

ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ



Экспертный совет Федеральной антимонопольной службы РФ
26 марта 2014 г.

Анализ состояния конкуренции на рынке услуг по перевозке грузов при выполнении перевозочного процесса на железнодорожном транспорте с участием вагонов различной собственности

Савчук Владимир

*руководитель департамента
исследований железнодорожного транспорта*



После начала реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте, значительно изменились условия функционирования рынка железнодорожных перевозок

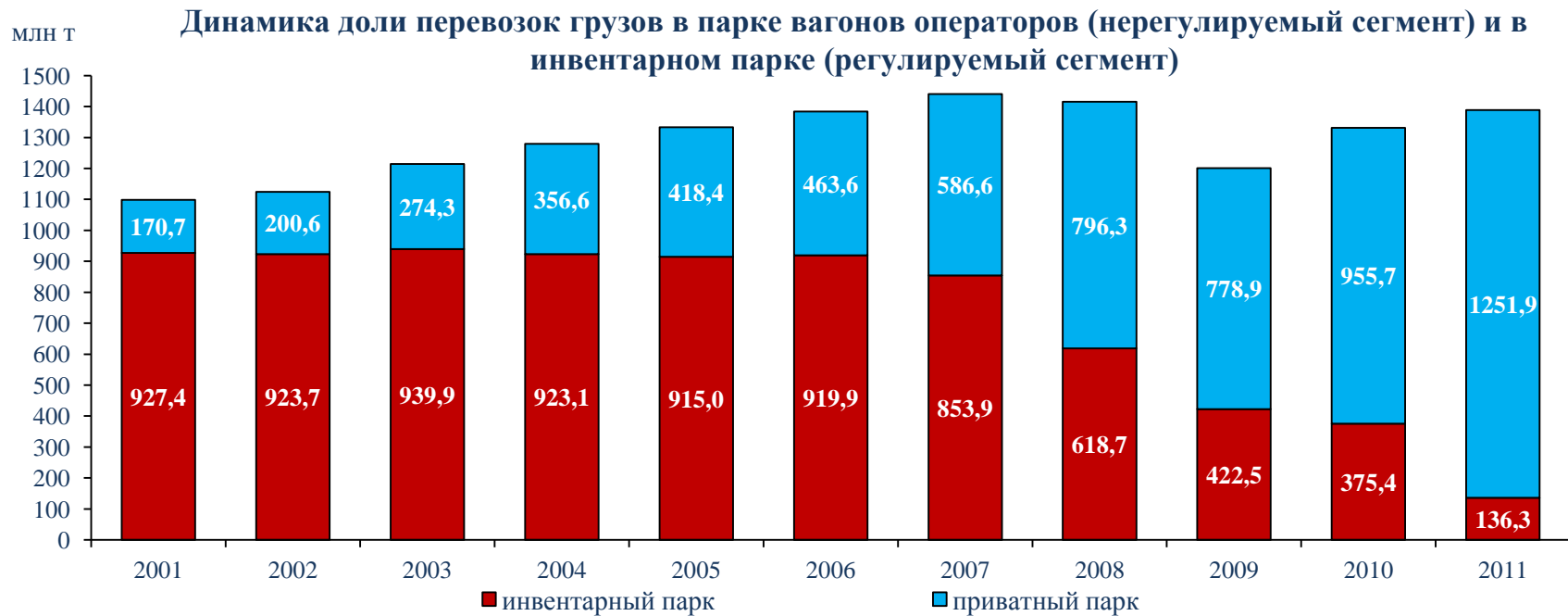
Введение Прейскуранта 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами» создало предпосылки для развития конкуренции в сегменте предоставления вагонов

Неравные регуляторные условия деятельности операторов и ОАО «РЖД» по предоставлению вагонов под перевозку грузов. Сохранение публичности перевозки перевозчиком при отсутствии инвентарных вагонов

Переход на свободные (нерегулируемые государством) цены на предоставление вагонов у части участников перевозок не произошел, несмотря на развитие конкуренции и положения нормативно-правовых документов*



С 2003 года операторы стали активно закупать новые вагоны и увеличивать свою долю на товарных рынках предоставления подвижного состава под перевозку грузов. Из состава ОАО «РЖД» выделялись дочерние общества, которым передавался парк вагонов железных дорог и которые самостоятельно устанавливали цены на свои услуги. В результате доля перевозок грузов в вагонах, не попадающих под тарифное регулирование вагонной составляющей, достигла 90%



На инвентарный парк распространяется тарифное регулирование вагонной составляющей тарифа

Операторы грузовых вагонов могли реагировать на изменение спроса на услуги по предоставлению вагонов под перевозку грузов и устанавливать рыночные цены, в то время как тарифы на перевозку грузов в вагонах инвентарного парка были фиксированы и их уровень определялся органом тарифного регулирования. Тем самым создавался экономический дисбаланс условий деятельности операторов и ОАО «РЖД».



Федеральный закон «О естественных монополиях» (от 17 августа 1995 г. N 147)

Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»

Положение о государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок (принято Постановлением Правительства Российской Федерации №643 от 05 августа 2009 года)

План мероприятий по реализации Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года пункт №24 (протокол заседания Правительства Российской Федерации №1 от 13 января 2011 года)

Поручение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Иванова С.Б. №СИ-7067 от 07 октября 2011 г. в части уровня вагонной составляющей с учётом рыночных условий привлечения подвижного состава

Протокол совещания у заместителя Министра экономического развития Российской Федерации С.С.Воскресенского №10-СВ пункты №5-6 от 03 октября 2011 г. в части введения гибкого тарифного регулирования, необходимости создания равных тарифных условий с частными операторами и дерегулирования вагонной составляющей



**Оценка состояния конкуренции на рынке услуг по
предоставлению вагонов под перевозку грузов на
железнодорожном транспорте с участием вагонов
различной собственности**

(стр.12 Отчета об исследовании)



Официальная статистическая информация

Данные компаний, предоставляющих вагоны под перевозку, имеющиеся в открытом доступе

Материалы ОАО «РЖД»

Иные открытые источники информации



Порядок проведения анализа состояния конкуренции на товарных рынках предоставления вагонов под перевозку в рамках данной аналитической работы определяться в соответствии с «Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке» (Приказ ФАС России от 28 апреля 2010 г. N 220).

ЭТАПЫ ПРОВЕДЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ:

- 1) *определение временного интервала исследования товарного рынка;*
- 2) *определение продуктовых границ товарного рынка;*
- 3) *определение географических границ товарного рынка;*
- 4) *определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке в качестве продавцов и покупателей;*
- 5) *расчет объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке;*
- 6) *определение уровня концентрации товарного рынка;*
- 7) *определение барьеров входа на товарный рынок;*
- 8) *оценка состояния конкурентной среды на товарном рынке*



Временной интервал анализа состояния конкуренции на товарном рынке определяется в зависимости от цели исследования, особенностей рынка и доступности информации.

Наименьший временной интервал анализа состояния конкуренции на товарном рынке должен составлять один год или срок существования рынка, если он составляет менее одного год*

Рынок предоставления грузовых вагонов под перевозку грузов железнодорожным транспортом стал активно развиваться в 2003 году, после принятия нового Прейскуранта 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые «Российскими железными дорогами». С момента начала структурной реформы постоянно расширялись объемы товарного рынка.

Только к концу 2011 года товарный рынок предоставления вагонов под перевозку грузов был окончательно сформирован. **Все вагоны ОАО «РЖД» (за исключением, используемых ОАО «РЖД» для собственных нужд) перешли в разряд частных, доля перевозок грузов в вагонах, на которые распространяется тарифное регулирование стала минимальной**

Согласно законодательству РФ, оценку состояния конкуренции на рынке услуг по перевозке грузов с участием вагонов различной собственности следует проводить основываясь на анализе данных за предшествующий проводимому исследованию год.

Исследование товарного рынка проводилось в 2012 году, следовательно **временной интервал исследований товарного рынка ограничен вторым полугодием 2011 года и первым полугодием 2012 года.**



Согласно Приказу ФАС России от 28 апреля 2010 г. N 220 «Об утверждении порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке», продуктовыми границами товарного рынка являются набор взаимозаменяемых услуг, существующих на одном товарном рынке

Процедура определения границ товарного рынка включает:

*предварительное определение товара (услуги);
выявление его свойств;
выявление товаров (услуг) – заменителей*

Определение услуги осуществляется на основании:

- нормативных актов, регулирующих соответствующую деятельность;
- договоров, заключенных в отношении услуг;
- разрешений (лицензий) на осуществление определенных видов деятельности;
- общероссийских классификаторов продукции, работ, услуг, видов экономической деятельности;
- товарных словарей или справочников товароведов;
- заключений специалистов, имеющих специальное образование в соответствующей сфере;
- иных источников, позволяющих однозначно определить услугу.

Определение свойств услуги (товара) осуществляется на основании:

- функционального значения, в том числе цели потребления товара и его потребительских свойств;
- применения товара (перепродажа, личное потребление, профессиональное использование);
- качественных характеристик;
- технических характеристик, в том числе эксплуатационных показателей, ограничений по транспортировке, условий сборки, ремонта, технического обслуживания и особенностей производственного использования;
- цены;
- условий реализации, в том числе размеров партий товара, способов реализации товара.



Определение услуги на основе нормативно-правовых актов

В существующей нормативно-правовой базе права и обязанности операторов перед участниками перевозочного процесса не прописаны, но понятие «оператор подвижного состава» закреплено в ФЗ «О железнодорожном транспорте» (статья 2). Но услуга по предоставления подвижного состава под перевозку существует (письмо Минтранса РФ от 20 мая 2008 г. N СА-16/3729), и она носит комплексный характер:

- подача (предоставление) под погрузку подвижного состава, контейнеров принадлежащих организациям на праве собственности или ином законном основании;
- осуществление диспетчерского контроля за движением вагонов, контейнеров с грузами и предоставление клиентам соответствующей информации;
- обеспечение отправки и получения грузов;
- другие услуги, связанные с организацией перевозок в приватном подвижном составе, контейнерах.

Определение услуги по классификатору видов экономической деятельности

Услуга по предоставлению подвижного состава под перевозку для операторов является основным видом деятельности. При этом часть компаний свой основной вид деятельности относят к подклассу 63.4 «Организация перевозок грузов», а часть к подклассу 60.1 «Деятельность железнодорожного транспорта». Анализ указанных групп видов деятельности показывает, что отдельный вид экономической деятельности по предоставлению вагонов под перевозку отсутствует, и такая услуга включается в состав других. Поэтому деятельность операторов в официальном статистическом учете отдельно не отражена.

Определение услуги на основе разрешений (лицензий)

Предоставление подвижного состава под перевозку грузов не включается в указанные выше виды деятельности, которые подлежат лицензированию. Поэтому определение услуги только на основе действующих лицензий невозможно.



Определение услуги на основе договоров

Анализ типовых договоров между операторами и грузоотправителями показал, что оператор обязуется оказать своим клиентам услуги по обеспечению перевозки железнодорожным транспортом, грузов, принадлежащих им на законном основании, в виде предоставления подвижного состава (вагонов) под перевозку по согласованному Сторонами маршруту. Многолетняя договорная практика и разъяснения соответствующих ведомств дают четкое определение состава услуги, оказываемой операторами подвижного состава.

На основании критериев, указанных в Приказе ФАС №220 «Об утверждении порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке» (пункте 3.3) и проведенного анализа, **целевые границы товарного рынка предоставления вагонов под перевозку грузов определяются такой услугой: как предоставление на возмездной основе со стороны владельцев порожних вагонов грузоотправителям на станции, согласованной с клиентом (грузоотправителем), на время, которое необходимо, чтобы задействовать вагон под данную перевозку**



Согласно действующей нормативно-правовой базе, учитывая требования к перевозкам, широкую номенклатуру перевозимой продукции и особенности погрузки, грузоотправители используют различные рода вагонов для перевозок грузов. Соответственно, **грузоотправители предъявляют разные требования к услугам, которые им оказывают владельцы вагонов.**

Компании признаются действующими на одном товарном рынке, если им для перевозок грузов требуется только один род подвижного состава. **Если грузоотправители перевозят свою продукцию в различных родах вагонов, предъявляя различные требования к подвижному составу, то такие грузоотправители присутствуют на разных товарных рынках.** Каждый из этих рынков следует анализировать обособленно.

Владельцев вагонов можно признать действующими на одном товарном рынке, если они оказывают услугу по предоставлению конкретного рода вагонов под погрузку компаниям, действующем на одном товарном рынке



Грузоотправители, в зависимости от свойств груза, используют транспортную тару, отвечающую требованиям соответствующих стандартов и технических условий. В зависимости от особенностей перевозки, цены и технических требований, грузоотправители выбирают наиболее подходящий под конкретную перевозку род подвижного состава. При этом грузоотправители имеют возможность использовать несколько родов вагонов, если условия перевозки не противоречат «Правилам перевозок грузов».

Число погруженных вагонов по типам грузов и родам вагонов в 2011 году (ваг)

Наименование	Портландцемент строительный	Окатыши железорудные	Лесоматериалы круглые	Балласт железнодорожных путей	Удобрения азотные прочие
Полувагон	30291	304896	12994	716	831
Хоппер-дозатор	-	-	-	2754	-
Думпкары	-	-	-	1265	-
Крытые	39948	-	34	-	308
Цементовозы	293527	-	-	-	-
Окатышевозы	-	131266	-	-	-
Минераловозы	2325	-	-	-	6164
Зерновозы	20965	-	-	-	960
Платформы (универсальные, фитинговые)	-	-	31510	6	-
Прочие	51	-	4843	-	-
Всего	387107	436162	49381	4741	8263

Грузоотправители используют различные рода вагонов в зависимости от:

- специфики перевозок и свойств груза;
- дефицита конкретного рода вагонов на рынке;
- изменения цен на услуги операторов и ОАО «РЖД».

Предпочтения грузоотправителей о замене одного рода вагонов другим складывается из оценки общей стоимости перевозки грузов, включая оплату тарифа на услуги инфраструктуры ОАО «РЖД». Следовательно, если при замене одного рода вагонов другим стоимость перевозки грузов меняется более чем на 10%, услуги не являются взаимозаменяемыми



Определение продуктовых границ товарного рынка (определение услуг-заменителей)

Тариф на перевозку грузов в различных родах вагонов по тарифным составляющим в 2011 году

Тарифная составляющая	ЦЕМЕНТ			
	полувагоны (69т)	цементовозы (68т)	крытые (68т)	зерновозы (65т)
Груженный рейс частного вагона, руб./ваг.	18184	19358	19381	19358
Порожний рейс частного вагона, руб./ваг.	8716	10358	9322	10358
Всего стоимость перевозки в частном парке, руб./т	389,86	500,96	422,1	457,17
Стоимость перевозки в инвентарном парке руб./т	463,7	524,08	455,57	624,29

Тарифная составляющая	ЖЕЛЕЗОРУДНОЕ СЫРЬЕ		
	полувагоны (69т)	думпкары (60т)	окатышевозы (70т)
Груженный рейс частного вагона, руб./ваг.	18004	19168	19168
Порожний рейс частного вагона, руб./ваг.	7849	9962	9962
Всего стоимость перевозки в частном парке, руб./т	374,68	485,5	416,14
Стоимость перевозки в инвентарном парке руб./т	457,7	792,15	618,31

Тарифная составляющая	АЗОТНЫЕ УДОБРЕНИЯ			
	полувагоны (69т)	минераловозы (64т)	крытые (68т)	зерновозы (65т)
Груженный рейс частного вагона, руб./ваг.	24888	25811	25841	25811
Порожний рейс частного вагона, руб./ваг.	11929	13810	12429	13810
Всего стоимость перевозки в частном парке, руб./т	533,58	619,08	380,01	609,55
Стоимость перевозки в инвентарном парке руб./т	587,06	784,44	580,4	776,31

Тарифная составляющая	БАЛАСТ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ		
	полувагоны (69т)	думпкары (60т)	хоппер-дозатор (76т)
Груженный рейс частного вагона, руб./ваг.	14002	14906	14906
Порожний рейс частного вагона, руб./ваг.	6711	7975	7975
Всего стоимость перевозки в частном парке, руб./т	300,19	381,35	301,07
Стоимость перевозки в инвентарном парке руб./т	378,59	687,9	444,2

Анализ тарифов на перевозку грузов, которые можно возить в различных родах вагонов показал, что замена одного рода вагона другим связана либо со значительным ростом стоимости услуги по предоставлению вагонов, либо с дополнительными издержками на производство продукции у грузоотправителей.

Таким образом, при замене одного рода вагона другим, услуга по предоставлению подвижного состава под перевозку груза не является взаимозаменяемой, так она сопровождается значительными издержками. Следовательно, владельцы вагонов, предоставляющих разные рода вагонов под погрузку, можно признать действующими на разных товарных рынках.



Рынок предоставления полувагонов

Рынок предоставления нефтебензиновых цистерн для темных и светлых нефтепродуктов

Рынок предоставления крытых вагонов

Рынок предоставления универсальных платформ

Рынок предоставления газовых цистерн

Рынок предоставления фитинговых платформ

Рынок предоставления хоппер – цементовозов

Рынок предоставления хоппер – зерновозов

Рынок предоставления минераловозов

Прочие товарные рынки (предоставления думпкаров, автомобилевозов, и тп.)

Наиболее крупные
товарные рынки по
объему оказываемых
услуг

И

Рынки, которые
оказывают наибольшее
влияние на
грузоотправителей



Процедура определения географических границ товарного рынка включает:

- предварительное определение географических границ товарного рынка;
- выявление условий обращения товара, ограничивающих экономические возможности приобретения услуги грузоотправителями;
- определение территорий, входящих в географические границы рассматриваемого товарного рынка.

Возможность оператора минимизировать порожний пробег вагона и своевременно подать ближайший к месту погрузки вагон по заранее согласованной цене, удаленность порожнего вагона от места зарождения потенциального грузопотока является важным конкурентным преимуществом оператора. При этом стоимость услуг по предоставлению вагона для грузоотправителей не зависит от региона погрузки. Поэтому **предварительный географический охват территории товарного рынка может включать в себя все станции, расположенные на территории РФ.** А грузоотправителей, расположенных на них, можно признать действующими в рамках одних географических границ товарного рынка.

Согласно Приказу ФАС №220 (пункт 4.4) предварительно определенные географические границы товарного рынка могут расширяться. Для более точного определения географических границ необходимо определить, имеется ли возможность расширить территории за счет сопредельных стран.



Определение географических границ товарного рынка

Сравнение доходных ставок операторов при перевозке грузов во внутреннем сообщении РФ и Украины в 2011г.

Наименование	Железная руда	Кокс	Черные металлы	Бензин
Груженный рейс частного вагона, руб./ваг.	15008,7	19985,3	32528,2	37673,08
Порожний рейс частного вагона, руб./ваг.	3376	5119,3	8201,2	8201,2
Оборот грузового вагона при перевозке, сут.	8	8	8	8
Тариф инвентарного парка, руб./ваг.	19421	25853,4	42080,9	48077,6
Расчетная доходная суточная ставка оператора, руб./ваг.	129,5	93,6	168,9	275,4
Рыночная суточная ставка оператора в РФ, руб./ваг.	1200-1400	1200-1400	1200-1400	1100-1300

Сравнение доходных ставок операторов при перевозке грузов во внутреннем сообщении РФ и Беларуси в 2011г.

Наименование	Удобрения	Щебень	Бензин
Груженный рейс частного вагона, руб./ваг.	15008,7	19985,3	37673,08
Порожний рейс частного вагона, руб./ваг.	3376	5119,3	8201,2
Оборот грузового вагона при перевозке, сут.	8	8	8
Тариф инвентарного парка, руб./ваг.	19421	25853,4	48077,6
Расчетная доходная суточная ставка оператора, руб./ваг.	129,5	93,6	275,4
Рыночная суточная ставка оператора в РФ, руб./ваг.	1200-1400	1200-1400	1100-1300

Исследование тарифных условий перевозки грузов в странах железнодорожных администраций выявило экономическую нецелесообразность предоставлять вагоны для внутренних перевозок. Тем не менее, если грузоотправители соглашаются на ценовые условия операторов и будут привлекать вагоны под погрузку на выгодных для оператора условиях, то итоговая стоимость перевозки вырастает более чем на 10%. Следовательно, согласно пункту 4.4 Приказа ФАС №220, таких грузоотправителей можно признать действующих вне предварительно определенных географических границ товарного рынка.



Экономическая и технологическая возможность предоставить вагон грузоотправителям в страны СНГ существует только под перевозку грузов в импортном и транзитном сообщении. Поэтому географические границы товарного рынка необходимо расширить за счет грузоотправителей сопредельных стран, отгружающих свою продукцию в направлении погранпереходов на границе с РФ (импорт, транзит).

Географическими границами рынка предоставления вагонов под перевозку являются: вся территория, включающая не только станции сети ОАО «РЖД», открытые для грузовой работы, а также станции, расположенные на территории сопредельных стран, на которых происходит:

- *предоставление подвижного состава под перевозку грузов во внутрироссийском и экспортном сообщении;*
- *предоставление подвижного состава под перевозку грузов в импортном сообщении, если погрузка в вагон осуществлялась на территории РФ (например, в порту);*
- *предоставление подвижного состава под перевозку грузов в транзитном сообщении, если погрузка в вагон осуществлялась на территории РФ (например, в порту) в направлении припортовых станций и сухопутных погранпереходов РФ;*
- *предоставление подвижного состава под перевозку грузов в импортном и транзитном сообщении, если погрузка в вагон осуществлялась на территории сопредельных стран;*
- *предоставление подвижного состава под перевозку в вагонах всех видов собственности, включая инвентарные вагоны стран железнодорожных администраций находящиеся на территории РФ.*



В рамках проведенного анализа было принято решение ограничиться изучением наиболее значимых, по объему оказываемых услуг, товарных рынков

Название товарного рынка	Род подаваемого под погрузку вагона	Вид перевозки
Рынок предоставления полувагонов	Полувагоны люковые Полувагоны глуходонные	–экспортная; –внутрироссийская;
Рынок предоставления нефтебензиновых цистерн	Цистерны для перевозки темных и светлых нефтепродуктов	–импортная (погрузка в портах РФ); –импортная (через погранпереходы в направлении внутренних станций РФ); –транзитная (через погранпереходы в направлении портов и погранпереходов РФ);
Рынок предоставления универсальных платформ	Платформы универсальные	–транзитная (погрузка в портах РФ в направлении погранпереходов и портов РФ).
Рынок предоставления крытых вагонов	Крытые вагоны универсальные и специализированные	



На каждом товарном рынке действуют более сотни операторов, предоставляющих различные рода подвижного состава под перевозку грузов

Согласно N 135-ФЗ от 26.07.2006 «О защите конкуренции», были выявлены «группы лиц» среди крупнейших компаний-операторов по объему оказываемых услуг, действующих на товарных рынка предоставления вагонов под перевозку

- ООО «Независимая транспортная компания» и ОАО «Первая грузовая компания». ООО «НТК» владеет 75% акций ООО «ПГК».
- ОАО «Вторая грузовая компания» и ОАО «Российские железные дороги». ОАО «РЖД» владеет 100% акций ОАО «ВГК».
- Группа «Globaltrans Investment»: ОАО «Новая перевозочная компания», ООО «Севтехнотранс», ООО «Балттранссервис», ООО «Металлоинвесттранс».
- ООО «ЗапСиб-Транссервис» и ООО «Универсальные транспортные системы». ООО «ЗапСиб-Транссервис» владеет 100% акций ООО «УТС».
- Группа ОАО ХК «Новотранс»: ЗАО «Новотранс», ООО ТК «Новотранс». В холдинг входит также компания ООО «Трансрейл Кар», которая специализируется на перевозке грузов в вагонах-цистернах. (В данной работе не рассматривается, так как доля компании на рынке предоставления вагонов-цистерн незначительна).
- ОАО НПК «Уралвагонзавод» и ООО «УВЗ-Логистик». ОАО НПК «Уралвагонзавод» владеет 100% акций ООО «УВЗ-Логистик».
- Группа компаний «Rail Garant»: ООО «Трубная Транспортная компания», ЗАО «Параллель», ООО «НУТЭК»
- ЗАО «Магистральнефтеоргсинтез» (ЗАО «МНОС») и ООО «Магистральнефтеоргсинтез». ООО «Магистральнефтеоргсинтез» является дочерней компанией ЗАО «МНОС».
- ЗАО «СФАТ», являющиеся дочерней компанией ЗАО Компания «Русский мир». Парки указанных компаний находятся под управлением «ОТЭКО».
- Финский холдинг «EKE Group»: ООО «EKE АВАГ» и ООО «EKE ТРАНС», специализируются на перевозках лесных грузов.



Состав хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке предоставления полувагонов

№	Наименование оператора	Парк полувагонов в управлении (30.10.2011 г.)	Парк полувагонов в управлении (на 30.07.2012 г.)	Основная номенклатура перевозимых грузов, %
1	ОАО «ПГК» ООО «НТК»	87640 27247	85181 26327	каменный уголь - 45%; строительные грузы - 14%; руда железная и марганцевая - 14%; чёрные металлы - 11%; прочие - 16%.
2	ОАО «ВГК» ОАО «РЖД» (инвентарный парк)	85596 9216	135419 7267	каменный уголь - 39%; строительные грузы - 31%; прочие - 30%.
3	ЗАО «Нефтетранссервис»	38934	30782	каменный уголь - 43%; руда железная и марганцевая - 26%; прочие - 31%.
4	ОАО «НПК» ООО «Металлоинвесттранс» ООО «Севтехнотранс»	22405 9994 0	29889 8658 25	руда железная и марганцевая - 31%; каменный уголь - 23%; чёрные металлы - 21%; прочие - 25%.
5	ОАО «СУЭК»	11556	14915	каменный уголь - 97%; прочие - 3%.
6	ООО «Запсиб-Транссервис»	6470	8317	каменный уголь 52%; руда железная и марганцевая 35%; прочие -13%.
7	ОАО ХК «Новотранс» ООО ТК «Новотранс» ЗАО «Новотранс»	14016 1597 нет данных	18513 303 3894	каменный уголь - 83%; прочие - 17%.
8	ООО «Мечел-Транс»	6520	8291	каменный уголь - 41%; чёрные металлы - 18%; руда цветная и серное сырьё - 12% прочие - 29%.
9	ООО Фирма «Трансгарант»	6435	5764	каменный уголь - 86%; прочие - 14%.
10	ЗАО «Спецэнерготранс»	5137	13880	руда железная и марганцевая - 20%; каменный уголь - 19%; строительные грузы - 17%; прочие - 44%.
11	ООО «РГ-Транс»	6169	8830	каменный уголь - 70%; строительные грузы - 11%; прочие - 19%.
12	ОАО НПК «Уралвагонзавод»	7989	5361	каменный уголь - 28%; строительные грузы - 24%; руда железная и марганцевая - 24%; прочие - 24%.
13	ООО «ЕвразТранс»	4114	4114	каменный уголь - 42%; руда железная и марганцевая - 21%; прочие - 37%.
14	ООО «Сибуглеметтранс»	7570	7839	каменный уголь - 84%; руда железная и марганцевая - 12%; прочие - 4%.
15	ООО «ТТК» ООО «НУТЭК»	6390 718	3665 нет данных	каменный уголь - 57%; руда железная и марганцевая - 18%; прочие - 25%.
16	ООО «Транснабком»	нет данных	нет данных	руда железная и марганцевая - 22%; каменный уголь - 22%; чёрные металлы - 20%; прочие -36%.
	Остальные компании и группы лиц, действующие на товарном рынке (~500)	-	86493	-
	Всего	-	513727	-



№	Наименование оператора	Парк цистерн в управлении (30.07.2012 г.)	Парк нефтебензиновых цистерн в управлении (на 30.07. 2012 г.)	Основная номенклатура перевозимых грузов, %
1	ООО «Трансойл»	25316	24881	мазут нефтяной и каменноугольный - 42%; топливо дизельное - 25%; бензин - 15%; нефть сырая - 11%; прочие - 7%.
2	ОАО «ПГК» ОАО «НЛМК»	50725 31	43438 30	топливо дизельное - 41%; мазут нефтяной и каменноугольный - 22%; бензин - 17%; прочие - 20%.
3	ООО «БалтТрансСервис» ОАО «НПК»	7943 5742	7386 5590	мазут нефтяной и каменноугольный - 63%; топливо дизельное - 14%; нефть сырая - 10%; прочие - 13%.
4	ЗАО «Нефетранссервис»	14085	13521	нефть сырая - 63%; мазут нефтяной и каменноугольный - 23%; прочие - 14%.
5	ООО «Транспортно-логистическая компания»	8796	8668	нефть сырая - 34%; мазут нефтяной и каменноугольный - 25%; топливо дизельное - 24%; прочие - 17%.
6	ООО «УВЗ-Логистик» ОАО НПК «Уралвагонзавод»	5000 2735	4795 2639	нефть сырая - 41%; бензин - 28%; топливо дизельное - 21%; прочие - 10%.
7	ООО «Газпромтранс»	15207	9890	мазут нефтяной и каменноугольный - 46%; бензин - 24%; топливо дизельное - 22%; прочие - 8%.
8	ООО «ТЭК Евротранс»	5835	5635	мазут нефтяной и каменноугольный - 34%; бензин 25%; топливо дизельное 23%; прочие 18%.
9	ООО «ЛУКОЙЛ-Транс»	7272	6684	мазут нефтяной и каменноугольный - 25%; топливо дизельное - 28%; прочие - 47%.
10	ЗАО «СФАТ» ЗАО Компания «Русский мир»	2469 2280	2236 2059	нефть сырая - 48%; мазут нефтяной и каменноугольный - 22%; топливо дизельное - 14%; прочие - 16%.
11	ОАО «Башкирнефтепродукт»	4005	3842	бензин - 55%; топливо дизельное - 20%; прочие - 25.
12	ОАО НГК «Славнефть»	2349	2233	бензин - 40%; топливо дизельное - 28%; керосин - 22%; прочие - 10%.
13	ОАО «Востокнефетранс»	1009	1009	нефть сырая - 95%; мазут нефтяной и каменноугольный - 4%; прочие - 1%.
14	ООО «Капиталтранс»	1442	1283	нефть сырая - 51%; мазут нефтяной и каменноугольный - 22%; прочие - 27%.
15	ООО «ТЭК Нижегородский Экспресс»	3055	2768	топливо дизельное - 36%; бензин - 23%; мазут нефтяной и каменноугольный - 19%; прочие - 22%.
16	ЗАО «Нефетранспорт»	3416	2199	Бензин - 28%; мазут нефтяной и каменноугольный - 27%; прочие - 45%.
Остальные компании и группы лиц, действующие на товарном рынке (~350)		-	82760	-
Всего		274 189	206420	-



№	Наименование оператора	Парк универсальных платформ в управлении (30.07.2012 г.)	Основная номенклатура перевозимых грузов, %
1	ОАО «РЖД» (инвентарный парк)	16559	строительный грузы - 30%; лесные грузы - 15%; машины, станки двигатели - 12%; прочие - 43%.
	ОАО «ВГК»	9757	
2	ОАО «ПГК»	3691	лесные грузы - 48%; чёрные металлы - 47%. прочие - 5%.
	ООО «НТК»	79	
	ОАО «НЛМК»	1569	
3	ОАО «Северсталь»	1608	чёрные металлы - 100%.
4	ЗАО «Евросиб СПб-ТС»	2912	лесные грузы - 100%.
5	ООО «ММК-ТРАНС»	844	чёрные металлы - 96%; прочие - 4%.
6	ООО «ТрансЛес»	6659	лесные грузы - 100%.
7	ООО «Финтранс ГЛ»	768	лесные грузы - 100%.
8	ОАО «АРХБУМ»	614	лесные грузы - 100%.
9	ООО «Стура Транспорт»	851	лесные грузы - 100%.
10	ООО «ЕКЕ АВАГ»	нет данных	лесные грузы- 100%.
	ООО «ЕКЕ ТРАНС»	нет данных	
11	ОАО «Волга»	465	лесные грузы - 100%.
12	ЗАО «Локотранс»	524	лесные грузы - 99%; прочие - 1%.
13	ООО «ФинТрансГрупп»	358	лесные грузы- 100%.
14	ЗАО «ТГК»	нет данных	чёрные металлы -100%.
15	ООО «Фирма "Трансгарант»	381	лесные грузы- 98%; прочие -2%.
16	ООО «СибУглеМетТранс»	480	лесные грузы - 96%; прочие - 4%.
17	ОАО ХК «НОВОТРАНС»	557	лесные грузы - 36%; машины, станки, детали - 27%; прочие - 37%.
Остальные компании и группы лиц, действующие на товарном рынке (~270)		6683	-
Всего		55359	-



№	Наименование оператора	Парк крытых вагонов в управлении (30.10.2011 г.)	Парк крытых вагонов в управлении (на 30.07. 2012 г.)	Основная номенклатура перевозимых грузов, %
1	ОАО «ВГК»	8185	22758	строительные грузы - 14%; лесные грузы - 11; продукты перемола - 7%; прочие - 68%.
	ОАО «РЖД» (инвентарный парк)	27584	9412	
2	ОАО «ПГК»	16297	16801	строительные грузы - 15%; сахар - 12% цемент - 11%; огнеупоры - 9%; прочие - 53%.
3	ЗАО «Спецэнерготранс»	1211	2978	строительные грузы - 13%; цветные металлы - 13%; лесные грузы - 8%; цемент - 7%; прочие - 59%.
4	ООО «ГТК»	1181	1181	строительные грузы - 18%; химикаты и сода - 13%; цветные металлы - 12%; прочие - 57%.
	ЗАО «Параллель»	715	707	
5	ЗАО «ЗР»	1202	1202	химикаты и сода - 12%; строительные грузы - 12%; продукты перемола - 9%; лесные грузы - 7%; прочие - 60%.
6	ООО Фирма «Трансгарант»	1196	1246	бумага - 47%; цемент - 18%; прочие - 35%.
7	ЗАО «Евросиб СПб-ТС»	932	920	бумага - 24%; цветные металлы - 15%; химикаты и сода - 13%; строительные грузы - 10%; прочие - 38%.
8	ЗАО «ТЛС»	1677	нет данных	строительные грузы -15%; цветные металлы -13%; цемент -9%; прочие -63%.
9	ООО «ТК Р-Транс»	528	531	цемент - 35%; хим. и мин. удобрения - 12%; цветные металлы - 11%; строительные грузы - 8%; прочие - 34%.
10	ООО «Хуолинтакескус»	450	450	бумага - 65%; химикаты и сода - 12%; лесные грузы - 4%; прочие - 19%.
11	ООО «ИГК»	402	487	химикаты и сода - 34%; строительные грузы - 16%; продукты перемола - 9%; прочие - 41%.
12	ОАО «Пивоваренная компания Балтика»	325	592	ост. прод. товары - 65%; строительные грузы - 9%; прочие - 26%.
13	ЗАО «Локотранс»	355	404	лесные грузы - 30%; бумага - 19%; строительные грузы - 16%; прочие 35%.
14	ООО «РТ Оператор»	338	338	строительные грузы - 19%; ост. прод. товары - 10%; продукты перемола - 9%; прочие - 62%.
Остальные компании и группы лиц, действующие на товарном рынке (~450)		нет данных	199	-
Всего			69831	-



Основным показателем для расчета объемов товарного рынка и долей операторов на товарных рынках предоставления подвижного состава под перевозку грузов является объем продаж (Приказ ФАС №220).

Анализ формы федерального статистического учета N2-ТР (жел) «Сведения об использовании подвижного состава не входящими в состав ОАО «РЖД» операторами и владельцами» отчетности показал, что ее нельзя использовать в качестве источника информации для целей работы, так как отсутствует разбивка объемов перевозок грузов и число погруженных вагонов операторами в разрезе по родам.

Деятельность операторов не публична. Из 700 компаний, оказывающих услуги по предоставлению вагонов на сети ОАО «РЖД», лишь некоторые компании раскрывают свою отчетность.

В работе использовались данные ОАО «РЖД», которые содержат наиболее детальную информацию в объеме, достаточном для подсчета долей компаний, присутствующих на исследуемых товарных рынках



Доля компаний, действующих на рынке предоставления полувагонов

Наименование оператора		Парк полувагонов в управлении (на 30.07. 2012 г.)	Число поданных под погрузку полувагонов операторами, ед.	Доля компании на рынке предоставления полувагонов	Квадрат доли компании на товарном рынке (* 10 ⁴)
1	ОАО «ПГК»	85181	2149789	19%	349,10
2	ОАО «ВГК»	135419	1979256	17%	295,91
3	ООО «НТК»	26327	899384	7,8%	61,10
4	ЗАО «Нефтетранссервис»	30782	755535	6,6%	43,12
5	ОАО «НПК»	29889	547396	4,7%	22,63
6	НЕИЗВЕСТЕН ОКПО	-	471649	4,1%	16,80
7	ОАО «СУЭК»	14915	323045	2,81%	7,88
8	ООО «Запсиб-Транссервис»	8317	301154	2,6%	6,85
9	ОАО «РЖД» (инвентарный парк)	7267	286746	2,49%	6,21
10	ОАО ХК «Новотранс»	18513	25027	2,1%	4,46
11	ООО «Металлоинвесттранс»	8658	229190	1,99%	3,96
12	ООО «Мечел-Транс»	8291	184202	1,85%	3,43
13	ООО Фирма «Трансгарант»	5764	185373	1,61%	2,59
14	ЗАО «Спецэнерготранс»	13880	145417	1,6%	2,56
15	ООО «РГ-Транс»	8830	139846	1,3%	1,59
16	ОАО НПК «Уралвагонзавод»	5361	128093	1,2%	1,47
17	ООО «ЕвразТранс»	4114	122541	1,11%	1,23
18	ООО «Сибуглеметтранс»	7839	112424	1,07%	1,13
19	ООО «Транснабком»		117809	1,02%	1,04
20	ООО «ТТК»	3665	112424	0,98%	0,95
Остальные компании, действующие на товарном рынке (~500)		90715	1970393	17%	
Всего		513727	11505756	100%	817<НИИ<851



Доля компаний, действующих на рынке предоставления нефтебензиновых цистерн

Наименование оператора		Парк цистерн в управлении (на 30.07. 2012 г.)	Число поданных под погрузку цистерн операторами, ед.	Доля компании на рынке предоставления цистерн	Квадрат доли компании на товарном рынке (* 10 ⁴)
1	ООО «Трансойл»	24881	745064	18,6%	347,12
2	ОАО «ПГК»	43438	542524	13,6%	184,05
3	ООО «Транспортно-логистическая компания»	8668	249429	6,2%	38,9
4	ООО «БалтТрансСервис»	7386	242119	6,05%	36,65
5	НЕИЗВЕСТЕН ОКПО	-	225163	5,6%	31,70
6	ЗАО «Нефтетранссервис»	13521	191988	4,8%	23,04
7	ООО «Газпромтранс»	9890	150009	3,75%	14,07
8	ООО «ТЭК Евротранс»	5635	133513	3,34%	11,14
9	ООО «ЛУКОЙЛ-Транс»	6684	132007	3,3%	10,89
10	ОАО НПК «Уралвагонзавод»	2639	107588	2,69%	7,23
11	ОАО «НПК»	5590	102379	2,56%	6,55
12	ОАО «Башкирнефтепродукт»	3842	66167	1,65%	2,74
13	ОАО НГК «Славнефть»	2233	58169	1,45%	2,12
14	ООО «УВЗ-Логистик»	4795	57854	1,45%	2,09
15	00000000	-	52122	1,3%	1,69
16	ЗАО «СФАТ»	2236	52086	1,3%	1,69
17	ЗАО «МНОС»	2603	49336	1,23%	1,52
18	ЗАО Компания «Русский мир»	2059	42172	1,05%	1,11
19	ОАО «Востокнефтетранс»	1009	39540	0,99%	0,97
20	ООО «Капиталтранс»	1283	38457	0,96%	0,92
21	ООО «ТЭК Нижегородский Экспресс»	2199	33382	0,83%	0,69
22	ЗАО «Нефтетранспорт»	2199	26671	0,67%	0,44
Остальные компании, действующие на товарном рынке (~350)		52703	661243	17%	
Всего		513727	11505756	100%	716<НИИ<738 27



Доля компаний, действующих на рынке предоставления универсальных платформ

Наименование оператора		Парк платформ в управлении (на 30.07. 2012 г.)	Число поданных под погрузку платформ операторами, ед.	Доля компании на рынке предоставления платформ	Квадрат доли компании на товарном рынке (* 10 ⁴)
1	ОАО «РЖД» (инвентарный парк)	16559	130973	19,56%	382,56
2	ОАО «ПГК»	3691	89938	13,43%	180,39
3	ОАО «Северсталь»	1608	38782	5,8%	33,54
4	ЗАО «Евросиб СПб-ТС»	2912	37361	5,6%	31,13
5	ОАО «НЛМК»	1569	35971	5,37%	28,85
6	ООО «ММК-ТРАНС»	844	35961	5,37%	28,84
7	ООО «ТрансЛес»	6659	31113	4,65%	21,58
8	ОАО «ВГК»	9757	29552	4,4%	19,47
9	ООО «Финтранс ГЛ»	768	21590	3,2%	10,39
10	ОАО «АРХБУМ»	614	18871	2,8%	7,94
11	ООО «Стура Транспорт»	851	17335	2,6%	6,70
12	ООО «ЕКЕ АВАГ»	нет данных	12845	2,0%	3,97
13	ОАО «Волга»	465	10916	1,6%	2,65
14	ЗАО «Локотранс»	524	9334	1,4%	1,94
15	НЕИЗВЕСТЕН ОКПО	-	8953	1,34%	1,78
16	ООО «ФинТрансГрупп»	358	8277	1,24%	1,52
17	ЗАО «ТГК»	нет данных	8218	1,23%	1,50
18	ООО «Фирма "Трансгарант"»	381	8050	1,20%	1,44
19	ООО «СибУглеМетТранс»	480	7569	1,13%	1,27
20	ОАО ХК «НОВОТРАНС»	557	6335	0,95%	0,89
Остальные компании, действующие на товарном рынке (~270)		6683	99168	15%	
Всего		55359	669620	100%	754<HNI<782



Доля компаний, действующих на рынке предоставления крытых вагонов

Наименование оператора		Парк крытых вагонов в управлении (на 30.07. 2012 г.)	Число поданных под погрузку крытых вагонов операторами, ед.	Доля компании на рынке предоставления крытых вагонов	Квадрат доли компании на товарном рынке (* 10 ⁴)
1	ОАО «РЖД» (инвентарный парк)	9412	289025	31,37%	983,78
2	ОАО «ПГК»	16801	229542	24,91%	620,51
3	ОАО «ВГК»	22758	111459	12,1%	146,3
4	ЗАО «Спецэнерготранс»	2978	28714	3,1%	9,71
5	ЗАО «ЗР»	1202	17435	1,89%	3,58
6	ООО Фирма «Трансгарант»	1246	17239	1,87%	3,5
7	ООО «ТТК»	1181	15037	1,63%	2,66
8	НЕИЗВЕСТЕН ОКПО	-	14436	1,57%	2,45
9	ЗАО «Евросиб СПб-ТС»	920	13071	1,4%	2,01
10	ЗАО «ТЛС»	нет данных	9238	1%	1,00
11	ЗАО «Параллель»	707	8698	0,94%	0,89
12	ООО «ТК Р-Транс»	531	6940	0,75%	0,56
13	ООО «Хуолинтакескус»	450	6544	0,71%	0,50
14	ООО 2ИГК»	487	6034	0,65%	0,42
15	ОАО «Пивоваренная компания Балтика»	592	5317	0,58%	0,33
16	ЗАО «Локотранс»	404	5159	0,56%	0,31
17	ООО «РТ Оператор»	338	4930	0,54%	0,28
Остальные компании, действующие на товарном рынке (~450)		9824	132660	14,4%	
Всего		69831	921478	100%	1771<НИИ<1787



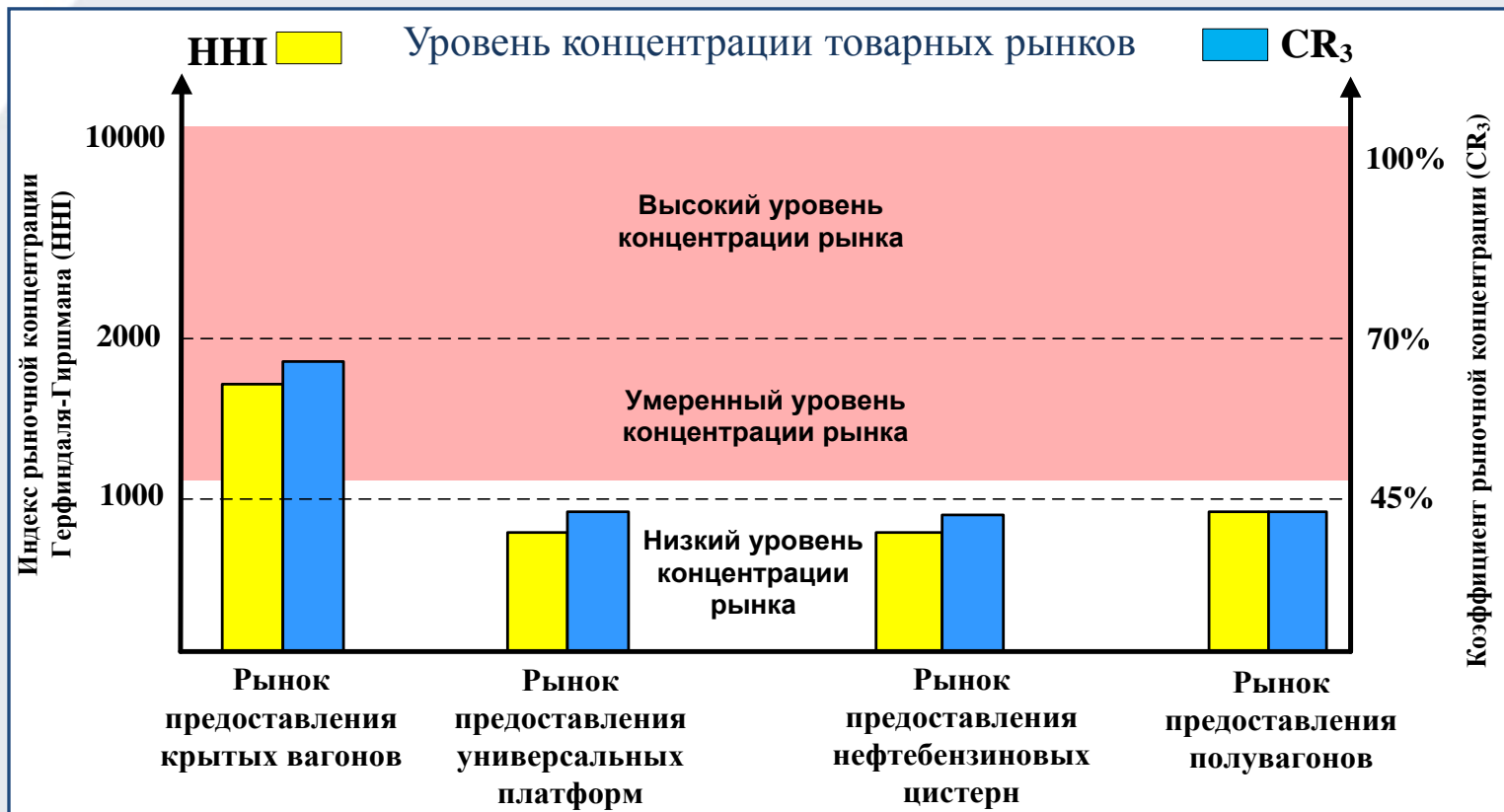
Для определения уровня концентрации товарного рынка используются следующие показатели.

Коэффициент рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (ННІ)

сумма квадратов долей (выраженных в процентах) на товарном рынке всех компаний, действующих на рынке

Коэффициент рыночной концентрации (CR)

сумма долей на товарном рынке (выраженных в процентах) определенного числа крупнейших компаний, действующих на данном рынке





Рынок предоставления полувагонов под перевозку имеет низкий уровень концентрации. Доля трех крупнейших компаний на товарном рынке составляет 43,7% (ОАО «ПГК», ОАО «ВГК», ОАО «НТК»). Коэффициент Герфиндаля-Гиршмана для анализируемого числа компаний составляет $817 < HHI \leq 51$. Доля перевозок грузов в вагонах, на которые распространяется тарифное регулирование вагонной составляющей тарифа, составляет не более 20%.

Рынок предоставления нефтебензиновых цистерн под перевозку нефтеналивных грузов имеет низкий уровень концентрации. Доля трех крупнейших компаний на товарном рынке составляет 38,4% (ООО «Трансойл», ОАО «ПГК» и ООО «Транспортно-логистическая компания»). Коэффициент Герфиндаля-Гиршмана анализируемого числа компаний составляет $716 < HHI \leq 738$. На данном рынке произошло фактически полное дерегулирование вагонной составляющей тарифа и стоимость услуг по предоставлению цистерн определяется рынком.

Рынок предоставления универсальных платформ под перевозку грузов имеет низкий уровень концентрации. Доля трех крупнейших компаний на товарном рынке составляет 37,4% (ОАО «РЖД», ОАО «ПГК», ОАО «Северсталь»). Коэффициент Герфиндаля-Гиршмана анализируемого числа компаний составляет $754 < HHI \leq 782$.

Рынок предоставления крытых вагонов под перевозку грузов имеет умеренный уровень концентрации, где сумма долей трех крупнейших компаний на товарном рынке составляет 68,4%. Коэффициент Герфиндаля-Гиршмана анализируемого числа компаний составляет $1771 < HHI \leq 1787$.

Однозначно утверждать, что на данном товарном рынке низкий уровень конкуренции нельзя, так как в крытых вагонах перевозятся грузы, которые можно перевозить альтернативными видами транспорта (автотранспорт, воздушный транспорт, внутренний водный транспорт). Таким образом, **на данном рынке присутствует не только внутривидовая, но и межвидовая конкуренция.**



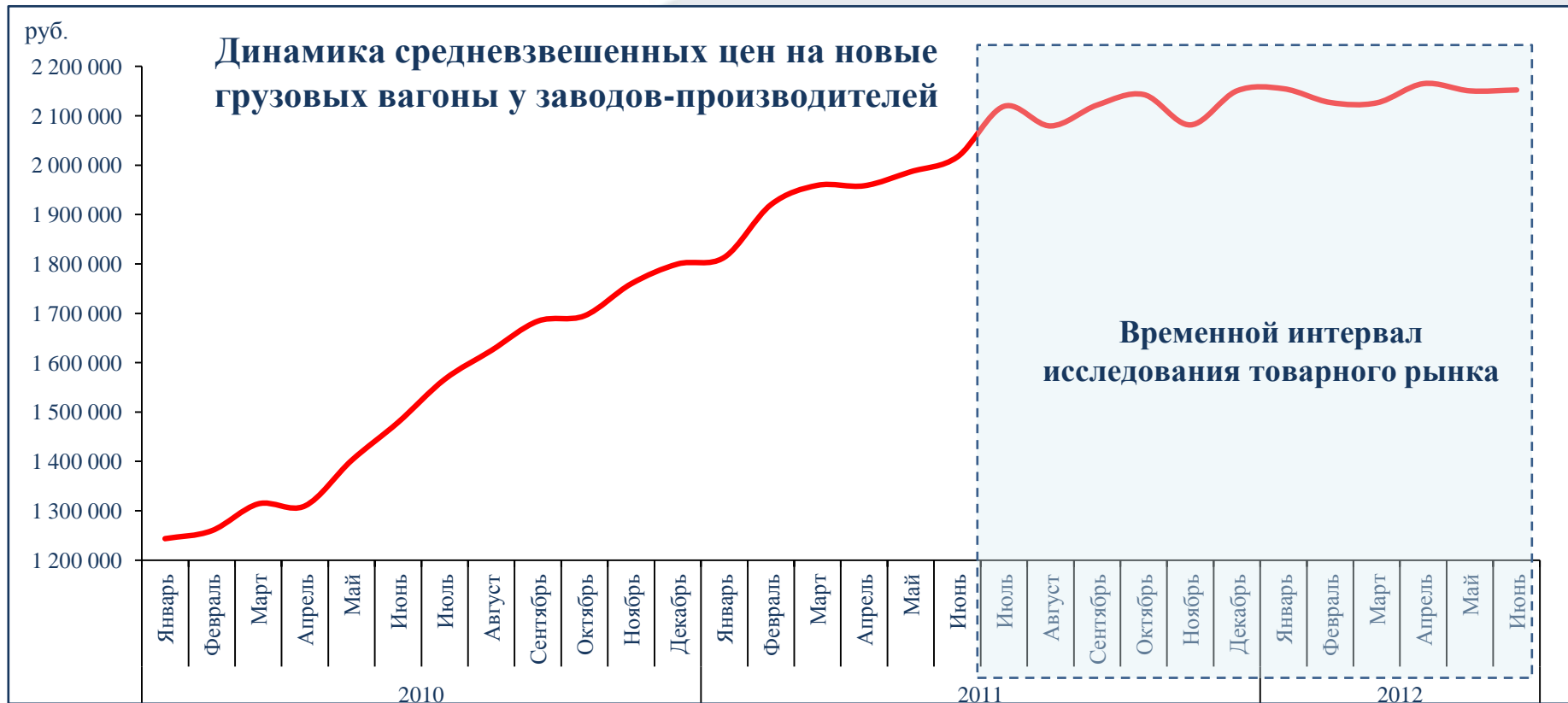
К барьерам входа на товарный рынок относятся:

- экономические ограничения;
- административные ограничения, вводимые органами государственной власти и местного самоуправления и иными органами и организациями наделенными правами данных органов (не противоречащие антимонопольному законодательству);
- наличие среди компаний на рынке операторов таких компаний, которые входят в состав вертикально интегрированных холдингов.

Согласно действующему законодательству **оператор железнодорожного подвижного состава должен иметь вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующие на основе договора с перевозчиком в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров.**

Компания может оказывать услуги по предоставлению вагонов в случае, если парк вагонов принадлежит ей:

- **на праве собственности;**
- **на праве аренды** (аренда вагона у другой компании-оператора или прочей компании, не являющейся оператором);
- **на праве финансовой аренды** (финансовый или оперативный лизинг).



При приобретении компаний-операторов новых вагонов в собственность, требуется довольно большой начальный капитал. Так средневзвешенная стоимость покупки нового вагона, в границах временного интервала исследования товарного рынка составляет более 2 млн руб. а срок его окупаемости составляет - 5-8 лет.

Наиболее затратный способ выхода компаний-операторов на рынок.



Аренда вагона у операторов или промышленных предприятий.

Собственник	Арендатор	Род вагона	Кол-во
ОАО «ПГК»	ООО «Транс-Агро»	Цистерны	80
	ООО «Юг-Транс-Гарант»	Цистерны	10
	ЗАО «Евросиб СПб-ТС»	Крытые	13
ЗАО «Компания «Русский Мир»	ООО «Газпромтранс»	Цистерны	1370
	ООО «СТС»	Цистерны	187
	ООО «БалтТрансСервис»	Цистерны	102
ОАО НПК «Уралвагонзавод»	ЗАО «Универсал ТрансГрупп»	Полувагоны	305
	ООО «ТТК»	Полувагоны	32
ОАО «Кировский завод»	ЗАО «Локомотив»	Полувагоны	30
ОАО «АНХК»	ЗАО «РН-Транс»	Полувагоны	8

Новые игроки в основном используют именно это вариант выхода на рынок. Так как первоначально не имея вагонов в собственности, в последствии приобретая уже новый подвижной состав.

В зависимости от условий договора, вносится предоплата и другие единовременные платежи.

Наименее затратный способ аренды вагонов для операторов.

Финансовая аренда вагона у лизинговых компаний (лизинг)

Чтобы покрыть лизинговые платежи, операторы должны работать с высокой суточной доходной ставкой. Оператору, взявшему вагон в лизинг, необходимо оплатить авансовый платеж. При финансовом лизинге, компания-оператор получает вагоны в собственность, без существенных единовременных затрат, по окончании срока договора лизинга.

Наиболее востребованный способ аренды среди новых компаний-операторов, планирующих занять значительную долю рынка.

Собственник	Арендатор	Род вагона	Кол-во
ОАО «ВТБ-лизинг»	ООО «РГ-транс»	Полувагоны	8830
	ЗАО «Нефтетранссервис»	Полувагоны	7139
	ООО «Трансойл»	Цистерны	6172

	ООО «Уралхим-Транс»	Цистерны	59
	ОАО «Востокнефтетранс»	Цистерны	9
ОАО «ВЭБ-лизинг»	ЗАО «Спецэнерготранс»	Полувагоны	8847
	ЗАО «НефтеТрансСервис»	Полувагоны	1810
	ОАО «ПГК»	Полувагоны	1090

	ЗАО «ИКК»	Полувагоны	92
	ООО «СибУглеМетТранс»	Платформы	50



Для выхода компании на товарный рынок предоставления грузовых вагонов необходимо решить ряд организационных вопросов и **заключить следующие договора:**

Договор на выполнение работ по ремонту деталей, узлов и колесных пар грузовых вагонов

Договор на временное размещение (отстой) порожних частных вагонов

Соглашение об электронном обмене данными с использованием автоматизированной системы ЭТРАН

Договор на выполнение работ по ремонту деталей, узлов и колесных пар грузовых вагонов

Договор на организацию расчетов по Единому лицевому счету (ЕЛС)

Договор на информационное обслуживание оператора

Соглашение об обмене электронными документами, подписанными электронной цифровой подписью, при перевозке собственных порожних вагонов



Организационно-административные расходы, не связанные с приобретением подвижного состава, на товарный рынок:

На учреждение юридического лица

На регистрацию юридического лица в государственных органах,
постановка на учет в фондах

На постановку юридического лица на учет в различных фондах

Организация управленческого, кадрового и бухгалтерского учета

На создание рабочего места для административно-управленческого персонала



Финансовые затраты на преодоление барьеров входа на рынок – минимальные.

Организационно-административные расходы, не связанные с арендой вагонов – незначительные.

Существенных ограничений для входа компаний на исследуемые товарные рынки нет. Следовательно, рынки предоставления вагонов можно оценивать как конкурентные, так как условия для входа на рынок предоставления грузовых вагонов довольно мягкие.



В настоящее время на товарных рынках, на которых сложилась конкурентная среда, имеются все предпосылки для изменения методов регулирования.

На рынке перевозок грузов сложились необходимые условия для того, чтобы государство регулировало лишь тарифы на предоставление услуг инфраструктуры и локомотивной тяги.

На рынке предоставления вагонов под погрузку целесообразно перейти от регулирования рынка на основе норм монопольного законодательства к регулированию рынка на основе Закона «О защите конкуренции»



В отношении вопросов ценообразования на услуги организаций железнодорожного транспорта по предоставлению вагонов под перевозку грузов следует руководствоваться нормами законодательства о защите конкуренции.

Отразить основные выводы исследования о степени развития конкурентных отношений в сфере услуг организаций железнодорожного транспорта по предоставлению вагонов под перевозку грузов в ежегодном докладе в правительство Российской Федерации о состоянии конкуренции в Российской Федерации

Направить в ФСТ России, Минтранс России и ОАО «РЖД» предложения о необходимости рассмотрения вопросов ценообразования на услуги организаций железнодорожного транспорта по предоставлению вагонов под перевозку грузов в соответствии с нормами законодательства о защите конкуренции.



Спасибо за внимание!

Институт проблем естественных монополий

www.ipem.ru

8 (495) 690-09-70

26.03.2014 г.