскільки саме вони впливають на легітимні очікування інвесторів і рівень їхнього правового захисту. Втручання держави у такі права - наприклад, шляхом скорочення строку концесії або зміни її умов – можна кваліфікувати як втручання у право на мирне володіння майном і має відповідати критеріям законності, легітимної мети та пропорційності (тобто елементи «трискладового тесту на пропорційність»).

Беззаперечно, одним із ключових нормативно-правових актів у сфері концесійних відносин виступає безпосередньо Закон України «Про концесію».

Його підготовка включала велику комплексну реформу, у якій були задіяні такі інституції як Міжнародна фінансова корпорація, Європейський банк реконструкції та розвитку, Проектний офіс «SPILNO» (платформа, створена при Міністерстві інфраструктури України для прискорення впровадження механізму ДПП) АМПУ та інші, включно з низкою міжнародних консультантів. Зазначений закон був фактично побудований з урахуванням положень Директиви ЄС 2014/23/EU щодо укладення концесійних договорів та світових підходів до ДПП, що дозволило суттєво наблизити національне законодавство до європейських стандартів. Важливість Закону проявляється в тому, що саме з його прийняттям були внесені зміни до багатьох нормативно-правових актів, в тому числі втратили чинність ГКУ, Закони України «Про концесії» та Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг». У результаті регулювання концесій було консолідовано в одному законодавчому акті та у пов'язаних з ним підзаконних документах, що дозволило усунути численні колізії й дублювання норм, характерні для попередньої розгалуженої системи регулювання.

Прийняття Закону України «Про концесію» у 2019 році стало одним із ключових етапів структурної реформи портового сектору. Закон закріпив сучасні підходи до реалізації концесійних проєктів, зокрема прозорі конкурси, можливість залучення міжнародних радників, механізми контролю виконання договорів та реальні гарантії захисту інвестицій. Саме після цих змін стали можливими перші масштабні концесійні проєкти в морських портах - «Ольвія» та «Херсон». Їх реалізація засвідчила готовність України до імплементації моделей, які давно успішно функціонують у портах ЄС, Азії та Північної Америки.

Варто зазначити, що Закон зіграв значну роль у регулюванні концесійних відносин, звідси з'являється необхідність проаналізувати, які переваги визначають науковці та чи присутні у ньому недоліки. До ключових позитивних змін, які запровадив вищезазначений закон у порівнянні з попереднім законодавчим регулюванням, дослідники відносять:

- Систематизоване і точне окреслення сфери застосування концесії та переліку учасників концесійних правовідносин. Закон прямо визначає, у яких галузях можуть реалізовуватися концесійні проєкти та які суб'єкти мають право виступати їх сторонами. Це сприяє усуненню правової невизначеності та формує передбачувані правила гри для потенційних інвесторів.

- Деталізований механізм ініціювання та ухвалення рішень щодо концесії. Порівняно з попередніми актами, Закон більш комплексно регулює початкову стадію концесійного процесу, визначаючи порядок подання пропозицій, їх оцінки, а також прийняття рішення органом влади. Це забезпечує прозорість та підвищує рівень відповідальності публічної сторони.

- Удосконалена процедура проведення конкурсу та вибору концесіонера. Закон визначає конкретні критерії, вимоги та послідовність етапів відбору, що робить конкурс більш конкурентним та мінімізує можливість зловживань. Такий підхід сприяє залученню фахових, фінансово спроможних інвесторів.

- Спрощення механізмів відведення земельних ділянок під проєкти. Спрощені земельні процедури дозволяють скоротити строки підготовки інвестиційних проєктів та зменшують адміністративні бар'єри, що традиційно були однією з найбільших перепон у реалізації ДПП.

- Збільшення наглядових і контрольних повноважень держави. Органи влади отримали більше інструментів для моніторингу виконання концесійних договорів. Це сприяє захисту публічних інтересів і забезпечує виконання інвестором своїх зобов'язань у належному обсязі.

- Можливість заміни сторону концесіонера. Запроваджено механізм передачі прав та обов'язків новому партнеру у випадках, коли це необхідно для стабільності проєкту (наприклад, у ситуації банкрутства або реструктуризації компанії). Це підвищує стійкість і безперервність реалізації довгострокових інфраструктурних проєктів.

- Право сторін передавати спори до міжнародного комерційного або інвестиційного арбітражу. Наявність можливості звернення до авторитетних міжнародних інституцій формує додаткові гарантії для інвесторів, підвищує

рівень їх правового захисту та робить українські концесійні проєкти більш привабливими на світовому ринку.

- Нормативне закріплення економічної сутності концесійних відносин. Закон деталізує фінансові механізми, зокрема порядок формування концесійної плати, інвестиційних зобов'язань, можливість компенсацій та підтримки з боку держави. Це дозволяє більш точно прогнозувати економічну модель проєктів.

Так, незважаючи на достатньо широкий перелік позитивних змін, разом з тим, науковці Р. Хом'яков, Р. Гентош і К. Скальський звертають увагу й на окремі недоліки Закону. Зокрема, він не допускає можливість участі фізичних осіб-підприємців у ролі концесіонерів, що обмежує коло потенційних учасників ринку. Закон також передбачає можливість зміни умов виконання договору за рішенням держави у сферах, пов'язаних із національною безпекою, обороною, охороною довкілля, регулюванням суспільно важливих послуг та діяльністю суб'єктів природних монополій, що потенційно може створювати додаткові ризики для приватних партнерів. Окремо вказується, що проходження процедури оцінки впливу на довкілля вже після укладення договору може ускладнювати належне та своєчасне виконання зобов'язань за концесійним проєктом, оскільки результати такої оцінки здатні суттєво вплинути на зміст або можливість реалізації проєкту [2].

Загалом, України «Про концесію» закріпив розширення кола об'єктів, в які можна здійснювати інвестування в рамках договорів концесії. Закон України «Про концесію» визначає об'єкт концесії як сукупність майна та умов його створення чи експлуатації, а аналіз положень закону дозволяє виділити три основні групи таких об'єктів: по-перше, це цілісні майнові комплекси (або їх системи), які забезпечують надання послуг у сферах, визначених законодавством; по-друге, об'єкти незавершеного будівництва чи законсервовані споруди, що можуть бути добудовані для задоволення суспільних потреб; і по-третє, спеціально збудовані об'єкти, створені відповідно до умов концесійного договору.

Такі об'єкти можуть залучатися у найрізноманітніших сферах господарювання: від водопостачання, теплопостачання та громадського транспорту - до будівництва й експлуатації доріг, портів, аеропортів, телекомунікаційних послуг, інфраструктури з поводження з відходами, а також систем енергопостачання та газорозподілу. Це свідчить про те, що концесія стала інструментом розвитку ключових об'єктів інфраструктури, що мають важливе значення для суспільства та економіки [12].

Беззаперечно, аналізуючи законодавство, що регулює концесію морських портів України варто відзначити і Розпорядження Кабінету міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року» та його внесок у цю сферу державно-приватних відносин. Зазначений акт є фундаментом для розвитку портової галузі та реалізації державної політики у сфері морського транспорту. Згідно ч. 1 ст. 7 Закону України «Про морські порти України» «...Стратегія розвитку морських портів України ...(розрахована) на 25 років, яка включає короткострокові (на п'ять років), середньострокові (на 10 років) та довгострокові (на 25 років) плани розвитку. Основою Стратегії розвитку морських портів України на 25 років є плани розвитку морських портів та морських терміналів, прогнози щодо вантажопотоків, завдання, основні напрями та джерела фінансування реалізації Стратегії, інші основні параметри розвитку. Стратегія розвитку морських портів України на 25 років повинна базуватися на основних засадах державної політики у сфері транспорту та враховувати плани розвитку інших транспортних галузей України.» [34].

Свій початок Стратегія бере ще з 2013 року, коли вона була вперше затверджена. З того часу її положення вже втратили свою актуальність, тому перед законодавством постала задача її оновити. 23 грудня 2020 року було схвалено нову редакцію Стратегії, в якій, відповідно, були проведені зміни для її актуалізації. У майбутньому реалізація оновленої Стратегії має забезпечити суттєве зростання інвестиційної привабливості портової галузі. За прогнозами, її виконання дозволить залучити до сектору десятки мільярдів гривень

приватного капіталу та створити близько 4700 нових робочих місць. Також очікується підвищення пропускної спроможності українських портів: обсяги вантажопереробки можуть наблизитися до показників понад 209 млн тонн на рік, а ефективність використання портових перевантажувальних потужностей – зрости приблизно на три чверті. Окрім цього, модернізація управління та інфраструктури має позитивно вплинути на міжнародні рейтинги конкурентоспроможності, підвищивши оцінку якості портових послуг до рівня понад 5 балів за глобальним індексом [43].

Головна ідея Стратегії полягає у формуванні сучасного бачення розвитку портової галузі України. Йдеться про створення таких умов, за яких морські порти зможуть надавати більш якісний сервіс, активно залучати приватний капітал та ефективніше використовувати свої існуючі потужності. Зазначений документ покликаний забезпечити збалансоване зростання портової інфраструктури та її пропускної спроможності, а також підвищити роль українських портів у глобальних логістичних ланцюгах [31].

Стратегія реалізовує свої засади завдяки наступними поставленими взаємопов'язаним стратегічним цілям, які доповнюють один одного:

1) Однією з головних поставлених цілей є оптимізація системи управління портовою галуззю. Дана ціль у Стратегії розглядається не просто як технічна реформа, а як комплексна зміна підходів до того, як функціонує морська інфраструктура України. Йдеться про поступовий перехід до моделі «порт-лендлорд», коли держава зосереджується на управлінні акваторією, землею та стратегічними об'єктами, а операційну діяльність частіше передає приватним компаніям на прозорих і конкурентних умовах. Такий формат дозволяє ефективніше залучати інвестиції й зменшує адміністративний тиск на бізнес. Разом із цим передбачено укрупнення АМПУ, створення відкритих електронних реєстрів майна та впровадження сучасних стандартів корпоративного управління. Важливою складовою реформи є й розвиток професійного середовища: формування єдиного галузевого центру підготовки

кадрів, можливості перепідготовки працівників, посилення вимог до безпеки праці.

2) Проблема якості портових послуг в Україні залишається однією з ключових, адже за оцінкою Всесвітнього економічного форуму за 2018 рік наша країна отримала лише 3,8 бала з 7 можливих, посівши 77-ме місце зі 140 держав. Це означає, що рівень сервісу та технічна готовність портової інфраструктури сприймаються бізнесом як нижчі за середні, особливо у порівнянні з сусідніми державами Чорноморсько-Азовського регіону, які є прямими конкурентами України у сфері морської логістики. Саме тому ще однією ціллю поставлено збалансований розвиток та ефективне використання портових потужностей на інноваційній основі. У межах Стратегії розвиток інфраструктурної спроможності портів розглядається як комплексне завдання, що вимагає синхронізації планування морських акваторій із розвитком залізничних та автомобільних підходів, внутрішніх водних шляхів та регіональних транспортних мереж. У даному випадку увага буде приділятися цілісному узгодженню портової логістики з національними транспортними програмами, що реалізуються Укрзалізницею, Укравтодором та місцевими органами влади. Передбачається також впровадження дієвих механізмів інвестування у припортові станції, залізничні колії та їх електрифікацію, а також оновлення та перепрофілювання портових потужностей, які сьогодні використовуються недостатньо ефективно. Особливий акцент робиться на розвитку спеціалізованих перевантажувальних комплексів із залученням приватних інвесторів на умовах ДПП, що дозволить збільшувати додану вартість, створювати сучасні логістичні хаби та оптимізувати рух вантажів. Крім того, Стратегія передбачає підготовку техніко-економічних обґрунтувань для майбутнього будівництва нових морських терміналів, удосконалення механізмів компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури та створення умов для надійного захисту прав інвесторів. Модернізація портових фондів, розвиток глибоководних терміналів, оновлення спеціалізованого флоту для днопоглиблення має

забезпечити здатність українських портів ефективно обслуговувати судна, вантажі та пасажирів на рівні вимог сучасної глобальної логістики [41].

3) Третя стратегічна ціль спрямована на підвищення якості сервісу в українських морських портах та формування конкурентоспроможної логістичної системи. Її реалізація передбачає модернізацію процедур взаємодії бізнесу з портами та гармонізацію національних правил із європейськими стандартами. Одним із ключових кроків у цьому напрямі є впровадження в Україні інституту уповноваженого (авторизованого) економічного оператора - механізму, що забезпечує підприємствам спрощені митні формальності та визнається країнами ЄС, відкриваючи доступ до більш передбачуваних та безпечних логістичних маршрутів. Не менш важливим є інтегрування українських портів до міжнародних транспортних мереж і глобальних ланцюгів поставок, що вимагає створення сучасної цифрової інфраструктури. Йдеться, зокрема, про впровадження інформаційних систем, які дозволяють клієнтам у режимі реального часу здійснювати оформлення вантажів та відстежувати їх переміщення. Поряд із цим Стратегія пропонує оновити підходи до формування портових зборів і тарифів, щоб зробити українські порти більш привабливими для користувачів та забезпечити сталі джерела фінансування їх модернізації. Значну увагу приділено розвитку конкурентного середовища у сфері портових послуг - перевалки вантажів, буксирування, бункерування, швартування, утилізації відходів та днопоглиблення. Це передбачає як усунення надмірних бар'єрів, так і ефективне державне регулювання діяльності природних монополій. Стратегія також акцентує на модернізації спеціалізованого флоту, забезпеченні льодових операцій, адаптації українських процедур до європейських стандартів безпеки судноплавства та створенні національної компонентної системи SafeSeaNet. Окремим напрямом є розвиток пасажирської інфраструктури - реконструкція вокзалів, терміналів, удосконалення сервісів для круїзних суден та яхтового туризму. Передбачається також створення індустриальних парків у межах портових територій, перегляд режиму вільної економічної зони «Рені» та

активніше використання внутрішнього водного транспорту як економічно ефективної альтернативи автомобільним та залізничним перевезенням.

4) Сукупно ці заходи мають на меті підвищити рівень послуг, посилити конкурентні переваги українських портів та інтегрувати їх у сучасну систему глобальної морської логістики. Такий підхід має на меті не лише підвищити ефективність портів, а й забезпечити їх стійкий розвиток, відповідність міжнародним правилам та зміцнення ролі України в глобальних логістичних ланцюгах. (49, на пошті)

Таким чином, можна небезпідставно відзначити, що законодавство у сфері концесійних відносин пройшло певну трансформацію та суттєвий етап оновлення, що, в свою чергу, стало важелем до поступового наближення законодавства до європейських стандартів. Так, прийняття нової редакції Закону України «Про концесію» зіграло одну з визначальних ролей у реформуванні підходів та розуміння ДПП. Законодавець не лише узгодив національні норми з Директивою ЄС 2014/23/EU, але й систематизував підхід до визначення об'єктів концесії, а також суттєво розширивши можливості для приватних інвестицій у стратегічні галузі. У свою чергу, відзначаючи інші нормативно-правові акти – наприклад, такі як Закон «Про морські порти України» та оновлена Стратегія розвитку морських портів до 2038 року - варто відзначити їх роль у створенні цілісного бачення модернізації портової інфраструктури, її інтеграції в міжнародні транспортні мережі та поступової трансформації моделі управління морською галуззю. Аналізуючи вищезазначені зміни можна підсумувати, що норми цих актів у сукупності демонструють прагнення України відійти від застарілих та вже збиткових і неефективних схем управління, забезпечити прозорість та ефективність роботи портів, зміцнити інвестиційну привабливість та підвищити якість послуг. Таким чином, сучасне українське законодавство у сфері концесії поступово налагоджується і трансформується у цілісну, узгоджену систему, яка є орієнтована на довгостроковий розвиток та інтеграцію у європейський правовий простір. Разом ці зміни створюють фундамент для ефективного

функціонування концесійних механізмів у морських портах, підвищення їх конкурентоспроможності та залучення значного обсягу приватних інвестицій, що є критично важливим у нинішніх умовах відбудови та економічного зростання.

2.2. Адміністративно-правові повноваження органів державної влади у сфері портових концесій

Як вже було вищезазначено, у концесійних відносинах беруть участь два головних суб'єкта, які уповноважені на укладення концесійного договору: це приватна сторона з одного боку (юридична особа - резидент України або держави - члена ЄС), яка є концесіонером, та органи виконавчої влади або місцевого самоврядування з іншого, які виступають у цих відносинах концесієдавцем. Так, згідно ч. 2 ст. 5 Закону України «Про концесію» щодо об'єктів державної власності - держава в особі відповідних державних органів, які згідно із Законом України «Про управління об'єктами державної власності» здійснюють управління об'єктами державної власності, а якщо такий орган не визначено - Кабінет Міністрів України або уповноважений ним орган, або за рішенням Кабінету Міністрів України - Національна академія наук України, національні галузеві академії наук України, господарське товариство публічного сектору, а також у випадках, визначених законом, - державне підприємство» [32].

Відповідно до Закону України «Про морські порти» АМПУ є державним унітарним підприємством, створеним відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 4 березня 2013 року № 133 «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту», яке оперує державним майном в портах та управляє інфраструктурою портів, входить до сфери управління Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України та об'єднує українські морські порти сприяючи розвитку та конкурентоспроможності кожного з них [38]. Безпосередньо повноваженням з прийняття рішення щодо укладення договору концесії морських портів (і

доцільності такого укладення) наділено Міністерство розвитку громад та територій України до відповідного органу управління, відповідно до ст. 13 Закону України «Про державно-приватне партнерство» (втратив чинність від 31.10.2025 р, наразі повноваження закріплені ст. 12 Закону України «Про публічно-приватне партнерство»).

Водночас, необхідно звернути увагу на те, що передача цих повноважень профільному міністерству є відносно новим підходом, адже у попередній редакції Закону право ухвалення рішень щодо концесії належало Кабінету Міністрів України, що істотно ускладнювало та уповільнювало процедурний механізм. Попри запроваджені законодавчі зміни, фахівці транспортної галузі й надалі серед основних стримуючих факторів інвестиційної активності називають надмірну бюрократизацію процесу реалізації ДПП. Зокрема, під час Міжнародного зернового форуму в місті Одесі було акцентовано увагу на проблемі зарегульованості діяльності державних підприємств, що унеможлиблює здійснення масштабних проєктів будівництва, модернізації та розвитку у прийнятні строки. Багаторівневість погоджувальних процедур формує додаткові ризики висунення претензій з боку держави до документів на будь-якому етапі їх проходження. У зв'язку з цим представники морської спільноти та бізнесу наголошують на необхідності консолідації зусиль та ініціювання спрощення і вдосконалення дозвільної нормативної бази.

З огляду на викладені проблемні аспекти, важливу роль у спрощенні та впорядкуванні концесійних відносин відіграє оновлене законодавче регулювання у сфері ДПП. Зокрема, Законом закріплено уніфікований порядок ініціювання концесійних проєктів і прийняття відповідних рішень, а також запроваджено прозорі конкурентні механізми відбору концесіонерів, зокрема через проведення концесійних конкурсів та конкурентного діалогу. Передбачено можливість залучення професійних радників і незалежних експертів, а також заміни концесіонера у разі необхідності. Додатково спрощено процедури виділення земельних ділянок для реалізації концесійних ініціатив і врегульовано процес трансформації договорів оренди в концесійні.

Вагомим кроком уперед стало надання сторонам права передавати спори на розгляд міжнародного комерційного чи інвестиційного арбітражу, а також можливість ініціювання концесії безпосередньо потенційним інвесторам. Окрему увагу приділено питанням контролю та моніторингу виконання концесійних договорів, а також врегулюванню правового режиму майна, що передається в концесію.

Для здійснення ефективної і взаємовигідної співпраці і досягнення цілей концесійного договору на органи державної влади покладені певні повноваження та обов'язки. Дійсно, зміст ст. 15 зазначеного Закону передбачає, що АМПУ наділена широким колом функціональних завдань: від забезпечення ощадливого та ефективного використання об'єктів портової інфраструктури до організації заходів із підтримання безпеки мореплавства та здійснення інших управлінських і контрольних повноважень. Відповідно до ст. 16 того ж Закону, джерелами фінансування діяльності АМПУ є портові збори, плата за надання послуг, орендні платежі та інші законодавчо дозволені надходження (хоча вони і не є єдиними можливими джерелами, так як таке фінансування може бути здійснено і за рахунок різноманітних послуг, такі як транспортне оброблення вантажів, технічне обслуговування транспортних засобів та оренди різноманітних активів). До складу портових зборів, що надходять на користь АМПУ, належать, зокрема: причальний збір - у випадку, коли причал є власністю АМПУ; каналний збір - якщо канал перебуває у власності АМПУ; корабельний збір - який стягує АМПУ як користувач акваторії (за винятком ситуацій, коли приватний термінал формує власну операційну акваторію і самостійно є одержувачем цього збору); а також якірний, адміністративний та санітарний збори [39].

Насправді варто відзначити, що сама лише наявність законодавчо закріплених повноважень та фінансових ресурсів ще не гарантує успішної реалізації концесійних проєктів - вирішальну роль відіграє загальний стан державного управління та інституційного середовища. Ефективність ДПП

формується під впливом сукупності взаємопов'язаних чинників, серед яких ключове значення мають:

- рівноправність і баланс інтересів держави та приватного бізнесу;
- функціонування розвиненої ринкової економіки;
- наявність незалежної, прозорої, оперативної та справедливої судової системи;
- чітке визначення цілей, завдань, механізмів їх реалізації, а також розподілу ризиків і відповідальності між публічним та приватним секторами;
- активне впровадження та поширення інноваційних рішень.

Водночас існує низка обставин, що істотно знижують інвестиційну привабливість портової інфраструктури для приватного капіталу, зокрема:

1. надмірна залежність бізнес-середовища від політичної кон'юнктури;
2. високий рівень корупційних проявів;
3. відсутність повною мірою незалежної судової влади;
4. недостатня ефективність публічного управління;
5. недосконалість тарифної політики;
6. складна, непрозора, несправедлива та малоефективна система оподаткування [42].

У контексті повноважень державної влади та ефективного функціонування ДПП в портовій сфері заслуговує на увагу позиція науковиці О. А. Медведевої, з якою доцільно погодитися, щодо організаційно-договірної природи концесійних відносин. Дослідниця обґрунтовує цю характеристику тим, що сторони концесійного договору виступають як рівноправні учасники правовідносин, а органи державної влади та місцевого самоврядування реалізують себе не як носії владних повноважень, а саме як власники об'єкта концесії. Водночас договір слугує правовою гарантією захисту інтересів концесіонера від можливих законодавчих змін, які можуть негативно вплинути на його правове чи економічне становище. Крім того, встановлення

концесійних правовідносин ґрунтується на диспозитивних засадах, що підкреслює договірну свободу сторін і гнучкість механізму концесії [40].

Порівняльний аналіз повноважень, якими наділені українські органи державної влади та адміністрації морських портів у державах ЄС, свідчить про наявність як спільних, так і відмінних підходів до організації портового управління. Європейські портові адміністрації, так само як і в Україні, беруть активну участь у здійсненні господарської діяльності та отримують прибуток від її результатів. Водночас у їхній діяльності простежується чітка тенденція до поєднання економічних і публічних функцій. До ключових завдань портової влади належать не лише забезпечення фінансової стабільності порту, а й підвищення його пропускнуєї спроможності, технологічний розвиток та зміцнення конкурентних позицій на міжнародному ринку. Так, наприклад, основною метою діяльності адміністрації нідерландського порту Роттердам є побудова довгострокових партнерських відносин із клієнтами задля сталого розвитку порту як глобального логістичного хаба [67]. Водночас важливим показником ефективності роботи портів у країнах ЄС є їхній внесок у соціально-економічний розвиток регіонів, зокрема зростання рівня зайнятості, збільшення податкових надходжень, розвиток транспортної інфраструктури та логістики. Показовим є й те, що близько третини портових адміністрацій Європи серед своїх пріоритетних завдань визначають також підтримку туризму, дозвілля, спорту та суміжних сфер діяльності [69].

Водночас найбільш прибутковий сегмент портової діяльності у світовій практиці - вантажно-розвантажувальні роботи - переважно перебуває у сфері відповідальності приватних портових операторів. Земельні ділянки та об'єкти портової інфраструктури передаються таким суб'єктам у користування на підставі концесійних договорів або договорів оренди. Такий підхід дозволяє державі зосередитися на виконанні регуляторних і контрольних функцій, а приватному сектору - ефективно реалізовувати інвестиційні проєкти, модернізувати виробничі потужності та підвищувати якість портових послуг [14].

Отже, аналізуючий сучасний стан та етап, на якому знаходиться Україна у сфері концесійних взаємовідносин, то небезпідставним є такий висновок, що держава поки що знаходиться на шляху до активного впровадження механізмів ДПП, зокрема через укладення концесійних договорів у сфері морської портової інфраструктури. Водночас саме цей напрям має значний потенціал стати важливим фактором підвищення інвестиційної привабливості держави та модернізації портової галузі. Можна стверджувати, що далекоглядним кроком виступає більш активне залучення органів місцевого самоврядування до процесів управління та розвитку портів, що перебувають у концесії, оскільки це сприятиме більш ефективному використанню фінансових ресурсів і зміцненню дохідної частини місцевих (так і державних загалом) бюджетів [7]. При цьому, важливим чинником, який гарантує успішність та видимі позитивні результати від концесії, є також подальше спрощення адміністративних процедур та зменшення рівня бюрократизації, а також делегування господарських рішень на місцевий рівень, що дозволить підвищити оперативність управління та загальну ефективність функціонування портової інфраструктури.

2.3. Практика укладення концесійних договорів у портах України

Як вже було вищезазначено, практична реалізація механізму концесії у сфері морських портів в Україні розпочалася відносно нещодавно, однак уже сьогодні можливо оцінити як її потенційні переваги, так і проблемні аспекти. Передача окремих портових об'єктів у концесію стала важливим кроком у напрямі залучення приватного капіталу до розвитку стратегічної інфраструктури та наближення національної портової політики до європейських стандартів. Найбільш показовими прикладами практичного впровадження концесійних механізмів в Україні є проекти у спеціалізованому морському порту «Ольвія», Херсонському морському торговельному порту, а також порту «Чорноморськ», аналіз яких дозволяє комплексно оцінити результати та особливості концесійної практики.

У вересні 2019 року Міністерством інфраструктури України (тепер - Міністерство розвитку громад та територій України) було офіційно оголошено проведення концесійних конкурсів щодо передачі в управління об'єктів ДП «Херсонський морський торговельний порт» та ДП «Стивідорна компанія «Ольвія». Відповідно до положень Інструкції для претендентів Проект щодо передачі в концесію майна державного підприємства «Стивідорна компанія «Ольвія» і майна АМПУ, міністерством було утворено спеціальну конкурсну комісію, на яку покладено повноваження щодо організації та проведення всього концесійного конкурсу, зокрема прийняття рішень про допуск або відмову в допуску претендентів до участі в ньому. Персональний склад зазначеної конкурсної комісії був затверджений наказом Міністерства інфраструктури України № 130 від 27 лютого 2019 року «Про деякі питання роботи конкурсної комісії з проведення концесійного конкурсу щодо надання у концесію майна ДП «Стивідорна компанія «Ольвія» та майна ДП «АМПУ» [15]. Вже в жовтні цього ж року набув чинності Закон України «Про концесію», що створив сучасну правову основу для реалізації відповідних проєктів. Прийняття рішення про передачу перших портових об'єктів у концесію стало знаковим етапом розвитку ДПП в Україні та важливим кроком на шляху до застосування міжнародної практики управління портовою інфраструктурою.

Варто відзначити, що спеціалізований морський порт «Ольвія» орієнтований на обробку широкого спектра вантажів, серед яких провідне місце займають зернові культури та будівельні матеріали. За підсумками 2018 року саме ці категорії становили майже 80 % загального вантажообігу порту. Окрім того, вигідне географічне розташування «Ольвії» поблизу потужних виробників металургійної та аграрної продукції, зокрема пшениці, кукурудзи та соняшнику, обумовлює його стратегічне значення для транспортно-логістичної системи регіону.

Предметом концесії виступає цілісний майновий комплекс, до складу якого входить майно ДП «Стивідорна компанія «Ольвія», об'єкти, що

перебувають на балансі АМПУ, а також інфраструктурні елементи, які споруджуються відповідно до умов концесійного договору. При цьому всі об'єкти, передані концесіонеру, зберігають статус державної власності та після закінчення строку дії договору повертаються державі разом із побудованими або модернізованими за період концесії об'єктами.

Підготовка концесійного проєкту здійснювалася за участю Міністерства інфраструктури України та проєктного офісу SPILNO за підтримки провідних міжнародних фінансових інституцій. До процесу були залучені EBRD і IFC. Наприкінці 2017 року було укладено меморандум про співпрацю між Міністерством інфраструктури та IFC, а також підписано угоду між АМПУ та EBRD щодо підготовки техніко-економічного обґрунтування пілотних концесійних проєктів портів «Ольвія» та «Херсон». Уже в лютому 2018 року за фінансової підтримки EBRD було відібрано міжнародний консорціум консультантів для розробки ТЕО та формування пакета тендерної документації [44].

Строк реалізації концесійного договору щодо порту «Ольвія» становить 35 років. Відповідно до його умов компанія QTerminals Olvia зобов'язалася інвестувати в розвиток портової інфраструктури близько 3,4 млрд грн, при цьому майже половина цієї суми має бути вкладена у модернізацію об'єкта протягом перших 3,5 років реалізації проєкту. Такий обсяг фінансування є однією з найбільших прямих іноземних інвестицій у портову галузь України за останні десятиліття.

Крім безпосередніх вкладень у портову інфраструктуру, інвестор передбачив фінансування розвитку міської інфраструктури Миколаєва в обсязі не менше 80 млн грн. Заплановані роботи з модернізації, які здійснюватиме QTerminals, спрямовані на оновлення виробничих потужностей порту, покращення навігаційного забезпечення та логістичних процесів, що в комплексі має підвищити пропускну спроможність, ефективність та конкурентоспроможність порту [66].

Наразі концесія порту «Ольвія» знаходиться на передостанньому, перехідному періоді виконання договору. На теперішній момент реалізація концесійного проєкту в порту «Ольвія» тимчасово призупинена у зв'язку з повномасштабною збройною агресією Російської Федерації проти України. Водночас законодавчі зміни у сфері публічно-приватного партнерства створюють додаткові правові інструменти для адаптації концесійних договірних відносин до умов форс-мажору. Зокрема, передбачається можливість коригування умов концесійних договорів, тимчасового зупинення їх дії, перегляду фінансових зобов'язань сторін, а також врегулювання соціальних питань, пов'язаних із трудовими колективами. У цьому контексті між державою та компанією-концесіонером було підписано меморандум, який засвідчує спільну зацікавленість сторін у відновленні роботи порту «Ольвія» після стабілізації безпекової ситуації [18].

З урахуванням вищезазначених обставин варто запропонувати зробити наступні змістовні зміни у структурі договору концесії, що передбачають у собі механізми до такої форс-мажорної ситуації, як війна та включають воєнні ризики. Доповнити договір можливо положенням, яке передбачає перегляд фінансових та інвестиційних зобов'язань, наприклад встановити чіткий, передбачуваний поріг падіння дохідності від прогнозного рівня внаслідок воєнних дій як юридичну підставу для обов'язкового застосування механізму коригування, а не лише як опції для сторін.

Поряд із реалізацією концесійного проєкту в спеціалізованому морському порту «Ольвія», важливим кроком у впровадженні ДПП в портовій галузі України стала передача в концесію Херсонського морського торговельного порту. Цей проєкт став другим масштабним прикладом практичного застосування концесійного механізму у сфері морської інфраструктури та дозволив перевірити ефективність нової моделі управління портами в інших регіональних умовах.

26 червня 2020 року Херсонський морський торговельний порт було передано в концесію строком на 30 років приватній компанії грузинсько-

швейцарського походження ТОВ «Рисоіл-Херсон». У межах концесійного договору концесіонер отримав у користування майновий комплекс ДП «Херсонський морський торговельний порт», об'єкти, що перебували на балансі АМПУ, а також інфраструктурні елементи, збудовані відповідно до умов договору. Для здійснення господарської діяльності за рішенням Херсонської обласної державної адміністрації компанії також було надано в оренду відповідні земельні ділянки. Водночас принципове значення має те, що все майно, передане в межах концесії, залишається у власності держави.

Реалізація цього проєкту ДПП передбачала залучення інвестицій у розмірі понад 300 млн грн протягом перших років, що має стати імпульсом для розвитку портової інфраструктури та позитивно вплинути на економічний потенціал міста Херсона і регіону загалом. Окремий акцент також було зроблено і на підвищенні якості стивідорних послуг, які надаватимуться із використанням майна, переданого в концесію, що створить додаткові переваги для споживачів портових послуг.

Відповідно до умов концесійного договору концесіонер зобов'язується щорічно сплачувати концесійний платіж у розмірі не менше 12 млн грн з урахуванням індексації, а також відраховувати 7 % від чистого доходу. Надання концесії здійснюється Міністерством інфраструктури України, а сам проєкт готувався за участю EBRD та IFC за фінансової підтримки фонду Global Infrastructure Facility.

Згідно з договором, концесіодавець гарантує концесіонеру виключне право на будівництво об'єктів портової інфраструктури та управління ними на період дії концесії за умови належного виконання всіх фінансових та інвестиційних зобов'язань. Після завершення строку дії договору всі побудовані та модернізовані об'єкти підлягають поверненню у державну власність. Таким чином, інвестор отримує можливість здійснювати прибуткову діяльність без приватизації майна, водночас держава зберігає контроль над стратегічним об'єктом інфраструктури.

За концесійним договором ТОВ «Рисоїл-Херсон» зобов'язалося забезпечити безперервну роботу порту та досягти рівня перевалки вантажів не менше 1,36 млн тонн на рік через десять років після початку реалізації проєкту. Обсяг інвестицій у порт протягом перших 3,5 року має становити не менше 216 млн грн, а протягом десяти років - ще 62 млн грн. Окремо в договорі закріплено обов'язок концесіонера дотримуватися вимог екологічного законодавства та здійснювати заходи з охорони навколишнього природного середовища.

Передача Херсонського морського торговельного порту в концесію передбачає позитивні наслідки не лише для портової галузі, а й для місцевої громади. Компанія-інвестор зобов'язалася фінансувати розвиток міської інфраструктури, зокрема брати участь у капітальному ремонті доріг, якими рухається вантажний транспорт, а також у будівництві спеціального майданчика для тимчасової стоянки вантажівок за межами міста з метою зменшення транспортного навантаження на Херсон. На реалізацію цих заходів передбачено інвестування не менше 18 млн грн. Крім того, компанія сприятиме перенесенню до 80 % вантажопотоку на залізничний, водний та інші види транспорту, що має зменшити екологічне навантаження та покращити транспортну ситуацію в регіоні [21].

Водночас, необхідно звернути увагу на те, що практика реалізації концесійного проєкту в Херсонському морському торговельному порту не була позбавлена своїх складнощів, а саме безпосередньо судових спорів, що тимчасово ускладнили завершення концесійної процедури. Так, 3 лютого 2020 року Шостий апеляційний адміністративний суд у справі № 855/2/20 своєю ухвалою зупинив дію наказу Міністерства інфраструктури України № 16 від 21 січня 2020 року, яким було затверджено результати концесійного конкурсу та визначено його переможця. Окрім цього, суд заборонив Міністерству інфраструктури, створеній ним концесійній комісії та робочій групі вчиняти будь-які дії, спрямовані на завершення концесійного конкурсу до набрання

законної сили рішенням у відповідній справі. Так, у резолютивній частині ухвали зазначено:

«Зупинити дію наказу від 21 січня 2020 року № 16 «Про затвердження результатів концесійного конкурсу та визначення переможця концесійного конкурсу щодо надання у концесію цілісного майнового комплексу, що забезпечує комплексне надання послуг у морському порту Херсон, включаючи майно ДП «Херсонський морський торговельний порт», майно ДП "Адміністрація морських портів України"», а також об'єкти, спеціально збудовані відповідно до умов концесійного договору" до вступу рішення суду в законну силу по даній справі. Заборонити Міністерству інфраструктури України (...) та утвореній Міністерством інфраструктури України конкурсній комісії та робочій групі вчиняти будь-які дії, направлені на завершення концесійного конкурсу щодо надання в концесію цілісного майнового комплексу (...)» [46].

Ініціатором такого судового спору виступило ТОВ «Спеціальна компанія “Морський порт Херсон”», до складу якого входили ТОВ «Аскет-Шиппінг» (40 %) та ТОВ «Глобал Грейн» (60 %). Підставою звернення до суду стало оскарження наказу Міністерства інфраструктури України від 17 січня 2020 року № 10, яким компанію було відхилено від участі у концесійному конкурсі. Позивач просив визнати цей наказ протиправним та скасувати його.

Однак 12 травня 2020 року Верховний Суд України своєю постановою скасував ухвалу Шостого апеляційного адміністративного суду, яка фактично блокувала завершення концесійного конкурсу в морському порту Херсона. У абзаці 46 постанови Верховний Суд звернув увагу на порушення принципу правової визначеності, який є складовою принципу верховенства права: «Обставини справи свідчать про те, що Шостий апеляційний адміністративний суд постановляючи ухвалу від 10.02.2020 про скасування заходів забезпечення позову застосував положення процесуального закону щодо заборон на вжиття заходів забезпечення позову стосовно публічних конкурсних процедур, що проводяться від імені держави (державного органу), які набрали чинності

08.02.2020, тобто після постановлення ухвали цього ж суду від 03.02.2020, чим порушив принцип правової визначеності, який є одним із елементів принципу верховенства права.» [28].

Таким чином, Суд зазначив, що апеляційний суд, скасовуючи заходи забезпечення позову, застосував процесуальні норми щодо заборони вжиття таких заходів стосовно публічних конкурсних процедур, які набрали чинності вже після ухвалення первинного рішення про забезпечення позову. Таким чином, суд дійшов висновку про неправомірність відповідних процесуальних дій апеляційної інстанції, що стало підставою для відновлення можливості завершення концесійної процедури. Окремої уваги також заслуговує вплив такого надзвичайного негативного чиннику, як повномасштабне вторгнення країни-агресора на українські території. Так, після початку широкомасштабної агресії у лютому 2022 року, держава була змушена переглянути умови реалізації концесійних проєктів у портовій сфері. Міністерство інфраструктури офіційно повідомило концесіонерів портів «Ольвія» та «Херсон», що в країні виникла ситуація політичного характеру, яка унеможлиблює нормальне виконання сторонами взятих на себе зобов'язань. Такий статус надзвичайних обставин прямо передбачений концесійними договорами й має визначені юридичні наслідки. Якщо протягом року з моменту отримання повідомлення держава не здатна усунути чинники, які класифікуються як політичний форс-мажор, приватні партнери отримують законне право ініціювати припинення договору. У такому разі вони можуть претендувати на компенсацію, що розраховується не довільно, а за спеціальною формулою. До неї включають початкову оцінку майна, кошти, які концесіонер додатково інвестував у проєкт, а також суму підтверджених капітальних витрат. Водночас із загальної компенсації віднімаються виплати за страховими договорами і вартість активів, які визнані зайвими або такими, що не можуть бути використані за призначенням у майбутньому. Статус політичного форс-мажору вважається таким, що діє з 24 лютого 2022 року, і

залишатиметься чинним доти, доки держава не оголосить про завершення дії відповідних обставин [74].

Окрім аналізу концесійних проєктів у портах Ольвія та Херсон, доцільним є розгляд ще одного стратегічно важливого об'єкта портової інфраструктури - морського порту «Чорноморськ». Його значення для зовнішньої торгівлі України, а також перспективи залучення приватних інвестицій у форматі концесії роблять цей порт важливим елементом державної політики у сфері розвитку портової галузі.

Підготовка до реалізації концесійних проєктів у морському порту «Чорноморськ», який є одним із найбільших портів Чорноморського регіону, розпочалася ще у довоєнний період. Зокрема, 20 серпня 2020 року Міністерство інфраструктури України ініціювало конкурсний відбір консультантів для розроблення тендерної документації та техніко-економічного обґрунтування передачі в концесію окремих об'єктів ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ», зокрема залізнично-поромного комплексу. Планувалося, що перші концесійні конкурси будуть оголошені у 2022 році, однак через повномасштабне вторгнення Російської Федерації в Україну процес було призупинено [45].

Відновлення активної фази підготовки концесійних проєктів припало вже на 2023 рік, а у лютому 2025 року було офіційно оголошено про підготовку двох концесійних проєктів у порту «Чорноморськ» із наміром оголосити відповідні конкурси до кінця 2025 року. Це свідчить про повернення держави до системної політики залучення приватного капіталу в стратегічну портову інфраструктуру.

Реалізація концесійних проєктів у порту «Чорноморськ» має суттєве значення для зміцнення позицій України в міжнародній логістиці та поглиблення економічної інтеграції з ЄС. Проєкти розглядаються як важливий елемент розвитку Українського морського коридору, що дозволяє диверсифікувати вантажні маршрути, підвищити стабільність зовнішньої торгівлі, а також оптимізувати митні та логістичні процедури. З урахуванням

того, що «Чорноморськ» є одним з найбільших морських вантажних терміналів України, модернізація його потужностей сприятиме підвищенню конкурентоспроможності національної портової системи та залученню провідних міжнародних судноплавних компаній завдяки вдосконаленій логістиці та покращеній якості портових послуг [80].

Так само, як при підготовці здійснення концесії порту «Ольвія», готування здійснювалася за участі IFC та EBRD, що забезпечило формування якісної тендерної документації з чітко визначеними умовами участі, механізмами розподілу ризиків та гарантіями державної підтримки інвесторів [81].

Водночас актуальність розвитку портової інфраструктури підтверджується і загальними показниками зовнішньої торгівлі України. Так, у 2020 році обсяг експорту становив близько 47 млрд доларів США, а імпорту - близько 57 млрд доларів США, при цьому значна частина товарних потоків традиційно проходила саме через морські порти. З огляду на те, що портова інфраструктура використовується не на повну потужність, урядом задекларовано намір подвоїти обсяги вантажообігу в морських портах до 2038 року. У цьому контексті модернізація порту «Чорноморськ» разом із портами Херсон та Ольвія розглядається як один із ключових інструментів досягнення цієї стратегічної мети.

Таким чином, підсумовуючи все вищезазначене, аналіз законодавства України у сфері концесійної діяльності дозволяє зробити висновок, що на сьогодні в державі сформовано базову нормативно-правову основу для реалізації проєктів ДПП, зокрема у формі концесії. Прийняття спеціального Закону України «Про концесію», а також удосконалення законодавства про публічно-приватне партнерство забезпечили більш чітке врегулювання механізмів передачі державного майна у концесію, визначили процедури конкурсного відбору концесіонерів, повноваження органів влади, гарантії захисту інтересів держави та інвесторів, а також механізми контролю за виконанням концесійних договорів.

У межах портової галузі повноваження у сфері концесійних правовідносин розподілені між центральними органами виконавчої влади, зокрема Міністерство розвитку громад та територій України, АМПУ, а також іншими державними інституціями. Саме вони забезпечують ініціювання концесійних проєктів, проведення конкурсних процедур, укладення концесійних договорів, моніторинг їх виконання та захист майнових інтересів держави. Така модель управління дозволяє поєднувати стратегічні державні інтереси з можливостями приватного інвестування.

Разом із тим, практика впровадження концесійних механізмів в Україні свідчить, що держава лише формує сталу традицію залучення приватного капіталу до управління об'єктами державної власності. У цих умовах концесія виступає важливим інструментом активізації інвестиційної діяльності, оскільки дає змогу залучати значні фінансові ресурси на тривалий строк із одночасним збереженням стратегічних об'єктів у державній власності. Важливою перевагою концесії є також цільове використання майна та концентрація приватного капіталу на його модернізації й розвитку [47].

Практичні приклади реалізації концесій у морських портах України - зокрема в портах «Ольвія», Херсонському морському торговельному порту та «Чорноморськ» - наочно демонструють потенціал цієї моделі співпраці. Підписання перших пілотних концесійних договорів у портовій сфері підтвердило, що формат ДПП здатний ефективно залучати інвестиції в інфраструктурні об'єкти, підвищувати якість управління та сприяти відновленню виробничих потужностей, які тривалий час перебували в занепаді [59]. Зокрема, на прикладі Херсонського морського торговельного порту простежується можливість повноцінного використання його інфраструктурного потенціалу, модернізації портових об'єктів і залучення значних інвестицій у найближчі роки.

Окрім економічного ефекту для держави, концесійні проєкти мають і виражений соціальний вимір. Передача портів у концесію сприяє розвитку прилеглих територій, створенню нових робочих місць, покращенню місцевої

інфраструктури та зростанню надходжень до місцевих бюджетів. У межах таких проєктів концесіонери беруть участь у фінансуванні дорожньої інфраструктури, логістичних об'єктів, соціально важливих ініціатив, що безпосередньо впливає на рівень життя населення.

Перспективи реалізації концесійних проєктів у порту «Чорноморськ», який має стратегічне значення для міжнародної логістики та зовнішньої торгівлі України, підтверджують спрямованість держави на подальший розвиток портової галузі шляхом залучення міжнародних фінансових інституцій та приватних інвесторів. У сукупності це формує підґрунтя для підвищення конкурентоспроможності України на світовому ринку морських перевезень.

Отже, концесія в сучасних умовах є одним із найбільш перспективних інструментів модернізації портової інфраструктури України, який дозволяє поєднати інтереси держави, бізнесу та суспільства, який, тим не менш, не позбавлений своїх ризиків та стагнуючих чинників. Таким можуть виступати як доволі «прогнозовані» ризики – бюрократія, корупція – так і форс-мажорні, політичні ситуації – війна, судові справи та інші. Подальший розвиток концесійних відносин потребує стабільності та прогресивності з боку законодавства, посилення інституційної спроможності органів влади та формування довіри з боку міжнародних інвесторів, що у перспективі сприятиме сталому економічному зростанню країни, а також передбачення механізмів зменшення збитків від форс-мажорних обставин та аналіз потенційних ризиків.

Підсумовуючи, можна зазначити, що аналіз нормативно-правового регулювання концесійної діяльності у морських портах України дає змогу констатувати фіналізацію важливого етапу адаптації національного законодавства до стандартів правового поля ЄС. Так, одними з ключових чинників реформування галузі стало прийняття нової редакції Закону України «Про концесію», який не лише імплементував положення Директиви 2014/23/EU, а й запровадив прозорі механізми відбору приватних партнерів та

розширив перелік об'єктів інвестування у стратегічному секторі, а у сукупності із іншими актами, оновлений нормативний фундамент створює цілісну правову базу для трансформації моделі управління портовим господарством від застарілих адміністративних схем до здійснення результативного ДПП. Встановлено, що сучасний вектор законодавчого розвитку орієнтований на дерегуляцію, спрощення адміністративних процедур та посилення ролі органів місцевого самоврядування у розвитку припортових територій, що є критично важливим для зміцнення фінансової спроможності громад та оперативності господарських рішень. Разом з тим, практична реалізація концесійного потенціалу потребує забезпечення стабільності правового режиму, підвищення інституційної спроможності органів виконавчої влади та формування чітких гарантій захисту прав міжнародних інвесторів. Сформована нормативна система є фундаментом для післявоєнної відбудови економіки та інтеграції вітчизняних портів у глобальні транспортно-логістичні мережі, забезпечуючи баланс між державним контролем та приватною ініціативою

РОЗДІЛ 3

МОЖЛИВОСТІ ТА РИЗИКИ ВПРОВАДЖЕННЯ КОНЦЕСІЙ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ

3.1. Основні переваги передачі портів у концесію та їх економічна доцільність

На сучасному етапі розвитку економіки України особливої актуальності набуває впровадження ефективних форм співпраці між державним та приватним секторами, здатних забезпечити модернізацію стратегічно важливих галузей. Одним із найбільш результативних інструментів ДПП є концесія, яка дозволяє поєднати інтереси держави та бізнесу у сфері управління об'єктами інфраструктури. В умовах гострої потреби в інвестиціях, технологічному оновленні та підвищенні ефективності управління портовим господарством дослідження переваг застосування концесійного механізму набуває не лише теоретичного, а й значного практичного значення.

Дійсно, як вже згадувалося у попередніх розділах роботи, при аналізі можливості здійснення реформування порту переважна більшість концесієдавців розглядають саме договори концесії як найпривабливіші альтернативи через їх перелік позитивних характеристик, що відрізняють концесії від повної приватизації портів. Концесії, дозволяючи урядам зберігати остаточне право власності на портові землі та відповідальність за ліцензування портових операцій і будівельних робіт, дають державі можливість захищати суспільні інтереси. Водночас вони звільняють уряди від значних операційних ризиків і фінансового тягаря. Це одна з причин, чому ця модель має найпозитивнішу динаміку серед усіх моделей приватної участі [78].

Концесія, як форма ДПП, передбачає використання елементів як договорів управління, так і лізингових угод. При цьому приватний партнер

отримує право експлуатувати об'єкт, надавати відповідні послуги та отримувати прибуток, беручи на себе основну частину експлуатаційних і ринкових ризиків. Водночас держава зберігає стратегічний контроль над об'єктом та його цільовим призначенням. Така модель є особливо цінною для морських портів, оскільки дозволяє державі залишатися власником портової інфраструктури, залучаючи водночас значні обсяги приватних інвестицій у її розвиток та модернізацію, що в підсумку сприяє підвищенню конкурентоспроможності портів на міжнародному ринку [4].

Для державного сектору застосування концесійного механізму має низку вагомих переваг. Передусім це збереження права державної власності на стратегічно важливі об'єкти портової інфраструктури. Одночасно держава отримує можливість залучити довгострокові приватні інвестиції в галузі, які традиційно є капіталоємними та не завжди достатньо рентабельними. Важливим позитивним наслідком є впровадження більш ефективних моделей управління, використання сучасних технологій, інженерних рішень та інноваційних підходів до організації портової діяльності. Це сприяє підвищенню якості та розширенню спектра портових послуг, формуванню конкурентного середовища, ефективнішому використанню капіталу, створенню нових робочих місць та зростанню бюджетних надходжень [27].

Окрім цього, для держави концесія створює довгострокову стратегічну перевагу: після завершення строку дії договору порт повертається у державне управління не в початковому стані, а суттєво осучасненим та технічно переоснащеним. Усі інфраструктурні об'єкти, які були побудовані, реконструйовані чи модернізовані приватним інвестором протягом дії концесії, також стають частиною державного майна. Це означає, що держава не лише зберігає право власності, а й фактично отримує підвищену вартість активу без необхідності здійснювати прямі бюджетні витрати. Такий підхід сприяє довгостроковому оновленню портової інфраструктури, підвищує її конкурентоспроможність і забезпечує сталість розвитку галузі, при цьому не створюючи ризику втрати контролю за стратегічно важливими об'єктами [77].

Для приватного сектору концесія також відкриває низку суттєвих переваг. Насамперед йдеться про можливість отримання стабільного доходу від управління об'єктом концесії та доступ до гарантованого кола споживачів портових послуг. У багатьох випадках держава надає інвесторам фінансові стимули та пільги, що підвищує інвестиційну привабливість проєктів. Успішна реалізація концесійного проєкту позитивно впливає на ділову репутацію підприємства-концесіонера, підвищує рівень його конкурентоспроможності та відкриває можливості для подальшої участі у масштабних інфраструктурних ініціативах.

До системних переваг концесійного механізму також належать широкі можливості залучення приватного капіталу для фінансування інфраструктурних проєктів, передача частини фінансових та експлуатаційних ризиків приватному партнеру, підвищення загальної ефективності управління завдяки використанню сучасного менеджменту та інноваційних технологій, а також активна модернізація застарілих об'єктів портової інфраструктури. Важливим чинником є й зменшення витрат для обох сторін концесійного договору, використання ноу-хау, отримання преференцій від держави та підвищення рівня конкурентоспроможності в разі успішної реалізації проєкту [27].

Разом із позитивними ефектами впровадження концесій у портовій сфері, слід враховувати й комплекс ризиків, які здатні істотно впливати на результативність таких проєктів. Серед найбільш вагомих чинників невизначеності вирізняються нестабільність податкового, митного та валютного регулювання, можливість запровадження економічно необґрунтованих тарифів, зниження попиту на портові послуги, а також дисбаланс у вартості залізничних перевезень, що зменшує логістичну привабливість портів. Додатковим ускладнювальним фактором виступає як внутрішня конкуренція між вітчизняними портами, так і зовнішній тиск з боку іноземних транспортних хабів. Мінімізація дії зазначених ризиків можлива за умови запровадження комплексної системи управління ними, що включає

страхування інвестицій, прозорі та конкурентні конкурсні процедури відбору концесіонерів, регулярний контроль за виконанням умов договорів, розширення фінансової бази проєктів за рахунок різних джерел, а також застосування державних інструментів підтримки на всіх стадіях реалізації концесійних ініціатив [4].

Окремо варто наголосити на ролі концесій як інструменту розвитку сучасної економіки. Вони дають змогу державі реалізовувати масштабні інфраструктурні проєкти без критичного навантаження на державний бюджет, що є особливо актуальним за умов обмежених фінансових ресурсів. Саме завдяки концесійним механізмам стає можливим залучення значних приватних інвестицій у стратегічно важливі галузі. Окрім фінансового ефекту, концесії сприяють передаванню управлінського досвіду, сучасних технологій та інноваційних рішень від приватного сектору до державного середовища. У довгостроковій перспективі це створює передумови для прискорення економічного зростання, модернізації інфраструктури, підвищення якості життя населення та формування стійкої основи для розвитку національної економіки [49].

Таким чином, концесія в портовій сфері є ефективним інструментом поєднання інтересів держави та бізнесу, який забезпечує притік інвестицій, модернізацію інфраструктури, підвищення якості портових послуг і загальний розвиток морегосподарського комплексу України.

3.2. Правові ризики та проблеми реалізації концесійних проєктів в українських портах

Поряд із очевидними перевагами, концесія як форма ДПП залишається інструментом, що потребує зваженого підходу та ретельного аналізу. Попри свою здатність генерувати інвестиції, забезпечувати модернізацію інфраструктури та створювати нові можливості для бізнесу й держави, цей механізм не позбавлений значних ризиків і потенційних недоліків. У сфері транспортної інфраструктури, де проєкти є капіталомісткими, довготривалими

та чутливими до економічних коливань, концесія фактично належить до найбільш ризикових форм співпраці.

Складність таких проєктів зумовлена не лише їх фінансовою та технічною природою, а й специфікою правового середовища, особливостями взаємодії між державними структурами та бізнесом, рівнем прозорості управлінських процесів і стабільністю державної політики. Усе це створює цілу низку викликів, які мають бути враховані обома сторонами договору, щоб концесійне партнерство було ефективним, взаємовигідним і безпечним.

Для державного сектору одним із найбільш чутливих ризиків є можливе послаблення контролю за діяльністю концесіонера, зокрема у сфері формування тарифів, та забезпечення належної якості послуг. У разі недостатньо ефективного державного нагляду існує загроза необґрунтованого зростання вартості послуг або погіршення їх доступності для населення. Додаткову суспільну небезпеку становить імовірність банкрутства підприємства-концесіонера, що може спричинити негативні соціально-економічні наслідки, зокрема втрату робочих місць, зупинку об'єктів інфраструктури та зниження рівня довіри громадян до органів публічної влади [27]. Крім того не варто залишати без уваги той факт, що окремою проблемою залишається корупційний ризик, який посилюється в умовах непрозорості дозвільних процедур, недосконалості конкурсних механізмів та прогалин у правовому регулюванні [75].

Зі свого боку приватний сектор також стикається з низкою суттєвих викликів при реалізації концесійних проєктів. Передусім ідеться про високий рівень інвестиційного ризику, оскільки вкладені кошти мають довгостроковий характер і залежать від стабільності економічної та політичної ситуації в державі. Крім того, зупиняючись на питанні валютних ризиків варто відзначити і ризик, що виникає, в основному, через ціни на сировину та тарифи, які можуть стягуватися в валюті, відмінній від валюти початкових інвестицій. Також може існувати валютний ризик, пов'язаний з репатріацією прибутку, проте у цьому випадку міжнародні інвестори, як правило,

гарантують репатріацію прибутку як обов'язкову умову для інвестицій [54]. Значну небезпеку становлять і ризики невиконання публічною стороною бюджетних чи договірних зобов'язань з будь-яких причин, що може негативно позначатися на фінансовій стійкості проєкту. Окремим проблемним аспектом є складність встановлення економічно обґрунтованих тарифів у зв'язку з їх політичною чутливістю. У разі загострення конфліктів між учасниками концесійних відносин приватний інвестор також ризикує втратити об'єкт концесії через судові спори або розірвання договору [49].

Серед загальних ризиків концесійних угод можна виокремити фінансові, договірні та соціальні:

- Фінансові ризики проявляються у випадках, коли очікувані доходи від реалізації проєкту не забезпечують покриття витрат та планового рівня прибутковості.
- Договірні ризики пов'язані з імовірністю порушення сторонами зобов'язань, унаслідок чого об'єкт може бути переданий державі у технічно незадовільному стані.
- Соціальні ризики виникають у разі приватизації управління стратегічно важливими об'єктами (зокрема транспортної чи комунальної інфраструктури), що може спричинити підвищення тарифів, зниження якості послуг і, як наслідок, соціальне напруження [77].

Окрему групу проблем утворюють інституційні виклики реалізації концесійних проєктів. Передусім це необхідність забезпечення реальної прозорості та підзвітності на всіх етапах - від ініціювання договору до його виконання. Саме від якості конкурсних процедур залежить рівень довіри інвесторів та суспільства до концесійного механізму. Не менш важливим є досягнення балансу інтересів держави й бізнесу, за якого концесійні угоди не призводили б до надмірної комерціалізації публічних послуг і водночас залишалися економічно привабливими для інвестора. Додаткову складність становить тривалий строк дії більшості концесійних договорів, що підвищує рівень стратегічної невизначеності для обох сторін.

Законодавчі прогалини також становлять серйозний бар'єр для сталого розвитку концесійних відносин. Зокрема, відсутність чітких вимог до приватного ініціатора може створити ситуації, за яких до участі у проєктах залучаються інвестори із сумнівною діловою репутацією. Деякі дослідження також називають такий значний недолік, що логічно витікає через відсутність правового регулювання даних суспільних відносин, як те що концесіонерами, як правило, постають потужні компанії, які отримують концесії на різні об'єкти в економічно слаборозвинених країнах. Такі компанії отримують широкі права в різних сферах сільського господарства, що має забезпечити економічний розвиток країни [79]. Так, говорячи про концесію, дуже важливо розрізняти те, що концесія є правовим інститутом, який має конкретну формулу регулювання суспільних відносин, а концесійний договір є засобом реалізації цих відносин у житті. Плутанина або ототожнення їх змісту є абсолютно неприпустимою і спричиняє багато проблем [82]. Недостатньо врегульованим залишається й механізм трансформації оренди в концесію без проведення нового конкурсу, особливо у випадках, коли йдеться про розширення площ або об'єктів, що передаються в користування. Такі правові «сірі зони» створюють підґрунтя як для конфліктів інтересів, так і для зловживань.

Таким чином, попри значний потенціал концесії як ефективного інструменту ДПП, її застосування супроводжується комплексом фінансових, правових, управлінських і соціальних ризиків. Успішність концесійних проєктів безпосередньо залежить від рівня правової визначеності, прозорості процедур, ефективності державного контролю та збалансованості інтересів усіх учасників. Для зниження негативних наслідків держава має не лише вдосконалювати нормативно-правову базу, а й активно впроваджувати сучасні управлінські підходи, цифрові інструменти контролю та антикорупційні механізми. Лише за таких умов концесія зможе виконувати свою економічну та соціальну функцію повною мірою [25].

Водночас до практично кожних вищенаведених недоліків можливо запропонувати конструктивні та ефективні методи їх вирішення. Однією з ключових перешкод ефективного розвитку концесійних відносин в Україні залишається відсутність цілісного стратегічного бачення щодо визначення пріоритетних напрямів ДПП. Наразі бракує єдиного системного підходу до формування переліку об'єктів, які є перспективними для передачі в концесію, а також зрозумілих критеріїв їх попередньої оцінки. Вирішення цієї проблеми можливе шляхом розроблення середньо- та довгострокових державних програм розвитку ДПП з чітким галузевим і територіальним поділом, а також упровадження методик оцінювання інвестиційної привабливості та рівня соціально-економічного розвитку регіонів.

Ще одним суттєвим недоліком є нестабільність та фрагментарність нормативно-правової бази, що регулює концесійні відносини. Наявність значної кількості законодавчих актів, які не завжди узгоджені між собою, ускладнює практичну реалізацію концесійних проєктів і знижує рівень правової визначеності для інвесторів [5]. Усунення цієї проблеми можливе через системне оновлення та гармонізацію законодавства, насамперед у сфері ДПП, управління державною власністю, оренди, фінансового лізингу та концесій. Тут до прикладу можна навести твердження науковців Р. Є. Гентоша, К. Я. Скальського та Ю. О. Подоляна відзначають, що чинний Закон України «Про концесію» суттєво вдосконалив правове регулювання концесій у порівнянні з попередніми нормативними актами. Серед ключових переваг вони підкреслюють запровадження чітко визначених сфер, у яких можуть укладатися концесійні договори, а також конкретизацію кола суб'єктів, що беруть участь у концесійній діяльності. Закон детально описує процедури ініціювання проєкту, ухвалення рішення щодо передачі об'єкта в концесію та проведення конкурсу, що підвищує вимоги до потенційних концесіонерів і водночас підсилює їхню відповідальність. Крім того, нормативний акт спростив порядок надання земельних ділянок для реалізації проєктів, розширив повноваження державних і місцевих органів щодо контролю,

нагляду та моніторингу виконання договорів, а також передбачив можливість зміни концесіонера за необхідності. Важливим нововведенням стало й закріплення можливості вирішення спорів у міжнародних арбітражних інституціях, що підвищує інвестиційну привабливість проєктів. Загалом Закон вперше на законодавчому рівні комплексно сформулював економічний зміст концесійних відносин, надавши їм більш прозорого та передбачуваного характеру [39].

Суттєвою перешкодою на шляху розвитку концесійних проєктів залишається недостатній рівень довіри між приватним сектором та органами державної влади. Такий дефіцит взаємної впевненості формує несприятливий інвестиційний клімат, оскільки бізнес остерігається непередбачуваних рішень, адміністративного тиску чи можливих змін умов уже після укладення договору. Непрозорість окремих процедур, затягнутість бюрократичних процесів та відсутність чітких стандартів взаємодії значно зменшують готовність інвесторів долучатися до довгострокових партнерств із державою.

Подолати цю проблему можливо лише шляхом формування передбачуваної та відкритої моделі співпраці, де кожна сторона може розраховувати на стабільність правил гри й захист своїх прав. Запровадження системної комунікації, регулярне оприлюднення рішень і планів, а також суворе дотримання принципів правової визначеності та рівності учасників концесійних відносин здатні поступово відновити довіру бізнесу. У перспективі це створить сприятливий інвестиційний фон, підвищить рівень конкуренції в концесійних конкурсах і забезпечить притік більш різноманітних та якісних інвестиційних пропозицій.

Окремою проблемою залишається недостатній рівень державних гарантій для приватних інвесторів, особливо в умовах політичної та економічної нестабільності. Відсутність чітких механізмів захисту інвестицій ускладнює залучення капіталу до стратегічних, капіталомістких об'єктів. Вирішенням може стати законодавче закріплення гарантій незмінності умов концесійних договорів, а також чіткий поділ об'єктів на ті, що можуть

передаватися у користування, залишатися у власності держави або змінювати власника за згодою сторін.

Проблемною є і надмірна тривалість строків концесії, яка в окремих випадках не відповідає реальній економічній доцільності проєктів. Так, у своїй роботі на тему «Визначення терміну дії концесійних угод у морських портах: теоретичні міркування, застосовні методи та сучасна практика» щодо доцільності того чи іншого строку укладення договорів концесії автори зазначають таку особливість, як деяка несприятливість більш тривалої концесії, коли вартість активів, в які інвестує приватна сторона, важко оцінити (наприклад, через невизначеність щодо знецінення) або коли трансакційні витрати на передачу активів орендодавцю є високими. Коли орендодавець інвестує в активи, прив'язані до конкретного місця, або коли економічний термін інвестицій орендаря обмежений строком дії договору, перевагу слід надавати коротшим строкам оренди. Аналогічно, коротші строки допомагають зменшити ризики, пов'язані з невизначеністю ринку, переглядом умов договору та незадовільними результатами діяльності орендаря. На противагу цим аргументам у дослідженні також відзначені і переваги більш тривалих строків договору, як можливості надання стимулів для інвестиційних зусиль, що досягається за рахунок зменшення гнучкості та потенційної загрози розірвання договору зі сторони концесієдавця. Дослідження також показує, що концесієдавці, які стикаються з вищими трансакційними та моніторинговими витратами, дійсно схильні пропонувати більш тривалі договори [58]. Таким чином, для оптимізації цього аспекту доцільно запроваджувати більш гнучкий підхід до визначення строків дії договорів залежно від вартості об'єкта, обсягу інвестицій та рівня стратегічної значущості.

Недостатньою залишається й загальна кількість реалізованих концесійних проєктів, що вказує на слабку інтегрованість малого та середнього бізнесу у сферу ДПП. Хоча саме цей сектор є одним із найдинамічніших і найгнучкіших у національній економіці, його участь у концесійних ініціативах поки що мінімальна. Розширення практики укладення

концесій за участю малих і середніх підприємств є надзвичайно важливим, адже воно сприяє формуванню конкурентного бізнес-середовища, підвищує прозорість конкурсних процедур і зменшує залежність держави від вузького кола великих інвесторів.

Більш активне залучення представників цієї категорії бізнесу дозволило б не лише диверсифікувати інвестиційні ресурси, але й створити ширшу базу партнерів, здатних реалізовувати проекти різного масштабу - від локальних інфраструктурних об'єктів до спеціалізованих галузевих комплексів. Це, у свою чергу, забезпечило б більш системний розвиток концесійної моделі, сприяло підвищенню довіри до механізмів ДПП та посилило б ефективність використання державного майна. Таким чином, розширення кола учасників концесій - це не лише кількісне збільшення проектів, а й важливий крок до зміцнення економічної стійкості та конкурентоздатності країни.

Суттєву складність становить і проблема формування об'єктивних тарифів на послуги, що надаються в межах концесійних проектів. Наразі в багатьох випадках тарифи визначає сам концесіонер, що не завжди відповідає економічній обґрунтованості та може призводити до соціальної напруги [61]. Доцільним видається створення спеціального державного регулятора тарифної політики, який здійснював би контроль за їх адекватністю та справедливістю [65].

Не менш важливою проблемою є відсутність чітко визначеного мінімального порогу кількості учасників конкурсних процедур. У ситуаціях, коли на конкурс подається лише один претендент, істотно знижується рівень конкуренції, що створює передумови для зловживань з боку органів влади. Встановлення законодавчо закріпленої мінімальної кількості заявок дозволило б підвищити прозорість конкурсів і запобігти маніпуляціям [25].

Підсумовуючи загальні ризики, які постають під час укладення концесійних договорів, можна зазначити, що основні виклики зумовлені різноманітними чинниками, починаючи від фінансових та технічних, і закінчуючи недостатнім рівнем довіри між концесіонером та концесієдавцем,

певними недоліками нормативно-правової бази та відсутності напрацьованої практики укладення договорів. Аби забезпечити дійсно успішні концесійні взаємовідносини, варто подбати про усунення недоліків методом створення дієвих механізмів

3.3. Перспективи та доцільність розвитку концесій у портах України в контексті євроінтеграції та післявоєнного відновлення

У сучасних умовах розвитку морегосподарського комплексу України питання підвищення конкурентоспроможності морських портів і залучення інвестицій у портову інфраструктуру набуває особливої актуальності. Морські торговельні порти традиційно відіграють ключову роль у формуванні експортного потенціалу держави, розвитку логістичних ланцюгів та інтеграції України у світову економіку. Водночас обмежені можливості державного бюджету, наслідки воєнних руйнувань та необхідність прискореного відновлення інфраструктури зумовлюють потребу в активному використанні механізмів ДПП, зокрема концесії.

Попри те, що в Україні вже існують окремі приклади реалізації проєктів на засадах ДПП, їх упровадження досі має фрагментарний, несистемний характер. Разом із тим саме концесійна модель співпраці держави та бізнесу вважається одним із найбільш перспективних інструментів залучення довгострокових інвестицій у капіталомісткі галузі, до яких належить і портове господарство. За оцінками фахівців, для комплексного оновлення матеріально-технічної бази морських портів України необхідні інвестиції в обсязі десятків мільярдів гривень, отримання яких в умовах обмеженого бюджету можливе переважно за рахунок приватного капіталу.

Суттєвою перевагою концесії порівняно з іншими формами ДПП є можливість передачі об'єктів у користування на тривалий строк із збереженням державної форми власності. Така модель дає змогу державі контролювати стратегічно важливі об'єкти, водночас забезпечуючи їх модернізацію та розвиток за рахунок приватних інвесторів. Саме тому морські

порти, як об'єкти, що мають значну соціально-економічну вагу та не підлягають приватизації, є одними з найбільш доцільних для впровадження концесійних відносин.

На практиці частка приватного сектору в портовій галузі України поступово зростає. Поряд із державними підприємствами на причалах функціонують приватні стивідорні компанії, які в складних економічних умовах демонструють більш високу адаптивність до ринку. Зростання обсягів вантажопереробки на приватних причалах досягається, зокрема, за рахунок вузької спеціалізації, підвищення якості сервісу та активного оновлення інфраструктурних об'єктів. Це, своєю чергою, свідчить про ефективність залучення приватного капіталу в розвиток портового господарства.

Водночас технічний стан значної частини портової інфраструктури залишається незадовільним. Помітна частина причального фронту потребує капітального ремонту або повної реконструкції, а частина об'єктів узагалі перебуває в аварійному стані. Значні площі відкритих складських майданчиків не відповідають сучасним вимогам логістики та безпеки. За таких умов держава, в особі уповноважених органів управління, не має достатнього фінансового ресурсу для самостійного оновлення портової галузі, що ще раз підтверджує безальтернативність приватних інвестицій як джерела подальшого розвитку.

Досвід європейських морських держав свідчить, що концесія давно й успішно використовується як базовий інструмент розвитку портової інфраструктури. В Україні цей механізм також не є принципово новим, однак його повноцінне запровадження довгий час стримувалося відсутністю чітких умов, зрозумілих для інвесторів. Показовими є спроби реалізації масштабних проєктів у минулому, які не були доведені до завершення саме через правову невизначеність та відсутність належної інституційної підготовки з боку держави.

Концесія як форма ДПП має низку істотних переваг. Серед них - прозорість конкурсних процедур, можливість державного контролю за

діяльністю концесіонера, правовий захист інвестицій, цільове використання об'єктів портової інфраструктури та гарантії виконання договірних зобов'язань усіма сторонами. Для приватного інвестора привабливість концесії полягає не лише у доступі до стратегічних об'єктів, а й у можливості повернення вкладених коштів за умови часткового розподілу ризиків між державою та бізнесом.

Разом із тим існують і певні загрози, пов'язані з реалізацією концесійних проєктів. Зокрема, за відсутності належного конкурсного відбору концесіонерами можуть стати суб'єкти, орієнтовані виключно на отримання короткострокового прибутку без зацікавленості в стратегічному розвитку портових об'єктів. У зв'язку з цим принципового значення набуває забезпечення відкритості та прозорості конкурсних процедур, своєчасне оприлюднення умов концесії та встановлення чітких вимог до потенційних учасників, серед яких важливе місце повинні посідати досвід роботи у портовій сфері та наявність довгострокового інвестиційного плану.

Звісно, як вже зазначалось раніше при аналізі практики укладання концесійного договору порту «Ольвія», ще одним суттєвим чинником, що ускладнює подальший розвиток концесійних механізмів у портовій галузі, стала повномасштабна війна, розв'язана країною-агресором 24 лютого 2022 року. Воєнні дії призвели до фактичного замороження вже розпочатих концесійних проєктів та унеможливили оголошення нових конкурсів, зокрема щодо передачі в концесію залізнично-паромного комплексу в порту Чорноморськ. У перші тижні російського вторгнення окупації зазнала частина Херсонської області, де розташований Херсонський морський порт, що перебував у концесії. Під обстріли також потрапила інфраструктура порту Ольвія, що фактично заблокувало його нормальне функціонування та поставило під загрозу виконання взятих концесіонерами зобов'язань.

Враховуючи такий досвід укладення концесії в умовах війни є доцільним запропонувати певну рівневу модель, яка буде слугувати механізмом управління безпековими та воєнними ризиками. Так, до першого

рівня, що буде здійснюватися ще на договірному етапі, можливо передбачити впровадження у структуру концесійної угоди положення про перегляд плану інвестицій, що дозволить концесіонеру призупиняти капітальні вкладення у разі офіційного підтвердження прямої загрози портовій інфраструктурі (наприклад, активні обстріли чи мінування акваторії). Другий рівень – гарантійний - базується на пропозиції щодо створення спеціального «Портового компенсаційного застереження»: на відміну від класичного форс-мажору, це застереження має чітко визначати алгоритм компенсації державою втраченої вигоди концесіонера у разі блокування логістичних шляхів. Таке уточнення механізму управління ризиками шляхом закріплення конкретних страхових та компенсаційних положень дозволить не просто декларувати захист інтересів інвестора, а забезпечити реальну життєздатність концесійної моделі в умовах нестабільного безпекового середовища.

У цих умовах дослідження правової природи концесійних договорів, аналіз реформ у сфері ДПП та вивчення результатів перших українських концесійних угод набувають особливої ваги. Масштаб руйнувань інфраструктури лише підтверджує цю потребу: станом на серпень 2022 року прямі збитки, завдані Україні агресією, оцінювалися у більш ніж 113 млрд доларів США. Такий рівень втрат радикально посилює актуальність пошуку ефективних інструментів відновлення, серед яких концесія може стати одним із ключових - за умови забезпечення прозорості, стабільності та захищеності інвестиційних процесів [72].

Кінцевою метою впровадження концесій у портовому господарстві України є підвищення конкурентоспроможності вітчизняних портів і нарощування обсягів вантажних перевезень. Сьогодні українські порти змушені конкурувати з портовими комплексами інших чорноморських держав, зокрема Болгарії, Румунії та Грузії [3]. В умовах скорочення вантажопотоків та наявності значних резервів пропускнуєї спроможності саме модернізація інфраструктури за рахунок приватних інвестицій може стати

запорукою відновлення позицій України на регіональному ринку морських перевезень.

Практика показує, що механізми та умови концесії мають визначатися з урахуванням специфіки кожного конкретного порту. Так, для дунайських портів пріоритетом є оновлення наявних виробничих потужностей, для портів Азовського моря - співпраця з великими промисловими підприємствами, тоді як в Одеському регіоні перспективними об'єктами концесії можуть виступати території колишніх судноремонтних підприємств, пасажирські комплекси або нафтовантажні райони.

Отже, концесії виступають ефективним інструментом залучення приватних інвестицій у розвиток портової інфраструктури та модернізацію стратегічно важливих об'єктів без надмірного фінансового навантаження на державу. За умов належного нормативно-правового регулювання та прозорого конкурсного відбору вони здатні забезпечити сталий розвиток портової галузі, підвищити конкурентоспроможність українських портів і сприяти зростанню обсягів вантажоперевезень.

Разом із тим успішність концесійних проєктів безпосередньо залежить від здатності держави гарантувати стабільність умов співпраці, ефективний контроль за виконанням договірних зобов'язань і збалансованість інтересів усіх сторін. В умовах післявоєнного відновлення та євроінтеграційного курсу України саме розвиток прозорих і рівноправних концесійних відносин у портовій галузі може стати одним із ключових чинників економічного зростання. Водночас існуючі ризики, пов'язані з корупцією, бюрократичними бар'єрами, правовою невизначеністю та політичною нестабільністю, потребують системного державного реагування, оскільки без їх усунення довіра іноземних інвесторів залишатиметься вкрай низькою [2].

Дослідження можливостей та ризиків реалізації концесійних проєктів дозволяє констатувати, що цей механізм є найбільш ефективним інструментом модернізації портової інфраструктури, який забезпечує синергію державних інтересів та приватного капіталу в умовах післявоєнного відновлення.

Встановлено, що ключовими перевагами концесії є не лише приплив інвестицій та підвищення якості послуг, а й інтеграція українських портів у глобальні логістичні ланцюги. Проте, ідентифіковано системні виклики, які стримують інвестиційну активність: від фінансових та операційних ризиків до правової невизначеності, спричиненої воєнним станом. Доведено, що традиційне розуміння форс-мажору є недостатнім, тому особливого значення набуває авторська пропозиція щодо впровадження спеціальних «воєнних клаузул» та дворівневого механізму управління безпековими ризиками у структурі договорів. Обґрунтовано, що успішність майбутніх проєктів безпосередньо залежить від здатності держави трансформувати бюрократичні бар'єри у прозорі правові гарантії, забезпечити стабільність умов співпраці та впровадити дієві механізми компенсації за безпекові збитки. Резюмовано, що подолання корупційних ризиків та посилення інституційної довіри між сторонами є критичною передумовою для залучення іноземних інвесторів, без чого повноцінне відновлення морегосподарського комплексу України в межах євроінтеграційного курсу буде ускладненим.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження у рамках дипломної роботи дозволило комплексно проаналізувати правові, організаційні та практичні засади застосування концесійної моделі управління морськими портами України, а також оцінити перспективи її розвитку в умовах євроінтеграції та сучасних викликів, пов'язаних із воєнною агресією. У результаті виконання поставлених завдань сформовано низку теоретичних та прикладних висновків, що відображають сутність, значення та потенціал концесії у сфері морських портів.

1. На основі узагальнення наукових підходів встановлено, що концесія є особливою формою ДПП, яка поєднує інвестиційний характер, управлінські елементи та довгостроковість правовідносин. Концесія в морських портах має власну специфіку, оскільки пов'язана з використанням стратегічних та критично важливих об'єктів державної інфраструктури. Вона дозволяє модернізувати портові потужності, підвищити ефективність управління, зменшити фінансове навантаження на державу та залучити інноваційні технології. При цьому, концесії як в Україні, так і в міжнародній практиці мають тривалу історію, а в українському законодавстві реальні умови для практичного застосування концесій були створені фактично після реформування законодавства про ДПП. Актуалізація концесій у портовій сфері зумовлена комплексом факторів: зношеністю інфраструктури, низьким рівнем інвестицій, потребою у модернізації флоту й терміналів, значною конкуренцією з боку портів Чорноморського регіону, зменшенням бюджетних можливостей та прагненням держави до європейської інтеграції.

2. Обґрунтовано, що правовий статус морських портів України органічно поєднує в собі стратегічний публічний інтерес та потенціал для приватного розвитку. Оскільки порти є критично важливими для національної безпеки та економіки, збереження державної власності на їхню базову інфраструктуру залишається необхідною умовою, що підтверджується і

світовою практикою. Водночас саме концесія виявляється тією гнучкою правовою моделлю, яка дозволяє державі не втрачати контроль над майном, але при цьому наділяти інвестора всіма необхідними повноваженнями для його модернізації. Сутність такого партнерства полягає у створенні балансу: концесіонер забезпечує притік капіталу та сучасних управлінських рішень, а держава гарантує виконання міжнародних зобов'язань та безпеку мореплавства. У підсумку, правова природа портової концесії постає не просто як договір про оренду чи управління, а як комплексний механізм сталого розвитку, де приватна ініціатива стає рушійною силою для оновлення стратегічних державних активів на взаємовигідних засадах.

3. Проведений аналіз законодавчої бази засвідчив, що в Україні функціонує достатньо структурований нормативний комплекс, який регулює концесійні відносини. До нього належать Закони «Про концесію», «Про морські порти України», «Про публічно-приватне партнерство», а також профільні підзаконні акти. Однак попри значний прогрес, правове регулювання має низку недоліків: нечіткість окремих процедур оцінки ризиків; недостатня конкретизація вимог до учасників концесійних конкурсів; слабо врегульовані питання державного контролю за виконанням концесійних договорів; колізії між загальними та спеціальними нормами; відсутність узгодженості із сучасними європейськими стандартами управління портами. Це потребує подальшого вдосконалення законодавства та його гармонізації з правом ЄС.

4. Розглядаючи адміністративно-правовий аспект реалізації портових концесій, варто зауважити, що ефективність таких проєктів безпосередньо залежить від здійснення своїх повноважень та обов'язків органами державної влади. Провідна роль у цьому процесі належить Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури України та АМПУ, які виступають не лише ініціаторами концесійних процедур, а й гарантами дотримання публічних інтересів на всіх етапах - від підготовки техніко-економічного обґрунтування до моніторингу виконання договірних зобов'язань. Сучасна

система повноважень побудована таким чином, щоб забезпечити комплексний контроль: Міністерство формує стратегічний вектор та приймає ключові рішення щодо вибору партнерів, тоді як АМПУ забезпечує технічну координацію та інтеграцію приватних інвестицій у цілісну інфраструктуру порту. Такий розподіл функцій дозволяє збалансувати державний нагляд із оперативною самостійністю приватного сектору. У підсумку, адміністративний механізм управління концесіями постає як складна система взаємодії, де державні органи переходять від прямого господарювання до функцій регулювання, підтримки та контролю, що є необхідною умовою для створення прозорого та передбачуваного інвестиційного середовища у морській галузі.

5. Вивчення перших українських кейсів концесії показало, що ці проєкти мають системне значення для розвитку всієї портової галузі. Реалізація концесії в портах «Ольвія» та «Херсон», а також прогрес у порту «Чорноморський» стало результатом співпраці держави, міжнародних фінансових інституцій та приватних компаній, що забезпечило прозорість конкурсів і залучення досвідчених операторів. Аналіз договорів засвідчив, що приватні партнери взяли на себе високі інвестиційні зобов'язання, спрямовані на модернізацію інфраструктури, підвищення ефективності логістики, розвиток екологічних стандартів, покращення умов праці та підвищення конкурентоспроможності портів.

6. Визначено низку проблемних аспектів, що можуть якщо не впливати, то суттєво заважати здійсненню концесійних взаємовідносин між патрнерами: зміна макроекономічної ситуації, вплив воєнних та політичних дій, невизначеність щодо строків відновлення діяльності, додаткові фінансові ризики для інвесторів, хиткий баланс між приватними та публічними інтересами та інші. Ці фактори показали вразливість концесійної моделі у період високої турбулентності та необхідність правових інструментів управління форс-мажорними обставинами, компенсаційних механізмів та додаткових гарантій для інвесторів.

В той же самий час, на основі проведеного аналізу встановлено, що серед основних переваг концесій в морських портах є:

- підвищення ефективності управління та експлуатації об'єктів;
- залучення приватних інвестицій та сучасних технологій;
- зменшення бюджетного навантаження;
- створення умов для модернізації та розширення портової інфраструктури;
- посилення конкурентоспроможності українських портів у міжнародному просторі;
- розвиток суміжних секторів економіки (наприклад, таких як логістика, транспорт та торгівля).

Крім вищезазначеного, дослідження показало, що модернізація портів і розвиток концесійних механізмів є невід'ємною частиною європейського вектору України. Європейські стандарти управління портами передбачають автономність адміністрацій портів, конкурентність ринку портових послуг, прозорі процедури доступу приватних операторів до інфраструктури, високі екологічні стандарти та інтегроване логістичне планування. Україна вже адаптує ці підходи, проте залишається потреба в більш глибокому оновленні законодавства, особливо у частині регулювання концесійних конкурсів, екологічних вимог, контролю ефективності та захисту інвестицій.

У контексті післявоєнної відбудови концесії можуть стати одним із ключових інструментів відновлення портової інфраструктури, залучення міжнародного капіталу та розвитку транспортної системи країни. Це потребує впровадження додаткових гарантій для інвесторів, адаптації механізмів страхування ризиків та тісної співпраці з ЄС і міжнародними організаціями.

На основі проведеного аналізу запропоновано:

- удосконалити класифікацію концесійних договорів у портовій сфері шляхом запровадження критерію інвестиційної привабливості регіону залежно від безпекової ситуації. Виокремлено групи договорів за ступенем воєнного ризику (високий - прифронтові зони, середній - зони потенційних

обстрілів, низький - тиліві регіони), що дозволяє диференціювати умови концесійних конкурсів та обсяг державних гарантій;

- розробити уточнену модель структури концесійного договору, яка передбачає обов'язкове включення механізму автоматичного коригування інвестиційних зобов'язань. Встановлено, що досягнення певного «порогу падіння дохідності» внаслідок воєнних дій має виступати імперативною юридичною підставою для перегляду фінансової моделі проєкту, а не лише факультативною опцією сторін.

- систематизувати досвід пілотних проєктів у портах «Ольвія» та «Херсон», що дало змогу виокремити специфічні правові бар'єри, які виникають при зіткненні довгострокових концесійних угод із викликами воєнного стану, та визначити шляхи їх подолання через посилення ролі міжнародних фінансових інституцій;

- розробити дворівневий механізм управління воєнними ризиками, де перший рівень (договірний) передбачає право концесіонера на легітимне призупинення капітальних вкладень у разі прямої загрози інфраструктурі, а другий рівень (гарантійний) базується на впровадженні авторського «Портового компенсаційного застереження». На відміну від стандартного форс-мажору, це застереження визначає чіткий алгоритм відшкодування втраченої вигоди у разі блокування логістичних шляхів.

- сформулювати рекомендації щодо гармонізації національного законодавства з правом ЄС (зокрема Директивою 2014/23/EU), що включають удосконалення процедур екологічного аудиту та посилення прозорості договірних умов, що є передумовою для залучення іноземного капіталу в процеси післявоєнної відбудови України.

Узагальнюючи результати дослідження, можна стверджувати, що попри свою ще невелику практику концесія є одним із найефективніших інструментів модернізації морських портів України. Вона дозволяє залучити приватні інвестиції, впровадити сучасні технології, підвищити якість управління та забезпечити розвиток інфраструктури. Разом із тим успішність

концесійної моделі залежить від стабільного правового середовища, прозорості процедур, належного контролю та адаптації до викликів сьогодення, зокрема пов'язаних із воєнними діями.

Результати роботи мають теоретичне й практичне значення для науки морського права, державної політики в галузі портового менеджменту, діяльності інвесторів та органів влади. Отримані висновки й рекомендації можуть слугувати основою для вдосконалення законодавства, підвищення ефективності концесій та формування сучасної інфраструктурної політики України в європейському напрямі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Балобанов О. О., Пальченко А. А. Правовий статус портових операторів – стивідорів у морських портах. *Нове українське право*. Випуск 6. 2021. С. 16-21. DOI : <http://newukrainianlaw.in.ua/index.php/journal/article/view/151/135> (дата звернення: 12.09.2025)
2. Бойко О. В., Башинська М. І., Горбаченко С. А. Перспективи використання концесії у сфері портового господарства. *Економіка та управління національним господарством*. Серія «Причорноморські економічні студії». 2016. Випуск 8. С. 45-49. URL : <https://www.bses.in.ua/journals/2016/8-2016/11.pdf> (дата звернення 03.12.2025)
3. Боняр С. М. Аналіз роботи морських торговельних портів України. Водний транспорт : збірник наукових праць / Київ, 2012. Випуск 3. С. 109-114. URL : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Vodt_2012_3_22 (дата звернення 04.12.2025)
4. Власова В., Шарапов Д. Концесії, як інструмент залучення ресурсів в морські порти. Морський транспорт : збірник наукових праць ДУІТ / «Економіка і управління», 2018. Випуск 41 (1). С. 86-93. URL : <https://em.duit.in.ua/index.php/home/article/view/158/155>
5. Воробйова В. Г., Крилов А. С. Актуальні проблеми господарсько-правового забезпечення концесії. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2015. Випуск 5, Том 2. С. 12-15. URL : http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=Nvkhdu_jur_2015_5%282%29__4 (дата звернення 06.12.2025)

6. Гентош Р.Є., Скальський К.Я. Вдосконалення правового регулювання концесії. Сучасні напрями розвитку економіки, підприємництва, технологій та їх правового забезпечення : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції / [відповід. за вип. : проф. Семак Б.Б.]. Львів : вид-во Львівського торговельно-економічного університету, 2020. С. 372

7. Горбаченко С. А. Перспективи залучення муніципалітетів до управління об'єктами портового господарства в Україні. *Ефективна економіка*. 2018. № 2. С. 1-6. URL : <http://ojs.dsau.dp.ua/index.php/efektyvna-ekonomika/article/download/1083/1002> (дата звернення 20.10.2025)

8. Господарський кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 436-IV. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2025. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення 15.10.2025)

9. Гришова І. Ю., Дяченко О. П. Державна політика розвитку морських портів України в контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів. *Економічна наука*. Випуск «Інвестиції: практика та досвід». 2019. № 13. С. 5-11. DOI : 10.32702/23066814.2019.13.5 (дата звернення: 01.08.2025)

10. Деякі питання об'єктів критичної інфраструктури : Постанова КМУ від 09.10.2020 р. № 1109. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1109-2020-p#Text> (дата звернення 06.11.2025)

11. Дмітрієва О. І. Еволюція інституту концесії як основи розвитку транспортної інфраструктури. *Економіка транспортного комплексу*. Випуск 36. 2020. С. 23-40. DOI : 10.30977/ЕТК.2225-2304.2020.36.0.23 (дата звернення 07.11.2025)

12. Єлсазаров О. П., Бойко А. Д. Правове регулювання концесійних відносин в портах України: реалії та перспективи. Водний транспорт : збірник наукових праць / Київ, 2021. Випуск 2 (33). С. 87-93. URL : <https://vt.duit.in.ua/index.php/home/article/view/175>

13. Закон про морські порти: особливості портової галузі в нових реаліях. URL : https://jurliga.ligazakon.net/analytics/93432_zakon-pro-morsk-porti-osoblivost-portovo-galuz-v-novikh-realyakh (дата звернення: 06.09.2025)

14. Зятіна Д. Порядок господарювання в морських портах: досвід України та європейських країн. *Підприємство, господарство і право*. Серія «Господарський процес». 2017. № 4/2017. URL : <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2017/4/14.pdf> (дата звернення 19.10.2025)

15. Інструкція для претендентів : Проект щодо передачі в концесію майна державного підприємства «Стивідорна компанія «Ольвія» і майна державного підприємства «Адміністрація морських портів України». Додаток 2 до Наказу Міністерства інфраструктури України від 28 серпня 2019 р. № 669. URL : https://mtu.gov.ua/files/FILES_FOR_CONCESSION_PROJECTS/proekt-koncesii-u-portu-olviya/Olvia_Tender_Documentation/Olvia_Tender_Documents_UKR.pdf (дата звернення: 16.09.2025)

16. Кірдіна О. Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра. екон. наук: 08.00.03. Харків, 2011. 36 с. URL : <http://lib.kart.edu.ua/handle/123456789/6297?locale=uk> (дата звернення 10.11.2025)

17. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2025. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (дата звернення 30.11.2025)

18. Концесіонер має намір відновити роботу порту "Ольвія" : Економічна правда. 14.08.2025 р. URL : <https://epravda.com.ua/biznes/koncesioner-maye-namir-vidnoviti-robotu-portu-olviya-810471/> (дата звернення 21.10.2025)

19. Концесія спеціалізованого морського порту «Ольвія». Агенція з питань підтримки державно-приватного партнерства. URL : <https://pppagency.gov.ua/uk/project/konczesiya-speczializovanogo-morskogo-portu-olviya/> (дата звернення: 04.09.2025)

20. Корнієнко О. П., Кошара К. А. Функції морських портів України як складової морегосподарського комплексу. *Економічна наука*. Економіка та

держава. 2018. № 5. С. 48-51. URL : http://www.economy.in.ua/pdf/5_2018/13.pdf (дата звернення: 01.10.2025)

21. Лопушинський І. П., Ємельянов В. М. Концесія в портовій галузі України як форма державно-приватного партнерства. *«Public Administration and Regional Development»*. 2021. № 1. С. 232-250. DOI : <https://doi.org/10.34132/pard2021.11.11> (дата звернення: 30.07.2025)

22. Мінінфраструктури: Концесія – основний шлях модернізації українських морських портів. Урядовий портал : 30.04.2020 URL : <https://www.kmu.gov.ua/news/mininfrastrukturi-koncesiya-osnovnij-shlyah-modernizaciyi-ukrayinskih-morskih-portiv> (дата звернення: 03.09.2025)

23. Морські порти України перевалили 84,8 млн тон вантажів за 8 місяців 2018 року. URL : <http://www.uspa.gov.ua/pres-tsentr/novini/novini-ampu/16493-morski-porti-ukrajini-perevalili-84-8-mln-tonn-vantazhiv> (дата звернення: 03.10.2025)

24. Перший Протокол до Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод, ратифікований Україною від 17.07.1997 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_535#Text (дата звернення 19.11.2025)

25. Пирог О. В., Процик І. С., Томич М. І. Концесія як перспективна форма державно-правового партнерства: переваги та недоліки. *Young Scientist*. Випуск «Економічні науки». 2019. № 2 (66). DOI : <https://doi.org/10.32839/2304-5809/2019-2-66-135> (дата звернення: 27.07.2025)

26. Пілігрим Г. С. Передумови виникнення концесії в Україні: історико-правовий аспект. *Вісник Дон НУЕТ*. Серія «Відродження України: проблема історії, мови, культури». 2013. № 2 (2013). С. 120-128. URL : https://journals.urau.ua/visdonnuetgum/article/view/16939?utm_source=chatgpt.com (дата звернення: 01.08.2025)

27. Попович Д. В. Концесія як форма державно-приватного партнерства: сутність, переваги і недоліки застосування. *Економіка: реалії часу*. 2015. № 1 (17). Серія «Проблемні питання економіки України та її регіонів». С. 49-53.

URL : <https://economics.net.ua/files/archive/2015/No1/49-53.pdf> (дата звернення: 120.08.2025)

28. Постанова Верховного суду від 12 травня 2020 року у справі № 855/2/20. URL : <https://iplex.com.ua/doc.php?regnum=89191184&red=1000038ceafdd91af14d0cf1037f984fd87f59&d=5> (дата звернення 01.12.2025)

29. Потапова О. В. Окремі питання щодо правового статусу торговельного морського флоту. Правове регулювання економіки : зб. наук. пр. / М-во освіти і науки України, ДВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. Вадима Гетьмана», 2008. С. 240-250. URL : <https://ir.kneu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/d600446b-3cd2-47b1-8234-2e7747820ac3/content>

30. Про державно-приватне партнерство : Закон України від 01.07.2010 р. № 2404-VI. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2025. Ст. 22. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2404-17#n154> (дата звернення: 29.07.2025)

31. Про затвердження плану заходів з реалізації Стратегії морської безпеки України від 22 листопада 2024 : Розпорядження КМУ від 22.11.2024 р. № 1162-р. URL : <https://ips.ligazakon.net/document/KR241162> (дата звернення 06.11.2025)

32. Про концесію : Закон України від 03.10.2019 р. № 155-IX. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2025. Ст. 60 URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text> (дата звернення 13.11.2025)

33. Про критичну інфраструктуру : Закон України від 16.11.2011 р. № 1882-IX. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2025. Ст. 32. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20#Text> (дата звернення: 04.10.2025)

34. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2025. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> (дата звернення 30.11.2025)

35. Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації : Закон України від 07.07.1999 р. № 847-XIV. Відомості Верховної

Ради України (ВВР). 2025. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/847-14#Text> (дата звернення 28.11.2025)

36. Про портові збори : Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.05.2013 № 316. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13#Text> (дата звернення 30.11.2025)

37. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2025. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> (дата звернення 28.11.2025)

38. Реєстр морських портів України: база даних Адміністрації морських портів України. URL : <https://www.uspa.gov.ua/reyestr-po> (дата звернення: 25.08.2025)

39. 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. № 2022. С. 53-42. DOI : <https://doi.org/10.32782/klj/2022.2.7> (дата звернення 17.10.2025)

40. Степанова К. В. Державно-приватне партнерство в морській сфері: світовий досвід та перспективи розвитку в Україні. *Економічна наука. Економіка та держава*. 2017. № 6. С. 58-63. URL : http://www.economy.in.ua/pdf/6_2017/13.pdf (дата звернення: 02.10.2025)

41. Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року. Проект. URL : <https://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20розвитку%20морпортів%20до%202038.pdf> (дата звернення 16.10.2025)

42. Сурілова А. О. Концесія у морських портах України: досвід та перспективи. *Правова держава*. 2022. № 44. С. 61–69. DOI : <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.44.245089> (дата звернення: 20.08.2025)

43. Схвалено оновлену Стратегію розвитку морських портів до 2038 року : Міністерства розвитку громад і територій. 23.12.2020 р. URL :

<https://mindev.gov.ua/news/32499-sxvaleno-onovlenu-strategiiu-rozvitku-morskix-portiv-do-2038-roku-vladislav-kriklii> (дата звернення 16.10.2025)

44. Тимченко Л. М., Бордюг О. Особливості правового регулювання концесійного договору за законодавством України. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету*. Серія «ПРАВО». 2021. Випуск 67. С. 114-118. DOI : <http://visnyk-pravo.uzhnu.edu.ua/article/view/249846/247184> (дата звернення: 05.09.2025)

45. Україна у Варшаві представила проєкт концесії порту Чорноморськ, тендер відбудеться у другому кварталі : 25.04.2025 URL : <https://forbes.ua/news/ukraina-predstavila-proekt-kontsesii-portu-chornomorsk-tender-vidbudetsya-u-drugomu-kvartali-25042025-29224> (дата звернення: 01.09.2025)

46. Ухвала Шостого апеляційного адміністративного суду від 3 лютого 2020 року у справі № 855/2/20. URL : <https://reyestr.court.gov.ua/Review/87327694> (дата звернення 01.12.2025)

47. Хмурова В. В., Рула О. Г. Особливості концесій в Україні. *Європейський науковий журнал Економічних та Фінансових інновацій*. 2020. № 2(6). DOI : <https://doi.org/10.32750/2020-0215> (дата звернення: 10.09.2025)

48. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2025. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення 01.11.2025)

49. Що таке концесія: механізм співпраці між державою та приватним сектором : 02.09.2024 URL : <https://style.co.ua/shho-take-kontsesiya/> (дата звернення: 07.09.2025)

50. Щотижневий огляд практики єспл від вищої школи адвокатури. URL: <https://www.hsa.org.ua/blog/shhotiznevii-ogliad-praktiki-jespl-vid-vishhoyi-skoli-advokaturi-25> (дата звернення 14.10.2025)

51. Яковенко Ю. Л. Концесії в Україні та світі: історичний досвід. *Collection of Scientific Papers «SCIENTIA»*. Серія «Advanced discoveries of modern science: experience, approaches and innovations». 2023. 283–284. URL

: <https://previous.scientia.report/index.php/archive/article/view/699> (дата звернення: 11.09.2025)

52. Яковенко Ю.Л. Залучення інвестицій у формі концесій: український та польський досвід. *Історія України*. Серія: Історичні науки. Том 34 (73). № 1 2023. С. 155-162. DOI : <https://doi.org/10.32782/2663-5984/2023/1.22> (дата звернення: 17.07.2025)

53. Aerts G., Grage T., Dooms M., Haezendonck Public-Private Partnerships for the Provision of Port Infrastructure: An Explorative Multi-Actor Perspective on Critical Success Factors. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. V. 30. 2014. № 3. p. 273-298. URL : <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.vliz.be/imisdocs/publications/272442.pdf&ved=2ahUKEWjm4Kfpi4mRAxXNRPEDHY86GDgQFnoECBEQAQ&usg=AOvVaw2Kszvr2AMUCQE0BiNWiQ4r> (дата звернення 21.07.2025)

54. Aronietis, R., Monteiro, F., Voorde, E.V., & Vanelslander, T. (2010). Concessioning in seaports: changing practices, changing market power? July 11-15, 2010 – Lisbon, Portugal Department of Transport and Regional Economics - University of Antwerp Prinsstraat. p. 1-20. URL : <https://www.semanticscholar.org/paper/CONCESSIONING-IN-SEAPORTS%3A-CHANGING-PRACTICES%2C-Aronietis-Monteiro/468d31b13a2da70b01c2169de300d9231b2db288> (дата звернення 05.12.2025)

55. Carola H. Port Cityscapes: Conference and Research Contributions on Port Cities'. *Planning Perspectives*. 2016. № 31. p. 312–326 URL : https://www.researchgate.net/publication/296684220_Port_cityscapes_conference_and_research_contributions_on_port_cities (дата звернення 06.10.2025)

56. Case № 39433/11 *Aparicio Navarro Reverter and García San Miguel V Orueta v. Spain* [2017]. URL : [https://hudoc.echr.coe.int/eng#{%22itemid%22:\[%22001-170345%22\]}](https://hudoc.echr.coe.int/eng#{%22itemid%22:[%22001-170345%22]}) (дата звернення 09.09.2025)

57. Case № 7567/19 *Marina Aucanada Group S.L. v. Spain*. [2023]. URL : [https://hudoc.echr.coe.int/ukr#{%22itemid%22:\[%22001-220665%22\]}](https://hudoc.echr.coe.int/ukr#{%22itemid%22:[%22001-220665%22]}) (дата звернення 09.09.2025)

58. Christophe Theys and Theo Notteboom Determining terminal concession durations in seaports: theoretical considerations, applicable techniques and current practices. *Journal of International Logistics and Trade*. 2010. № 8(1):13. p. 1-25. URL : https://www.researchgate.net/publication/341124652_Determining_terminal_concession_durations_in_seaports_theoretical_considerations_applicable_techniques_and_current_practices (дата звернення 29.10.2025)

59. Doni N. (2007). A Comparison of Alternative Procedures for Selection of the Private Partner in PPP Projects. *SSRN Electronic Journal*, 26 p. DOI : 10.2139/ssrn.1129780 (дата звернення 12.09.2025)

60. Dwarakish G.S., Muhammad S. Reviews on the role of ports in the development of a nation. *Aquatic Procedia*. 2015. Volume 9. p. 7 URL : <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214241X15000413> (дата звернення 12.09.2025)

61. Ferrari, C. Port Concession Fees based on the price - cap regulation: ADE Approach [/ C. Ferrari, L. Basta // *Maritime Economics and Logistics*. 2009. Vol. 11, No 1. p. 121-135. URL : https://www.researchgate.net/publication/24110599_Port_concession_fees_based_on_the_price-cap_regulation_A_DEA_approach URL : (дата звернення 12.10.2025)

62. Koger, Grove Construction of the Languedoc Canal. EBSCO, (2020) URL : <https://www.ebsco.com/research-starters/history/construction-languedoc-canal> (дата звернення 12.11.2025)

63. Lemley, J. K. The Channel Tunnel: creating a modern wonder-of-the-world. PM Network, (1992). 6(5), p. 14–32. URL : <https://www.pmi.org/learning/library/channel-tunnel-project-multinational-partnerships-3476> (дата звернення 11.11.2025)

64. Martimort D., Pouyet J.(2008).Build It or Not: Normative and Positive Theories of Public-Private Partnerships. International Journal of Industrial Organization, Special Issue on PPPs, Vol. 26(2), p. 393411 DOI : 10.1016/j.ijindorg.2006.10.004 (дата звернення 12.10.2025)

65. Notteboom, T. E. Terminal Concessions in Seaports revisited / T. E. Notteboom, A. A. Pallis, S. Farrell // Maritime Policy and Management. 2012. Vol. 39, No 1. p. 1-5. URL : https://www.researchgate.net/publication/241717399_Terminal_concessions_in_seaports_revisited (дата звернення 10.10.2025)

66. «Olvia» seaport was transferred to QTerminals Olvia for 35 years under the concession agreement. URL : <https://pppagency.gov.ua/olvia-seaport-was-transferred-to-qterminals-olvia-for-35-years-under-the-public-private-partnership-model/> (дата звернення 20.10.2025)

67. Official web-site of the port of Rotterdam. URL : www.portofrotterdam.com (дата звернення 19.10.2025)

68. Port environmental review system. Dunkirk-Port. 2018. URL : https://www.dunkerque-port.fr/wp-content/uploads/2024/07/PERS-Reporting-GPMD-2016_GB.pdf (дата звернення 26.11.2025)

69. Port of Rotterdam. World economic forum. URL : <https://www.weforum.org/organizations/port-of-rotterdam/> (дата звернення 19.10.2025)

70. Ports Primer: 2.1 The Role of Ports. 04.06.2024. URL: <https://www.epa.gov/community-port-collaboration/ports-primer-21-role-ports> (дата звернення 14.08.2025)

71. PPP Reference Guide, 2017 International Bank for Reconstruction and Development. The World Bank. URL: <https://pppknowledgelab.org/guide> (дата звернення 04.10.2025)

72. Project of the Plan for the Restoration of Ukraine. Materials of the Working Group "Restoration and Development of Infrastructure". National Council

for the Restoration of Ukraine from the Consequences of the War, July 2022. p. 349-405.

73. Public-Private Partnerships. Reference Guide. Version 2.0. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/600511468336720455/pdf/903840PPP0Refe0Box385311B000PUBLIC0.pdf> (дата звернення 05.10.2025)

74. Quarterly PPP deal update 2Q 2022. URL: <https://pppagency.me.gov.ua/wp-content/uploads/2022/07/q-ppp-deal-update-2q-2022.pdf> (дата звернення 04.10.2025)

75. Risks of Corruption and Collusion in the Awarding of Concession Contracts. Internal Market and Consumer Protection. European Parliament. 2012. PE 475.127. URL : [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2012/475127/IPOL-IMCO_NT\(2012\)475127_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2012/475127/IPOL-IMCO_NT(2012)475127_EN.pdf) (дата звернення 03.10.2025)

76. Sánchez R. J. Pinto F. The great challenge for ports: the time has come to consider a new port governance. FAL Bulletin. Santiago, ECLAC. 2015. № 337. p. 47-53. URL : https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://link.springer.com/chapter/10.1057/9781137514295_2&ved=2ahUKEwiGq_CdvcRAxW3Q_EDHXZXAnAQFnoECBoQAQ&usg=AOvVaw1ZbK1NON0mZGGCYx3WbwW_ (дата звернення 09.10.2025)

77. Sanchez R. Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Costs. *Maritime Economics and Logistics*. 2013. № 5 (2). p. 199-218. URL : https://www.researchgate.net/publication/5223541_Port_Efficiency_and_International_Trade_Port_Efficiency_as_a_Determinant_of_Maritime_Transport_Costs (дата звернення 17.08.2025)

78. Sudi Amani Mwasinago An analysis of the trend in concessions and privatisation in ports : the case of Kenya and Tanzania. The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University. World Maritime University. Dissertation. 2006. p.1-71. URL :

https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1407&context=all_dissertations (дата звернення 06.12.2025)

79. Sukhishvili Z., (2015), International private legal aspects of concession, dissertation, p. 40, GTU. URL : https://www.researchgate.net/publication/341124652_Determining_terminal_concession_durations_in_seaports_theoretical_considerations_applicable_techniques_and_current_practices (дата звернення 29.10.2025)

80. Ukraine launches concession project in the port of Chornomorsk. URL : <https://gmk.center/en/news/ukraine-launches-concession-project-in-the-port-of-chornomorsk/> (дата звернення 01.12.2025)

81. Ukraine plans to concession the port of Chornomorsk. URL : <https://ukragroconsult.com/en/news/ukraine-plans-to-concession-the-port-of-chornomorsk/> (дата звернення 01.12.2025)

82. Zaza Sukhishvili Peripeteia of Concession and Problems of Legal definition. *Law and world*. 2022. № 23. p. 68-85. URL : <https://doi.org/10.36475/8.3.5> (дата звернення 02.10.2025)