



украинских и польских политических структур.

**Список использованной литературы:**

1. Химка Дж.-П. Зародження польської соціал-демократії та українського радикалізму в Галичині (1860–1890) / Дж.-П. Химка. – К., 2002.
2. Жерноклеєв О. Лідери західно-української соціал-демократії. Політичні біографії / О. Жерноклеєв, І. Райківський. – К. : Вид-во «Основні цінності», 2004.
3. Народ. – 1830. – Ч. 20.
4. Грицак Я. «Молоді» радикали в суспільно-політичному житті Галичини / Я. Грицак // ЗНТШ. – 1991. – Т. 222.
5. Воля. – 1900. – 1 січня.
6. Жерноклеєв О. Українська соціал-демократія в Галичині: нарис історії (1899–1918). / О. Жерноклеєв. – К., 2000.
7. Темницький В. Микола Ганкевич / В. Темницький. – Львів, 1932.
8. Воля. – 1906. – 15 лютого.
9. Najdus W. Polska partia socjalno-demokratyczna Galicji i Śląsku. 1890–1919 / W. Najdus. – Warszawa, 1983.
10. ДАЛО, ф. 350, оп. 1, спр. 2933.
11. Бачинський Ю. Взаємні відносини соціал-демократичних партій, української і польської, в Східній Галичині / Ю. Бачинський. – Львів, 1910.
12. Наш голос. – 1911. – № 4.
13. Земля і Воля. – 1911. – 5 лютого.
14. Левинський В. Нарис розвитку українського робітничого руху в Галичині / В. Левинський. – К., 1914.
15. Діло. – 1911. – 12 грудня.
16. Земля і Воля. – 1911. – 30 грудня.
17. Вперед. Однорідка ексекутивного комітету УСДП. – Львів, 1911.
18. Левицький К. Українські політики. силуетки наших давніх послів і політичних діячів. – Львів, 1936. – Ч. 1.
19. Українська робітничка газета. – 1918. – 23 березня.

## ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ В МОРСКИЕ ПОРТЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КОНЦЕССИИ: ОПЫТ УКРАИНЫ

**Олег УКРАИНЦЕВ,**  
соискатель

Научно-исследовательского института частного права и предпринимательства  
Национальной академии правовых наук Украины

### Summary

The article analyzes the investment in Ukrainian sea ports through concession. The necessity of concessions as a legal instrument, relevant in our time, is also noticed. Concession allows to keep the property of the port in the state ownership and to upgrade and modernize fixed assets. New legislation and foreign investment experience in sea ports are also explored. There is carried out an analysis of positions of representatives of different branches of the law regarding the nature of the concession agreement of sea port. The role of the state is examined as a part to the concession agreement of a seaport, which property is transferred to concession. In this case, contractual regulation of investment in ports above all remains unexplored at the scientific level. There was a new approach based on private law regulation of activity in the seaports while maintaining state ownership of strategic facilities of sea port.

**Key words:** sea port, concession, the concession agreement, the investment.

### Аннотация

В статье анализируется инвестирование в морские порты Украины с помощью концессии. Отмечается необходимость концессии как правового инструмента, актуального в наше время. Концессия позволяет одновременно сохранить имущество порта в государственной собственности и обновить, модернизировать основные фонды. Исследуется новое законодательство и зарубежный опыт инвестирования в морские порты. Анализируются позиции представителей разных отраслей права относительно природы договора концессии морского порта. Изучается роль государства как стороны договора концессии морского порта, чье имущество передается в концессию. При этом договорное регулирование инвестирования в морские порты в основном остается неисследованным на научном уровне. Отмечается новый подход, основанный на частноправовом регулировании деятельности в морских портах при сохранении государственной собственности на стратегические объекты морского порта.

**Ключевые слова:** морской порт, концессия, договор концессии, инвестирование.

**Постановка проблемы.** Договор позволяет закрепить товарообменные, транспортные и другие экономические, базисные по своей сути отношения. Украина, как и Россия, занимает выгодное географическое положение, является морским государством, и деятельность портов играет в ее экономике заметную роль. Морские порты обеспечивают возможность загрузки – выгрузки грузов морем, обеспечивая тем самым как свои собственные потребности, так и транзит грузов в глобальном мировом пространстве. Все это оформляется договорами перевозки, по оказанию лоцманских и других обслуживающих договоров в сфере морских перевозок. При этом договорное регулирование инвестирования в морские порты в основном остается неисследованным на научном уровне. Обновление имущества целостного

имущественного комплекса порта требует глобальных финансовых инвестиций с учетом необходимости модернизации значительного количества морских портов Украины.

### Изложение основного материала.

Согласно ч. 1 ст. 167 ГК Украины государство действует в гражданских отношениях на равных условиях с другими участниками этих отношений. Статья 1 Закона Украины «О морских портах Украины» устанавливает, что морской порт – определенные пределами территории и акватория, оборудованные для обслуживания судов и пассажиров, проведения грузовых, транспортных и экспедиционных работ, а также других связанных с этим видов хозяйственной деятельности. В отличие от формулировки в Кодексе торгового мореплавания морской порт уже не обязательно является исключительно государственным



ным предприятием. Это открывает возможности для инвестирования в морские порты, привлечения частного капитала в их развитие.

Статья 19 Закона Украины «О морских портах Украины» разделяет услуги, которые могут предоставляться в морских портах субъектами, основанными на частной форме собственности и исключительно государственными предприятиями. В частности, указано, что в морских портах предоставляются услуги по обслуживанию судов, осуществлению операций с грузами, в том числе проведение погрузочно-разгрузочных работ, услуги по обслуживанию пассажиров и другие услуги, предусмотренные законодательством. Исключительно государственными предприятиями, учреждениями и организациями предоставляются услуги по регулированию движения судов, обеспечению проведения аварийно-спасательных работ; навигационно-гидрографического обеспечения мореплавания; картографического обеспечения мореплавания, обеспечение предотвращения и ликвидации разлива загрязняющих веществ. Такое разделение деятельности в морских портах необходимо, поскольку стратегические сферы портового хозяйства должны быть под контролем государства.

Договор концессии является нетипичным договором в том смысле, что он не урегулирован нормами ГК Украины. Существует законодательство о концессиях. Поэтому типологическая характеристика договора концессии и отнесения к определенной группе договоров не очевидна и требует исследования. О месте концессии в системе гражданских договоров А.В. Дзера пишет, что, несмотря на наличие публично-правовых элементов в виде участия государственного органа, который передает объект в концессию, указанный договор соответствует признакам гражданского. В частности, специфика этого договора состоит в участии государственных органов или органов местного самоуправления как субъектов частного права с ограниче-

ниями публично-правового характера, установленными соответствующими нормативно-правовыми актами<sup>1</sup>. То есть сущность этого договора является частноправовой. Публичный элемент только ограничивает отдельные права потенциального концессионера путем введения условия о проведения конкурса и порождает другие специальные требования.

В литературе А.В. Багдасаровой высказано более радикальное мнение по поводу правовой природы договора концессии. С учетом эволюции французской теории публичной службы, в основе которой лежит административный договор с доминирующей ролью государства в регулировании и исполнении концессионного соглашения, и современных тенденций регулирования института концессии в РФ и зарубежных странах, она настаивает на комплексной правовой природе концессионного соглашения, которая сочетает частноправовые и публично-правовые начала. Данная исследовательница разграничивает правовую природу концессионного соглашения и его правовое регулирование. С учетом комплексной правовой природы концессионного соглашения она формулирует вывод о необходимости применения к договору концессии гражданско-правового регулирования<sup>2</sup>. Такая позиция является спорной. Если ей следовать получается, что договор концессии с одной стороны вроде бы «административный». С другой стороны к нему применимо гражданско-правовое регулирование так сказать «по аналогии». С последним нельзя согласиться. Следует настаивать на том, что договорная конструкция концессии полностью соответствует предмету и методу гражданского права и общим нормам ГК Украины. Данный договор полностью подпадает под правовое регулирование гражданского права. При этом он и является гражданско-правовым, поскольку ему характерна диспозитивность – ни кто не заставляет концессионера подписывать данный договор вопреки его волеизъявлению. Каждая из сторон сама решает, вступать ли ей в

концессионное соглашение. Более того, при выявлении нарушений, влекущих недействительность договора согласно нормам гражданского законодательства (например, отсутствие договоренности по всем существенным условиям), договор концессии морского порта может быть признан недействительным.

Следует указать, что в статье 2 Закона Украины «О концессиях», где установлены принципы концессионной деятельности, указано, с одной стороны, на государственное регулирование концессионной деятельности и контроль ее осуществления. С другой стороны, одним из принципов осуществления концессионной деятельности является ее правовое оформление на основании концессионного договора. Считаем, что государственное регулирование концессионной деятельности образом не превращает договор концессии морского порта в иные, отличающиеся от гражданско-правовых отношения. Ведь государство как собственник имущества, передаваемого в концессию вправе осуществлять контроль деятельности концессионера, который пользуется этой собственностью. Такой механизм заложен во все договоры о передаче имущества во временное пользование. Так, арендодатель вправе осуществлять контроль использования имущества, находящегося в собственности арендодателя и переданного им в пользование арендатору согласно договору аренды. Таким же образом и государственный орган, передающий имущество в концессию как собственник имущества вправе контролировать использование имущества морского порта, переданное им в концессию.

Наша позиция заключается в том, что поскольку государственные органы или органы местного самоуправления выступают в договоре концессии как субъекты частного права, т. е. на равной диспозитивной основе с концессионерами – иными субъектами частного права, этот договор является гражданским. Он подпадает под требования, установленные в ст. 1 ГК Украины, где определен круг гражданских отношений: личные неимущественные и имущественные отношения между равными субъектами.

Не следует в то же время отвергать особенность одной из сторон этого

<sup>1</sup> *Договірне право України. Загальна частина / За ред. О.В.Дзери. – Київ: Юріком-Інтер, 2008. – С. 363.*

<sup>2</sup> *Багдасарова А.В. Концессионное соглашение в гражданском праве России и зарубежных стран: автореф. дис... канд. юрид. наук. – 12.00.03. – М.: Московский государственный институт международных отношений МИД России. – 2009. – С. 6.*



договора, передающую имущество в концессию. Этой стороной выступает государственный орган или орган местного самоуправления. Так, согласно ч. 1 ст. 15 Закона Украины «О морских портах» администрация порта, создается государством и наделена различными функциями, в том числе и административными. В частности, она наделена полномочиями по обеспечению соблюдения законодательства об охране окружающей природной среды, обеспечению проведения работ по ликвидации последствий загрязнения территории и акватории морского порта. В то же время администрация порта наделена хозяйственными функциями, в частности, определены ее полномочия по содержанию и обеспечению эффективного использования государственного имущества, переданного ей. Для этого администрация порта вправе заключать договоры, в частности, аренды, концессии. В этом аспекте администрация порта выступает участником договорных отношений, для которых характерны диспозитивность, свободный выбор контрагента и подобные частноправовые начала.

Характеризуя договор концессии, следует отметить, что благодаря концессии происходит инвестирование, что очень часто используется в Европе. Долгосрочное владение объектом концессии важно не только для инвестора, но и государства. Это подталкивает концессионера к дальнейшему развитию построенного объекта, его модернизации, совершенствованию. Инвестор – концессионер делает все, чтобы получить достойную прибыль. Государство же не остается в проигрыше, так как за счет эффективного использования объекта концессии концессионером получает от него налоги и концессионные платежи. По окончании срока действия концессии инвестору, если он будет заинтересован в продолжении эксплуатации объекта, закон предоставляет ряд вариантов: продлить концессию, заключить договор аренды или договор купли-продажи имущества. Благодаря этому государство неоднократно может получить средства от объекта концессии, что является бо-

лее привлекательным, чем прямая приватизация порта.

Одной из важных характеристик договора концессии является то, что согласно ст. 2 Закона Украины «О концессиях» выбор концессионеров осуществляется преимущественно на конкурсной основе. Этому есть практические примеры, в частности, Ильичевского морского порта Одесской области. Так, в информации о деятельности этого порта указывается, что Начальник Ильичевского морского торгового порта А. Григорашенко и генеральный директор «Cargill Ukraine» М. Ганевич 18 октября 2012 подписали протокол о намерениях. В документе говорится о планируемом участии компании в концессионном конкурсе на один из целостных имущественных комплексов в Ильичевском морском торговом порту, строительство зернового терминала мощностью 4,5 млн тонн в год<sup>3</sup>. Конкурсные принципы участия концессионера, который планирует инвестировать в объект концессии направлены на то, чтобы привлечь того из претендентов, который способен предложить лучшие условия инвестирования в короткий срок и с максимальной пользой модернизировать объект концессии для его эффективной дальнейшей эксплуатации.

Важной гарантией обеспечения инвестиций в морские порты является возможность приобретать имущество морских портов в частную собственность. Такая возможность закреплена в ст. 23 Закона Украины «О морских портах Украины». Установлено, что имущество, которое используется при осуществлении деятельности в морском порту может находиться в государственной, коммунальной и частной собственности. Существующие стратегические объекты портовой инфраструктуры не подлежат передаче в аренду или концессию (кроме причалов, железнодорожных и автомобильных подъездных путей (до первого разветвления за пределами территории порта), линий связи, средств тепло-, газо- водо- и электроснабжения, инженерных коммуникаций), приватизации и отчуждению любым иным способом.

Причалы могут быть объектами

аренды на срок до 49 лет. Причалы, железнодорожные и автомобильные подъездные пути (до первого разветвления за пределами территории порта), линии связи, средства тепло-, газо-, водо-и электроснабжения, инженерные коммуникации могут передаваться в концессию в составе единых имущественных комплексов. Это определило приоритет передачи указанного имущества именно в концессию, поскольку так определено законом. Вновь построенные указанные объекты могут получить инвестиции и через другие гражданско-правовые договоры. Это подтверждается в ч. 5 ст. 23 Закона Украины «О морских портах Украины», где установлено, что вновь построенные за счет частных средств гидротехнические сооружения являются объектами частной собственности. Строительство гидротехнических сооружений государственной формы собственности за счет частных средств осуществляется на компенсационной основе за счет определенных в законе источников. В ст. 24 указанного Закона определено, что земельные участки в пределах территории морских портов могут находиться в государственной, коммунальной и частной собственности. Искусственно созданные земельные участки находятся в государственной собственности и могут предоставляться в пользование, в том числе в долгосрочную аренду.

**Вывод.** Современное законодательство меняет основы деятельности в морских портах. Если ранее морской торговый порт был исключительно государственным предприятием, на сегодняшний день определены преимущественно частноправовые начала деятельности в морских портах.

Законом Украины «О морских портах Украины» установлены правовые основы деятельности в морских портах Украины. Определен правовой режим собственности, возможность осуществления инвестиционной и иной деятельности в морских портах, заключения для этого соответствующих договоров. Основным из этих договоров должен стать договор концессии морских портов, поскольку именно такой механизм инвестирования заложен в законе, он является удачным с учетом мирового опыта.

<sup>3</sup> Губанков Ю. *Заглянуть в будущее / Ю. Губанков // Порты Украины. – 2013 – № 2. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [www.portukraine.com/node/3174](http://www.portukraine.com/node/3174).*



### Список использованной литературы:

1. Вінтоняк Д.О. Правові механізми для залучення приватних інвестицій в порти. // Дебют : збірник тез доповідей студентів за результатами участі у Декаді студентської науки – 2010 / За заг. ред. Балабанова К.В., Булатової О.В. – Маріуполь : МДУ, 2010. – Ч. 1. – С. 242–243.

2. Черников А. Україна починає приватизацію морських портів // «Українська правда» [Електронний ресурс] – Режим доступу : [www.epravda.com.ua/publications/2011/11/23/306736](http://www.epravda.com.ua/publications/2011/11/23/306736).

3. Кифак А. Концессия – как объект изучения / А. Кифак // Порты Украины. – 2013. – № 03 (125) – [Электронный ресурс] – Режим доступу : [www.portsukraine.com/node/3234](http://www.portsukraine.com/node/3234).

4. Договірне право України. Загальна частина / За ред. О.В.Дзери. – К. : Юріком-Інтер, 2008. – 896 с.

5. Багдасарова А.В. Концессионное соглашение в гражданском праве России и зарубежных стран : автореф. дис ... канд. юрид. наук. – 12.00.03. – М. : Московский государственный институт международных отношений МИД России. – 2009. – 20 с.

6. Губанков Ю. Заглянуть в будущее / Губанков Ю. // Порты Украины. – 2013 – № 2. [Электронный ресурс] – Режим доступа : [www.portsukraine.com/node/3174](http://www.portsukraine.com/node/3174).

## АКТЫ ГРАЖДАНСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА КАК ИСТОЧНИК ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТНОШЕНИЙ ПО ПРЕДОСТАВЛЕНИЮ УСЛУГ

Наталья ФЕДОРЧЕНКО,

кандидат юридических наук, доцент,  
заведующий кафедрой гражданского права и правового обеспечения туризма  
Киевского университета туризма, экономики и права

### Summary

The article deals with the definition of legislative approaches to normative and legal regulation of rendering services. A special attention is paid to existing issues of regulatory relations. The author also notes that in the Civil Code of Ukraine the legislative approaches contain a significant number of self-evident conflicts norms. The legally enforceable enactments adopted by the Cabinet of Ministers of Ukraine, other public authorities in the cases and within the limits established by the Constitution of Ukraine have got an important legal role in rendering services. Of great importance are the general rules of the Civil Code of Ukraine on Contracts for the provision of services that can help address a number of issues of conflict arising in the study area. Of great significance for the field its general provisions on the conclusion of agreements, their amendment and termination, limitation of liability for breach of obligations on termination of obligations. Thus, analysis of these regulations leads to the conclusion about the absence of a systematic approach to regulatory control relationships to provide services taken at different times.

**Key words:** regulation, regulations, contract service providers, members of the relationship of service, civil law.

### Аннотация

Статья посвящена определению законодательных подходов к нормативно-правовому регулированию отношений по оказанию услуг, акцентируется внимание на существующих коллизиях нормативного регулирования исследуемых правоотношений. Также автором отмечается то, что в ГК и ХК Украины законодательные подходы содержат значительное количество норм явно коллизионного характера. Важное праворегулирующее значение в сфере предоставления услуг играют подзаконные нормативные акты, принимаемые постановлениями Кабинета Министров Украины, других органов государственной власти в случаях и в пределах, установленных Конституцией Украины. Большое значение имеют общие нормы ГК Украины по договорам о предоставлении услуг, которые могут способствовать решению ряда коллизионных вопросов, возникающих в исследуемой сфере. Еще большее значение имеют для этой сферы общие его положения о порядке заключения договоров, их изменения и расторжения, исковой давности, об ответственности за нарушение обязательств, о прекращении обязательств. Таким образом, анализ указанных нормативных актов позволяет сделать вывод об отсутствии системного подхода в нормативном регулировании отношений по оказанию услуг, принятых в разное время.

**Ключевые слова:** нормативное регулирование, нормативно-правовые акты, договор по предоставлению услуг, участники отношений по оказанию услуг, гражданское законодательство.

**Постановка проблемы.** Начиная рассмотрение вопросов нормативного регулирования договорных отношений по оказанию услуг, прежде всего отметим, что в широком смысле законодательное регулирование подрядных отношений отражается в совокупности нормативно-правовых актов, которые определяют вид и характер поведения участников этих отношений. Основным актом в сфере регулирования отношений по оказанию услуг является ГК Украины. Его, как отмечает Н. С. Кузнецова,

следует рассматривать как социальный договор членов украинского общества, который сопровождает их частную жизнь и регулирует все сферы деятельности. Гражданский кодекс не только актом гражданского законодательства, но и основой для всей системы частного права, кодексом жизни всего гражданского общества [1, с. 55].

Как следует из положений главы первой ГК Украины, в Кодексе термин «гражданское законодательство» служит для обозначения совокупности всех