

у сфері конкуренції, які, зокрема, відбуваються у формі спостереження, та може бути використане лише у зв'язку з реалізацією завдань, котрі безпосередньо визначені законодавцем у ст.3 Закону України " Про Антимонопольний комітет України ".

Саме поняття інформації зазначається у ст. 1 Закону України " Про захист економічної конкуренції" [3]. Відповідно, інформація – це відомості в будь-якій формі й вигляді, збережені на будь-яких носіях (у тому числі листування, книги, помітки, ілюстрації (карти, діаграми, малюнки, схеми тощо), фотографії, голограми, кіно-, відео-, мікрофільми, звукові записи, бази комп'ютерних систем або повне чи часткове відтворення їх елементів), пояснення осіб та будь-які інші публічно оголошені чи документовані відомості. Реалізація права доступу до інформації в діяльності антимонопольних органів пов'язана із вирішенням питання про форму фіксації вимоги щодо її подання. Але, як не прикро, дане питання не знайшло свого відповідного відображення у законодавстві про захист економічної конкуренції, що і стало чинником різноманітної судової практики . За результатами розгляду 20 справ у 2012 році органами Комітету були застосовані штрафи у розмірі 100 тис. грн і більше. Найбільші штрафні санкції були накладені: на державне підприємство Міжнародний аеропорт Бориспіль штрафу у розмірі 10 млн. гривен. Відповідно, штраф був накладений за зловживання монополієм положенням при наданні спеціальних послуг із заправки авіапаливом. Але Господарський суд м. Києва, розглянувши справу за нововиявленими обставинами визнав недійсним рішення АМК України від 28 квітня 2009 року про накладення

Відповідно можна зазначити, що пов'язаних із неподанням інформації проблем, дуже багато за рахунок значного обсягу судових рішень зі спірних питань кваліфікації порушень, і, в цілому, дозволяє визначити найбільш проблемні моменти та суттєво покращити ефективність і якість застосування відповідних правових норм. Результати дослідження свідчать про необхідність посилення методичного забезпечення порядку надіслання, вручення та оформлення запитів про надання інформації в частині оцінки наявності підстав для витребування інформації, кола питань, що підлягають з'ясуванню тощо. Потребує також удосконалення і саме правове регулювання порядку проведення перевірок дотримання законодавства про захист економічної конкуренції в частині порядку її проведення, відносин із працівниками об'єкта перевірки, врегулювання питань фіксації процесуальних дій та доказів створення перешкод.

Література

1. Про Антимонопольний комітет України : Закон України : від 26.11.1993 р. № 3659-ХІІ (зі змін. та доп.) // Відомості Верховної Ради України.– 2012.– № 50.

2. Корчак Н.М. Особливості реалізації права доступу до інформації в діяльності органів Антимонопольного комітету / Н.М. Корчак // "Інформація і право".– 2011–№ 1– С.82-88.

3. Про захист економічної конкуренції : Закон України від 11.01.01 р. № 2210-ІІІ //Офіційний вісник України.– 2012.– № 7.– Ст. 260.

УДК 341 : 339.13(477) : 656.7(043.2)

Корчак Н. М.,
к. ю. н, доцент,
Підпригора М. С.,
студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

РЕГУЛЮВАННЯ РИНКІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ УКРАЇНИ

Рівень розвитку транспортної системи має суттєвий вплив на стан економіки в державі та рівень життя людини.

Значна кількість ринків транспортних послуг в Україні є монополізованими, а деякі з них знаходяться у стані природної монополії, тобто на них відсутній один із найважливіших стимулів для розвитку – конкуренція.

У той же час на конкурентних ринках (наприклад, перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом) внаслідок недосконалості конкурентного середовища принцип змагальності між перевізниками є суттєво спотвореним. Величезна кількість ліцензіатів, фактично унеможливорює здійснення контролю за додержанням ліцензійних умов; існує також не менша кількість "нелегальних" перевізників, які надають послуги з перевезення пасажирів без будь-яких дозвільних документів, чим суттєво спотворюють засади доброчесної конкуренції.

Специфіка ринків, що знаходиться у стані природної монополії та суміжних з ними ринків вимагає створення та запровадження ефективного механізму державного антимонопольного регулювання на основі забезпечення балансу інтересів учасників цих ринків.

У галузях які відносяться до природних монополій, не діють конкурентні механізми, внаслідок чого на цих ринках не забезпечується спра-

ведливий баланс інтересів між виробником і споживачами, ефективність природної монополії знаходиться на надзвичайно низькому рівні, не забезпечується її технологічний та інноваційний розвиток. Як наслідок одночасної діяльності суб'єктів господарювання на ринку природної монополії та конкурентних суміжних ринків, – розподіл витрат та доходів є надзвичайно непрозорими, що унеможливує оцінку обґрунтованості цін як на ринку природної монополії, так і на суміжних ринках. Це, зокрема, дозволяє природній монополії перешкоджати розвитку конкуренції на суміжних ринках. [2, с. 115]

Суб'єкти природних монополій на ринках надання транспортних послуг, не зацікавлені вживати заходів до встановлення прозорого порядку ціноутворення на послуги, що надаються ними. Попит на послуги суб'єктів природних монополій менше залежить від ціни на зазначені послуги, ніж попит на послуги тих суб'єктів господарювання, що діють на конкурентних ринках, оскільки не залежно від вартості послуг споживачі внаслідок потреби кожного у їх споживанні, змушені сплачувати за тарифами, які будуть їм запропоновані.

Внаслідок цього порушуються права та інтереси споживачів, оскільки вони повинні сплачувати за отримані ними послуги за завищеними тарифами, за рахунок включення до цих тарифів витрат, які не відносяться безпосередньо до самих послуг.

У даний час в Україні у сфері транспорту діє "відомча" система регулювання діяльності суб'єктів природної монополії, яка передбачає виконання Міністерством інфраструктури як функції органу регулювання окремих підприємств галузі, так і функції з державного управління всією транспортною галуззю в цілому. [1]

Відомче регулювання призводить до постійного "конфлікту інтересів", коли відомство, зацікавлене в підвищенні прибутковості лише "підвідомчих" підприємств, намагається цього досягнути, використовуючи свої владні повноваження за рахунок інших галузей і сфер економіки.

Природно, що відомство не зацікавлене у появі реальної конкуренції підвідомчих підприємств, оскільки це може вплинути на їх дохідність та змусити докладати більших зусиль для пошуку оптимальних управлінських рішень, збільшення собівартості упорядкування видатків тощо. Фактично, підвищення дохідності "відомчих" підприємств зводиться лише до постійного підвищення тарифів на послуги зазначених підприємств.

У той же час, оптимальне регулювання галузі передбачає прийняття рішень, які розповсюджуються на всіх суб'єктів господарювання, що діють в галузі з максимальним врахуванням інтересів суспільства.

На сьогодні можна стверджувати, що Міністерство інфраструктури фактично самоусунулось від пошуку оптимальних і ефективних механізмів регулювання галузі. В свою чергу відсутність незалежного регулювання не забезпечує ефективної діяльності суб'єктів господарювання на ринках транспортних послуг, що знаходяться у стані природної монополії, суміжних ринках (зокрема у частині формування тарифів), не забезпечує розвитку конкуренції у транспортній сфері та не сприяє збалансованості інтересів суспільства призводить до ущемлення споживачів транспортних послуг, зниження конкурентоспроможності вітчизняних підприємств.

Отже, питання реформування системи державного регулювання ринків транспортних послуг є давно назрілою проблемою.

Зважаючи на світовий досвід, поштовхом для початку реформування має стати відокремлення та розмежування функцій державного управління галуззю та функцій державного регулювання. Найважливішим кроком на зустріч реформам має стати створення незалежного органу державної влади із спеціальним статусом, який буде здійснювати незалежне, позавідомче регулювання галузі.

Література

1. Про природні монополії: Закон України від 20.04.2000 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – №30. – Ст. 238.
2. Транспортне право України: підручник / Булгакова І. В., Клепікова О. В. – К.: Прецедент, 2011. – 344 с. УДК 341 : 339.13(477) : 656.7 (043.2)

Корчак Н.М.,
к. ю. н., доцент,
Селих І.В.,
студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК РИНКУ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Ринок пасажирських авіап перевезень має найшвидші з-поміж всіх видів транспорту України темпи зростання. Якщо розвиток і регіональних, і міжнародних перевезень упродовж останніх років зумовлений зростанням економіки країни та обсягів транзитного трафіку, то обсяг пасажирських перевезень, зокрема авіаційних, – підвищенням мобільності населення, розвитком національного і міжнародного туризму, зростанням трудової міграції та ділової активності.

Різні аспекти розвитку авіаційних перевезень в Україні досліджу-