

*Козолуп М. С.,
студент 5 курсу факультету цивільної та господарської юстиції,
Національний університет «Одеська юридична академія»*

ОСНОВНІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВНИХ МОНОПОЛІЙ З ПІДПРИЄМСТВАМИ МЕТАЛУРГІЙНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Металургія є однією з базових галузей економіки. Україна не є виключенням, металургійний комплекс якої забезпечує понад 25 % промислового виробництва в країні, 34 % загального експорту товарів. Виробництво сталі в Україні станом на 2010 р. складає 33, 6 млн. тонн [3].

Тому для підприємства металургійного комплексу (далі — ПМК) велике значення мають розвиток суміжних сфер, а саме організації перевезень. Найбільш популярними видами транспорту, якими здійснюється вантажні перевезення на території України є залізничний (286, 1 млн. тонн) та автомобільний (115, 7 млн. тонн).

Але зважаючи на специфіку металургійної галузі, цілком логічним є те, що основними споживачами послуг Укрзалізниці як природного монополіста в сфері забезпечення руху залізничного транспорту загального користування є металургійні підприємства. Продукція та суміжні перевезення ПМК для вітчизняних залізниць становлять близько 50 % у загальній структурі перевезень вантажів.

Згідно ст. 1 Закону України «Про природні монополії», природна монополія — стан товарного ринку, при якому задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва, а товари (послуги), що виробляються суб'єктами природних монополій, не можуть бути замінені у споживанні іншими товарами, у зв'язку з чим попит на цьому товарному ринку менше залежить від зміни цін на ці товари, ніж попит на інші товари.

Регулювання діяльності таких суб'єктів здійснюється державою, а саме національними комісіями регулювання природних монополій [1].

З норм Закону випливає, що до переліку сфер, де встановлюється природна монополія, відноситься діяльність з забезпечення руху залізничного транспорту загального користування.

22.02.2010 р. АМКУ визначив перелік суб'єктів природних монополій на державних ринках, серед яких була вказана і Державна Адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця).

У 2008-2009 рр. відбулося падіння обсягів виробництва у металургійній галузі на 12,3 % і 26,7 % відповідно. В результаті, попит на послуги УЗ з перевезення металургійної сировини знизився на понад 40 %, продукції чорних металів — на понад 50 %. Знизилися також обсяги транзитних перевезень із Казахстану, Росії, Молдови [5].

До основних проблем монополіста можна віднести також наявність перехресного субсидування пасажирських перевезень, зношеність інфраструктури та рухомого складу, відсутність конкурентного середовища в сфері залізничних перевезень.

Укрзалізниця свої проблеми намагається вирішувати переважно шляхом підвищення вартості тарифів та послуг. Так, 21.05.2013 р. наказом Мінінфраструктури встановлюється індексація залізничних тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України [2].

Для вирішення цих та деяких інших завдань на нормативному рівні була прийнята Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки, затверджена Кабінетом Міністрів.

«Ручне» регулювання цін на товари і послуги діє й у інших природних монополістів, з якими взаємодіє ПМК, наприклад, НАК «Нафтогаз».

Підвищення ціни на газ — серйозний удар по економіці України. З підвищенням цін на газ рентабельність у ПМК становитиме від 8 до 15 %, порівняно з попередніми 25—40 % [4].

Щорічно вітчизняна металургія споживає 6-7 млрд. м³ газу, тоді як більшість світових виробників вже давно відмовилися від використання цього енергоносія, впровадивши технології пилоугольного палива. Вітчизняні підприємства чорної металургії оснащені старим обладнанням, експлуатуються понад нормативні терміни. Утримання морально застарілого та зношеного устаткування (мартенівських печей тощо) призводить до зростання збитковості металургійного виробництва.

Тому Уряд і представники ПМК вважають, що основним механізмом виходу з такого становища є технічна модернізація та впровадження новітніх технологій, на яке потрібно 3—4 роки.

Процес виробництва та реалізації продукції ПМК пов'язаний з витратами на перевезення, енергоносії, постачання яких відносяться до монополії держави. Відносини підприємств з державними монополіями є складними, тому для знаходження компромісу варто розробити програму розвитку взаємодії природних монополій і підприємств ПМК.

Література

1. Закон України «Про природні монополії» // Відомості Верховної Ради. — 2000. — № 30. — Ст. 238.
2. Наказ Мінінфраструктури «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги»// Офіційний вісник України. — 2013. — № 42. — С. 176. — Ст. 1529.
3. Щодо напрямів реформування металургійної галузі України// Аналітична записка Національного інституту стратегічних досліджень при Президенті України <http://www.niss.gov.ua/articles/435>.
4. Нагорський Б. А. Механізми регулювання взаємодії державних монополій з підприємствами гірничо-металургійного комплексу України// Держава та регіони. — 2010. — № 4. — С. 75-78.
5. Пономарьова Т. Вплив світової фінансової кризи на стан та взаємодію залізничного та металургійного комплексів України//Вісник Харківського національного університету. — 2009. — № 851. — С. 105-111.

Кудін Ю.

*студентка 4 курсу юридичного факультету,
Одеський національний морський університет*

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ФЕРМЕРСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

Фермерське господарство є формою підприємницької діяльності громадян, які виявили бажання виробляти товарну сільськогосподарську продукцію, займатися її переробкою та реалізацією з метою отримання прибутку. Воно є юридичною особою та діє на підставі Статуту. Правове регулювання створення та діяльності фермерського господарства закріплене в Законі України «Про фермерське господарство» [1]. Створюється фермерське господарство