

– Амстердам. Заявлені узгоджені дії сприятимуть вдосконаленню виробництва, придбанню або реалізації товару, економічному розвитку та раціоналізації виробництва на відповідному товарному ринку. З метою здійснення контролю за дотриманням законодавства про захист економічної конкуренції, запобігання, виявлення і припинення порушень цього законодавства, зобов'язати учасників узгоджених дій з моменту набрання чинності Угодою про спільну діяльність один раз на півріччя надавати до Антимонопольного комітету України інформацію про тарифи та дату їх запровадження при кожній зміні на квитки на маршруті Амстердам – Київ – Амстердам та калькуляцію цих тарифів.

Насамкінець варто зазначити, що надання органами Антимонопольного комітету України дозволу на узгоджені дії авіаційних перевізників є, по-перше, формою контролю поведінки за тими суб'єктами, які володіють значною ринковою владою, по-друге, свідченням позитивного регулювання конкурентних відносин в авіатранспортній галузі з метою забезпечення стратегічного розвитку вітчизняних авіакомпаній як на національному, так і на міжнародному ринках авіаперевезень.

Література

1. Рішення Антимонопольного комітету України № 307-р від 23 травня 2012 р. у справі № 24-25/93-12 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua/amku/doccatalog/document?id=91925&schema=main>

2. Стратегічний Альянс об'єднує ресурси авіакомпаній // Конкуренція. Вісник Антимонопольного комітету України. – 2010. – № 4 (39). – С. 61.

УДК 341 : 339.13(477) : 656.7(043.2)

Корчак Н. М.,
к. ю. н., доцент,
Бондаренко Р. С.,
студент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРИРОДНІ МОНОПОЛІСТІ У ГАЛУЗІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

У сучасних умовах розвиток держави залежить не від ступеня її втручання у ринковий механізм, а від того, наскільки вона сприяє забезпеченню умов ефективного функціонування національної економіки.

Базовими елементами механізму координації системи господарю-

вання будь-якої країни є ринок і державне регулювання. Обидва механізми мають свої переваги й недоліки. Держава має регулювати ті сфери і процеси, які ринок виконує недостатньо ефективно, або не в змозі координувати взагалі.

До таких сфер повною мірою належить галузь транспорту, насамперед, сфера природної монополії у цій галузі. Галузь залізничного транспорту належить до найважливіших інфраструктурних галузей економіки, ефективне функціонування яких є запорукою успішного розвитку України в цілому. Ця галузь на сьогодні залишається однією з найбільш монополізованих, що зумовлене насамперед тим, що інфраструктура, яка забезпечує рух залізничного транспорту, належить до сфери природної монополії.

У Києві впевнено утримує монопольне (домінуюче) становище ДГТО "Південно-Західна залізниця" в особі Київської дирекції залізничних перевезень, що надає послуги користування залізничними коліями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування [1].

У галузях, які відносяться до природних монополій, не діють конкурентні механізми саморегулювання, внаслідок чого на цих ринках не забезпечується справедливий баланс інтересів, порушуються права споживачів, безпідставно зростають ціни, не завжди забезпечується належна якість товарів і послуг. Ефективність діяльності такої природної монополії знаходиться на надзвичайно низькому рівні, не забезпечується її технологічний та інноваційний розвиток. Для забезпечення свого подальшого існування такий суб'єкт господарювання вдається до різного роду маніпуляцій, оскільки прозорі правила гри миттєво виявляють безгосподарність і це призведе до банкрутства.

Лише протягом кількох останніх років органами Антимонопольного комітету України розглянуто понад 100 справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції на залізничному транспорті. Найбільш типовими з них є цінові та інші зловживання залізниць під час надання послуг вантажних та пасажирських залізничних перевезень, надання вагонів у користування, подачі й збирання вагонів. Одним з таких прикладів можна назвати застосування деякими підприємствами залізничного транспорту вільних тарифів у випадках, коли, відповідно до чинного законодавства, необхідно було застосувати регульовані тарифи, внаслідок чого завищувалась плата за надані послуги. Так, Антимонопольний комітет України свого часу не раз притягував до відповідальності Південно-Західну залізницю (далі – ПЗЗ).

Антимонопольний комітет України штрафував Південно-Західну залізницю на 220 тисяч гривень за необґрунтоване стягнення додаткової плати за подачу вагонів в Житомирській і Сумській областях. Декілька років тому Антимонопольний комітет порушував кримінальну справу проти Південно-Західної залізниці через те, що Конотопська дирекція перевезень ПЗЗ двічі стягувала плату за зважування вагонів, а також вимагала подвійну плату за постановку вагонів на ваги.

За результатом розгляду справи у I кварталі 2012 року Антимонопольний комітет України рекомендував ДТГО "Південно-Західна залізниця" переглянути вартість послуг із надання пасажиром у користування комплектів постільної білизни у вагонах поїздів.

Як встановив Комітет, залізниця застосовує завищену рентабельність та собівартість послуги. Так, у період 2007-2010 років рентабельність ДТГО "Південно-Західна залізниця" під час надання зазначених послуг становила в середньому 50 – 70 %. У свою чергу це призвело до стягнення з пасажирів економічно необґрунтованої плати [2].

Південно-Західну залізницю зобов'язали переглянути розмір тарифів на послуги з надання пасажиром у користування комплектів постільної білизни (постільних речей) у вагонах поїздів та привести їх розмір до рівня, який існував би за умов наявності значної конкуренції на ринку.

Таким чином, щоб запобігти подібним порушенням в майбутньому варто вдосконалити існуюче законодавство, що регулює відносини у сфері залізничного транспорту, і побудувати ефективну систему державного регулювання в галузі, яка б передбачала функціонування незалежного регулятора, спроможного забезпечити належний контроль за діяльністю природної монополії та встановити справедливий баланс інтересів залізниць та споживачів її послуг.

Література

1. Перелік суб'єктів природних монополій міста Києва [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Антимонопольного комітету України – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/92238>

2. Огляд характерних справ, розглянутих Антимонопольним комітетом України у I кварталі 2012 року [Електронний ресурс] / Офіційний сайт Антимонопольного комітету України – Режим доступу: <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/publish/article/90284.jsessionid=46070C26AE2466524363D11C36D07773>

3. Транспортне право України: підручник / Булгакова І. В., Клепікова О. В. – К.: Прецедент, 2011. – 344 с.

УДК 341 : 339.13(477) (043.2)

Корчак Н.М.,
к. ю. н., доцент,
Волкогон В.О.
студент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ОРГАНИ КОНТРОЛЮ ТА НАГЛЯДУ ЗА АВІАЦІЙНИМИ СУБ'ЄКТАМИ

Сьогодні в наукових працях та в чинному законодавстві досить часто як синонім до терміну "контроль" вживається термін "нагляд", проте слід визнати, що їх розрізнення ще недостатньо досліджено. Нормативно – правову основу здійснення державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності складають: а) Господарський кодекс України, б) Закон України від 5 квітня 2007р. "Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності" [2, с.53]. Аналіз діючого законодавства України свідчить про те, що розбіжність між термінами "контроль" і "нагляд" іноді має формальний характер.

Згідно з Законом змістом державного нагляду (контролю) є виявлення та запобігання порушенням вимог законодавства суб'єктами господарювання та забезпечення інтересів суспільства. Виявлення і запобігання порушенням вимог законодавства суб'єктами господарювання, як і забезпечення інтересів суспільства, є метою державного нагляду (контролю).

В Україні контроль та нагляд за авіаційними суб'єктами здійснює Державна авіаційна служба України (Державіаслужба України), яка є центральним органом виконавчої влади [1, п.1]. Одним з основними завданнями Державіаслужби України є здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, сертифікація та реєстрація об'єктів і суб'єктів цивільної авіації та ліцензування авіаційних перевезень. Вона є спеціально уповноваженим органом з питань державного нагляду за убезпечення авіації, який безпосередньо забезпечує реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту і може делегувати окремі свої повноваження підвідомчим йому органам.

Відповідно до покладених завдань, Державіаслужба України здійснює державний нагляд за додержанням суб'єктами авіаційної діяльності вимог нормативно-правових актів; здійснює контроль за станом та якістю експлуатації авіаційної техніки, льотної придатності повітряних суден, засобів реєстрації польотних даних повітряних суден, аеродромної техніки, наземних засобів забезпечення польотів, повітряних трас, місцевих повітряних ліній, аеродромів та їх обладнання, достатності ае-