

Данько М. І., Балака Є. І.
Українська державна академія залізничного транспорту

НЕОБХІДНІСТЬ УТОЧНЕННЯ ДЕЯКИХ ПОЛОЖЕНЬ ЗАКОНІВ УКРАЇНИ СТОСОВНО ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Обосновывается необходимость уточнения некоторых положений Закона Украины «Про природні монополії» относительно регулювання діяльності залізничного транспорту. Аргументируется неправомірність отнесення підприємств промислового залізничного транспорту к субъектам естественных монополий.

Відповідно до статті 5 Закону України «Про природні монополії» регулюється діяльність залізничного транспорту в сфері користування об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування. Спираючись на те, що рухомий склад взагалі не може функціонувати без використання залізничних колій, диспетчерських служб тощо, то послуги з перевезень залізницею прийнято відносити до діяльності, що здійснюється суб'єктом природної монополії.

Між тим, послуги з вантажних і пасажирських перевезень залізничним транспортом відповідно до статті 6 Закону віднесено до суміжних ринків, тобто товарних ринків, що не перебувають в стані природної монополії, але для суб'єктів господарювання яких реалізація або використання товарів інших суб'єктів господарювання неможливе без використання товарів, що виробляються суб'єктами природних монополій (стаття 1 Закону).

Таким чином, з одного боку, функції, що виконують залізничні колії та інші об'єкти інфраструктури, які забезпечують рух залізничного транспорту, слід відносити до сфери діяльності суб'єктів природної монополії, а за другого боку, самі вантажні і залізничні перевезення, тобто використання рухомого складу для надання певних послуг (що забезпечується функціонуванням інфраструктурних елементів) відносяться до послуг, що виробляються на суміжних ринках. В такому разі виникає питання, які суб'єкти господарювання на залізничному транспорті слід відносити до природних монополій, а які – до суб'єктів суміжного ринку? Крім того, стаття 4 Закону визначає органи, які регулюють діяльність суб'єктів природних монополій, сфера діяльності яких визначена статтею 5 (користування залізничними коліями та ін.) і не розповсюджується на сфері діяльності суб'єктів суміжних ринків, згідно зі статтею 6 (перевезення пасажирів, вантажів). Між тим, стаття 8 Закону визначає предмет регулювання діяльності тільки суб'єктів природних монополій і в ній нічого не сказано про регулювання діяльності суб'єктів господарювання суміжних ринків. Тобто, згідно зі статтею 8 регулюванню підлягають тарифи на користування залізничною інфраструктурою і не підлягають регулюванню тарифи на перевезення.

Ще більше сумнівів і питань викликає правомочність віднесення до суб'єктів природних монополій понад 32 підприємства промислового залізничного транспорту (ППЗТ), що перебувають в складі державного концерну «Промтранс» і здійснюють послуги з перевезень вантажів між промисловими підприємствами і станціями,

виконують вантажно-розвантажувальні роботи та забезпечують збереження вантажів.

Відповідно до Закону України “Про транспорт” (стаття 22) ППЗТ віднесено до залізничного транспорту, що є підставою з боку Антимонопольного комітету України вважати ППЗТ суб’єктами природної монополії і, виходячи з цього, здійснювати контроль над рівнем тарифів на послуги, що виконуються цими транспортними підприємствами. Між тим, відповідно до Закону “Про природні монополії”, природною монополією вважаються тільки такі суб’єкти господарської діяльності, товари і послуги яких не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами або послугами.

У зв’язку з цим слід зазначити, що ППЗТ де-факто працюють в умовах конкурентного середовища, бо, по-перше великі та середні промислові підприємства України, як правило, мають свої власні залізничні та інші транспортні підрозділи (цехи), під’їзні колії, вантажно-розвантажувальне устаткування, відповідний рухомий склад, що дозволяє їм здійснювати весь комплекс транспортних робіт власними силами. По-друге, підприємства, які не мають у своєму складі залізничних підрозділів, здатні виконувати вантажоперевезення з використанням автомобільного транспорту. По-третє, доцільно врахувати прагнення виробників до мінімізації запасів товарно-матеріальних ресурсів на складах і, як наслідок – здійснення доставки сировини, матеріалів та відправку товарної продукції невеликими обсягами, збільшуючи частоту транспортних операцій, і, таким чином, додержуючись основного принципу транспортної логістики – перевезення “від дверей до дверей” в мінімально встановлені строки. В цих умовах товаровиробники віддають перевагу використанню автомобільного транспорту.

По-четверте, якщо враховувати, що всі вантажі, що перевозяться магістральним залізничним транспортом, як правило, спочатку доставляються від підприємств-виробників до станцій відправлення, а потім від станцій прибуття до місця призначення різними видами транспорту (в тому числі ППЗТ), то доля ППЗТ в загальному обсязі такого роду вантажоперевезень складає близько 0,5 %.

Все це свідчить про те, що реальні умови діяльності ППЗТ не дають підстав вважати їх суб’єктом природних монополій. Виходячи з вищенаведеного, на наш погляд, законодавча база, що регулює діяльність залізничного транспорту, містить окремі протиріччя і неточності, що призводить до неоднозначного тлумачення деяких положень. Це негативно впливає на економічний розвиток галузі, суттєво стримує її адаптацію до ринкових умов, знижує рівень конкурентоспроможності на ринку перевезень.

УДК 349

Ищук Ю. К.

Державна адміністрація залізничного транспорту України

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ПРИ ОФОРМЛЕННІ ПРАВОВСТАНОВЛЮЮЧИХ ДОКУМЕНТІВ НА МАЙНО ЗАЛІЗНИЦЬ ТА ЗЕМЛЮ

Систему реєстрації прав власності на нерухоме майно не можна назвати стабільною та чітко налагодженою. Підтвердженням цього слугує те, що реєстрацію прав на земельні ділянки здійснюють органи по земельних ресурсах,
