

*Коваженкова М.В.,
студентка магистратуры
3 курс, факультет подготовки специалистов для судебной системы
(юридический факультет)
Российский Государственный Университет Правосудия
(Приволжский филиал)
Россия, г. Нижний Новгород*

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ДОГОВОРНЫХ ОТНОШЕНИЙ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПЕРЕВОЗКИ

***Аннотация:** Статья посвящена отдельным вопросам договорных отношений в сфере транспортной деятельности. Рассмотрены особенности правового регулирования деятельности организаций, осуществляющих перевозки, с позиций антимонопольного законодательства.*

***Ключевые слова:** транспортные договоры, объединения транспортных организаций, защита конкуренции.*

***Annotation:** The article is devoted to certain issues of contractual relations in the field of transport activity. Peculiarities of legal regulation of the activities of organizations engaged in transportation are examined from the standpoint of antitrust legislation.*

***Keywords:** transport contracts, associations of transport organizations, protection of competition.*

В качестве базового элемента системы транспортных договоров, лежащих в основе перевозочной деятельности с использованием различных видов транспорта, в том числе водного, выступает договор перевозки, который

подробно регламентирован главой 40 Гражданского кодекса Российской Федерации¹ (далее – ГК РФ) «Перевозка». Прочие виды транспортных договоров играют вспомогательную роль. К таким договорам относятся договоры, связанные с правоотношениями по организации перевозок, с фрахтованием транспортных средств и другие договоры, обеспечивающие транспортную деятельность, к которым относятся, прежде всего договоры, заключаемые между перевозчиками и предприятиями транспортной инфраструктуры.

Разработанные в последние годы государственные стратегии² и программы развития транспортной системы России³ содержат указания на необходимость формирования предпринимательских объединений между предприятиями, использующими различные виды транспорта. По мнению В.А. Лаптева, в качестве предпринимательских объединений выступают объединения, в которые входя два и более взаимосвязанных субъекта хозяйственной деятельности, имеющих общие цели и осуществляющих свою деятельность на одних товарных рынках⁴. Из содержания вышеназванных документов следует, что благодаря деятельности указанных объединений перевозчиков должно обеспечиваться повышение эффективности транспортного комплекса в целом. Как указывает А.Г. Лисицын-Светланов, объединения предпринимателей представляют собой наиболее эффективные формы предпринимательства в реальном секторе экономики⁵.

По мнению исследователей, можно предполагать, что речь идет о создании в том числе отраслевых союзов, ассоциаций и разного рода соглашений между перевозчиками, использующими различные виды транспорта, а также об объединениях предприятий транспортной инфраструктуры. Причем

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.

² Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2008. № 50. Ст. 5977.

³ Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 316 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Экономическое развитие и инновационная экономика» // Собрание законодательства РФ. 2014. № 18 (часть II). Ст. 2162.

⁴ Лаптев В.А. Предпринимательские объединения: холдинги, финансово-промышленные группы, простые товарищества. М.: Волтерс Клувер, 2008. С. 37.

⁵ Лисицын-Светланов А.Г. Роль права в модернизации экономики России. М.: ИГиП РАН, 2011. С. 39 – 45.

предпочтительными участниками этих объединений должны становиться равные субъекты, находящиеся на одном конкурентном рынке перевозок, а также предприятия, предоставляющие услуги транспортной инфраструктуры⁶.

Следует отметить, что в ГК РФ и транспортных кодексах и уставах отсутствуют запреты или какие-либо ограничения применительно к созданию и деятельности такого рода объединений и союзов. Так, например, согласно п. 1 ст. 123.8 ГК РФ в организационно-правовой форме ассоциации (союза) могут создаваться объединения лиц (субъектов рынка), имеющие целью координацию предпринимательской деятельности различных хозяйствующих субъектов. Причем эти объединения могут быть и негласными, создаваемыми, например, на основе ст. 1054 ГК РФ. И в договоре о создании такой структуры может быть предусмотрено условие о сокрытии факта соглашения от третьих лиц.

Вместе с тем, следует отметить, что любая координация предпринимательской деятельности преследует определенные цели, прямо или косвенно направленные на обеспечение экономической координации действий хозяйствующих субъектов. На практике такие цели могут носить скрытый противоправный характер. Статьей 11.1 Федерального закона от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции»⁷ (далее – Закон о защите конкуренции) запрещены согласованные действия хозяйствующих субъектов, направленные на ограничение конкуренции. Следует отметить, что основной причиной запрета горизонтальных соглашений производителей товаров и услуг, как правило, является опасность возникновения на товарных рынках коллективного доминирования, притом что доказать противоправность такого рода действий участников предпринимательских соглашений очень непросто⁸.

Существенные трудности при анализе ситуаций на рынках перевозок возникают вследствие того, что в отдельных их сегментах могут действовать не

⁶ Горковенко М.Л., Трофимов С.В. Договорные отношения на транспорте и новые нормы конкурентного законодательства // Конкурентное право. 2019. № 2. С. 14 – 15.

⁷ Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» // Собрание законодательства РФ. 2006. № 31 (1 ч.). Ст. 3434.

⁸ Горковенко М.Л., Трофимов С.В. Указ. соч. С. 15.

только субъекты естественных монополий, но и транспортные организации, занимающие доминирующее положение в своих сферах деятельности, действующие наряду с менее крупными организациями, также выполняющими пассажиро- и грузоперевозки⁹.

Исследователи также отмечают тот факт, что в последние годы в сфере деятельности транспортных компаний и предприятий, обеспечивающих транспортную деятельность, идет активное формирование холдинговых структур, объединяющих различные виды хозяйствующих субъектов, как по горизонтали, так и по вертикали¹⁰. Подобная тенденция приводит к нарушению отношений равенства между субъектами транспортной деятельности и оказывает серьезное влияние на формирование транспортных тарифов и цен. Вместе с тем, деятельность холдинговых объединений в сфере коммерческих транспортных перевозок в настоящее время находится вне поля государственного регулирования.

Из анализа норм Закона о защите конкуренции можно сделать общий вывод о том, что заключение соглашений между субъектами предпринимательской деятельности в целом нежелательно. А применительно к горизонтальным соглашениям (между хозяйствующими субъектами – конкурентами) в случае, когда вследствие заключения таких соглашений ограничивается конкуренция, нарушение запретов может повлечь даже наступление уголовной ответственности.

Следует отметить, что вопросы, относящиеся к понятию и сущности различных типов объединений транспортных организаций, их классификации и правосубъектности, вызывают много споров, в том числе в аспектах целесообразности введения строгих запретов на подобные объединения.

Так, большое количество железнодорожных, авиационных и речных пассажирских компаний реализуют билеты на свои рейсы посредством

⁹ Кудяров С. В Пулково новые совладельцы // Эксперт. 2017. № 37. С. 29.

¹⁰ Горковенко М.Л., Трофимов С.В. Указ. соч. С. 15.

независимой системы кассового обслуживания населения. При этом билетные кассы и их объединения, безусловно, получают доходы от таких продаж. В соответствии с положениями законодательства о защите конкуренции отношения между перевозчиками и билетными кассами являются вертикальными соглашениями. Вместе с тем, достаточно сложно выявить влияние таких соглашений на экономическую концентрацию и конкуренцию в сфере перевозочной деятельности. То же относится и к запретам на другие прямо или косвенно согласованные действия, которые хотя и влияют на конкурентные отношения в сфере предпринимательской деятельности различных видов транспортных предприятий, но без них вряд ли возможно обойтись.

Тем не менее, представляется верной позиция исследователей, отмечающих недостаточную эффективность регулирования экономических отношений на основе действующих норм Закона о защите конкуренции в реалиях современной инновационной экономики. Существующее информационное неравенство хозяйствующих субъектов и их возможности по контролю за поведением потребителей оказывают все большее влияние на конкурентные отношения. Это происходит на фоне роста монополий в масштабах мирового рынка, обусловленного усилением экономической концентрации практически во всех видах экономической деятельности и порождается неравенством экономик разных стран и различиями в квалификации запрещенных действий в разных правовых порядках. В таких условиях хозяйствующие субъекты могут занимать доминирующее положение не только вследствие обладания контролем над определенной долей рынка, но и в результате создания инновационного потенциала бизнес-структур, определяемого возможностями хозяйствующего субъекта по созданию или приобретению передовых технологий, а также наличием своевременной подробной информации о конкурентах и предпочтениях целевых потребителей¹¹.

¹¹ Иванов А.Ю. Контроль монополизации в условиях цифровой монополизации: первая часть дискуссии о пятом

Преодоление такого рода отставания, как представляется, должно быть одной из приоритетных задач реформирования законодательства о защите конкуренции.

Кроме того, в Законе о защите конкуренции также должны найти свое отражение новые подходы, применяемые к регулированию товарных рынков в состоянии олигопольной конкуренции, характерной для рынков транспортных перевозок и деятельности инфраструктурных транспортных организаций.

Литература

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 32. – Ст. 3301.

2. Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 31 (1 ч.). – Ст. 3434.

3. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 316 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Экономическое развитие и инновационная экономика» // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 18 (часть II). – Ст. 2162.

4. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2008. – № 50. – Ст. 5977.

5. Горковенко М.Л., Трофимов С.В. Договорные отношения на транспорте и новые нормы конкурентного законодательства // Конкурентное право. – 2019. – № 2. – С. 14 – 16.

6. Иванов А.Ю. Контроль монополизации в условиях цифровой монополизации: первая часть дискуссии о пятом антимонопольном пакете // Закон. – 2018. – № 2. – С. 106 – 119.

7. Кудияров С. В Пулково новые совладельцы // Эксперт. – 2017. – № 37. –

антимонопольном пакете // Закон. 2018. № 2. С. 106 – 119.

С. 29.

8. Лаптев В.А. Предпринимательские объединения: холдинги, финансово-промышленные группы, простые товарищества. – М.: Волтерс Клувер, 2008. – 192 с.

9. Лисицын-Светланов А.Г. Роль права в модернизации экономики России. – М.: ИГиП РАН, 2011. – 202 с.