

Антимонопольні заходи як засіб державного регулювання ринкових перевезень вантажів

Смоліленко Г.В.

Після розпаду Радянського Союзу Україну як інші держави, що входили до його складу, охопила структурна й зобов'язальна економічна криза, яка була зумовлена декількома причинами: руйнуванням економічних зв'язків між новоствореними державами, втратою традиційних ринків збуту товару; переходом від економічної системи, яка ґрунтувалась на плані до системи ринкової економіки з її конкуренцією та диверсом споживача; дрібнотоварним характером виробництва продукції; агресивною конкуренцією з боку інших видів транспорту (автомобільного і залізничного).

Це призвело до таких негативних наслідків, а саме: паралич важкої та легкої промисловості, зменшення обсягів виробництва сільськогосподарських продуктів і як наслідок, занепад такого виду діяльності, як перевезення вантажів (продуктів виробництва).

Криза автомобільних, залізничних, морських, внутрішніх водних перевезень вантажів зумовлена застарілою ідеологією позитивного регулювання транспортного перевезення, неефективною організацією перевізного процесу, невигідністю для відправників вантажів з приводу повільності перевезень та неефективним регулюванням в цілому діяльності сторін; суттєвим скороченням великовантажних перевезень, наявністю дрібного підприємництва з розрахунком на дрібні партії вантажів і перевезення власним транспортом.

Наприклад, за даними Запорізького обласного управління статистики від 14-09/2006 від 21 грудня 2000 року, об'єм перевезень склав (в млн. тон):

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Україна, всього	628,6	-	-	124,6	-	245,6	1818	1799	162,6	1482
Рівно ваг	6,6	-	-	2,5	-	13	8	9	9	8
Запор. обл. всього	107,5	94,6	77,6	48,8	24,3	19,6	14,6	18,7	14,4	15,6
Рівно ваг	8,7	8,1	5,0	3,4	2,1	0,9	0,5	0,7	0,1	0,1

Це наочно показує зменшення обсягів перевезень за останні десять років: загальною в Україні - у 4,24 рази, з них ринковим транспортом - у 8,25 рази; всього перевезень по Запорізькій області - у 6,89 рази, з них ринковим транспортом у 87 разів! (визначено автором на підставі офіційних даних управління статистики)[1].

Позитивне регулювання перевезень вантажів (модекси та стегуни) вже давно застаріли і не забезпечують адекватного ринковим в існуючим фактичним потреб регулювання, що зумовлює існування прогалин, які доводиться вирішувати за допомогою аналогії закону, а іноді і з порушенням останнього.

Сучасна нормативна база ринкових перевезень мало чим відрізняється від раніше існуючої. Як і раніше, фактично регламентація відносин у цій сфері здійснюється переважно на рівні підзаконних нормативних актів. Вона є складною, архаїчною, що потребує невідкладних рішень. Таке положення не відповідає ринковій економіці, де першість повинна бути віддана закону, а не підзаконному акту.

Є цілком логічна мета - забезпечення адекватного правового регулювання транспортних відносин в рамках дотримання цивільного права та потреб розвитку економіки.

За сучасних умов, коли починають складатися умови для відносин громадянського суспільства, концепція нового ЦК України передбачає їх урегулювання на засадах, запевняє забезпечення належного функціонування цивільного ринку. Йдеться передусім про визнання рівності учасників цивільно-правових відносин, недоторканості власності, неприпустимості будь-якого втручання у приватні справи, необхідності безперешкодного здійснення майнових і особистих прав та їх судового захисту; свободу договору (тобто можливість укладати договори, яким і не передбачені законом, але не суперечать йому); свободу підприємництва (не забороненої законом). Це складає загальну основу в регулюванні відносин як загальному сфері підприємництва, так і його окремого сектору транспортних послуг - ринкових перевезень.

Говорячи про правове регулювання транспортних відносин слід уможливити два напрями впливу на них - нормативно-правового у вигляді видання імперативних актів державними органами, які розповсюджуватимуться на будь-яких учасників даних відносин з метою встановлення загальних правил, тобто певної правової форми, в рамках якої конкретні суб'єкти здійснюватимуть свою діяльність; та договірною - угоди конкретних осіб, які самі для себе встановлюють в земні права та обов'язки з метою досягнення певних позитивних наслідків.

З точки зору на сказане можна цілком впевнено стверджувати, що антимонопольні заходи є способом встановлення імперативів правової форми відносин, в рамках яких учасники транспортних відносин здійснюють свою діяльність.

Чинне законодавство (зокрема ст. 42 Конституції України) серед конституційних підстав здійснення підприємницької діяльності закріплює: недоторканість зловживання монополією на ринку і неправомірність обмеження конкуренції і недобросовісної конкуренції (Закон України " Про захист економічної конкуренції" Відомості Верховної Ради (ВВР), 2001, N 12, ст.64).

Монополією (домінуюче) становить суб'єкт господарювання:

на цьому ринку у нього немає жодного конкурента;

не знає значної конкуренції внаслідок обмеженості можливостей доступу інших суб'єктів господарювання щодо закупівлі сировини, матеріалів та збуту товарів, наявності бар'єрів для доступу на ринок інших суб'єктів господарювання, наявності певних чи інших обставин.

Монополією (домінуючою) вважається становить суб'єкт господарювання, частка якого на ринку товару перевищує 35 відсотків, якщо в інше доведе, що знає значної конкуренції.

¹ Як не несе відповідальності за фактичний стан правовідносин

Зловживання монополією (домінуванню) становищем на ринку.

Зловживання монополією (домінуванню) становищем на ринку є дією бездіяльністю суб'єкта господарювання, який займає монополію (домінує) становище на ринку що призвели або можуть призвести до недопущення, усунення чи обмеження конкуренції, зокрема обмеження конкурентоспроможності інших суб'єктів господарювання, або зміцнення інтересів інших суб'єктів господарювання чи споживачів, які були б неможливіми за умов існування значної конкуренції на ринку.

Зараз діє Постанова КМУ від 22 лютого 1995 р. N 135 "Про Положення про державне регулювання цін тарифів на продукцію виробничо-технічного призначення, товари народного споживання, роботи і послуги монополістичних утворень" (із змінами, внесеними згідно з Постановою КМУ N 1397 (1397-2001-п) від 26.10.2001). Згідно з п. 2 даної Постанови у відношенні монополістичних утворень (у даному разі АСК "Укрінфлот") державне регулювання цін на послуги, що надаються, застосовується за сумісним рішенням Міністерства економіки України Антимонопольним комітетом України. Постанова передбачає регулювання ціни шляхом встановлення фіксованих цін чи граничних нормативів рентабельності. Тарифи встановлені з тією метою, щоб обмежити перевізника як монополіста. Для визначення провізних плат зараз використовують вартість перевезення тони маси вантажу, яка визначається зв'язуванням, замором, осадком судна, об'ємом, а також вартість робіт судна за годину дребу, міцаль, яка застосовується в розрахунок, та відстань, на яку перевозиться вантаж.

Відповідальність за порушення антимонопольного законодавства:

- штрафів;
- примусовий поділ;
- адміністративна відповідальність посадових осіб;
- відшкодування шкоди.

З урахуванням вище сказаного можна зробити висновок, що в даний момент з боку держави цілком ефективно задіяні всі механізми антимонопольного регулювання транспортних (і зокрема річкових) правовідносин.

Проте слід зауважити, що такий стан речей навіряд чи дасть можливість в повній мірі розвинути перевезенням річковим транспортом.

Здається, що цілком доречним було б використати досвід французького законодавства.

Так, наприклад ст. 4 Loi n° 82-1153 du 30 decembre 1982 d'orientation des transports interieurs (зі змінами Закон N° 99-533 від 25 червня 1999 стаття 42 Офіційна Газета від 29 червня 1999) передбачає складання і використання загальної політики транспорту державою сумісно з відповідними адміністративно-територіальними утвореннями в рамках децентралізованого, децентралізованого і демократичного планування, за участю їх представників.

Ця спільна політика має змогу створити служби доставки транспорту які практично реалізують її.

Тут же передбачено, що одним з першочергових завдань держави є розвиток потреб в транспорті, як однієї з умов стабільності та розвитку економіки (тут не даремним буде ще раз згадати вислів К. Маркса про транспорт як четверту галузь матеріального виробництва).

З цієї метою встановлюється система стимулювання за рахунок фонду дотацій і компенсацій через операторів, і особливо тих, які в процесі транспортування використовують комбіновані перевезення (різними видами транспорту), в тому числі й за допомогою тарифних компенсацій. Такі системи встановлюються на підставі угод між державою та операторами. Щорічний звіт Міністра транспорту розглядається Парламентом Франції, з врахуванням отриманого соціального та економічного ефекту. Таким чином, бачимо, яка велика увага приділяється Урядом Франції транспорту, оскільки він є зв'язуючою ланкою між виробником продукції та її споживачем, а вартість його послуг, безперерйна робота є константою стабільної економіки.



ЗАКОН УКРАЇНИ
Про захист економічної конкуренції

Цей Закон визначає правові засади підтримки та захисту економічної конкуренції, обмеження монополізму в господарській діяльності і спрямований на забезпечення ефективного функціонування економіки України на основі розвитку конкуренції вільно.

Розділ I
ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1. Визначення термінів

Терміни, що вживаються в цьому Законі, мають таке значення:

економічна конкуренція (конкуренція) - взаємня між суб'єктами господарювання з метою здобуття згоди власним рішенням переваг над іншими суб'єктами господарювання, внаслідок чого споживачі, суб'єкти господарювання мають можливість вибрати альтернативного продавця, покупця, а окремі суб'єкти господарювання не може виконати сумми об'єму товарів на ринку;

інформація - відомості в будь-якій формі виступу та збереженні в будь-яких носіях (у тому числі листування, книги, помилки, ілюстрації (картки, діаграми, органіграми, малюнки, схеми тощо), фотографії, голіграмки, кіно-, відео-, мікрофільми, звукові записи, бази даних комп'ютерних систем або пачки чи частини в відношенні їх елементів), повідомлення осіб та будь-які інші публічно отримані чи документовані відомості;