

УДК 346.5

DOI <https://doi.org/10.32782/2521-6473.2025-2.10>

О. А. Зуєва, кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри публічного та приватного права
Університету митної справи та фінансів

Л. В. Фокша, кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільно-правових дисциплін
Навчально-наукового інституту права та інноваційної освіти
Дніпровського державного університету внутрішніх справ

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ОБ'ЄКТІВ ПРАВА ДЕРЖАВНОЇ ТА КОМУНАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ ПРИ ПЕРЕДАЧІ ЇХ В КОНЦЕСІЮ

Статтю присвячено аналізу процедури визначення конкретного об'єкту права державної або комунальної власності, який може бути передано в концесію та умови цієї передачі. В роботі відмічається, що концесію як спосіб виконання об'єктів права державної та комунальної власності було закріплено на законодавчому рівні ще у 1999 році в Законі України «Про концесії». Втім очікуваного залучення інвестицій на концесійних засадах у розвиток визначених цим законом об'єктів не відбулося. Однак не дивлячись на невдале застосування ЗУ «Про концесії» цей вид державно-приватного партнерства не можна вважати не вигідним як для держави так і для приватних інвесторів. З огляду на це відповідний закон потребував переопрацювання та численних змін у підході регулювання багатьох аспектів концесійної діяльності. Відмічається позитивні зміни в правовому регулюванні концесійної діяльності, які запроваджені Законом України «Про концесію» від 03 жовтня 2019 р., після прийняття якого було укладено концесійні договори щодо двох морських портів «Ольвія» та «Херсон», які безумовно можна вважати великими та економічно значущими об'єктами. До таких змін в першу чергу відносяться наступні: відсутність закріплення конкретного переліку таких об'єктів та видів господарської діяльності, які можуть бути надані в концесію, через що ініціюючи концесійний проєкт суб'єкти можуть обрати саме той об'єкт права державної або комунальної власності, який є найбільш доцільним. Також на схвалення заслуговує розширення кола осіб, які можуть вносити пропозиції щодо передачі певного об'єкту в концесію. До них віднесено не тільки відповідні державні органи, органи місцевого самоврядування, а ще й приватні юридичні особи, які в цьому зацікавлені. Проаналізовано встановлені гарантії щодо незмінності правового режиму об'єктів права державної або комунальної власності щодо яких укладається концесійний договір.

Ключові слова: концесія, концесійний договір, об'єкт концесії, концесіонер, концесіодавець.

O. A. Zuieva, L. V. Foxsha. Legal regime of state and municipal property rights when transferring them to concession

The article analyzes the procedure for determining a specific object of state or municipal property which may be transferred to a concession and the terms of such transfer. It is noted that the Law of Ukraine "On Concessions" adopted on July 16, 1999 established the possibility of transferring objects of state and municipal property rights into concession, as well as carrying out certain types of economic activities on a concession basis. However, a significant number of them could be used and carried out on other principles even before the adoption of the aforementioned law. These and other factors explain why for 20 years of this law and adopted, for example, a special Law of Ukraine "On Concession for Construction and Operation of Roads", numerous by-laws, which specified the conduct of the concession competition, the conclusion of the concession and communal property, this method of use. The author notes the positive changes in the legal regulation of concession activities introduced by the Law of Ukraine "On Concession" dated October 03, 2019, after which concession agreements were concluded for two seaports "Olvia" and "Kherson", which can certainly be considered large and economically significant objects. These changes primarily include the following: the absence of a specific list of objects and types of economic activity that may be granted in concession, which is why, when initiating a concession project, entities may choose the object of state or municipal property that is most appropriate. Also worthy of approval is the expansion of the circle of persons who can make proposals for the transfer of a particular object to a concession: relevant state bodies, local governments and private legal entities that are interested in this. The author analyzes the established guarantees of immutability of the legal regime of objects of state or municipal property in respect of which a concession agreement is concluded. The results of the analysis of these guarantees allow us to assert that the law makes it impossible to change the legal regime of state and municipal property objects that are transferred to concession. In the light of the post-war economic restoration of Ukraine, the concession will become the tool that can combine the common interests of the state/territorial communities for the creation and/or operation of a certain object and representatives of private capital to carry out economic activities, using state or communal property.

Key words: concession, concession agreement, concession object, concessionaire, concession grantor.

Постановка проблеми. Концесію як спосіб використання об'єктів права державної та комунальної власності було закріплено на законодавчому рівні ще у 1999 році в Законі України «Про концесії» [1]. Втім очікуваного залучення інвестицій на концесійних засадах у розвиток визначених цим законом об'єктів не відбулося. У 2019 році вказаний закон було скасовано та прийнято новий закон «Про концесію» [2]. Попри те, що за назвою новий закон майже не відрізняється, зміст нового закону та підхід регулювання концесійної діяльності доволі якісно відрізняються. Поміж іншим новим законом змінено підхід та порядок визначення об'єктів права державної та комунальної власності, які передаються в концесію. Після прийняття нового закону було передано в концесію два морських порти: «Ольвія» та «Херсон». Реалізація цих двох концесійних проектів було призупинено через повномасштабне вторгнення РФ на територію України. Враховуючи історичний та світовий досвід підвищення ефективності використання об'єктів державної та комунальної власності на концесійних засадах, вбачається, що саме концесії стануть одним з найбільш вигідних та оперативних форм державно-приватного партнерства в післявоєнному відновленні України та новий порядок визначення об'єктів значно може сприяти цьому.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання правового статусу об'єктів права державної та комунальної власності при передачі їх в концесію в юридичній науці досліджувались в різні часи як частина проблематики концесійної діяльності так і окремо, наприклад такими вченими як Манзюк В. В., Медведєва О. А., Репета, Ю. В., Терещенко С. В., Турченко І. В., Є. І. Швець та інші.

Мета статті. Метою даної статті є з'ясування порядку визначення об'єктів права державної та комунальної власності, які можуть надаватись в концесію та гарантій збереження прав власності на це майно за державою та територіальними громадами.

Виклад основного матеріалу. Підсумовуючи аналіз історичного досвіду застосування концесій можна виділити їх наступні економічні причини: 1) неефективність або низька ефективність державного або комунального управління даними об'єктами, що призводить до спаду виробництва та розмірів прибутку; 2) об'єкти концесії фінансуються з відповідного бюджету, в якому інколи не вистачає необхідних коштів. Також може виникати необхідність перерозподілу бюджетних активів на забезпечення діяльності інших важливих суспільних сфер; 3) неспроможність владного апарату забезпечити відповідність виробництва розвитку науково-технічного прогресу; 4) економічні кризи.

У цих випадках концесії виступають в якості швидкого та взаємовигідного для всіх засобу поліпшення результатів виробничого процесу та стимулювання економіки до подолання кризових явищ.

Прийняття у 2019 році нового закону з регулювання залучення інвестицій в державний та комунальний сектори економіки на концесійних засадах було пов'язано в першу чергу з тим, що попри існування протягом тривалого строку доволі розгалуженої системи нормативних актів з регулювання багатьох аспектів концесійної діяльності, концесійних договорів було укладено не багато, щоб вважати про ефективність відповідного законодавства. Однією з можливих причин цього можуть бути об'єкти права державної та комунальної власності, які можна було передати в концесію. Для з'ясування цього вбачається за доцільне звернутись до історії застосування концесій.

З часів Стародавнього Риму, коли умовно можна вважати започаткувалась практика передачі певних об'єктів в концесію, існували речі майно, які буди виключені зі звичайного обігу та не могли перебувати у приватній власності через те що належали до права власності римського народу. Наприклад, порти, річки, дороги, публічний земельний фонд тощо. Також з вільного обігу було вилучено речі, призначені служити релігійним цілям (наприклад, храми) та речі, що взагалі визнавалися священними (наприклад, муніципальні стіни). [1, с. 35] Втім, такі об'єкти публічної власності могли передаватись римським магістром в оренду, однак не на умовах угоди приватного права, а як адміністративні розпорядження. З цього можна зробити висновок, така практика передачі об'єктів публічної власності у користування приватним суб'єктом, відмінна від загальноприйнятого приватноправового характеру, була початком концесійних відносин. [2, с. 11].

В подальшому, коло таких об'єктів розширювалось та до них додавались й певні види діяльності, які мали загальне значення та були прибутковими (наприклад, ніхто не мав права займатись гірничою справою без попереднього одержаної від короля за визначену плату концесії тощо).

Найбільшого розвитку концесії набули у XIX столітті, в період інтенсивного розвитку промисловості і техніки, коли з'являються нові підприємства, які з економічних міркувань не доцільно було передавати у приватну власність. Саме в цей час створюються об'єкти, функціонування яких має значне суспільне значення (наприклад, об'єкти інфраструктури населених пунктів). Саме тоді сформувалась сучасна система концесійних відносин, згідно з якою в концесію можуть передаватись не тільки об'єкти загальнодержавного значення (надра, гірничі заводи, залізниці), але й муніципальні підприємства (засоби зв'язку (зокрема телефонний), міський транспорт). Також, у зазначений період вперше в історії концесійної діяльності поширюється практика передачі у володіння приватній особі за концесійними договорами не лише готових функціонуючих об'єктів, а й права на створення та експлуатацію нових об'єктів. [2, с. 15-16].

В прийнятому 16 липня 1999 р. Законі України «Про концесії» було встановлено можливість передачі в концесію об'єктів права державної та комунальної власності, а також здійснювати на концесійних засадах деякі види господарської діяльності [3]. Втім значна їх кількість могли використовуватись та здійснюватися

на інших засадах ще до прийняття вказаного закону. За 20 років дії цього закону та прийнятті, наприклад, спеціальний Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг», численних підзаконних нормативних актів, якими було конкретизовано проведення концесійного конкурсу, укладення договору концесії тощо, даний спосіб використання державного та комунального майна, здійснення деяких видів господарської діяльності не отримав поширення.

Попри на невдале застосування ЗУ «Про концесії» цей вид державно-приватного партнерства не можна вважати не вигідним як для держави так і для приватних інвесторів. З метою більш успішного впровадження концесій в управління державним та комунальними секторами господарювання й було прийнято новий Закон України «Про концесію» [4].

В новому законі встановлено більш зрозумілі та вигідні умови концесійної діяльності, які наближені до розуміння необхідності укладання договору концесії з огляду на практичну доцільність підвищення ефективності використання певного об'єкта права державної та комунальної власності саме на концесійних засадах. Слід зазначити, що такі можливості можуть бути реалізовані через відсутність закріплення конкретного переліку таких об'єктів та видів господарської діяльності в законі, на відміну від попереднього. Також розширено коло осіб, які можуть вносити пропозиції щодо передачі певного об'єкту в концесію: як власне відповідні державні органи, органи місцевого самоврядування тощо так і приватні юридичні особи, які в цьому зацікавлені. Безперечно схвальним кроком у вдосконаленні проведення концесійного конкурсу, вставлення оптимальних та ефективних умов договору концесії та відбору майбутнього концесіонера є запровадження можливості проведення конкурентного договору. Згідно зі ст. 18 ЗУ «Про концесію», конкурентний діалог є різновидом концесійного конкурсу та може бути застосований у випадку, якщо концесіодавець не може чітко визначити технічні, якісні характеристики проекту, що здійснюється на умовах концесії, або якщо невідомо, які можуть запропонувати потенційні учасники конкурсу технічні, фінансові та юридичні рішення і для прийняття оптимального рішення необхідно провести переговори з учасниками (у разі реалізації інноваційних проектів, великих комплексних інфраструктурних проектів тощо). Таким чином всі учасники концесійного проекту можуть бути залучені з метою формування всіх його завдань та кінцевої мети.

Однак, безсумнівно, новий закон також не досконалий, може мати й недоліки, які стануть очевидними в процесі його застосування. Початком реалізації ЗУ «Про концесію» стало укладення двох договорів, про які вже згадувалось. Подальшому виконанню цих договорів та роботі над іншими перешкодив початок повномасштабної агресії проти України з боку рф.

Об'єкти права державної власності відносно яких було укладено вказані договори, а саме морські порти «Ольвія» та «Херсон», відносяться до інфраструктури, тож можна припустити, що в першу чергу концесії будуть укладатись щодо інфраструктурних об'єктів, попри те, що конкретний перелік сфер господарювання, в яких може застосовуватись концесії, законом не визначено. Концесії в сфері інфраструктури є найбільш поширеними в світі взагалі та за їх допомогою можна на взаємовигідних засадах налагодити діяльність прибуткових об'єктів.

Отже, з огляду на вже нанесені збитки військовими діями та враховуючи ситуацію з безпекою, можна вже розуміти які об'єкти права державної та комунальної власності потребують відновлення або створення (завершення будівництва) або які доцільно перенести інші місця, якщо це можливо через особливості функціонування та територіального призначення.

Крім відновлення зруйнованих та пошкоджених об'єктів, також слід продовжувати розпочатий процес переформатування транспортної інфраструктури як первинної складової соціальної та критичної логістики. Так, в першу чергу в цьому напрямку доцільним вбачається поступова заміна залізничних колій на евроколію, в першу чергу в прикордонних з країнами ЄС областях України для пришвидшення здебільшого вантажних перевезень.

Прикладом потенційного та успішного застосування концесій можна вказати виконання Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 24.12.2024 р. вказану Стратегію було схвалено та затверджено операційний план заходів з її реалізації у 2024-2030 роках [5]. Стратегія передбачає розбудову та розвиток прикордонної автомобільної інфраструктури, прикордонної залізничної інфраструктури та сервісних зон, а саме території перед пунктом пропуску для автомобільного сполучення, на якій особам, що здійснюють рух через державний кордон, надаються послуги з харчування, медичної допомоги, торгівлі, страхування, проживання, технічного обслуговування та заправлення паливом автомобільного транспорту, паркування тощо. Основними проблемами, які обумовили прийняття Стратегії є: невідповідність прикордонної інфраструктури зростаючим потребам щодо пропускних спроможностей, які не відповідають динамічним потокам осіб та товарів; недостатній рівень інженерно-технічного облаштування та матеріально-технічного забезпечення пунктів пропуску; невідповідність прикордонної інфраструктури вимогам європейських нормативних документів щодо інтероперабельності та вимогам транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), недостатній рівень розвитку мережі європейської колії шириною 1435 міліметрів; недостатній рівень розвитку інтермодальних та мультимодальних перевезень; періодичні ускладнення в роботі наявних пунктів пропуску у зв'язку із сезонними та іншими змінами транскордонних транспортних потоків,

а також внаслідок блокування роботи пунктів пропуску та під'їзних шляхів до них протестувальниками; неналежний стан сервісних зон та відсутність комфортних умов для осіб, які подорожують; необхідність продовження технічного переоснащення, цифровізації та спрощення процедур митного, прикордонного та інших офіційних видів контролю в пунктах пропуску, запровадження європейських стандартів, забезпечення розвитку інформаційного обміну між суміжними сторонами.

На виконання завдань Стратегії вже в 2026 році планується розпочати будівництво європейської колії на напрямку Чернівці – Сучава на ділянці з Чернівців до румунського держкордону, яке має тривати до 2026 року. Проектно-вишукувальні роботи, техніко-економічне обґрунтування проекту реконструкції споруд залізниці з будівництвом колії та електрифікацією дільниці буде проводитись у 2025 р. Також не визначено остаточні джерела фінансування – розглядаються варіанти міжнародної технічної допомоги, кошти державного бюджету та інші джерела, не заборонені законодавством. Взагалі кінцевою метою цього проекту є з'єднання євроколією міст Кракова, Львова, Чернівців, Сучави та Унгени [6].

Звісно не всі об'єкти, які передбачені вказаною стратегією, можна будувати та експлуатувати на засадах концесії, але до створення та подальшого функціонування таких як автомобільна інфраструктура та сервісні зони цілком доречно залучати суб'єктів господарювання на концесійних умовах. Також перспективним вбачається укладання концесійних договорів й щодо розвитку мультимодальних терміналів, пунктів перестановки, перевантажувальних потужностей та інших об'єктів транспортної логістики. Оскільки, як зазначено в Стратегії, Україна експортує значні обсяги сировини та промислових товарів, використовуючи частково автошляхи, частково залізницю, частково внутрішні водні шляхи і частково порти, мультимодальні перевезення важливі для експортного потенціалу країни. Надійність та якість послуг мультимодальних перевезень впливають на торговий потенціал країни та відіграють вирішальну роль для конкурентоспроможності національної економіки. Розроблення мультимодальних рішень також важливе для пасажирських перевезень, включаючи сполучення з аеропортами, коли буде відновлено цивільне авіасполучення.

В чому ж полягають переваги залучення суб'єктів господарювання до створення та функціонального розвитку об'єктів права державної та комунальної власності на концесійних засадах особливо в теперішніх умовах? Відновлення економіки, інфраструктури як зараз так після завершення воєнних дій не можливе без виділення коштів від інших держав, міжнародних інституцій тощо. Враховуючи вже надану допомогу, скільки виділяється зараз та з огляду на непередбачуваний строк та розміри майбутніх відрахувань нашої країні, вбачається, що частина допомоги або навіть весь обсяг саме на повоєнне відновлення економіки будуть надаватись на умовах повернення тощо. Надання міжнародної допомоги також залежить від нестабільної політичної ситуації в світі та збільшення внутрішніх воєнних бюджетів європейських країн через побоювання збільшення масштабів військової агресії з боку рф. Все це ще вплине на умови надання допомоги, які точно не можливо зрозуміти та передбачити. Наприклад, реалізація плану відновлення Франції після Другої світової війни відбувалась за кредитні кошти, переважно від США, які мали використовуватись виключно на проекти, що могли дати поштовх для розвитку всієї економіки [7, с. 199]. Тому потрібно шукати шляхи залучення приватного капіталу в процес відбудови України. Концесії стануть саме тим інструментом, завдяки якому можна поєднати спільні інтереси держави/територіальних громад заощадити кошти на створенні та/або експлуатації певного об'єкту та представників приватного капіталу здійснювати господарську діяльність, використовуючи об'єкти державної або комунальної власності високої прибутковості.

Законом України «Про концесію» встановлено наступні положення про об'єкти права державної та комунальної власності щодо яких може бути укладено концесійні договори. Знов слід відмітити, що концесія може застосовуватися для здійснення проектів у будь-яких сферах господарської діяльності, крім об'єктів, щодо яких законом встановлено обмеження чи заборона щодо передачі їх у концесію (ч. 5 ст. 2 ЗУ «Про концесію»). Так, об'єктами концесії можуть бути об'єкти права державної власності, власності Автономної Республіки Крим чи комунальної власності, а також майно господарських товариств, 100 відсотків акцій (часток) яких належать державі, Автономній Республіці Крим, територіальній громаді або іншому господарському товариству, 100 відсотків акцій (часток) якого належать державі, що надаються концесіонеру з метою виконання умов концесійного договору, а також об'єкти, що створюються та/або будуються концесіонером у процесі виконання концесійного договору. Об'єкт концесії може складатися з майна декількох балансоутримувачів (ч. 16 ст. 1). З кола таких об'єктів виключено майно: щодо якого укладено договір оренди, до припинення дії такого договору, крім випадків, передбачених статтею 21 вказаного закону; державне майно, що використовується у виготовленні та ремонті всіх видів зброї, яка перебуває на озброєнні Збройних Сил України, інших утворених відповідно до законодавства військових формувань, Служби безпеки України;

При цьому також наголошується, що дія цього Закону не поширюється на проекти, які: не передбачають внесення інвестицій інвестором в об'єкт концесії; передбачають отримання інвестором повного відшкодування здійснених ним інвестицій за рахунок коштів державного або місцевого бюджету; не передбачають 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; передбачають пошук, розвідку родовищ та видобування

корисних копалин. З цього можна зробити висновки щодо самих об'єктів права державної та комунальної власності, які можуть передаватися в концесію. По-перше, концесійні відносини можуть встановлюватися для створення та/або будівництва (що розуміти під цим терміном закон перелічує). По-друге, вже існуючі відповідні об'єкти передаються в управління концесіонеру, об'єкти ж які будуть створені на виконання концесійного проекту після цього також обов'язково мають перейти до концесіонера в управління (користування, експлуатацію, технічне обслуговування). Власне ці умови є сталими ознаками в історико-світовій практиці застосування концесій, що відрізняє їх від інших форм використання державного та комунального майна приватними суб'єктами господарювання. По-третє, об'єкти які можуть передаватися в концесію використовуються для надання суспільно значущих послуг. По-четверте, з кола об'єктів концесій виключено діяльність з пошуку, розвідки родовищ та видобування корисних копалин.

Внесення концесіонером інвестицій в об'єкт концесії є не тільки важливою умовою укладення концесійних договорів. Це є також ще однією відмінною ознакою самої концесії яка також відрізняє її від інших суміжних форм використання об'єктів права державної та комунальної власності.

Законом України «Про концесію» чітко регламентується правовий режим об'єктів права державної та комунальної власності, які передаються в концесію. Так, ст. 30 вказує, що передача концесієдавцем існуючого об'єкта концесії концесіонеру здійснюється у строки і на умовах, визначених концесійним договором та не зумовлює передачу концесіонеру існуючого об'єкта концесії та не припиняє права державної чи комунальної власності або власності господарського товариства, 100 відсотків акцій (часток) якого належать державі, Автономній Республіці Крим, територіальній громаді або іншому господарському товариству, 100 відсотків акцій (часток) якого належать державі, на такий об'єкт. Такий об'єкт підлягає поверненню концесієдавцю після припинення дії концесійного договору. Нерухоме майно, новозбудоване концесіонером на підставі та відповідно до умов концесійного договору, є державною чи комунальною власністю.

Також Законом України «Про концесію» врегульовано й інші питання правового режиму майна, що відноситься до об'єкту концесій. Концесіонер має право передавати частину майна, що входить до складу об'єкта концесії, в оренду, якщо це передбачено концесійним договором. Однак, крім відповідної умови про це, концесійний договір має містити вичерпний перелік майна, яке може передаватися в оренду, умови передачі його в оренду та порядок його списання. Таким чином вбачається, що перелік конкретного майна має бути визначений вже на стадії укладення концесійного договору. Закріпити в ньому просто умову про можливість передачі частини концесійного майна в оренду не вбачається можливим з огляду на закріплення цих умов у взаємозв'язку. Крім цього, умови передачі зазначеного в договорі концесії майна регулюється саме договором та при цьому не застосовується законодавство України про оренду державного та комунального майна (ч. 3 ст. 30 Закону України «Про концесію»).

Новелою в правовому регулюванні концесійних відносин, порівняно з законом 1999 року є впровадження можливості застави майнових прав концесіонера, що випливають з концесійного договору, за погодженням з концесієдавцем. Крім погодження цього питання, така застава обмежується строком дії концесійного договору, якщо інше не встановлено цим договором. В заставу можуть бути передані як частина майнових прав концесіонера так і всі майнові права, що випливають із концесійного договору. З огляду на специфіку концесійних відносин, законом зазначено, що передача в заставу майнових прав, що випливають із концесійного договору, можлива виключно за умови передачі в заставу всього комплексу прав концесіонера, що випливають із концесійного договору. Наслідком цього, звернення стягнення на предмет застави в такому разі здійснюється виключно шляхом заміни концесіонера у порядку, передбаченому ст. 29 Закону України «Про концесію» (ч. 3 ст. 30 Закону України «Про концесію»). Звісно в розумінні цього закону та для його цілей, місцезнаходженням майнових прав, що випливають із концесійного договору, є держава Україна. Як видно, можливість застави при виконанні концесійного договору має доволі багато умов та обмежень. Найбільш важливою умовою, яку також можна розглядати як гарантію для концесієдавця продовження виконання концесійного договору, є заміна концесіонера на особу, яка виступає заставодержателем. Таким чином, заставодержателем може бути особа, яка буде відповідати умовам конкретного концесійного проекту.

Частиною 6 ст. 30 ЗУ «Про концесію» чітко регламентовано речові права, які реєструються за концесіонером при передачі йому об'єкта концесії або його будівництва. Так за концесіонером можуть бути зареєстровані виключно речові права володіння та користування на об'єкт концесії в Державному реєстрі речових прав на нерухоме майно. Якщо концесіонер за умовами концесійного договору має збудувати об'єкт концесії, то реєстрації речових прав концесіонера на такий об'єкт передують реєстрація права власності держави чи територіальної громади. Також, об'єкт концесії відображається на балансі концесіонера та відокремлюється від його майна, з огляду на що, концесіонер веде відокремлений облік такого майна (ч. 7 ст. 30 ЗУ «Про концесію»). Після припинення дії концесійного договору його об'єкт повертається концесієдавцю відповідно до Порядку повернення концесієдавцю об'єкта концесії після припинення дії концесійного договору [8], з урахуванням положень договору концесії.

Всі проаналізовані положення щодо порядку визначення та правового режиму об'єктів права державної та комунальної власності, які передаються в концесію, дозволяють зробити наступні висновки. По-перше, механізм визначення об'єкту концесії сформовано з метою оперативного вирішення питання про дійсну

доцільність будівництва або передачі в експлуатацію конкретного об'єкта без прив'язки до його функціонального призначення або сфери діяльності. Звісно це сприяє прискоренню підвищення ефективності використання державного та комунального майна та дозволить вивільнити кошти держави та територіальних громад зі спрямуванням їх на фінансування інших нагальних потреб. По-друге, ЗУ «Про концесію» містить достатньо чітких гарантій щодо збереження права власності держави та територіальних громад на об'єкти, які передаються в концесію та їх повернення після припинення строку дії концесійного договору. Також як гарантії незмінності права власності на об'єкти, їх цільового призначення можна вказати положення ст. 27 цього Закону. Так, передбачено, що сторони не можуть змінювати умови концесійного договору, визначені в конкурсній пропозиції переможця, на підставі яких концесіонера було визнано переможцем. Також зазначена стаття не передбачає можливості продовження дії договору концесії, з чого можна зробити висновок, що строк його дії є присічним. У разі ж наміру сторін продовжувати це партнерство або ж існування доцільності знов передати об'єкт в концесію, потрібно проводити новий концесійний конкурс.

Висновки. Таким чином, концесія є ефективним засобом підвищення прибутковості об'єктів права державної та комунальної власності, їх модернізації та навіть будівництва з подальшою експлуатацією без витрат державних коштів з подальшим їх поверненням в сферу управління державою/територіальною громади. Крім цього враховуючи історичний світовий досвід здійснення концесійної діяльності найбільш успішним є її застосування в інфраструктурній сфері.

Список використаних джерел:

1. Григоров О. Юридична еволюція концесійної діяльності: від Стародавнього Риму до початку XX ст. *Економіка. Фінанси. Право*. 1999. №11. С. 35 – 37.
2. Медведева О. А. Концесія як правова форма використання державного майна у господарській діяльності недержавними суб'єктами : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04. Харків : Нац. юрид. акад. України ім. Ярослава Мудрого, 2004. 194 с.
3. Про концесії. Закон України від 16.07.1999. № 997-XIV. URL .: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997-14#Text>
4. Про концесію. Закон України від 03.10.2019 р. № 155-IX. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155-20#Text>
5. Про схвалення Стратегії розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова до 2030 року і затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2024-2030 роках. Розпорядження КМУ від 24.12.2024 р. № 1337-р. URL: <https://surl.li/khudlp>
6. О. Чміль. Будівництво євроколії з Чернівців до Румунії планують розпочати у 2026 році: яка попередня вартість проєкту URL.: <https://surl.li/rvsvfbt>
7. Підоричева І. Післявоєнне відновлення Європи: досвід та уроки для України. *Журнал європейської економіки*. 2022. Т. 21. №2 (81). С. 190-207
8. Про затвердження порядку повернення концесіодавцю об'єкта концесії після припинення дії концесійного договору. Постанова КМУ від 22.07.2020 р. № 621. URL: <https://surl.li/thskge>