

УДК 338.242:346.546.4;656.7.076

DOI: 10.18384/2310-6794-2018-3-135-145

## **КОНСТИТУЦИОННЫЙ ЗАПРЕТ МОНОПОЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И НЕДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНЦИИ (НА ПРИМЕРЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ)**

**Матвеева М.А.**

*Российский университет транспорта (МИИТ)*

*127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, Российская Федерация*

**Аннотация.** Автор предпринимает попытку выявить нормативный механизм, регулирующий взаимодействие хозяйствующих субъектов и разработанный государством в целях предотвращения монополизации экономической деятельности, поскольку существуют серьёзные проблемы недобросовестной конкуренции, в частности, в сфере гражданской авиации, что обуславливает иной подход к исследуемой проблематике. В ходе исследования применены исторический, сравнительно-правовой, формально-догматический методы, метод комплексного анализа, статистический метод. Научное исследование позволило выявить декларативность эффективности существующих на сегодняшний день механизмов обеспечения конституционного запрета на монополизацию отдельных видов экономической деятельности и обосновать на научной основе необходимость совершенствования нормативной базы и устранения выявленных автором недостатков, приводящих к нарушению баланса интересов различных субъектов предпринимательской деятельности в области правового регулирования гражданской авиации (коммерческих перевозок) и, как следствие, к уменьшению доступности авиационных услуг для населения. Сделанные выводы могут быть использованы в учебной литературе по конституционному и транспортному праву, а также в качестве рекомендаций для правотворческой деятельности. Автором предложен оригинальный подход к совершенствованию нормативного механизма осуществления конституционного запрета монополизации экономической деятельности и недобросовестной конкуренции на примере правового регулирования сферы гражданской авиации.

**Ключевые слова:** антимонопольное регулирование, конституционный запрет монополизации экономической деятельности, злоупотребление доминирующим положением, недобросовестная конкуренция.

## **THE CONSTITUTIONAL PROHIBITION OF MONOPOLIZATION OF ECONOMIC ACTIVITY AND UNFAIR COMPETITION (BY EXAMPLE OF LEGAL REGULATION IN CIVIL AVIATION)**

**M. Matveyeva**

*Russian University of Transport (MIIT)*

*9/9, Obratsova st., Moscow, 127994, Russian Federation*

**Abstract.** The author attempts at identifying a state mechanism regulating the interaction of economic entities in order to prevent monopolization of economic activity, since there are serious problems of unfair competition, particularly in the field of civil aviation, which leads to a different approach to the issues under study. The research methods are historical, comparative legal, formal dogmatic, statistical and method of complex analysis. The study revealed the efficiency of existing mechanisms for ensuring the constitutional ban on monopolization of certain types of economic activity is merely declared and substantiate scientific analysis is needed to improve the regulatory mechanism and eliminate the deficiencies identified by the author. Such deficiencies may lead to a disruption in the balance of interests of various business entities in the field of legal regulation of civil aviation (commercial traffic) and, as a result, to decrease the availability of aviation services to the public. The findings can be used in educational literature on constitutional and transportation laws, and serve as recommendations for law-making. The author proposed an innovative approach to improving the regulatory mechanism for the implementation of constitutional ban on monopolization of economic activity and unfair competition based on the example of legal regulation in civil aviation industry.

**Key words:** antimonopoly regulation, constitutional prohibition of monopolization of economic activity, abuse of dominant position, unfair competition.

Конкуренция между субъектами рыночного оборота и попытка монополизировать те или иные отрасли экономики и торговли и получить от этого выгоду существовали с самого момента появления рыночных отношений человечества. Интересный анализ данной проблемы в исторической ретроспективе, начиная со времён Античности и включая примеры конкурентной борьбы и попыток введения государственного антимонопольного регулирования, проведён в исследовании К.А. Писенко «Развитие антимонопольного права: от механизмов противодействия локальным спекулятивным монополиям до современной системы антимонопольного регулирования» [8, с. 115]. С помощью многочисленных примеров из истории автор подчёркивает древность институтов антимонопольного регулирования.

Современная жизнь государственного регулирования механизмов конкурентной борьбы началась с индустриального прогресса в XIX в. и появления крупных предприятий, су-

щественно осложнивших жизнь более скромных конкурентов в развивающихся отраслях нефтеперерабатывающего, транспортного и других секторов рынка. Данные обстоятельства вызвали необходимость законодательного регулирования конкурентной борьбы и сдерживания монополий. Одним из первых государств, принявших меры по регулированию монополий на законодательном уровне, стали США. Первоначально были приняты нормативные акты на уровне штатов (Алабама в 1883 г., Канзас в 1889 г.), и, наконец, после кризиса, созданного компанией «Стандарт Ойл» на нефтеперерабатывающем рынке, Конгрессом США была принята так называемая Хартия экономической свободы (1890 г.), более известная как Закон Шермана, действовавший уже на территории всего государства [10]. Цель принятого федерального законодательства заключалась в обеспечении защиты промышленности и торговли от монополий и их злоупотреблений. Монополистическая деятельность призна-

валась уголовным преступлением, и в качестве санкции был зафиксирован штраф, конфискация имущества или тюремное заключение в зависимости от тяжести деяния, кроме того, сами соглашения и объединения, устанавливающие монополию на какой-либо вид деятельности, считались нелегитимными.

В России история современного антимонопольного регулирования начинается сравнительно поздно по объективным причинам – данный институт законодательства просто не мог существовать в условиях советской действительности, производства товаров на государственных предприятиях и необходимости выполнения государственного плана. Вместе с тем, по мнению некоторых исследователей, советский период характеризовался противоречием в оценках роли конкуренции в экономической жизни общества, которые прослеживаются в отдельных статьях Конституции СССР 1977 г. и Конституции РСФСР 1978 г., фиксирующих положения об экономической системе государства [4]. Базовая концепция, закреплённая в Конституциях, выражалась в прямом признании государственной монополии в отдельных сферах экономики, однако отдельные статьи содержали такие термины, как поощрение новаторства, активное использование хозяйственного расчёта, прибыли, себестоимости, других экономических рычагов и стимулов. Отдельные авторы в качестве альтернативы конкуренции в социалистическом обществе указывают на существование института социалистического соревнования [2; 14].

Активное формирование антимонопольной политики государства

в России началось в 90-е гг. прошлого века. В 1990 г. был образован Государственный комитет РСФСР по антимонопольной политике и поддержке новых экономических структур в соответствии с законом Российской Советской Социалистической Федерации «О республиканских министерствах и государственных комитетах РСФСР». На текущий момент функции федерального антимонопольного органа, контроля над деятельностью естественных монополий и над соблюдением законодательства о рекламе, осуществляет Федеральная антимонопольная служба, являющаяся сегодня главным антимонопольным органом.

Нормативная база, регулирующая в РФ основы конкурентной борьбы, выглядит следующим образом: Конституция РФ в ст. 8 провозглашает гарантии единства экономического пространства, свободного перемещения товаров, услуг и финансовых средств, поддержки конкуренции, свободы экономической деятельности, а в ст. 34 устанавливается запрет на экономическую деятельность, направленную на монополизацию и недобросовестную конкуренцию [1]. Далее в иерархии нормативных актов, регулирующих рассматриваемую в статье проблематику, стоит федеральный закон «О защите конкуренции», в котором устанавливаются организационные и правовые основы защиты конкуренции, в том числе предупреждения и пресечения монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции, а также недопущения, ограничения, устранения конкуренции органами государственной власти (ст. 1) [17]. Помимо вышеуказанного

базового акта, регулирующего основы конкурентной борьбы, можно назвать в качестве дополнительных источников федеральный закон РФ «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации» [18], федеральный закон «О естественных монополиях» [16] и принимаемые во исполнение данных законов подзаконные акты органов исполнительной власти (например, постановление Правительства РФ от 23.04.2008 № 293 «О государственном регулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей»), постановление Правительства РФ от 22.07.2009 № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах»).

При рассмотрении проблемы необходимости вмешательства государства в механизмы рыночной экономики, в том числе конкурентной борьбы, возникают вопросы: до какой степени такое вмешательство необходимо и желательно и в отношении каких субъектов предпринимательской деятельности такое вмешательство допустимо? Ведь свободный рынок до некоторой степени обладает собственными механизмами саморегулирования и устранения нежелательных ситуаций. Поэтому вопрос сужения и расширения субъектного состава регулирования антимонопольным законодательством регулярно встаёт перед законодателем при принятии изменений, введении новых нормативных актов. Понятно, что в общие нормы законодательства, касающиеся

свободы конкуренции, недопущения вмешательства в коммерческую деятельность, касаются всех субъектов торгового оборота. Однако отдельные отрасли и предприятия, например, имеющие существенное значение для нормального функционирования государства, подлежат особому регулированию и контролю.

В качестве таких субъектов в первую очередь следует выделить естественные монополии, для регулирования деятельности которых был создан отдельный законодательный акт и издано множество подзаконных (см. выше).

Можно констатировать, что действующее законодательство определило и регулирующий орган, и необходимый объём его полномочий, и субъектов предпринимательской деятельности, подпадающих под сферу антимонопольного регулирования, и меры воздействия на указанных субъектов. Означает ли это, что конституционный запрет монополизации экономической деятельности и недобросовестной конкуренции в достаточной степени соблюдается, и существующие законодательные меры по борьбе с недобросовестной конкуренцией эффективны и обеспечивают баланс интересов субъектов как по вертикали (потребитель – субъект предпринимательства), так и по горизонтали (различные предприятия в одной отрасли)?

Представляется, что более наглядным для целей настоящей статьи будет рассмотрение проблематики эффективности при соблюдении конституционного запрета монополизации экономической деятельности и недобросовестной конкуренции на приме-

ре конкретной отрасли. Данный сектор экономики относится к транспортному, и в качестве участников и потенциальных субъектов антимонопольного регулирования здесь можно назвать несколько категорий предприятий. Во-первых, это воздушные перевозчики, оказывающие услуги населению по воздушным перевозкам на договорной основе. Во-вторых, это аэропорты, которые непосредственно не вовлечены в отношения с потребителем, однако имеют существенное значение для осуществления воздушных перевозок. Причём последние относятся действующим законодательством к субъектам естественных монополий.

Применительно к воздушным перевозчикам конкурентный рынок и сдерживание неоправданного роста цен на их услуги на текущий момент обеспечивается, помимо нормативного регулирования, следующими факторами: достаточно большим количеством коммерческих перевозчиков, предлагающих свои услуги на том или ином направлении; предоставлением государством субсидий на перевозки в труднодоступные регионы России; убыточностью большинства региональных внутрироссийских направлений, приводящей к невозможности завышать тарифы на пустующих рейсах<sup>1</sup>; и, наконец, сравнительно низким уровнем располагаемых доходов населения в регионах [15].

Вместе с тем государство в лице Федеральной антимонопольной службы имеет доступные механизмы для контроля и корректирования ситуации на

рынке авиаперевозок в случае, когда возникают угрозы нарушения баланса интересов пассажиров и перевозчиков на том или ином направлении. Указанные механизмы выражаются в полномочиях ФАС, зафиксированных в постановлении Правительства «Об утверждении Положения о Федеральной антимонопольной службе», в частности, п. 5.3.1.8 указанного постановления предоставляются полномочия по анализу состояния конкуренции в целях установления доминирующего положения хозяйствующего субъекта за соответствием антимонопольному законодательству соглашений между хозяйствующими субъектами, которые могут быть признаны допустимыми в соответствии с антимонопольным законодательством [12].

На практике данные полномочия выражаются в направлении хозяйствующим субъектам (перевозчику) запросов (как правило, на основании писем и претензий от населения) о предоставлении информации о состоянии тарифной политики на том или ином направлении воздушных перевозок. В случае, если ФАС усматривает в тех или иных действиях перевозчиков нарушение антимонопольного законодательства, выносится решение (предписание) в соответствии с нормами Кодекса об административных правонарушениях, который содержит ряд санкций в отношении субъектов предпринимательской деятельности за нарушение законодательства о защите конкуренции (ст. 14.31, 14.32, 14.33, 14.40 КоАП) [3]. При этом следует отметить, что перевозчики достаточно часто обжалуют указанные решения антимонопольного органа в суде, причём судебная практика далеко не всег-

<sup>1</sup> По данным за 2011–2016 гг. в соответствии с Отчётом ТКП «Информация о деятельности воздушного транспорта (2000–2016 гг.) и авиакомпаний России» [5].

да поддерживает позицию ФАС [6; 7; 11]. В приведённых в качестве примера решениях судов фигурировали предписания антимонопольного органа (выступающего в качестве ответчика): достижение хозяйствующими субъектами соглашения в письменной или устной форме, которое привело к установлению и поддержанию цен (судом принято решение о недоказанности нарушений, установленных антимонопольным органом); злоупотребление доминирующим положением на рынке услуг авиаперевозок пассажиров путём установления средней стоимости билета, превышающей цену билетов на схожих товарных рынках, что повлекло ущемление интересов потребителей (судом принято решение отказать территориальному ФАС в его требовании, поскольку признано ошибочным сравнение средних показателей стоимости всех оказанных обществом услуг (в том числе перевозки груза и почты), приходящихся на одного пассажира, а не средней цены пассажирской перевозки).

Не следует забывать и об иных мерах юридической ответственности за нарушение антимонопольного законодательства, к которым относится уголовная (ст. 178 «Ограничение конкуренции» УК РФ) и гражданско-правовая ответственность (данный вид ответственности фиксируется дополнительно к общим нормам Гражданского кодекса в п. 3 ст. 37 закона о защите конкуренции – лица, права и интересы которых нарушены в результате нарушения антимонопольного законодательства, вправе обратиться в установленном порядке в суд, арбитражный суд с исками, в том числе о восстановлении нарушенных прав,

возмещении убытков, включая упущенную выгоду, возмещении вреда, причинённого имуществу) [13].

Некоторые исследователи выделяют и особый вид ответственности, присущий только рассматриваемому институту: антимонопольную ответственность, имеющую в качестве отличительного признака специфическую меру – перечисление в бюджет прибыли, полученной в результате нарушения законодательства о защите конкуренции [13, с. 54].

Как уже отмечалось выше, перевозчики в большей степени соблюдают антимонопольное законодательство в силу естественных барьеров, установленных текущей ситуацией на рынке авиационных услуг, однако авиакомпании отнюдь не единственные хозяйствующие субъекты в отрасли гражданской авиации, чья деятельность регулируется антимонопольным законодательством. К таковым относятся также аэропорты, выполняющие в любом государстве стратегически важные задачи по обеспечению наземного обслуживания воздушного транспорта. В силу того факта, что в большинстве городов Российской Федерации количество аэропортов не превышает одного – двух, данные предприятия отнесены законодательством к субъектам естественных монополий постановлением Правительства РФ № 293. Однако, несмотря на наличие нормативного регулирования цен и тарифов на услуги данных субъектов естественных монополий, на практике у перевозчиков, желающих воспользоваться услугами аэропортов, а также независимых операторов по оказанию аэропортовых услуг, возникает множество сложностей по фактической реа-

лизации своих прав. В качестве только некоторых из таких можно назвать необоснованные препятствия в доступе к инфраструктуре аэропортов, и дробление единой услуги (подлежащей государственному регулированию) на несколько непоименованных в нормативных актах услуг (а значит, не подлежащих регулированию), и установление неоправданно высоких тарифов на услуги в регионе Московского авиационного узла (Домодедово, Шереметьево, Внуково – далее «МАУ»), где государственное регулирование тарифов на услуги было отменено в 2015 г. приказом Федеральной антимонопольной службы в нарушение вышестоящих нормативных актов [9]. Отмена ценового регулирования в вышеуказанных аэропортах привела к вполне ожидаемому существенному росту цен на услуги в аэропортах (например, в аэропорту «Домодедово» рост тарифов за 2016 г. составил 19%, в аэропорту «Внуково» – 14,8%, в аэропорту «Шереметьево» – 5,1%). Представителями авиационной отрасли неоднократно отмечалось отсутствие какой-либо конкурентной среды между аэропортами в РФ, включая аэропорты МАУ (фактически аэропорты МАУ не являются конкурентами друг другу, поскольку переход авиакомпании из одного аэропорта в другой ограничен техническими возможностями соответствующих аэропортов, участием авиакомпаний в авиационных альянсах, все члены которых базируются в одном из аэропортов МАУ, и иными факторами). При этом важно понимать, что большинство как внутрироссийских, так и международных транзитных направлений проходят именно через эти аэропорты, а значит, отмена

ценового регулирования аэропортов МАУ затрагивает и региональные воздушные перевозки.

Улучшению ситуации никак не способствует многолетняя (но пока не приведшая ни к какому результату) работа над изменением положений постановления № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах», которое призвано устанавливать прозрачные правила игры для аэропортов, независимых операторов и перевозчиков и обеспечивать баланс их интересов. Проект изменений уже несколько лет путешествует между Правительством РФ, Федеральной антимонопольной службой, Министерством транспорта и Министерством экономического развития, однако так и не продвигается далее стадии общественного обсуждения и антикоррупционной экспертизы. При этом действующая редакция постановления № 599 имеет ряд существенных недочётов: отсутствие обязанности главных операторов (владельцев аэропортовой инфраструктуры) по обеспечению в аэропортах не менее 2-х независимых конкурентных операторов по определённым услугам в аэропортах с годовым пассажиропотоком более 0.5 млн. пассажиров; отсутствие нормы, обеспечивающей гарантии допуска к объектам инфраструктуры самообслуживающихся потребителей (авиакомпаний и аффилированных с ними организаций) без ограничений; определённые неточности в формулировках постановления, позволяющие аэропортам устанавливать исключение из стоимостной основы тарифа за услуги по предоставлению доступа к объектам инфраструктуры аэропор-

тов расходов, уже включённых в стоимостную основу других аэропортовых сборов (взлёт-посадка, предоставление аэровокзала, обеспечение авиабезопасности, обслуживание пассажиров, обеспечение заправки воздушных судов).

На взгляд лиц, далёких от отрасли коммерческих авиаперевозок, подобные нюансы кажутся несущественными, однако необходимо отметить, что любое изменение цен аэропортов автоматически влияет на стоимость авиаперевозок для пассажиров, что в итоге приводит к ухудшению в доступности авиационных услуг. Поэтому регулирование деятельности субъектов естественных монополий – вопрос без преуменьшения стратегически важный для государства.

Приходится констатировать, что текущие законотворческие тенденции и инициативы, скорее, могут усложнить ситуацию на рынке авиаперевозок. В частности, недавно на официальном портале *regulation.gov.ru* был размещён проект изменений в ФЗ «О защите конкуренции», в котором, помимо прочего, предлагается исключение аэропортовых услуг из сфер естественных монополий в связи с наличием, как указывается в пояснительной записке к законопроекту, «фактически сложившейся конкуренции в данной сфере», сохранением государственного регулирования, сдерживающего развитие конкурентных отношений в данной сфере. Предлагаемое исключение аэропортов из перечня субъектов естественных монополий неправомерно, поскольку аэропорты обладают монопольным положением как минимум по ряду услуг (в настоящее время регулируемых государством) и пол-

ностью соответствуют как текущему определению субъектов естественных монополий, так и варианту, предлагаемому данным проектом. Кроме того, подобная мера совершенно очевидно не будет способствовать развитию конкуренции в аэропортах, поскольку это в принципе невозможно в данном сегменте услуг по выше приводившимся причинам. Наконец, исключение аэропортов из сферы применения вышеуказанного закона приведёт к негативным последствиям для отрасли воздушных перевозок и доступности авиаперевозок для населения, поскольку неминуемо повлечёт рост затрат авиакомпаний в аэропортах. Аэропорт, стремясь получить сверхприбыль за счёт своего монопольного положения (альтернативных провайдеров услуг “взлёт-посадка”, “предоставление аэровокзального комплекса” и других регулируемых услуг нет и быть не может), будет поднимать цены для авиакомпаний вплоть до того момента, пока перевозчики не начнут сокращать количество рейсов по данному направлению. В конечном итоге главными пострадавшими будут жители города или даже целого региона, которые не будут иметь альтернативных возможностей для осуществления авиаперелёта.

Таким образом, несмотря на декларируемую эффективность существующих на сегодняшний день механизмов обеспечения конституционного запрета на монополизацию отдельных видов экономической деятельности, следует резюмировать, что для законодателя есть обширное поле для совершенствования нормативной базы и устранения отдельных недостатков, приводящих к нарушению баланса интересов различ-



ных субъектов предпринимательской деятельности в области правового регулирования гражданской авиации (коммерческих перевозок) и, как

следствие, к уменьшению доступности авиационных услуг для населения.

*Статья поступила в редакцию: 14.09.2018 г.*

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учётом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) [Электронный ресурс] // Конституция Российской Федерации: [сайт]. URL: <http://www.constitution.ru> (дата обращения: 31.08.2018).
2. Варламова А.Н. Законодательство Российской Федерации о конкуренции: условия возникновения и создания // Право и экономика. 1997. № 13–14. С. 3–8.
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Российская газета. 2001. 31 дек.
4. Конкуренция в рыночной экономике: пределы свободы и ограничений: монография / А.А. Амангельды и др.; отв. ред. А.В. Габов. М.: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ: Юриспруденция, 2016. 384 с.
5. Методическое пособие по статистике воздушного транспорта России [Электронный ресурс] // Федеральное агентство воздушного транспорта: [сайт]. URL: <http://favt.ru/public/materials/0up/metpos2008.pdf> (дата обращения: 01.09.2018).
6. Определение Верховного Суда РФ от 17.10.2014 № 308-КГ14-2250 по делу № А53-35635/2012 [Электронный ресурс] // Правосудие: [сайт]. URL: <http://www.pravosudie.biz/068756> (дата обращения: 30.08.2018).
7. Определение Верховного Суда РФ от 26.03.2015 № 302-КГ14-5771 по делу № А19-12889/2013 [Электронный ресурс] // Гарант: [сайт]. URL: <http://base.garant.ru/70931114> (дата обращения: 30.08.2018).
8. Писенко К.А. Развитие антимонопольного права: от механизмов противодействия локальным спекулятивным монополиям до современной системы антимонопольного регулирования: монография. М.: РУДН, 2010. 240 с.
9. Приказ ФАС России от 11.12.2015 № 1249/15 «Об изменении регулирования деятельности субъектов естественной монополии в аэропортах Москвы и Московской область» (зарегистрировано в Минюсте России 05.02.2016 № 40972) [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс: справочная правовая система: [сайт]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_193718](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_193718) (дата обращения: 10.08.2018).
10. Погодина И.В., Маркова Е.С., Аверин А.В. Развитие антимонопольного законодательства в США // Административное и муниципальное право. 2016. № 9. С. 746–749.
11. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 17.04.2018 № Ф04-754/2018 по делу № А02-1110/2017 [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс: справочная правовая система: [сайт]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=AZS&n=147594#09009156751363063> (дата обращения: 30.08.2018).
12. Постановление Правительства РФ от 30.06.2004 № 331 «Об утверждении Положения о Федеральной антимонопольной службе» // Российская газета. 2004. 31 июля.
13. Рыженков А. Правовая природа антимонопольной ответственности // Конкуренция и право. 2015. № 5. С. 53–58.
14. Сухоруков А.С. Конституционно-правовое регулирование конкуренции в Российской Федерации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2010. 26 с.

15. Уровень жизни [Электронный ресурс] // Федеральная служба государственной статистики: [сайт]. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/population/level/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/population/level/#) (дата обращения: 30.08.2018).
16. Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях» // Российская газета. 1995. 24 авг.
17. Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» // Российская газета. 2006. 27 июля.
18. Федеральный закон от 28.12.2009 № 381-ФЗ «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации» // Российская газета. 2009. 30 дек.

#### REFERENCES

1. [The Constitution of the Russian Federation (adopted by popular vote on 12.12.1993) (taking into account the amendments introduced by the Laws of the Russian Federation on amendments to the Constitution of the Russian Federation dated 30.12.2008 no. 6-FKZ, of 30.12.2008 no. 7-FKZ, of 02.02.2014 no. 2-FKZ, dated 21.07.2014 no. 11-FKZ)]. In: *Constitution of the Russian Federation*. Available at: <http://www.constitution.ru> (accessed: 31.08.2018).
2. Varlamova A.N. [The Legislation of the Russian Federation on Competition: Cases of Occurrence and Creation]. In: *Pravo i ekonomika* [Law and Economics], 1997, no. 13–14, pp. 3–8.
3. [Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 no. 195-FZ]. In: *Rossiyskaya gazeta*, 2001, December 31.
4. Amangeldy A.A. et al. *Konkurenciya v rynochnoy ekonomike: predely svobody i ogranicheniy* [Competition in Market Economy: Limits of Freedom and Restrictions]. Moscow, Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation Publ., Jurisprudence Publ., 2016. 384 p.
5. [Methodical Manual on Statistics of Air Transportation in Russia]. In: *Federal'noye agentstvo vozдушnogo transporta* [Federal Agency for Air Transport]. Available at: <http://favt.ru/public/materials/0up/metpos2008.pdf> (accessed: 01.09.2018).
6. [The Statement of the Supreme Court of the Russian Federation dated 10.17.2014 no. 308-KG14-2250 concerning case no. A53-35635/2012]. In: *Pravosudiye* [Justice]. Available at: <http://www.pravosudie.biz/068756> (accessed: 30.08.2018).
7. [The Statement of the Supreme Court of the Russian Federation dated 26.03.2015 no. 302-KG14-5771 concerning case no. A19-12889/2013]. In: *Garant*. Available at: <http://base.garant.ru/70931114> (accessed: 30.08.2018).
8. Pisenko K.A. *Razvitiye antimonopol'nogo prava: ot mekhanizmov protivodeystviya lokal'nym spekulyativnym monopoliyam do sovremennoy sistemy antimonopol'nogo regulirovaniya* [The Development of Antimonopoly Law: from Mechanisms of Counteracting Local Speculative Monopolies to Modern System of Antimonopoly Regulation]. Moscow, RUDN Publ., 2010. 240 p.
9. [The Order of the Federal Antimonopoly Service of the Russian Federation dated 11.12.2015 no. 1249/15 “On Changing the Regulation of the Activities of Natural Monopoly Entities at Airports in Moscow and Moscow Region” (Registered in the Ministry of Justice of Russia on 05.02.2016 no. 40972)]. In: *Konsul'tantPlyus: spravoch'naya pravovaya sistema* [ConsultantPlus: Reference Legal System]. Available at: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_193718](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_193718) (accessed: 10.08.2018).
10. Pogodina I.V., Markova E.S., Averin A.V. [The Development of Antimonopoly Laws in the United States]. In: *Administrativnoye i munitsipal'noye pravo* [Administrative and Municipal Law], 2016, no. 9, pp. 746–749.
11. [Resolution of the Arbitration Court of the West-Siberian District dated 17.04.2017 no. F04-754/2018 concerning case no. A02-1110/2017]. In: *Konsul'tantPlyus: spravoch'naya pravovaya*

- sistema* [ConsultantPlus: Reference Legal System]. Available at: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=AZS&n=147594#09009156751363063> (accessed: 30.08.2018).
12. [Resolution of the Government of the Russian Federation dated 30.06.2004 no. 331 "On Approval of Federal Antimonopoly Service Establishment"]. In: *Rossiyskaya gazeta*, 2004, July 31.
  13. Ryzhenkov A. [Legal Nature of Antimonopoly Responsibility]. In: *Konkurentsia i pravo* [Competition and Law], 2015, no. 5, pp. 53–58.
  14. Sukhorukov A.S. *Konstitutsionno-pravovoye regulirovaniye konkurentsii v Rossiyskoy Federatsii: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk* [Constitutional and Legal Regulation of Competition in the Russian Federation: Abstract of PhD Thesis in Juridical Science]. Ekaterinburg, 2010. 26 p.
  15. [The Standard of Living]. In: *Federal'naya sluzhba gosudarstvennoy statistiki* [Federal State Statistics Service]. Available at: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/population/level/#](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/population/level/#) (accessed: 30.08.2018).
  16. [Federal Law dated 17.08.1995 no. 147-FZ "On Natural Monopolies"]. In: *Rossiyskaya gazeta*, 1995, August 24.
  17. [Federal Law dated July 26, 2006 no. 135-FZ "On Protection of Competition"]. In: *Rossiyskaya gazeta*, 2006, July 27.
  18. [Federal Law dated 28.12.2009 no. 381-FZ "On the Bases of State Regulation of Trading Activity in the Russian Federation"]. In: *Rossiyskaya gazeta*, 2009, December 30.
- 

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

*Матвеева Мария Андреевна* – кандидат юридических наук, старший преподаватель кафедры транспортного права Российского университета транспорта (МИИТ);

e-mail: [matveeva1987@mail.ru](mailto:matveeva1987@mail.ru)

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

*Maria A. Matveeva* – PhD in Law, senior lecturer at the Transport Law Department, Russian University of Transport (MIIT);

e-mail: [matveeva1987@mail.ru](mailto:matveeva1987@mail.ru)

---

#### ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Матвеева М.А. Конституционный запрет монополизации экономической деятельности и недобросовестной конкуренции (на примере правового регулирования в сфере гражданской авиации) // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Юриспруденция. 2018. № 3. С. 135–145.

DOI: 10.18384/2310-6794-2018-3-135-145

#### FOR CITATION

Matveeva M.A. The Constitutional Prohibition of Monopolization of Economic Activity and Unfair Competition (by Example of Legal Regulation in Civil Aviation). In: *Bulletin of Moscow Region State University. Series: Jurisprudence*, 2018, no. 3, pp. 135–145.

DOI: 10.18384/2310-6794-2018-3-135-145