



ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

---

РОССИЯ, 123104, МОСКВА, УЛ. М. БРОННАЯ, Д. 2/7, СТР. 1.  
ТЕЛ.: (495) 690-09-70, ФАКС: (495) 697-91-11, E-MAIL: IPEM@IPEM.RU

**УТВЕРЖДАЮ**

Генеральный директор  
АНО «Институт проблем  
естественных монополий»

\_\_\_\_\_ Ю. З. Саакян

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2012 г.

М. П.

**Аналитический отчет:**

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

Москва — 2012

**СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ**

Научный руководитель, генеральный директор, канд. физ.-мат. наук	_____	Саакян Ю. З. (все разделы)
Заместитель генерального директора по научной работе	_____	Трудов О. Г. (все разделы)
Заместитель генерального директора, руководитель правового департамента	_____	Кирьяков Д. А. (все разделы)
Руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта	_____	Савчук В. Б. (все разделы)
Руководитель отдела исследований железнодорожных грузовых перевозок	_____	Куротченко И. В. (все разделы)
Эксперт-аналитик отдела исследований железнодорожных грузовых перевозок	_____	Терешко П. В. (все разделы)



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Глава 1. Введение .....</b>	<b>5</b>
1.1. Предпосылки для выполнения данного исследования .....	5
1.2. Основание для проведения аналитической работы.....	10
1.3. Цель исследования.....	12
1.4. Порядок выполнения работы.....	12
1.5. Основные понятия и определения.....	13
<b>Глава 2. Определение временного интервала исследования товарного рынка.....</b>	<b>17</b>
<b>Глава 3. Определение продуктовых границ товарного рынка .....</b>	<b>18</b>
3.1. Общие положения.....	18
3.2. Определение услуги .....	21
3.3. Определение свойств товара (услуги) .....	27
3.4. Определение услуг - заменителей.....	30
3.5. Результаты определения продуктовых границ товарного рынка .....	36
<b>Глава 4. Определение географических границ товарного рынка .....</b>	<b>38</b>
<b>Глава 5. Анализ выявленных товарных рынков.....</b>	<b>47</b>
5.1. Определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке.....	47
5.2. Расчет объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке.....	65
5.3. Определение уровня концентрации товарного рынка. ....	67
5.4. Определение барьера для входа на товарный рынок .....	70
<b>Глава 6. Результаты проведенного исследования.....</b>	<b>77</b>
<b>Приложение 1. Договор об оказании услуг по предоставлению подвижного состава с ООО «УралТрансМет».....</b>	<b>81</b>
<b>Приложение 2. Договор об оказании услуг по предоставлению подвижного состава с компанией ООО «НеваРефТранс».....</b>	<b>91</b>
<b>Приложение 3. Доли компаний, действующих на рынке предоставления полувагонов под перевозку.....</b>	<b>94</b>



<b>Приложение 4. Доли компаний, действующих на рынке предоставления нефтебензиновых цистерн под перевозку нефтеналивных грузов.....</b>	<b>96</b>
<b>Приложение 5. Доли компаний, действующих на рынке предоставления универсальных платформ.....</b>	<b>98</b>
<b>Приложение 6. Доли компаний, действующих на рынке предоставления крытых вагонов .....</b>	<b>99</b>

## Глава 1. Введение

### 1.1. Предпосылки для выполнения данного исследования

Необходимость проведения данного исследования возникла в связи со значительным изменением условий функционирования рынка железнодорожных перевозок грузов с момента начала структурной реформы, программа которой была принята постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте». Согласно данному постановлению на первом этапе (2001-2002 гг.) планировалось создание операторов подвижного состава, владеющих собственными вагонами и контейнерами и предоставляющих их под перевозку грузов<sup>1</sup>.

С введением в 2003 году нового Прейскуранта 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами<sup>2</sup>» были созданы предпосылки для развития конкуренции в сегменте предоставления подвижного состава под перевозку грузов. В данном Прейскуранте были выделены следующие тарифы<sup>3</sup>:

- плата за пробег груженых и порожних вагонов, локомотивов и другого передвижного оборудования на железнодорожном ходу общего парка;
- плата за пробег груженых и порожних вагонов (собственных или арендованных) с локомотивом РЖД;
- плата за пользование инфраструктурой РЖД при пробеге поездных формирований, состоящих из собственных (арендованных) локомотивов и вагонов.
- плата за пробег груженых и порожних вагонов, локомотивов и другого передвижного оборудования на железнодорожном ходу общего парка с собственным (арендованным) локомотивом

Таким образом, единый тариф на перевозку грузов был разделен на следующие составляющие – плата за использование инфраструктуры и

---

<sup>1</sup> Оператор железнодорожного подвижного состава - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующие на основе договора с перевозчиком в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров (ст. 2 ФЗ от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте Российской Федерации»).

<sup>2</sup> Принято Постановлением ФЭК РФ от 17 июня 2003 г. № 47-т/5 «Об утверждении прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами».

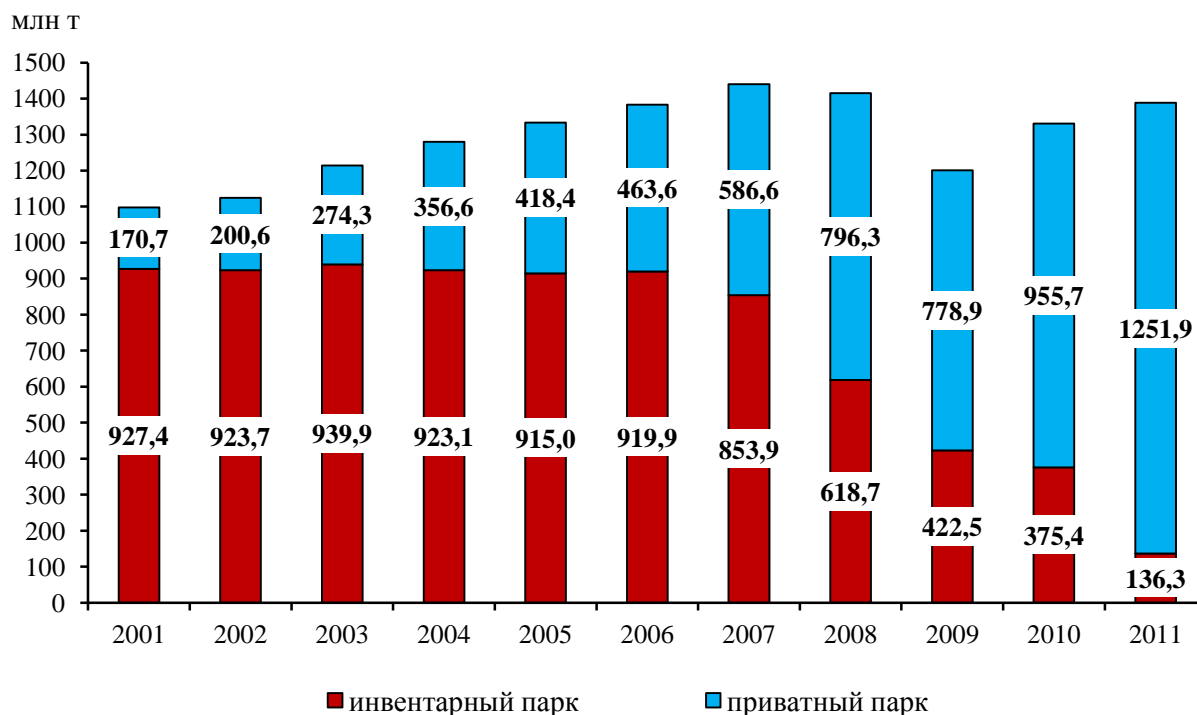
<sup>3</sup> Тариф - ценовая ставка за работы (услуги), выполняемые (оказываемые) субъектами регулирования.

локомотивов и плата за использование вагонного парка железных дорог. Фактически, вагонная составляющая для операторов представляла собой разницу между стоимостью перевозки грузов в вагонах инвентарного парка и стоимостью услуг предоставления инфраструктуры и локомотивов при перевозке в вагонах операторов. Появление вагонной составляющей создало предпосылки для роста частных инвестиций в вагонный парк.

С 2003 года операторы стали активно закупать новые вагоны и увеличивать свою долю на товарных рынках предоставления подвижного состава под перевозку<sup>4</sup> грузов, стала снижаться доля грузов, перевозимых в инвентарном парке ОАО «РЖД» (Рисунок 1). Помимо этого, из состава ОАО «РЖД» выделялись дочерние общества, которым передавался парк вагонов железных дорог и которые могли самостоятельно устанавливать цены на свои услуги. В 2011 году доля перевозок грузов в вагонах, не попадающих под тарифное регулирование вагонной составляющей, достигла 90% (Таблица 1).

---

<sup>4</sup> Предоставление отдельных родов вагонов под перевозку грузов предварительно можно отнести к разным товарным рынкам.



На инвентарный парк распространяется тарифное регулирование вагонной составляющей тарифа

Источник: ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»

Рисунок 1. Динамика объемов перевозок грузов в парке вагонов операторов (нерегулируемый сегмент) и в инвентарном парке (регулируемый сегмент).

Таблица 1. Динамика доли перевозок грузов в парке вагонов операторов (нерегулируемый сегмент) и в инвентарном парке (регулируемый сегмент).

Принадлежность парка	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Инвентарный парк	84%	82%	77%	72%	69%	66%	59%	44%	35%	28%	10%
Приватный парк	16%	18%	23%	28%	31%	34%	41%	56%	65%	72%	90%

Источник: ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»

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 создавались неравные условия деятельности операторов и ОАО «РЖД», что не соответствовало постановлению Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 «О программе структурной реформы» на железнодорожном транспорте». Согласно данному постановлению при определении соотношения тарифов за пользование

вагонным парком и за пользование услугами инфраструктуры и локомотивной тяги, должны обеспечиваться равновыгодные условия деятельности, как частных, так и государственных компаний.

Помимо этого, на втором этапе структурной реформы (2003-2005 гг.) планировался переход к свободному ценообразованию в конкурентных секторах, т. е. переход на свободные (контрактные) цены, а либерализация тарифов во временно-монопольном секторе (потенциально конкурентном), должна определяться органом регулирования в соответствии с уровнем развития конкуренции на конкретных сегментах рынка.

В статье 4 Пункте 2 Федерального закона «О естественных монополиях»<sup>5</sup> от 17 августа 1995 г. N 147 указано, что в соответствии с реализуемой по решению Правительства Российской Федерации демополизацией рынка железнодорожных перевозок осуществляется переход от регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок к регулированию деятельности субъектов естественных монополий в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Таким образом, государство, по мере развития конкуренции на рынке предоставления вагонов под перевозку, должно оставить за собой право регулировать лишь тарифы ОАО «РЖД» на услуги инфраструктуры. При этом согласно статье №3 Пункта 2 ФЗ «О естественных монополиях» не допускается сдерживание экономически оправданного перехода сферы перевозки грузов железнодорожным транспортом из естественно-монопольного состояния, в состояние конкурентного рынка<sup>6</sup>.

Стоит также отметить, что согласно Пункту №13 «Положения о государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок»<sup>7</sup> указано, что по мере развития конкуренции

---

<sup>5</sup>Естественная монополия (согласно статье №3 ФЗ «О естественных монополиях») – состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами, в связи с чем спрос на данном товарном рынке на товары, производимые субъектами естественных монополий, в меньшей степени зависит от изменения цены на этот товар, чем спрос на другие виды товаров.

<sup>6</sup> Пункт дополнительно включен с 18 января 2003 года Федеральным законом от 10 января 2003 года N 16-ФЗ.

<sup>7</sup> Принято Постановлением Правительства Российской Федерации №643 от 05 августа 2009 года.



в отдельных сегментах рынка железнодорожных транспортных услуг, орган регулирования принимает решение о применении методов регулирования тарифов, сборов и платы, изменении этих методов или о прекращении регулирования.

Сокращение доли инвентарного парка ОАО «РЖД» уже к концу 3-го этапа структурной реформы (к 2010 г.) создавало предпосылки для проведения оценки состояния конкурентной среды, так как доля грузов, перевозимых в частных вагонах, достигла 72% (Таблица 1).

К концу 2011 года товарные рынки предоставления вагонов под перевозку грузов фактически стали конкурентными, почти все инвентарные вагоны перешли в категорию частных, но полного дерегулирования вагонной составляющей не произошло. При этом все предпосылки для перехода на свободные (контрактные) цены были созданы ранее.

Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2011 г. N 1051 г. «О порядке привлечения открытым акционерным обществом "Российские железные дороги" железнодорожного подвижного состава для перевозок грузов и об установлении особого порядка ценообразования на перевозки грузов в указанном подвижном составе» фактически закрепило государственное регулирование перевозок грузов, осуществляемых в привлеченном парке.

Данное постановление позволило ОАО «РЖД» привлечь на срок до 31 декабря 2012 г. в аренду полувагоны, находящиеся в собственности или ином законном основании у ОАО «ВГК», а также у иных собственников на основании аукциона или публичной оферты, но с учетом особого порядка ценообразования<sup>8</sup>, который устанавливает государство. Фактически стоимость перевозки грузов для части грузоотправителей, пользующихся вагонами привлеченного парка, по всем составляющим тарифа стала фиксированной, хотя рыночные условия на товарных рынках предоставления вагонов давно сформированы и конечная стоимость перевозки грузов уже никак не регулируется.

Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2011 г. N 1051 г. можно назвать первым шагом со стороны государства к изменению методов регулирования тарифов на перевозку грузов. Исходя из настоящих рыночных

---

<sup>8</sup> Для тарификации стоимости перевозок грузов в привлеченном парке, ФСТ разработала отдельный тариф, издав приказ от 27 декабря 2011 года № 444-т/4 "Об утверждении порядка расчета тарифов на перевозки грузов в привлеченных вагонах и правил их применения", которым ведена единая формула на установление стоимости услуг по использованию вагонов привлеченного парка.

условий, необходимо рассмотреть вопрос об изменении ценового (тарифного) государственного регулирования на товарных рынках предоставления вагонов под перевозку грузов.

## 1.2. Основание для проведения аналитической работы

Основанием для проведения анализа послужило фактическое изменение конкурентной среды на товарных рынках. Существующая нормативно-правовая база не препятствует проведению данного анализа, а нижеуказанные документы и поручения способствуют проведению такого анализа:

- Федеральный закон «О естественных монополиях» (от 17 августа 1995 г. N 147) статья №4;
- 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) пункт №13;
- 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 пересмотра 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 и необходимости создания равных тарифных условий с частными операторами и необходимости дерегулирования вагонной составляющей;

- Переход всего парка вагонов в частную собственность<sup>9</sup> (с учетом того, что доля перевозок грузов в вагонах инвентарного парка железнодорожных администраций стала незначительной<sup>10</sup>).

Постановление Правительства РФ №643 от 05.08.2009 г. содержит перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, в отношении которых государством регулируются тарифы, сборы и платы. Среди них:

1. Услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.
2. Перевозка грузов железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе перевозка порожнего железнодорожного подвижного состава в составе грузовых поездов.
3. Дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой грузов железнодорожным транспортом общего пользования.
4. Дополнительные работы (услуги), выполняемые на железнодорожном транспорте в местах общего пользования и необщего пользования.

Т.е. государство, в первую очередь, оставляет за собой право регулировать тарифы на перевозку грузов, а также тарифы на перемещение порожнего вагона.

ОАО «РЖД», как субъект естественной монополии, является монопольным поставщиком таких услуг, как перевозка грузов и перевозка вагонов (согласно постановлению правительства РФ №643). Но на товарных рынках предоставления вагонов под перевозку грузов действуют множество операторов подвижного состава. Эти компании оказывают услуги, которые не входят в перечень услуг, оказываемых субъектами естественной монополией (согласно действующему законодательству на такие услуги не должно распространяться тарифное регулирование).

Поэтому, есть все основания, исходя из положений пункта №1.4 «Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке»<sup>11</sup>, провести анализ конкурентной среды, тем более что, согласно законодательству такие товарные рынки не относятся к естественно-монопольным.

---

<sup>9</sup> За исключением парка инвентарных вагонов ОАО «РЖД», который необходим перевозчику для хозяйственных нужд.

<sup>10</sup> Инвентарный парк вагонов стран железнодорожных администраций, попадающий на территорию сети ОАО «РЖД», подпадает под тарифное регулирование и стоимость перевозок грузов (включая вагонную составляющую) определяется Прейскурантом 10-01.

<sup>11</sup> Приказ ФАС от 28 апреля 2010 г. №220.

Таким образом, проводимые структурные преобразования, а также ряд нормативно-правовых актов, создают условия для проведения комплексной оценки состояния конкуренции на товарных рынках предоставления вагонов.

### 1.3. Цель исследования

В ходе выполнения данной аналитической работы необходимо оценить состояние конкуренции на рынке услуг по предоставлению вагонов под перевозку грузов (включая вагоны инвентарного парка) (согласно части I, раздела №1 Прейскуранта 10-01 и приказу ФСТ от 27 декабря 2011 года № 444-Т/4)<sup>12</sup>.

Интегральным показателем оценки указанных выше целей является коэффициент рыночной концентрации на разных товарных рынках, границы которых будут определены в ходе выполнения данной работы.

### 1.4. Порядок выполнения работы

Порядок проведения анализа состояния конкуренции на товарных рынках предоставления вагонов под перевозку в рамках данной аналитической работы будет определяться в соответствии с «Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке» (Приказ ФАС России от 28 апреля 2010 г. N 220). Данный Порядок был разработан в целях реализации Федерального закона N 135-ФЗ «О защите конкуренции». от 26.07.2006 г.

Проведение анализа состояния конкуренции на отдельном товарном рынке, согласно Приказу ФАС №220, включает следующие этапы:

- 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;

---

<sup>12</sup> Тарифное регулирование вагонной составляющей на сегодняшний день распространяется: а) при перевозке грузов в вагонах принадлежности ОАО «РЖД», железных дорог государств - участников СНГ, Прибалтики, а также арендованному РЖД у других юридических и физических лиц или принадлежащих РЖД на ином вещном праве. В этом случае уровень вагонной составляющей определяется согласно общим положениям Прейскуранта 10-01; б) при перевозке грузов в вагонах привлеченного парка (ОАО "ВГК", а также иных собственников вагонов). За использование привлеченных вагонов ФСТ была разработана отдельная тарифная плата.

- 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.

При проведении настоящего анализа оценки состояния конкуренции на товарных рынках предоставления подвижного состава под перевозку грузов решено придерживаться вышеуказанной последовательности.

Исходной информацией о структуре и объеме товарных рынков будут являться:

- данные официальной статистической информации;
- данные компаний, предоставляющих вагоны под перевозку, имеющиеся в открытом доступе;
- иные источники информации.

## 1.5. Основные понятия и определения

Согласно Статье №4 ФЗ "О защите конкуренции" от 26 июля 2006 г. в рамках выполнения данной работы будут использованы следующие термины и понятия:

**Товар** - объект гражданских прав (в том числе работа, услуга, включая финансовую услугу), предназначенный для продажи, обмена или иного введения в оборот.

**Взаимозаменяемые товары** - товары, которые могут быть сравнимы по их функциональному назначению, применению, качественным и техническим характеристикам, цене и другим параметрам таким образом, что приобретатель действительно заменяет или готов заменить один товар другим при потреблении (в том числе при потреблении в производственных целях).

**Товарный рынок** - сфера обращения товара (в том числе товара иностранного производства), который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров (далее - определенный товар), в границах которой (в том числе географических) исходя из экономической, технической или иной возможности либо целесообразности приобретатель может приобрести товар, и такая возможность либо целесообразность отсутствует за ее пределами.

**Продуктовые границы товарного рынка** – группа (набор) взаимозаменяемых товаров.

**Барьеры для входа на рынок** – обстоятельства, препятствующие возможностям для новых хозяйствующих субъектов войти на товарный рынок.

**Хозяйствующий субъект** - коммерческая организация, некоммерческая организация, осуществляющая деятельность, приносящую ей доход, индивидуальный предприниматель, иное физическое лицо, не зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя, но осуществляющее профессиональную деятельность, приносящую доход, в соответствии с федеральными законами на основании государственной регистрации и (или) лицензии, а также в силу членства в саморегулируемой организации.

**Конкуренция** - соперничество хозяйствующих субъектов, при котором самостоятельными действиями каждого из них исключается или ограничивается возможность каждого из них в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товаров на соответствующем товарном рынке.

**Недобросовестная конкуренция** - любые действия хозяйствующих субъектов (группы лиц), которые направлены на получение преимуществ при осуществлении предпринимательской деятельности, противоречат законодательству Российской Федерации, обычаям делового оборота, требованиям добропорядочности, разумности и справедливости и причинили или могут причинить убытки другим хозяйствующим субъектам - конкурентам либо нанесли или могут нанести вред их деловой репутации.

**Монополистическая деятельность** - злоупотребление хозяйствующим субъектом, группой лиц своим доминирующим положением, соглашения или согласованные действия, запрещенные антимонопольным законодательством, а также иные действия (бездействие), признанные в соответствии с федеральными законами монополистической деятельностью

**Группа лиц** – совокупность физических лиц и (или) юридических лиц, соответствующих одному или нескольким признакам из следующих признаков:

- хозяйственное общество (товарищество, хозяйственное партнерство) и физическое лицо или юридическое лицо, если такое физическое лицо или такое юридическое лицо имеет в силу своего участия в этом хозяйственном обществе (товариществе, хозяйственном партнерстве) либо в соответствии с полномочиями, полученными, в том числе на основании письменного соглашения, от других лиц, более чем пятьдесят процентов общего количества голосов,

- приходящихся на голосующие акции (доли) в уставном (складочном) капитале этого хозяйственного общества (товарищества, хозяйственного партнерства);
- хозяйственное общество (товарищество, хозяйственное партнерство) и физическое лицо или юридическое лицо, если такое физическое лицо или такое юридическое лицо осуществляет функции единоличного исполнительного органа этого хозяйственного общества (товарищества, хозяйственного партнерства);
  - хозяйственное общество (товарищество, хозяйственное партнерство) и физическое лицо или юридическое лицо, если такое физическое лицо или такое юридическое лицо на основании учредительных документов этого хозяйственного общества (товарищества, хозяйственного партнерства) или заключенного с этим хозяйственным обществом (товариществом, хозяйственным партнерством) договора вправе давать этому хозяйственному обществу (товариществу, хозяйственному партнерству) обязательные для исполнения указания;
  - хозяйственное общество (товарищество, хозяйственное партнерство), в котором более чем пятьдесят процентов количественного состава коллегиального исполнительного органа и (или) совета директоров (наблюдательного совета, совета фонда) составляют одни и те же физические лица;
  - хозяйственное общество (хозяйственное партнерство) и физическое лицо или юридическое лицо, если по предложению такого физического лица или такого юридического лица назначен или избран единоличный исполнительный орган этого хозяйственного общества (хозяйственного партнерства);
  - хозяйственное общество и физическое лицо или юридическое лицо, если по предложению такого физического лица или такого юридического лица избрано более чем 50% количественного состава коллегиального исполнительного органа либо совета директоров (наблюдательного совета) этого хозяйственного общества;
  - физическое лицо, его супруг, родители (в том числе усыновители), дети (в том числе усыновленные), полнородные и неполнородные братья и сестры;
  - лица, каждое из которых по какому-либо из указанных в выше пунктах признаку входит в группу с одним и тем же лицом, а также

другие лица, входящие с любым из таких лиц в группу по какому-либо из указанных в выше пунктах признаку;

- хозяйственное общество (товарищество, хозяйственное партнерство), физические лица и (или) юридические лица, которые по какому-либо из указанных выше пунктов признакам входят в группу лиц, если такие лица в силу своего совместного участия в этом хозяйственном обществе (товариществе, хозяйственном партнерстве) или в соответствии с полномочиями, полученными от других лиц, имеют более чем 50% общего количества голосов, приходящихся на голосующие акции (доли) в уставном (складочном) капитале этого хозяйственного общества (товарищества, хозяйственного партнерства).

**Доминирующее положение** - признание положения хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту (группе лиц) или таким хозяйствующим субъектам (группам лиц) возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам.



## **Глава 2. Определение временного интервала исследования товарного рынка**

Согласно статье №5, пункта 9 ФЗ «О защите конкуренции» 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 чем один год.

Понятие оператор подвижного состава впервые было введено в нормативно-правовую базу в начале 2003 года (ст. 2 ФЗ N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» от 10 января 2003 г.), хотя услуга по предоставлению подвижного состава под перевозку уже существовала с 1990-х годов. Все договоры компаний, предоставляющих вагоны грузоотправителям, заключались в рамках «Гражданского кодекса РФ» от 26.01.1996 N 14-ФЗ. Таким образом, рынок перевозок грузов с участием вагонов различной собственности существует уже более чем 10 лет, но наиболее активно он стал развиваться с момента принятия в 2003 году нового Прейскуранта 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые «Российскими железными дорогами». К концу 2011 году товарные рынки предоставления вагонов под перевозку грузов были окончательно сформированы, все вагоны перешли в разряд частных, доля перевозок грузов в вагонах, на которые распространяется тарифное регулирование стала минимальной.

Таким образом, с момента начала структурной реформы постоянно расширялись объемы товарного рынка. Поэтому, согласно законодательству (ФЗ «О защите конкуренции», статья №5, пункт 9), необходимо провести оценку состояния конкуренции на рынке услуг по перевозке грузов с участием вагонов различной собственности основываясь на анализе данных за предшествующий проводимому исследованию год. Так как исследование товарного рынка проводится в 2012 году, то для целей настоящего анализа решено ограничить временной интервал исследований товарного рынка вторым полугодием 2011 года и первым полугодием 2012 года.

## Глава 3. Определение продуктовых границ товарного рынка

### 3.1. Общие положения

Согласно Приказу ФАС России от 28 апреля 2010 г. N 220, продуктовыми границами товарного рынка будет являться 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.

Согласно пункту 3.3 Приказа ФАС России N 220 определение продуктовых границ товарного рынка основывается на мнении покупателей о взаимозаменяемости услуг, входящих в одну товарную группу.

Для этого определим грузоотправителей, которые входят в одну товарную группу. Клиенты компаний, предоставляющих подвижной состав под перевозку грузов, могут различаться:

- по месту приобретения услуги (на сети около 3500 железнодорожных станций открытых для грузовой работы);
- по способу и форме участия (крупные грузоотправители, небольшие грузоотправители);
- по предъявляемым требованиям к оказываемой услуге (грузоотправителям требуются различные рода вагонов под погрузку, подвижной состав должен быть технически исправен, необходима своевременность подачи вагона и т. д.);
- по особенности поведения на товарном рынке.

Согласно приказу ФАС №220 грузоотправители признаются действующими на разных товарных рынках, если операторы вагонов, на основании признаков, указанных выше, устанавливают разные цены для разных групп покупателей на свои услуги<sup>13</sup>.

Станций, открытых для грузовой работы, на сети ОАО «РЖД» около 3500, на каждой из которых расположены разные категории грузоотправителей, отправляющих грузы маршрутными и повагонными

---

<sup>13</sup> Под услугой операторов согласно ст. 2 ФЗ «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» понимается предоставление подвижного состава под перевозку грузов.

отправками<sup>14</sup> и предъявляющие разные требования к подвижному составу. Но на основании признаков, указанных выше, говорить о том, что существует значительное количество товарных рынков нельзя, так как они тесно связаны друг с другом<sup>15</sup>.

Если грузоотправители предъявляют одинаковые требования к оказываемым услугам (для перевозки необходим конкретный род подвижного состава) и при этом услуга приобретает не для целей последующей перепродажи (вагон необходим под перевозку конкретному грузоотправителю, расположенному на станции, открытой для грузовой работы), то таких грузоотправителей можно признать действующими на одном товарном рынке, даже если конечная стоимость услуги для них может отличаться.

Оператор грузового вагона, как продавец услуги, ориентируется на суточную доходность одного вагона. Но, в случае отправки небольших партий грузов, время предоставления вагона под перевозку груза отличается от времени использования вагона при отправке крупных партий грузов. Это связано со следующими особенностями повагонной отправки в сравнении с маршрутной:

- больше времени затрачивается на ожидание и выполнение грузовых операций;
- больше времени вагон простаивает на технических станциях<sup>16</sup>, происходит сортировка вагона.

---

<sup>14</sup> Маршрутная отправка - железнодорожная отправка по одной накладной партии груза в количестве, соответствующем грузоподъемности целого состава поезда, повагонная отправка - железнодорожная отправка по одной накладной партии груза, для перевозки которого по его объему, массе или роду требуется отдельный вагон.

<sup>15</sup> Анализ показывает, что таких рынков должно быть несколько тысяч, каждый из которых тесно связан друг с другом и между ними нет четких границ.

<sup>16</sup> Техническая железнодорожная станция предназначена для выполнения технических операций с грузовыми вагонами, составами, поездами для организации перевозок и обеспечения безопасности движения. В зависимости от выполняемых технических операций с грузовыми вагонами, составами или поездами технические железнодорожные станции подразделяются на: сортировочные, участковые, предпортовые.

Таблица 2. Скорость продвижения грузовой отправки на сети ОАО «РЖД» в разрезе по видам отправок.

Месяц, год	Скорость доставки повагонной отправки, км/сут.	Скорость доставки маршрутной отправки, км/сут.	Отношение скорости маршрутной отправки к скорости при повагонной отправки
мар.11	251	468	1,86
апр.11	244	457	1,87
май.11	236	457	1,94
июн.11	224	429	1,92
июл.11	212	401	1,89
авг.11	214	360	1,68
сен.11	213	333	1,57
окт.11	217	335	1,55
ноя.11	219	330	1,51
дек.11	218	335	1,53
январ.12	209	340	1,63
фев.12	204	340	1,66
мар.12	201	350	1,74
апр.12	187	334	1,79
май.12	172	311	1,81
июн.12	166	299	1,80
июл.12	167	305	1,82

Источник: ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»

Суточная скорость движения груженого вагона при повагонной отправки в 1,5 – 1,8 раза меньше, чем при маршрутной отправки (Таблица 2), для порожнего вагона аналогичное соотношение составляет около 1,8 – 2,1, что объясняется существующей технологией железнодорожных перевозок. Необходимо учесть, что время простоя вагонов под грузовыми операциями также отличается. Поэтому при расчете цены услуги учитывается также время предоставления вагона клиенту, на которое оператор повлиять не может. В силу технологических причин, итоговая стоимость услуги, а значит и стоимость перевозки грузов в вагонах различной собственности, для крупных и небольших грузоотправителей разная.

Предварительно можно сделать вывод о том, что если грузоотправители предъявляют одинаковые требования к подаваемым под погрузку вагонам (род вагона, техническая пригодность), то и крупных и небольших клиентов железных дорог можно признать действующими на одном товарном рынке, несмотря на то, что итоговая стоимость услуги по предоставлению вагонов может для них отличаться.

### 3.2. Определение услуги

В соответствии с Приказом №220 ФАС продуктовые границы товарного рынка определяются исходя из характеристики услуги, которую оказывают своим клиентам операторы подвижного состава. Определение услуги осуществляется на основе следующих источников информации:

- нормативные акты, регулирующие соответствующую деятельность;
- договоры, заключенные в отношении услуг;
- разрешения (лицензии) на осуществление определенных видов деятельности;
- общероссийские классификаторы продукции, работ, услуг, видов экономической деятельности;
- товарные словари или справочники товароведов;
- заключения специалистов, имеющих специальное образование в соответствующей сфере;
- иные источники, позволяющие однозначно определить услугу.

#### 3.2.1. Определение услуги на основе нормативных актов

В существующей нормативно-правовой базе права и обязанности операторов перед участниками перевозочного процесса не прописаны, тем не менее, в статье 2 федерального закона «О железнодорожном транспорте в РФ» от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ понятие «оператор подвижного состава» закреплено. Согласно статье №2 оператором железнодорожного подвижного состава является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующие в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров. В законе также указано, что основы правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками определяются Правительством Российской Федерации.

Несмотря на то, что в существующей нормативно-правовой базе отношения операторов и участников перевозочного процесса практически не урегулированы, сама услуга по предоставлению подвижного состава под перевозку существует.

Так, согласно Письму Департамента налоговой и таможенно-тарифной политики Минфина РФ от 11 января 2011 г. N 03-07-08/02 в соответствии с положением пп. 2.1 и 2.7 п. 1 ст. 164 Налогового кодекса РФ услуги по предоставлению (подаче) под погрузку железнодорожного подвижного

состава для осуществления железнодорожным транспортом международных перевозок и перевозок по территории Российской Федерации экспортируемых товаров или продуктов переработки облагаются налогом на добавленную стоимость по ставке в размере 0%. В то же время услуги по сдаче вагонов в аренду согласно разъяснению должны облагаться 18 % налогом. То есть данные понятия различаются в данном документе.

Далее, пунктом 4.1. Письма Минтранса РФ от 20 мая 2008 г. N СА-16/3729 разъясняется, что данные услуги оказываются операторами железнодорожного подвижного состава, иными юридическими лицами, которые, обладая на праве собственности или ином законном праве вагонами, контейнерами, локомотивами, участвуют в осуществлении перевозочного процесса.

Более того, согласно указанному пункту, услуга по подаче (предоставлению) под погрузку собственного, арендованного или принадлежащего на ином законном основании железнодорожного подвижного состава, контейнеров грузоотправителям, грузополучателям, грузовладельцам и иным заинтересованным лицам, носит комплексный характер. В состав такой услуги могут входить:

- 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.

При этом, как указано в п. 2 Правил Минтранса о перевозке грузов, лицом, ответственным за организацию перевозок поездными формированиями, не принадлежащими перевозчику, является организатор перевозки (грузоотправитель, оператор железнодорожного подвижного состава), владеющий на праве собственности или ином праве локомотивом/локомотивами.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Приказ Минтранса РФ от 22 октября 2007 г. N 150 "Об утверждении Правил перевозок грузов в поездах, сформированных из локомотивов и вагонов, принадлежащих на праве собственности или ином праве грузоотправителям, грузополучателям, иным юридическим и физическим лицам, не являющимся перевозчиками на железнодорожном транспорте"

### 3.2.2. Определение услуги на основе договоров

Анализ типовых договоров между операторами и грузоотправителями<sup>18</sup> (Приложение №1 и №2) показывает, что оператор обязуется оказать своим клиентам услуги по обеспечению перевозки железнодорожным транспортом принадлежащих им на законном основании грузов в виде предоставления подвижного состава (вагонов) под перевозку по согласованному Сторонами маршруту, а Заказчик обязуется принять и оплатить эти услуги.

Как правило, в договорах указано, что периодом оказания услуг считается промежуток времени с момента прибытия вагонов на станцию отправления до момента отправления вагонов со станции назначения, согласованной Сторонами, после проведения разгрузочных операций. При этом возможны следующие варианты:

- клиент (грузоотправитель) оплачивает возврат порожнего вагона к месту следующей погрузки (в данном случае стоимость услуги оператора равна произведению суточной ставки аренды вагона на его потенциальный оборот<sup>19</sup> от перевозки);
- возврат порожнего вагона к месту следующей погрузки оплачивается оператором (тогда в стоимость услуг операторов уже включается оплата тарифа перевозчику за перемещение порожнего пробега вагона).

Ряд особенностей заключения договора оказания услуг по предоставлению вагонов также выделяется в разъяснениях различных ведомств. Так, отличая аренду от услуги по предоставлению оператором вагонов под перевозку груза, пункт 4.1. Письма Минтранса РФ от 20 мая 2008 г. N СА-16/3729 отмечает следующее:

- цель заключения клиентом такого договора — обеспечение перемещения его грузов, а не получение в пользование транспортного средства, как это имеет место быть в случае с договором аренды;
- при оказании услуг по подаче (предоставлению) под погрузку подвижного состава клиент не получает во владение вагоны и контейнеры, ему лишь предоставляется право загрузить в них грузы для перевозки в пункт назначения;

---

<sup>18</sup> С типовыми договорами на предоставление вагонов можно ознакомиться в Приложении №1 и №2, а также на интернет сайтах некоторых компаний операторов (<http://www.nevarefrans.ru/documents.php> или <http://www.uraltransmet.ru/index.php/docs>).

<sup>19</sup> Оборот вагона - период времени, включающий цикл операций от момента окончания погрузки вагона до момента окончания следующей его погрузки.

- услуга по предоставлению вагонов и контейнеров под погрузку для осуществления перевозок непосредственно связана с организацией конкретной перевозки. Срок предоставления вагона и контейнера завершается одновременно с завершением договора перевозки, а плата за предоставление устанавливается исходя из условий конкретной перевозки (протяженность перевозки вне зависимости от сроков доставки, скорости и т.д.).

Письмом Департамента налоговой и таможенно-тарифной политики Минфина РФ от 11 января 2011 г. N 03-07-08/02 также дополнительно разъясняется, что в соответствии с положением пп. 2.1 и 2.7 п. 1 ст. 164 Налогового кодекса РФ, услуги по предоставлению (подаче) под погрузку железнодорожного подвижного состава для осуществления железнодорожным транспортом международных перевозок и перевозок по территории Российской Федерации экспортируемых товаров или продуктов переработки облагаются налогом на добавленную стоимость по ставке в размере 0%.

Таким образом, существующая многолетняя договорная практика и разъяснения соответствующих ведомств дают четкое определение состава услуги, оказываемой операторами подвижного состава.

### **3.2.3. Определение услуги по классификатору видов экономической деятельности**

Согласно рекомендациям «Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке» предварительное определение услуги возможно на основе «Общероссийского классификатора видов экономической деятельности» (далее ОКВЭД)<sup>20</sup>.

Первоначально можно предложить, что в соответствии с ОКВЭД, услуга по предоставлению вагонов под перевозку может быть включена в Раздел I «Транспорт и связь» и относится:

- 1) к классу 60.1 «Деятельность железнодорожного транспорта»;

---

<sup>20</sup> Общероссийский классификатор видов экономической деятельности ОК 029-2001 (КДЕС Ред.1) введен в действие постановлением Госстандарта РФ от 6 ноября 2001 г. N 454-ст. Дата введения 2003-01-01. Классификация видов экономической деятельности в ОКВЭД производится по признакам, характеризующим сферу деятельности, процесс производства или технологию. Коды ОКВЭД не отражают форму собственности, организационно-правовые формы и ведомственную подчиненность юридических лиц, не делается различий между внутренней и внешней торговлей, коммерческими и некоммерческими видами экономической деятельности.



- 2) к классу 63.2 «Прочая вспомогательная транспортная деятельность»;
- 3) к классу 63.4 «Организация перевозок грузов».

В описании к разделам указано, что к подклассу 60.1 «Деятельность железнодорожного транспорта» относится:

- местные (пригородные) и дальние (междугородные и международные) пассажирские и грузовые перевозки по железным дорогам;
- предоставление маневровых услуг;
- перевозки грузов по подъездным путям предприятий.

К подклассу 63.2 относится подгруппа 63.21.1 «Прочая вспомогательная деятельность железнодорожного транспорта», которая включает деятельность терминалов (железнодорожных станций, перегрузочных товарных станций и т.п.).

К подклассу 63.4 «Организация перевозок грузов» относится:

- деятельность транспортно-экспедиционных агентств;
- транспортно-экспедиционное обслуживание грузов на всех видах транспорта;
- организацию перевозок грузов сухопутным, водным или воздушным транспортом;
- прием групповых и индивидуальных партий груза (включая подбор грузов и группировку партий груза);
- подготовку транспортной документации и путевых листов;
- организацию групповой отправки грузов сухопутным, воздушным или водным транспортом (включая сбор и распределение грузов);
- деятельность таможенных агентов - деятельность фрахтовых агентов (водного транспорта) и экспедиторов (воздушного транспорта);
- операции по транспортной обработке грузов, т.е. временное упаковывание с целью предохранения во время транзитной перевозки, распаковывание, взятие проб, взвешивание грузов и т.п.

Анализ информации о деятельности крупных операторов подвижного состава, размещенной в открытых источниках, показал, что основной вид своей деятельности компании идентифицируют по следующим кодам (Таблица 3):

Таблица 3. Идентификация ряда крупных операторов по виду экономической деятельности.

Наименование оператора	Код ОКВЭД
ОАО «Первая грузовая компания»	60.10
ООО «Независима транспортная компания»	63.40
ОАО «Вторая грузовая компания»	60.10
ОАО «Новая перевозочная компания»	63.40
ЗАО «Нефтетранссервис»	60.10 <sup>21</sup>
ООО «Газпромтранс»	60.10
ЗАО «Русагротранс»	60.10
ООО «Фирма «Трансгарант»	63.40
ООО «Балттранссервис»	60.10
ООО «Металлоинвесттранс»	60.10
ООО «УВЗ-Логистик»	60.10
ЗАО «СФАТ»	60.10
ООО «ТрансГрупп АС»	60.10

Источник: Открытые источники

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.

### 3.2.4. Определение услуги на основе разрешений (лицензий)

Такой вид деятельности как предоставление вагонов под перевозку, согласно законодательству, не лицензируется. В статье №12 ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» N 99-ФЗ от 4 мая 2011 г. перечень видов деятельности, связанных с железнодорожной перевозкой грузов, которые подлежат лицензированию, являются:

- деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов;
- погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

<sup>21</sup>Деятельность магистрального грузового железнодорожного транспорта (60.10.12).

Согласно ОКВЭД и проведенному ранее анализу, 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.

Таким образом, на основании критериев, указанных в пункте №3.3 Приказа ФАС №220 и проведенного в пунктах 3.2.1-3.2.4 настоящего анализа, целевые границы товарного рынка предоставления вагонов под перевозку грузов определяются такой услугой как предоставление на возмездной основе со стороны операторов порожних вагонов грузоотправителям на станции, согласованной с клиентом (грузоотправителем), на время, которое необходимо, чтобы задействовать вагон под данную перевозку.

### **3.3. Определение свойств товара (услуги)**

В соответствии с рекомендациями ФАС при выявлении свойств товара, определяющих выбор покупателя, анализируются следующие характеристики:

- функциональное значение, в том числе цель потребления товара и его потребительские свойства;
- применение товара (перепродажа, личное потребление, профессиональное использование);
- качественные характеристики;
- технические характеристики, в том числе эксплуатационные показатели, ограничения по транспортировке, условия сборки, ремонта, технического обслуживания, особенности производственного использования;
- цена;
- условия реализации, в том числе размер партий товара, способ реализации товара.

Применимость данных рекомендаций к целевому товарному рынку предоставления подвижного состава под перевозку грузов дает основание считать, что данную услугу можно разделить на несколько групп, число которых равно числу различных родов подвижного состава, подаваемого под погрузку. Род подвижного состава выбирается грузоотправителем в зависимости от свойств груза, вида применяемых для его погрузки или выгрузки сооружений, устройств, механизмов.

Согласно существующим Правилам перевозок грузов<sup>22</sup> железнодорожным транспортом грузоотправители подчиняются условиям безопасности и сохранности грузов.

Все правила разработаны в соответствии со статьей 3 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ» и регулируют условия перевозки железнодорожным транспортом различных грузов, включая требования к подаваемому под погрузку подвижному составу.

Например, согласно «Правилам перевозок железнодорожным транспортом грузов насыпью и навалом»<sup>23</sup>, грузы, требующие защиты от атмосферных осадков и распыления, перевозятся насыпью и навалом в специализированных крытых вагонах (вагонах-муковозах, зерновозах, цементовозах, минераловозах), специализированных контейнерах. Грузы, не требующие защиты от атмосферных осадков, перевозятся навалом и насыпью в открытом подвижном составе, в том числе в специализированных открытых вагонах (думпкарах, хоппер-дозаторах).

Согласно «Правилам перевозок железнодорожным транспортом грузов в открытом подвижном составе»<sup>24</sup> в открытом подвижном составе не допускается перевозка грузов, которые под влиянием атмосферных осадков и внешних воздействий могут быть повреждены, уничтожены, вызвать повреждение вагонов, нарушение работы рельсовых цепей или стать источником аварийных ситуаций. К перевозке в открытом подвижном составе (полувагон, платформа) допускаются грузы, перечень которых приведён в статье 23 Устава МПС России.

В «Правилах перевозок железнодорожным транспортом скоропортящихся грузов»<sup>25</sup> указано, что скоропортящиеся грузы перевозятся в специализированных изотермических вагонах (рефрижераторные вагоны, вагоны-термосы, цистерны-термосы, молочные цистерны и изотермические вагоны-цистерны), крытых вагонах, рефрижераторных и универсальных контейнерах. В документе также указан перечень скоропортящихся грузов и

---

<sup>22</sup>Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом (ст. 3 ФЗ «Устав железнодорожного транспорта») представляют собой нормативные правовые акты, которые содержат нормы, обязательные для перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, других юридических и физических лиц, и регулируют условия перевозок грузов с учетом их особенностей, безопасности движения, сохранности грузов, железнодорожного подвижного состава и контейнеров, а также экологической безопасности.

<sup>23</sup> Утверждены Приказом МПС России от 16.06.2003 г. N 22.

<sup>24</sup> Утверждены Приказом МПС России от 16.06.2003 N 19.

<sup>25</sup> Утверждены Приказом МПС России от 18.06.2003 N 37.

предельные сроки их перевозки в указанных родах вагонов в зависимости от термической, технологической обработки, а также времени года.

«Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума»<sup>26</sup> дают перечень нефтеналивных грузов, который можно перевозить в технически исправных вагонах-цистернах и в вагонах бункерного типа. Перевозка сжатых и сжиженных газов осуществляется в специализированных цистернах.

Согласно «Правилам перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума» запрещается перевозка «тёмных» нефтепродуктов (сырая нефть, мазут и т.д.) в вагонах-цистернах, предназначенных для перевозки «светлых» нефтепродуктов (бензин, керосин и т.д.). При этом правила также дают разъяснение о том, что разрешение на перевозку груза в цистерне, не предназначенной для его перевозки, выдается в установленном порядке МПС России по согласованию с Госгортехнадзором России на основании ходатайства грузоотправителя или грузополучателя с приложением сведений о типе и модели вагона-цистерны, в которой предполагается перевозить опасный груз, с гарантиями<sup>27</sup> пригодности вагона для этой перевозки и допущении к эксплуатации.

Подводя итог, можно сказать, что при перевозке нефтеналивных грузов используются все нефтебензиновые цистерны.

Таким образом, согласно действующей нормативно-правовой базе, учитывая требования к перевозкам, широкую номенклатуру перевозимой продукции и особенности погрузки, грузоотправители вынуждены использовать различные рода вагонов для перевозок грузов. Можно сделать вывод о том, что грузоотправители предъявляют разные требования к услугам, которые им оказывают операторы.

Как было показано ранее (в пункте 3.1 настоящего Анализа), 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.

<sup>26</sup> Утверждены Приказом МПС России от 18.06.2003 N 25.

<sup>27</sup> Гарантия выдаётся заводом-изготовителем.

Таким образом, согласно пункту 3.3 Приказа ФАС №220 операторов можно признать действующими на одном товарном рынке, если они оказывают услугу по предоставлению конкретного рода вагонов под погрузку компаниям, действующем на одном товарном рынке.

### 3.4. Определение услуг - заменителей

Для выявления границ товарного рынка необходимо определить, какие услуги являются взаимозаменяемыми<sup>28</sup>. При применении данной характеристики к проводимому анализу, необходимо ответить на вопрос, при каких условиях грузоотправитель согласен заменить один род подаваемого под погрузку вагона другим<sup>29</sup>.

Как было уже указано ранее, 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<sup>30</sup> род подвижного состава под перевозку. При этом грузоотправители имеют возможность использовать несколько родов вагонов, если условия перевозки не противоречат «Правилам перевозок грузов».

В частности, отправители цемента перевозят продукцию преимущественно в цементовозах, но при перевозке цемента в транспортных пакетах используют полувагоны и крытые вагоны (Таблица 4). Отправители круглого леса предпочитают использовать для перевозки лесовозные платформы, как наиболее подходящий род подвижного состава, позволяющий обеспечить большую вместимость, уменьшить трудоемкость погрузочно-разгрузочных работ, упростить процедуру очистки и визуального

---

<sup>28</sup> Как уже отмечалось в разделе 1.5 настоящего Анализа, взаимозаменяемые товары - товары, которые могут быть сравнимы по их функциональному назначению, применению, качественным и техническим характеристикам, цене и другим параметрам таким образом, что приобретатель действительно заменяет или готов заменить один товар другим при потреблении (в том числе при потреблении в производственных целях).

<sup>29</sup> Согласно Приказу ФАС №220, товары (услуги) не относятся к взаимозаменяемым, если для замены товара другим товаром (услугой) в процессе потребления требуется более года или в связи с заменой приобретатель несет значительные убытки (превышающие, как правило, 10% от цены товара) и если при этом антимонопольный орган не располагает информацией о том, что такая замена имела место.

<sup>30</sup> Так под перевозку угля предоставляются полувагоны, а перевозку нефтепродуктов – нефтебензиновые цистерны.

осмотра при приеме груза. Но при росте стоимости аренды данного рода вагонов, отправители лесных грузов имеют возможность использовать под перевозку леса полувагоны.

Таблица 4. Число погруженных вагонов некоторыми грузами в разрезе по родам вагонов в 2011 году.

Род вагона	Наименование груза				
	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	-	-
<b>Всего</b>	<b>387107</b>	<b>436162</b>	<b>49381</b>	<b>4741</b>	<b>8263</b>

Источник: ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»

Так как услуга по предоставлению вагонов неразрывно связана с оказанием услуг по самой перевозке грузов<sup>31</sup>, то предпочтения грузоотправителей о замене одного рода вагонов другим складывается из оценки общей стоимости перевозки грузов, включая оплату тарифа на услуги инфраструктуры ОАО «РЖД». Поэтому применение положений пункта 3.7 приказа ФАС №220<sup>32</sup> к проводимому Анализу дает основание считать, что услуги не взаимозаменяемы, если при замене одного рода вагонов другим, стоимость перевозки грузов меняется более чем на 10%.

Некоторые грузоотправители готовы использовать несколько родов вагонов при перевозке грузов в зависимости от:

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

<sup>31</sup> Пункт 4.1. Письма Минтранса РФ от 20 мая 2008 г. N СА-16/3729.

<sup>32</sup> При условии, что действующие «Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом» позволяют для отдельных грузов и условий перевозок заменить один род подвижного состава другим.

И если такая замена имеет место, и цена перевозки менялась более чем на 10%, то услуги являются не взаимозаменяемыми, а рынки предоставления отдельных родов вагонов под перевозку нужно рассматривать обособленно.

Общая стоимость перевозок грузов на сети ОАО «РЖД» складывается из регулируемого государством тарифа на услуги инфраструктуры (Таблица 5-8) и стоимости предоставления вагонов под перевозку. При этом суточная доходность различных родов вагонов, по которой готов работать оператор, складывается из следующих составляющих:

- цены закупки и года выпуска вагона;
- рыночного спроса на услуги операторов в определенный момент времени;
- стоимости обслуживания и ремонта вагона;
- специфики управления парком вагонов.

В условиях отсутствия инвентарного парка итоговая стоимость перевозок определяется рынком. Договоры на предоставление вагонов между операторами и грузоотправителями не являются публичными, в этой связи, определить индикативный уровень общей стоимости перевозок грузов в различных родах вагонов позволит лишь тариф на перевозку грузов в инвентарном парке<sup>33</sup>.

С момента создания Прейскуранта 10-01, вплоть до 2011 года, пока сохранялся инвентарный парк, операторы при определении цен на свои услуги ориентировались на общий уровень тарифа инвентарного парка. Используя этот тариф, предельный уровень которого устанавливает государство, можно с высокой степенью уверенности ответить на вопрос, как изменится цена перевозки при замене одного рода вагона другим у тех грузоотправителей, для которых такая замена возможна.

Анализ уровня тарифов при перевозке ряда грузов с использованием нескольких родов вагонов показал, что итоговая стоимость перевозки в специализированных и универсальных вагонах существенно отличается. (Таблица 5-8).

---

<sup>33</sup> Тариф на перевозку грузов в инвентарном парке определяется согласно положениям Тарифного руководства №1 Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами».



Таблица 5. Стоимость перевозки цемента в различных родах вагонов по тарифным составляющим в 2011 году (круговой рейс)<sup>34</sup>.

Тарифная составляющая	Род используемого при перевозке вагона			
	полувагоны (69т) <sup>35</sup>	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
<b>Стоимость перевозки в инвентарном парке руб./т<sup>36</sup></b>	<b>463,7</b>	<b>524,08</b>	<b>455,57</b>	<b>624,29</b>

Источник: Прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами».

При погрузке цемента используются цементовозы, крытые вагоны, полувагоны, зерновозы. Стоимость перевозок в универсальных вагонах (полувагоны, крытые вагоны) более чем на 30% ниже стоимости перевозок в специализированных вагонах (цементовозы, зерновозы) (Таблица 5). При этом необходимо учитывать, что замена одного рода вагона другим для грузоотправителя сопровождается определенными издержками.

Перевозка цемента в полувагонах требует создания упаковки для защиты от атмосферных осадков. В крытых вагонах цемент перевозится в фасованном виде, что повышает его себестоимость. После выгрузки цемента должна проводиться промывка крытых вагонов и зерновозов, что связано с дополнительными издержками грузополучателя<sup>37</sup>. Помимо этого, перевозки цемента подвержены сезонному фактору, в пиковые месяцы погрузки наблюдается дефицит цементовозов, ставки на них повышаются, грузоотправители перевозят продукцию с использованием универсальных вагонов.

На основании всего вышесказанного, замена одного рода вагона другим сопровождается дополнительными издержками, которые значительно

<sup>34</sup> Дальность груженого и порожнего рейса вагона - 1000 км, внутреннее сообщение, групповая отправка - 20 ваг., максимальное использование грузоподъемности для каждого рода вагона. Аналогичные характеристики перевозки используются и в Таблицах 7-9.

<sup>35</sup> В скобках указана грузоподъемность данного рода вагона, при этом расчет тарифа проводился исходя из максимальной загрузки.

<sup>36</sup> Стоимость перевозки грузов в инвентарном парке являлась в 2011 году индикативным уровнем общей стоимости перевозок, на которую ориентировались как операторы, так и грузоотправители.

<sup>37</sup> Правила очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов, а также перечень грузов, после выгрузки которых должна производиться промывка крытых вагонов, Утверждены Приказом МПС России от 18 июня 2003 г. N 46.

превышают установленные в пункте 3.7 Приказа ФАС №220 пороговое значение в 10% от стоимости оказываемой услуги. Поэтому услуги по предоставлению цементовозов, зерновозов, полувагонов и крытых вагонов под перевозку цемента не являются взаимозаменяемыми, а операторы, предоставляющие такие вагоны под погрузку, признаются действующими на разных товарных рынках.

Таблица 6. Стоимость перевозки железорудного сырья в различных родах вагонов по тарифным составляющим в 2011 году (круговой рейс).

Тарифная составляющая	Род используемого при перевозке вагона		
	полувагоны (69 т)	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
<b>Стоимость перевозки в инвентарном парке, руб./т</b>	<b>457,7</b>	<b>792,15</b>	<b>618,31</b>

Источник: Прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами».

При перевозке железорудного сырья используется 3 основных рода подвижного состава: полувагоны, думпкары, окатышевозы. Как и в случае с перевозкой цемента, замена одного рода вагонов другим сопровождается дополнительными издержками у отправителей руды (Таблица 6). Стоимость перевозок одной тонны продукции в думпках на 73% выше стоимости перевозок в полувагонах и на 28% выше, чем в окатышевозах. Поэтому услуги также не являются взаимозаменяемыми и товарные рынки предоставления полувагонов, окатышевозов и думпкаров в данном случае также нужно рассматривать обособленно.

Разница в стоимости услуг операторов, предоставляющих под погрузку конкретному грузоотправителю разные рода вагонов, может быть такой, что итоговая стоимость перевозок может отличаться на десятки процентов. Например, при перевозке нерудных строительных материалов, регулируемый государством тариф на перевозку в частных полувагонах, думпках и хоппер-дозаторах отличается незначительно. А с учетом стоимости услуг операторов, разница в стоимости перевозки становится значительной (Таблица 7).

Таблица 7. Стоимость перевозки балласта для железных дорог в различных родах вагонов по тарифным составляющим в 2011 году.

Тарифная составляющая	Род используемого при перевозке вагона		
	полувагоны (69 т)	думпкары (60 т)	хоппер-дозатор (76 т)
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
<b>Стоимость перевозки в инвентарном парке, руб./т</b>	<b>378,59</b>	<b>687,9</b>	<b>444,2</b>

Таблица 8. Стоимость перевозки азотных удобрений в различных родах вагонов по тарифным составляющим в 2011 году.

Тарифная составляющая	Род используемого при перевозке вагона			
	полувагоны (69 т)	минераловозы (64 т)	крытые (68 т)	зерновозы (65 т)
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
<b>Стоимость перевозки в инвентарном парке, руб./т</b>	<b>587,06</b>	<b>784,44</b>	<b>580,4</b>	<b>776,31</b>

Источник: Прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами».

Процедура выявления взаимозаменяемых услуг для грузоотправителей, согласно Приказу ФАС №220 осуществляется до тех пор, пока не будут выявлены группа услуг, в отношении которой выполняется хотя бы одно из приведенных ниже условий:

- гипотетическое увеличение цены на услугу по предоставлению одного рода вагона не приводит к замене его другим родом вагона со стороны грузоотправителя;
- гипотетическое увеличение цены на услугу по предоставлению одного рода вагона не обуславливает утрату оператором выгоды от продажи такой услуги по увеличенной цене.

Анализ тарифов на перевозку всех грузов, которые, согласно Правилам перевозок, можно возить с использованием нескольких родов вагонов показал, что замена одного рода вагона другим связана либо со значительным ростом стоимости услуги по предоставлению вагонов (которая

неразрывно связана со стоимостью перевозки грузов), либо с дополнительными издержками на производство продукции у грузоотправителей.

Таким образом, в случае, когда происходит замена одного рода вагона другим, услуга по предоставлению подвижного состава под перевозку груза не является взаимозаменяемой, так как это сопровождается значительными издержками. Следовательно, операторов, предоставляющих разные рода вагонов под погрузку, можно признать действующими на разных товарных рынках.

Сложившаяся структура перевозок грузов по родам вагонов на сети ОАО «РЖД» в 2011 году уже основана на предпочтениях грузоотправителей заменить один подаваемый род подвижного состава другим в отдельные месяцы перевозок и при ценовых колебаниях стоимости услуг операторов. Поэтому, существующая статистика по перевозкам грузов в различных родах вагонов дает нам достаточную информацию об объемах оказываемых услуг на товарных рынках предоставления подвижного состава под перевозку.

### **3.5. Результаты определения продуктовых границ товарного рынка**

Согласно приказу ФАС №220, товары (услуги), относящиеся к одной группе<sup>38</sup>, признаются продуктовыми границами товарного рынка. Ранее мы выявили, что входит в понятие услуги по предоставлению вагонов под перевозку, провели анализ взаимозаменяемых услуг, оказываемых операторами, а грузоотправителей, пользующимися ими, признали действующими на разных товарных рынках.

Подводя итог проведенному анализу, мы считаем, что целевой товарный рынок предоставления вагонов под перевозку разбивается на ряд товарных рынков:

- Рынок предоставления полувагонов (люковые, глуходонные);
- Рынок предоставления нефтебензиновых цистерн для темных и светлых нефтепродуктов;
- Рынок предоставления газовых цистерн;
- Рынок предоставления крытых вагонов;
- Рынок предоставления универсальных платформ;

---

<sup>38</sup> Услуги, входящие в одну группу, можно назвать набором взаимозаменяемых услуг, а грузоотправителей, приобретающие эти услуги признать действующими на одном товарном рынке.

- Рынок предоставления фитинговых платформ;
- Рынок предоставления хоппер – цементовозов;
- Рынок предоставления хоппер – зерновозов;
- Рынок предоставления минераловозов;
- Прочие товарные рынки (предоставления думпкаров, автомобилевозов, вагонов-рефрижераторов и т. д.).

Товарных рынков было выявлено достаточно много, их число равно числу подаваемых под погрузку родов вагонов. В проводимом Анализе решено было ограничиться исследованием только наиболее крупных по объему оказываемых услуг товарных рынков (Таблица 9). Такие рынки оказывают наибольшее влияние на грузоотправителей, к ним решено отнести рынки предоставления полувагонов, нефтебензиновых цистерн, крытых вагонов и универсальных платформ.

Таблица 9. Объем отправленных груженых вагонов на сети ОАО «РЖД» в разрезе по родам подвижного состава в период с 01.07.2011 по 01.07.2012 года.

Род вагона	Число погруженных вагонов, тыс. ед.
Полувагоны	11506
Цистерны нефтебензиновые, всего:	3999 <sup>39</sup>
– для темных нефтепродуктов	
– для светлых нефтепродуктов	
Крытые	921,5
Думпкары	841
Универсальные платформы	669
Зерновозы	643
Цементовозы	566,9
Минераловозы	502,3
Фитинговые платформы	422,3
Окатышевозы	251
Прочие	2228
<b>Всего</b>	<b>22550,6</b>

Источник: ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»

<sup>39</sup> Число отправленных нефтебензиновых цистерн, не включая поданные под погрузку цистерны для перевозок сжиженных углеводородных газов и прочих грузов, которые решено было отнести к прочим родам вагонов.

## Глава 4. Определение географических границ товарного рынка

Географическая граница товарного рынка - это граница территории, на которой приобретатель (приобретатели) приобретает или имеет экономическую, техническую или иную возможность приобрести товар и не имеет таковой возможности за ее пределами<sup>40</sup>.

Процедура определения географических границ товарного рынка, согласно пункту 4.1 приказа ФАС №220 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.

Применение данных характеристик к настоящему анализу показывает, что предварительно географической границей товарного рынка можно назвать территорию (охватывающую набор железнодорожных станций), внутри которой грузоотправители имеют экономическую, техническую возможность, выполняя требования действующей нормативно-правовой базы, получить под погрузку порожний вагон оператора.

Согласно Пункту 4.3 Приказа ФАС №220 при выявлении условий, ограничивающих грузоотправителям возможность получить вагон под перевозку, учитываются помимо всех прочих причин также:

- организационно-транспортные схемы приобретения товара покупателями;
- возможность перемещения товара к покупателю или покупателя к товару;
- наличие, доступность и взаимозаменяемость транспортных средств для перемещения рассматриваемого товара;
- расходы, связанные с поиском и приобретением товара, а также транспортные расходы;
- особенности территории в предварительно определенных границах товарного рынка;
- региональные особенности спроса на рассматриваемый товар;

<sup>40</sup> Приказ ФАС №220, Пункт 4.1

- условия, правила и обычаи делового оборота.

Согласно законодательству, ОАО «РЖД» может отказать отправителю в согласовании заявки на перевозку собственного порожнего вагона в силу технических и/или технологических причин, в том числе при отсутствии на станции назначения согласованной перевозчиком заявки на перевозку груза в конкретном вагоне владельца, которому принадлежит предъявляемый к перевозке порожний вагон<sup>41</sup>. При этом перевозчиком, совместно с отправителем, может быть согласована иная дата и/или время приема собственного порожнего вагона к перевозке, а также иная железнодорожная станция назначения. В течение указанного времени перевозчик согласовывает возможность осуществления такой перевозки с владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, по которым будет осуществляться перевозка собственного порожнего вагона, исходя из технических и/или технологических возможностей железнодорожной станции, на которой предполагается прием собственного порожнего вагона к перевозке, а также с учетом иных обстоятельств, влияющих на возможность осуществления перевозки.

Таким образом, в случае если перевозчик согласует заявку грузоотправителя, то операторам нельзя отказать в оформлении накладной на порожний вагон под погрузку на любую железнодорожную станцию, где грузоотправитель планирует в данный вагон погрузить груз.

Согласно «Правилам перевозок железнодорожным транспортом грузов в универсальных контейнерах» перевозка грузов в них производится между железнодорожными станциями, открытыми для операций с контейнерами. Если же станция не открыта для грузовой работы с контейнерами, то перевозка возможна при наличии договора между грузоотправителем (грузополучателем) и перевозчиком<sup>42</sup>.

Согласно Правилам перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума, налив и слив грузов, перевозимых в цистернах и бункерных полувагонах, производятся в специально оборудованных и отвечающих требованиям безопасности местах необщего пользования. Для обеспечения возможности налива нефтебитума в бункерные полувагоны во время атмосферных осадков (например, дождя и снегопада) фронты

<sup>41</sup> Приказ Минтранса России от 3 октября 2011 г. № 258 «О внесении изменений в некоторые акты Министерства путей сообщения Российской Федерации».

<sup>42</sup> Приказ МПС РФ от 18.06.2003 г. №30.

налива должны оборудоваться устройствами, предотвращающими попадание в бункер атмосферных осадков.<sup>43</sup>

Таким образом, в зависимости от перевозимого груза и рода подаваемого под погрузку вагона, с учетом действующей нормативно-правовой базы, оператор может предоставить по погрузке вагон только на те станции, открытые для грузовой работы, где грузоотправитель имеет техническую возможность погрузить груз в конкретный род вагона.

Согласно положением Пункта 4.3 Приказа ФАС №220, одним из условий, ограничивающих возможность грузоотправителя получить порожний вагон под погрузку, могут быть расходы, связанные с поиском и приобретением услуги, а также транспортные расходы на доставку порожнего вагона к месту погрузки. Тарифы на перевозку порожних вагонов зависят от:

- рода вагона;
- дальности перевозок;
- класса и группы ранее перевозимого груза<sup>44</sup>;
- исключительных тарифных скидок<sup>45</sup>;
- вида отправки;
- вида сообщения<sup>46</sup>.

Один из основополагающих принципов, на котором строится Прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры,

<sup>43</sup> Приказ МПС РФ от 18.06.2003 г. №25.

<sup>44</sup> С 1-го ноября 2012 года произойдет унификации тарифных ставок на порожний пробег собственных полувагонов и платформ независимо от рода и класса ранее перевозимого груза (Приказ ФСТ от 04 мая 2012 г. №78-Т/1 «О внесении изменений и дополнений в Прейскурант №10-01 в части унификации тарифов на порожний пробег универсальных собственных (арендованных) полувагонов и платформ независимо от класса и рода ранее перевозимых грузов»). Таким образом, зависимость тарифов на порожний пробег от класса и группы ранее перевозимого груза останется только для прочих родов вагонов.

<sup>45</sup> Правила предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте утверждены постановлением Правительства РФ от 15.12.2004 №787. В рамках соглашения «О регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики» до 1 января 2013 года планируется унифицировать тарифы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов по территории государств-участниц Таможенного Союза. В рамках соглашения стороны могут устанавливать исключительные тарифы на перевозки грузов (понижающие или повышающие коэффициенты). Но после 1 января 2013 года исключительные тарифы будут устанавливаться по согласованию с комиссией Таможенного союза.

<sup>46</sup> ФСТ на протяжении последних лет проводила унификацию ставок 2-го и 3-го разделов Прейскуранта 10-01. Раздел 2 определяет правила применения тарифов при перевозках грузов во внутрисоссийском и экспортно-импортном сообщении через порты РФ. Раздел 3 определяет правила применения тарифов при перевозках грузов в экспортно-импортном сообщении через сухопутные погранпереходы. На данный момент ставки 2-го и 3-го раздела отличаются лишь для лесных и для нефтеналивных грузов, по всем остальным грузам унификация уже завершена.



выполняемые российскими железными дорогами», является принцип среднесетевого тарифообразования. Это значит, что стоимость доставки к месту погрузки конкретного рода порожнего вагона не зависит от региона РФ, где расположен грузоотправитель. Если подача порожнего вагона под погрузку осуществляется со станций, расположенных на территории РФ (внутренние станции, припортовые станции), то тарифы при прочих равных условиях являются сопоставимыми.

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 пункту 4.4 Приказа ФАС №220 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.

Если стоимость услуги по предоставлению вагона под перевозку для грузоотправителей, расположенных вне предварительно определенных географических границ (в сопредельных странах) более чем на 10% отличается от стоимости услуг по предоставлению вагонов для грузоотправителей, расположенных на территории РФ, то такие грузоотправители действуют на других товарных рынках.

Расширение границ товарного рынка может продолжаться таким образом, чтобы включить в себя территории, на которых:

- гипотетическое увеличение стоимости услуг по подаче вагонов под погрузку не ведет к тому, что грузоотправители будут приобретать услугу на других территориях;
- гипотетическое увеличение стоимости услуг по подаче вагонов под погрузку не обуславливает утрату оператором выгоды от оказания услуги по повышенной цене.

В статье 3 «Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении» (далее СМГС)<sup>47</sup> указано, что перевозки грузов производятся между всеми станциями, которые открыты для грузовых операций во внутренних сообщениях стран, железные дороги которых участвуют в настоящем Соглашении:

- без перегрузки на пограничных станциях железных дорог, имеющих одинаковую ширину колеи;
- с перегрузкой грузов или с перестановкой вагонов на тележки другой ширины колеи на пограничных станциях примыкания железных дорог разной ширины колеи или с применением раздвижных тележек. Порядок перевозки грузов с перегрузкой или с перестановкой вагонов на тележки другой ширины колеи или с применением раздвижных тележек определяется железной дорогой на основании соглашений между железными дорогами граничащих стран, имеющими разную ширину колеи.

Тем самым никаких технологических ограничений операторам предоставить вагоны грузоотправителям, расположенным в странах железнодорожных администраций, нет. Необходимо рассмотреть вопрос об экономической целесообразности такой услуги.

Операторы, при установлении цен на свои услуги в странах СНГ, ориентируются не только на затраты, но и на потенциальный уровень тарифа инвентарного парка при конкретной перевозке, который является индикативным уровнем. В случае превышения этого уровня, грузоотправитель может использовать инвентарный парк для своих перевозок. В странах железнодорожных администраций существуют свои тарифные руководства, в которых, либо уровень вагонной составляющей тарифа является достаточным для оператора, либо нет. Анализ тарифных систем сопредельных стран показал, что подавать порожние вагоны под погрузку во внутреннем сообщении для операторов не выгодно. Расчетная суточная доходная ставка за вагон получается невысокой и на порядок ниже суточной ставки при предоставлении вагона грузоотправителям в России (Таблица 10-11). Имеются также дополнительные тарифные ограничения,

---

<sup>47</sup>Соглашение введено в действие с 01.11.1951 г. Соглашение применяется ко всем перевозкам грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении между станциями по накладным СМГС и только по сети железных дорог стран - участниц настоящего Соглашения.



которые не позволяют оказывать услугу с оптимальным уровнем доходности.<sup>48</sup>

---

<sup>48</sup> Например, в 2011 году действовали значительные повышающие коэффициенты на отправку порожних собственных полувагонов на припортовые станции Украины, если на них имелись вагоны инвентарного парка «Укрзализныци». Для полувагонов повышающий коэффициент составлял 2,274. Действие коэффициентов было приостановлено с 01.02.2012 г. телеграммой №ЦЗМ-14/97 от 30.01.2012 г.

Таблица 10. Стоимость перевозки различных грузов во внутреннем сообщении Украины в 2011 году. (500 км, круговой рейс, повагонная отправка).

	Железная руда (полувагон, 69 т)	Кокс (полувагон, 46 т)	Черные металлы (полувагон, 64 т)	Бензин (цистерна, 50 т)
Груженный рейс приватного вагона, руб./ваг.	15008,7	19985,3	32528,2	37673,08
Порожний рейс приватного 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
<b>Расчетная доходная суточная ставка оператора, руб./ваг.</b>	<b>129,5</b>	<b>93,6</b>	<b>168,9</b>	<b>275,4</b>
<b>Рыночная суточная ставка оператора в РФ, руб./ваг.</b>	<b>1200-1400</b>	<b>1200-1400</b>	<b>1200-1400</b>	<b>1100-1300</b>

Источник: Сборник тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом Украины, расчет АНО ИПЕМ.

Таблица 11. Стоимость перевозки различных грузов во внутреннем сообщении Белоруссии в 2011 году (400 км, круговой рейс, повагонная отправка).

	Удобрения (минераловоз, 64 т)	Щебень (полувагон, 69 т)	Бензин (цистерна, 50 т)
Груженный рейс приватного вагона, руб./ваг.	8976	7444	7254,1
Порожний рейс приватного вагона, руб./ваг.	1991,3	1991,3	1991,3
Оборот грузового вагона при перевозке, сут.	6	6	6
Тариф инвентарного парка, руб./ваг.	11220	9305,1	9067,5
<b>Расчетная доходная суточная ставка оператора, руб./ваг.</b>	<b>42,1</b>	<b>-21,7</b>	<b>-29,65</b>
<b>Рыночная суточная ставка оператора в РФ, руб./ваг.</b>	<b>750 - 950</b>	<b>1200 - 1400</b>	<b>1100 - 1300</b>

Источник: Прейскурант 10-01 на грузовые железнодорожные перевозки во внутриреспубликанском сообщении Республики Беларусь, расчет АНО ИПЕМ

Исследование тарифных условий перевозки грузов в странах железнодорожных администраций выявило экономическую

нецелесообразность предоставлять вагонов для внутренних перевозок. Тем не менее, если грузоотправители соглашаются на ценовые условия операторов и предоставлять вагон под погрузку выгодно, то итоговая стоимость перевозки вырастает более чем на 10%. В данном случае, согласно пункту 4.4 Приказа ФАС №220, таких грузоотправителей можно признать действующих вне предварительно определенных географических границ товарного рынка.

Помимо этого, существуют технологические ограничения, но они применяются в основном при курсировании инвентарных вагонов на территории сопредельных стран. Так, согласно пункту 5.4 «Правил пользования грузовыми вагонами в международном сообщении» (далее ПГВ), дорога-собственница имеет право требовать срочного возврата своих вагонов. В таком случае, железнодорожная администрация может загрузить вагон только назначением на дорогу-собственницу вагона или на транзитную дорогу по пути следования вагона. При отсутствии груза вагоны должны быть немедленно возвращены на дорогу-собственницу в порожнем состоянии. Не разрешается также использование этих вагонов после выгрузки груза для местных перевозок.

Таким образом, доступ к инвентарным вагонам РФ со стороны грузоотправителей сопредельных стран временами ограничен. На текущий момент, инвентарных вагонов практически не осталось, они используются для хозяйственных перевозок, и не выходят за пределы сети ОАО «РЖД».

Согласно пункту 1.4.1 «Правил эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств» железнодорожная администрация - пользовательница осуществляет погрузку вагонов чужой принадлежности в следующей последовательности:

- до станций сети администрации-собственницы;
- до станций сети своей или транзитной администрации, находящихся на пути, установленном направления вагонопотоков;
- назначением до станций железнодорожных администраций, расположенных далее администрации-собственницы вагона при условии проследования ее транзитом.

Таким образом, все порожние вагоны после выгрузки в странах СНГ, либо оперативно возвращаются в РФ, либо, если имеется возможность их погрузить, возвращаются до станций сети администрации – собственницы в груженом состоянии.

Поэтому, на основании вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что имеется экономическая и технологическая возможность предоставить вагон грузоотправителям в страны СНГ только под перевозку грузов в импортном и транзитном сообщении<sup>49</sup>. Поэтому географические границы товарного рынка необходимо расширить за счет грузоотправителей сопредельных стран, отгружающих свою продукцию в направлении погранпереходов на границе с РФ (импорт, транзит).

Выполнив, в соответствии с положениями Раздела №4, аналитическую работу, мы пришли к выводу, что географическими границами рынка предоставления вагонов под перевозку является 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, несмотря на то, что на них временами действует режим срочного возврата вагонов<sup>50</sup>.

---

<sup>49</sup> Если вагоны предоставляются под транзитные перевозки, грузы следуют при этом от одних погранпереходов на границе с РФ до других погранпереходов РФ.

<sup>50</sup> Несмотря на то, что в отдельные месяцы может быть установлен запрет на отгрузку инвентарных вагонов в страны СНГ со стороны администрации, установившей запрет, существующая статистика реально отражает падение отгрузки в инвентарном парке в такие месяцы. Поэтому данную статистику можно использовать для анализа.

## Глава 5. Анализ выявленных товарных рынков

### 5.1. Определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке

Проведенный анализ выявил географические границы товарных рынков предоставления подвижного состава под перевозку грузов. В рамках проводимого Анализа было принято решение ограничиться изучением наиболее значимых, по объему оказываемых услуг, товарных рынков (Таблица 12).

Таблица 12. Границы товарных рынков, выявленных в результате работы

Название товарного рынка	Род подаваемого под погрузку вагона	Вид перевозки
Рынок предоставления полувагонов	Полувагоны люковые Полувагоны глухонные	– 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);
Рынок предоставления универсальных платформ	Платформы универсальные	– транзитная (через погранпереходы в направлении портов и погранпереходов РФ);
Рынок предоставления крытых вагонов	Крытые вагоны, универсальные Крытые вагоны, специализированные	– транзитная (погрузка в портах РФ в направлении погранпереходов и портов РФ).

Источник: АНО ИПЕМ

На основании проведенного анализа продуктовых, географических границ рынка и оценки временного интервала исследования, выявляется количество хозяйствующих субъектов, действующих на товарных рынках. Количество признается достаточным, если выполняются следующие условия:

- объем товарного рынка известен и выявленных компаний достаточно, чтобы подтвердить, или опровергнуть гипотезу о доминирующем положении любой из них, а также для установления влияния любой из них на состояние конкуренции;
- количество выявленных компаний основано на всей доступной информации и не может быть расширено за счет информации от грузоотправителей, грузополучателей и прочих участников перевозочного процесса.

На каждом товарном рынке действуют более сотни операторов, предоставляющих различные рода подвижного состава под перевозку грузов. При выявлении операторов, необходимо определить:

- полное наименование (с указанием организационно-правовой формы);
- адрес (местонахождение);
- принадлежность к группе лиц;
- основные регионы погрузки;
- основные клиенты (грузоотправители).

В рамках проводимого анализа, 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 рынках:

- ООО «Независимая транспортная компания» и ОАО «Первая грузовая компания» (ООО «НТК» принадлежит 75% акций ООО «ПГК»). Ранее 100% акций ОАО «ПГК» принадлежало ОАО «Российские железные дороги», но 28 октября 2011 года был проведён аукцион по продаже 75 % минус 2 акций компании ОАО «ПГК».
- ОАО «Вторая грузовая компания» и ОАО «Российские железные дороги». ОАО «РЖД» владеет 100% акций ОАО «ВГК».
- ОАО «Новая перевозочная компания», ООО «Севтехнотранс», ООО «Балттранссервис», ООО «Металлоинвесттранс» входят в группу «Globaltrans Investment». Компания ООО «Металлоинвесттранс» вошла в группу «Globaltrans» весной 2012 года, была выкуплена у компании «Металлоинвест» — одного из крупнейших в мире производителей железной руды и горячебрикетированного железа. В рамках заключенного договора, течение первого года «Globaltrans» будет оказывать "Металлоинвесту" услуги по предоставлению вагонов по согласованным ценам в объеме 100% всего объема грузов, предъявляемых "Металлоинвестом" к перевозке железнодорожным транспортом. В течение последующих двух лет — 60% объема грузов по принципу «права первого выбора».
- ООО «ЗапСиб-Транссервис» и ООО «Универсальные транспортные системы». 100% акций ООО «УТС» принадлежит компании ООО «ЗапСиб-Транссервис».



- ЗАО «Новотранс», ООО ТК «Новотранс» входят в группу ОАО ХК «Новотранс». В холдинг входит также компания ООО «Трансрейл Кар», которая специализируется на перевозке грузов в вагонах-цистернах и в данной работе не рассматривается в связи с тем, что доля компании на рынке предоставления вагонов-цистерн незначительна).
- ОАО НПК «Уралвагонзавод» и ООО «УВЗ-Логистик». 100% акций ООО «УВЗ-Логистик» принадлежит ОАО НПК «Уралвагонзавод».
- ООО «Трубная Транспортная компания», ЗАО «Параллель», ООО «НУТЭК», входящие в группу компаний «Rail Garant».
- ЗАО «Магистральнефтеоргсинтез» (ЗАО «МНОС) и ООО «Магистральнефтеоргсинтез». Последняя является дочерней компанией ЗАО «МНОС».
- ЗАО «СФАТ», являющиеся дочерней компанией ЗАО Компания «Русский мир». Парки указанных компаний находятся под управлением «ОТЭКО» («Объединённая транспортно-логистическая компания»).
- ООО «ЕКЕ АВАГ» и ООО «ЕКЕ ТРАНС», входящие в финский холдинг «ЕКЕ Group», специализируются на перевозках лесных грузов.

На текущий момент ОАО «Востокнефтетранс» уже не является дочерней компанией ЗАО «УВЗ-Транс», так как другой акционер ОАО «АК «Транснефть» весной 2012 года через свое дочернее общество ООО «Специализированный морской нефтеналивной порт Козьмино» приобрело оставшийся пакет акций компании-оператора у ЗАО «УВЗ-Транс» (49% акций) и получило полный контроль над предприятием. Поэтому на рынке предоставления цистерн ОАО «Востокнефтетранс» решено было не относить к группе лиц вместе с компаниями ООО «УВЗ-Логистик» и ОАО НПК «Уралвагонзавод».

### **5.1.1. Определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на рынке предоставления полувагонов.**

В рамках проводимой работы было выявлено и проанализировано около 500 компаний-операторов, действующих на товарном рынке предоставления полувагонов под перевозку грузов. Учитывая большое количество компаний, решено было описать около 20 из них, которые

являются наиболее крупными (по объему оказываемых услуг) (Таблица 13). Компании, не вошедшие в указанный список, занимают в сумме долю рынка не более 17%, причем наиболее крупная из них не более 1%. На данный момент на группу лиц, входящих в холдинг ОАО «РЖД», распространяется тарифное регулирование вагонной составляющей тарифа. При перевозках грузов в вагонах инвентарного парка данная составляющая тарифа определяется на основе действующих ставок за использование полувагонов общего парка (Тарифы группы В) раздела 2 части I Прейскуранта 10-01. При перевозках грузов в привлеченных вагонах (полувагоны ОАО «ВГК» переданные в управления ОАО «РЖД»), расчет ставок платы за использование полувагонов определяется согласно специально разработанной тарифной схемы<sup>51</sup>.

Стоит отметить, что инвентарные вагоны принадлежности ОАО «РЖД» в основном используются для хозяйственных нужд и возможность использования данных вагонов под перевозку грузов, особенно в период проведения летних ремонтно-путевых работ для большинства грузоотправителей отсутствует<sup>52</sup>. Помимо этого, к инвентарным вагонам, находящихся под управлением ОАО «РЖД», относятся и инвентарные вагоны стран железнодорожных администраций, попадающих на территорию сети ОАО «РЖД». На такие вагоны, согласно действующему Прейскуранту 10-01, распространяется тарифное регулирование.

При выявлении состава компаний (групп лиц) действующих на товарном рынке были описаны, помимо полного наименования предприятия, адреса и коды ОКПО, также парк полувагонов в управлении в начальный и конечный период временного интервала исследования товарного рынка (Таблица 13), а также номенклатура перевозимых грузов.

---

<sup>51</sup>Приказ Федеральной службы по тарифам (ФСТ России) от 27 декабря 2011 г. N 444-т/4. «Об утверждении Порядка расчета тарифов на перевозки грузов в привлеченных вагонах и правил их применения».

<sup>52</sup> Как правило, такие полувагоны направляются под погрузку щебня на карьеры нерудных строительных материалов, большая часть из которых принадлежит ОАО «РЖД».

Таблица 13. Компании (группы компаний), действующие на рынке предоставления полувагонов под перевозку.<sup>53</sup>

№	Наименование оператора	Адрес, ОКПО	Парк полувагонов в управлении (30.10.2011 г.)	Парк полувагонов в управлении (на 30.07.2012 г.)	Основная номенклатура перевозимых грузов, % <sup>54</sup>
1	ОАО "ПГК"	105064, Россия, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 12 стр. 1, <b>ОКПО: 82404922</b>	87640	85181	каменный уголь - 45%; строительные грузы - 14%; руда железная и марганцевая - 14%; чёрные металлы - 11%; прочие - 16%.
	ООО "НТК"	115280, Россия, Москва ул. Ленинская Слобода д.19, Бизнес центр "Омега Плаза", <b>ОКПО: 56738657</b>	27247	26327	
2	ОАО "ВГК" <sup>55</sup>	620026, Россия, г. Екатеринбург, ул. Куйбышева, д.44 (литер Д), 13 этаж, <b>ОКПО: 68398528</b>	85596	135419	каменный уголь - 39%; строительные грузы - 31%; прочие - 30%.
	ОАО "РЖД" (инвентарный парк) <sup>56</sup>	107174, Москва, Новая Басманная ул., д. 2, <b>ОКПО: 00083262</b>	9216	7267	
3	ЗАО "Нефтетранссервис"	117105 г. Москва, Варшавское шоссе, д.9, стр. 1Б, <b>ОКПО: 93315475</b>	38934	30782	каменный уголь - 43%; руда железная и марганцевая - 26%; прочие - 31%.
4	ОАО "НПК"	105082, Россия, г. Москва, Спартаковская пл., д.16/15, стр.6, <b>ОКПО: 70104409</b>	22405	29889	руда железная и марганцевая - 31%; каменный уголь - 23%; чёрные металлы - 21%; прочие - 25%.
	ООО "Металлоинвесттранс"	307170, Курская область, г. Железногорск, ул. Ленина, 25, <b>ОКПО: 76069661</b>	9994	8658	
	ООО "Севтехнотранс"	123317, г. Москва, ул. Тестовская, д. 10, <b>ОКПО: 55196728</b>	0	25	

<sup>53</sup> Сортировка компаний, действующих на товарном рынке в данной и последующих таблицах, а также в Приложениях №3-6, производилась по объему подаваемых под погрузку вагонов, с учетом принадлежности операторов к группе лиц.

<sup>54</sup> Данные по сост. на конец 2011 г.

<sup>55</sup> Парк полувагонов ОАО «ВГК», согласно Постановлению Правительства РФ №1051 от 20.12.2011 г. передан в управление ОАО «РЖД» до конца 2012 года.

<sup>56</sup> Инвентарный парк ОАО "РЖД" на текущий момент используется для хозяйственных нужд (строительство и ремонт дорог, перевозка рельсов и шпал, щебня и т.д.), тем не менее, возможность предоставить инвентарные полувагоны под перевозку грузоотправителям имеется. К инвентарному парку также относятся вагоны железнодорожных администраций, попадающие на сеть ОАО «РЖД» и подпадающие под тарифное регулирование.



№	Наименование оператора	Адрес, ОКПО	Парк полувагонов в управлении (30.10.2011 г.)	Парк полувагонов в управлении (на 30.07.2012 г.)	Основная номенклатура перевозимых грузов, % <sup>54</sup>
5	ОАО "СУЭК"	109028, Россия, г. Москва, Серебряническая наб., д. 29., <b>ОКПО: 52682351</b>	11556	14915	каменный уголь - 97%; прочие - 3%.
6	ООО "Запсиб-Транссервис"	630004, г. Новосибирск, ул. проспект Димитрова 3/1, <b>ОКПО: 53071158</b>	6470	8317	каменный уголь 52%; руда железная и марганцевая 35%; прочие -13%.
7	ОАО ХК "Новотранс"	119180, Россия, Москва, ул. Малая Якиманка, д.10, <b>ОКПО: 74296720</b>	14016	18513	каменный уголь - 83%; прочие - 17%.
	ООО ТК "Новотранс"	650055, г. Кемерово, ул. Сарыгина, д. 22А, <b>ОКПО: 55606994</b>	1597	303	
	ЗАО "Новотранс"	198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 16, корп. 2, <b>ОКПО: 23103872</b>	нет данных	3894	
8	ООО "Мечел-Транс"	117437, г. Москва, ул. Островитянова, д.9, корп. 4, <b>ОКПО: 58122729</b>	6520	8291	каменный уголь - 41%; чёрные металлы - 18%; руда цветная и серное сырьё - 12% прочие - 29%.
9	ООО Фирма "Трансгарант"	105005, г. Москва, ул. Радио, д. 24, корп. 1, <b>ОКПО: 48478142</b>	6435	5764	каменный уголь - 86%; прочие - 14%.
10	ЗАО "Спецэнерготранс"	123458, Россия, г. Москва, пр. 607-й, д. 30, <b>ОКПО: 88334298</b>	5137	13880	руда железная и марганцевая - 20%; каменный уголь - 19%; строительные грузы - 17%; прочие - 44%.
11	ООО "РГ-Транс"	620026, г. Екатеринбург, ул. Белинского д. 86, <b>ОКПО: 90060307</b>	6169	8830	каменный уголь - 70%; строительные грузы - 11%; прочие - 19%.
12	ОАО НПК "Уралвагонзавод"	622007, Свердловская область, г. Нижний Тагил, шоссе Восточное, д. 28, <b>ОКПО: 07518941</b>	7989	5361	каменный уголь - 28%; строительные грузы - 24%; руда железная и марганцевая - 24%; прочие - 24%.
13	ООО "ЕвразТранс"	127030, г. Москва, ул. Новослободская, д. 24, стр. 2, <b>ОКПО: 70018881</b>	4114	4114	каменный уголь - 42%; руда железная и марганцевая - 21%; прочие - 37%.



№	Наименование оператора	Адрес, ОКПО	Парк полувагонов в управлении (30.10.2011 г.)	Парк полувагонов в управлении (на 30.07.2012 г.)	Основная номенклатура перевозимых грузов, % <sup>54</sup>
14	ООО "Сибуглеметтранс"	664047, г. Иркутск, проезд Трудовой, д. 40, кв 4, <b>ОКПО: 71782437</b>	7570	7839	каменный уголь - 84%; руда железная и марганцевая - 12%; прочие - 4%.
15	ООО "ТТК"	105005, г. Москва, ул. Радио, д.24, корп. 1 <b>ОКПО: 89645209</b>	6390	3665	каменный уголь - 57%; руда железная и марганцевая - 18%; прочие - 25%.
	ООО "НУТЭК"	620026, г Екатеринбург, ул. Народной воли, д. 65, к. 508, <b>ОКПО: 65063098</b>	718	нет данных	
16	ООО "Транснабком"	109544, г. Москва, ул. Рогожский Вал, д 6, корп 2, стр 1 <b>ОКПО: 77981095</b>	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	-
<b>Всего</b>		-	-	<b>513727</b>	-

Источник: АНО ИПЕМ, ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»

### 5.1.2. Определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на рынке предоставления цистерн.

Компаний, действующих на товарном рынке предоставления нефтебензиновых цистерн под перевозку грузов было выявлено около 370. Из списка компаний исключались операторы, подающих под погрузку газовые и химические цистерны, так как такие операторы действуют на рынке предоставления цистерн для перевозки сжиженных углеводородных газов и химических грузов<sup>57</sup>. Поэтому, при анализе объема оказываемых услуг операторами, действующих на рынке перевозок нефтеналивных грузов, учитывалась только подача цистерн под перевозку нефти и нефтепродуктов. Аналогично анализировался только парк нефтебензиновых цистерн в управлении, без учета газовых цистерн и цистерн для перевозки кислот.

На данном товарном рынке решено было детально описать около 20 компаний (групп лиц), которые являются наиболее крупными (по объему оказываемых услуг) и занимают долю 84% (Таблица 14). Все прочие компании (около 350), не вошедшие в детальный список, имеют долю на рынке не более 16%, при этом наиболее крупный оператор из данного списка имеет долю около 0,7% и управляет парком нефтебензиновых цистерн в 2000 единиц.

---

<sup>57</sup> Согласно правилам перевозок грузов и требованиям к подаваемым под погрузку газовым и химическим цистернам, рынки предоставления данных родов вагонов под погрузку необходимо рассматривать обособленно.

Таблица 14. Компании (группы компаний), действующие на рынке предоставления нефтебензиновых цистерн под перевозку

№	Наименование оператора	Адрес, ОКПО	Парк цистерн в управлении (30.07.2012 г.)	Парк нефтебензиновых цистерн в управлении (на 30.07. 2012 г.) <sup>58</sup>	Основная номенклатура перевозимых грузов, %
1	ООО "Трансойл"	197183, г. Санкт-Петербург, ул. Савушкина, 46 литер А, пом.14-Н <i>ОКПО: 89084231</i>	25316	24881	мазут нефтяной и каменноугольный - 42%; топливо дизельное - 25%; бензин - 15%; нефть сырая - 11%; прочие - 7%.
2	ОАО "ПГК"	105064, Россия, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 12 стр. 1 <i>ОКПО: 82404922</i>	50725	43438	топливо дизельное - 41%; мазут нефтяной и каменноугольный - 22%; бензин - 17%; прочие - 20%.
	ОАО "НЛМК"	398040, г. Липецк, пл. Металлургов, д. 2 <i>ОКПО: 05757665</i>	31	30	
3	ООО "БалтТрансСервис"	191119, г. Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, 8 литер А, пом. 1Н <i>ОКПО: 62996240</i>	7943	7386	мазут нефтяной и каменноугольный - 63%; топливо дизельное - 14%; нефть сырая - 10%; прочие - 13%.
	ОАО "НПК"	105082, Россия, г. Москва, Спартаковская пл., д.16/15, стр.6 <i>ОКПО: 70104409</i>	5742	5590	
4	ЗАО "НефтеТрансСервис"	121354, г. Москва, ул. Витебская, д. 9, стр. 3, <i>ОКПО: 93315475</i>	14085	13521	нефть сырая - 63%; мазут нефтяной и каменноугольный - 23%; прочие - 14%.
5	ООО "Транспортно-логистическая компания"	105318, г. Москва, ул. Щербаковская, д. 3, стр 2 <i>ОКПО: 37285457</i>	8796	8668	нефть сырая - 34%; мазут нефтяной и каменноугольный - 25%; топливо дизельное - 24%; прочие - 17%.

<sup>58</sup> Подсчет парка нефтебензиновых цистерн в управлении оператора производился на основе доли перевозок нефтеналивных грузов в объеме перевозок грузов в цистернах (включая перевозки сжиженных углеводородных газов и различных кислот).



№	Наименование оператора	Адрес, ОКПО	Парк цистерн в управлении (30.07.2012 г.)	Парк нефтебензиновых цистерн в управлении (на 30.07. 2012 г.) <sup>58</sup>	Основная номенклатура перевозимых грузов, %
6	ООО "УВЗ-Логистик"	622018, Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Юности, д. 10 <i>ОКПО: 69546824</i>	5000	4795	нефть сырая - 41%; бензин - 28%; топливо дизельное - 21%; прочие - 10%.
	ОАО НПК "Уралвагонзавод"	622007, Свердловская область, г. Нижний Тагил, шоссе Восточное, д. 28 <i>ОКПО: 07518941</i>	2735	2639	
7	ООО "Газпромтранс"	117997, г. Москва, ул. Наметкина, д. 16 ОКПО: 58718274	15207	9890	мазут нефтяной и каменноугольный - 46%, бензин - 24%, топливо дизельное - 22%, прочие - 8%.
8	ООО "ТЭК Евротранс"	105523, Москва г., Восточный АО, Северное Измайлово р-н <i>ОКПО: 18270912</i>	5835	5635	мазут нефтяной и каменноугольный - 34%, бензин 25%, топливо дизельное 23%, прочие 18%.
9	ООО "ЛУКОЙЛ-Транс"	115533, г. Москва, ул. Нагатинская, д. 27, корп. 4 <i>ОКПО: 29052532</i>	7272	6684	мазут нефтяной и каменноугольный - 25%, топливо дизельное - 28%, прочие - 47%.
10	ЗАО "СФАТ"	127550, г. Москва, шоссе Дмитровское, д. 27, корп. 1 <i>ОКПО: 00260528</i>	2469	2236	нефть сырая - 48%; мазут нефтяной и каменноугольный - 22%; топливо дизельное - 14%; прочие - 16%.
	ЗАО Компания "Русский мир"	115093, г. Москва, пер. 1-й Щипковский, д. 3 <i>ОКПО: 01133298</i>	2280	2059	
11	ОАО "Башкирнефтепродукт"	450037, Российская Федерация, Республика Башкортостан, г. Уфа-37. <i>ОКПО: 03478239</i>	4005	3842	бензин - 55%; топливо дизельное - 20%; прочие - 25.





№	Наименование оператора	Адрес, ОКПО	Парк цистерн в управлении (30.07.2012 г.)	Парк нефтебензиновых цистерн в управлении (на 30.07. 2012 г.) <sup>58</sup>	Основная номенклатура перевозимых грузов, %
12	ОАО НГК "Славнефть"	125047, г. Москва, пер. 4-й Лесной, д. 4 <i>ОКПО: 00064537</i>	2349	2233	бензин - 40%; топливо дизельное - 28%; керосин - 22%; прочие - 10%.
13	ОАО "Востокнефтетранс"	692941, Приморский край, г. Находка, ул. Внутрипортовая, 1 <i>ОКПО: 62308837</i>	1009	1009	нефть сырая - 95%; мазут нефтяной и каменноугольный - 4%; прочие - 1%.
14	ООО "Капиталтранс"	115093, г. Москва, пер. 1-й Щипковский, д. 3 <i>ОКПО: 96442441</i>	1442	1283	нефть сырая - 51%; мазут нефтяной и каменноугольный - 22%; прочие - 27%.
15	ООО "ТЭК Нижегородский Экспресс"	603000, г. Нижний Новгород, ул. Нижегородская, д. 22, кв. 3 <i>ОКПО: 76664530</i>	3055	2768	топливо дизельное - 36%; бензин - 23%; мазут нефтяной и каменноугольный - 19%; прочие - 22%.
16	ЗАО "Нефтетранспорт"	191002, г. Санкт-Петербург, ул. Марата, 51 литер А <i>ОКПО: 59067407</i>	3416	2199	Бензин - 28%; мазут нефтяной и каменноугольный - 27%; прочие - 45%.
Остальные компании и группы лиц, действующие на товарном рынке (~350)		-	-	82760	-
<b>Всего</b>		-	<b>496468</b>	<b>206420</b>	-

Источник: АНО ИПЕМ, ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»

### **5.1.3. Определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на рынке предоставления платформ.**

Анализ товарного рынка проводился с использованием статистических данных ОАО «РЖД», информации, полученной из открытых источников, на основании признаков, указанных в пункте 5.3-5.4 Приказа ФАС №220. Результат работы позволил выявить и идентифицировать все компании (группы лиц) действующие на рынке предоставления универсальных платформ под перевозку грузов.

На данном рынке действует около 290 компаний-операторов, которые обслуживают как предприятия лесной отрасли и черной металлургии, так и прочих грузоотправителей, отправляющих промышленные товары и машиностроительную продукцию с использованием железнодорожного транспорта.

Операторов, предоставляющих платформы для перевозки рулонной стали, лесных грузов и прочие платформы, мы признали действующими на одном товарном рынке, так как переоборудование универсальной платформы под перевозку различных грузов (монтаж съемного лесовозного оборудования, оборудования позволяющего перевозить листовой прокат и т.д.) не связано со значительными издержками.

На данном товарном рынке была детально описана 21 наиболее крупная компания (группа лиц), (по объему оказываемых услуг). Данная группа компаний занимает долю 85% и управляет парком из 48,6 тыс. единиц платформ (Таблица 15). Все прочие компании (около 270), имеют совокупную долю на рынке не более чем 15%, крупнейший оператор среди них имеет долю не более 0,95%.

Таблица 15. Компании (группы компаний), действующие на рынке предоставления универсальных платформ под перевозку

№	Наименование оператора	Адрес, ОКПО	Парк универсальных платформ в управлении (30.07.2012 г.)	Основная номенклатура перевозимых грузов, %
1	ОАО "РЖД" (инвентарный парк)	107174, Москва, Новая Басманная ул., д. 2 <i>ОКПО: 00083262</i>	16559	строительный грузы - 30%; лесные грузы - 15%; машины, станки двигатели - 12%; прочие - 43%.
	ОАО "ВГК"	620026, Россия, г. Екатеринбург, ул. Куйбышева, д. 44 (литер Д), 13 этаж <i>ОКПО: 68398528</i>	9757	
2	ОАО "ПГК"	105064, Россия, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 12 стр. 1 <i>ОКПО: 82404922</i>	3691	лесные грузы - 48%; чёрные металлы - 47%. прочие - 5%.
	ООО "НТК"	115280, Россия, Москва ул. Ленинская Слобода д.19, Бизнес центр "Омега Плаза" <i>ОКПО: 56738657</i>	79	
	ОАО "НЛМК"	398040, г. Липецк, пл. Металлургов, д. 2 <i>ОКПО: 05757665</i>	1569	
3	ОАО "Северсталь"	162608, Вологодская область, г. Череповец, ул. Мира, д. 30 <i>ОКПО: 00186217</i>	1608	чёрные металлы - 100%.
4	ЗАО "Евросиб СПб-ТС"	197046, Санкт-Петербург, ул. Мичуринская, д.4 <i>ОКПО: 56306709</i>	2912	лесные грузы - 100%.
6	ООО "ММК-ТРАНС"	105082, г. Москва, пл. Спартаковская, д. 16/15, стр. 5 <i>ОКПО: 51285205</i>	844	чёрные металлы - 96%; прочие - 4%.
7	ООО "ТрансЛес"	129090, Москва, ул. Троицкая, д.10, стр. 2 <i>ОКПО: 93294342</i>	6659	лесные грузы - 100%.
8	ООО "Финтранс ГЛ"	191119, г. Санкт-Петербург, ул. Тюшина, 11 А <i>ОКПО: 48002936</i>	768	лесные грузы - 100%.
9	ОАО "АРХБУМ"	164900, Архангельская область, г. Новодвинск, ул. Мельникова, д.1 <i>ОКПО: 35664570</i>	614	лесные грузы - 100%.



№	Наименование оператора	Адрес, ОКПО	Парк универсальных платформ в управлении (30.07.2012 г.)	Основная номенклатура перевозимых грузов, %
10	ООО "Стура Транспорт"	188480, Ленинградская область, г. Кингисепп, ул. Дорожников, 37 А <i>ОКПО: 46246054</i>	851	лесные грузы - 100%.
11	ООО "ЕКЕ АВАГ"	125009, г. Москва, ул. Большая Дмитровка, д. 7/5, корп. 1, кв. 15 <i>ОКПО:54511197</i>	нет данных	лесные грузы- 100%.
	ООО "ЕКЕ ТРАНС"	103009, г. Москва, ул. Большая Дмитровка, д. 7/5, корп. 1, кв. 15 <i>ОКПО:55005160</i>	нет данных	
12	ОАО "Волга"	606407, Нижегородская область, г. Балахна, ул. Горького, д. 1 <i>ОКПО:00279278</i>	465	лесные грузы - 100%.
13	ЗАО "Локотранс"	150003, г. Ярославль, ул. Кооперативная, д. 7 <i>ОКПО: 57756597</i>	524	лесные грузы - 99%; прочие - 1%.
14	ООО "ФинТрансГрупп"	129075, г. Москва, ул. Аргуновская, д 3, корп. 2 <i>ОКПО:68047958</i>	358	лесные грузы- 100%.
15	ЗАО "ТГК"	101000, г. Москва, ул. Мясницкая, д 46, стр 7 <i>ОКПО: 66878968</i>	нет данных	чёрные металлы -100%.
16	ООО "Фирма "Трансгарант"	105005, г. Москва, ул. Радио, д. 24, корп. 1 <i>ОКПО: 48478142</i>	381	лесные грузы- 98%; прочие -2%.
17	ООО "СибУглеМетТранс"	664047, г. Иркутск, пр. Трудовой, д 40, кв 4 <i>ОКПО: 71782437</i>	480	лесные грузы - 96%; прочие - 4%.
18	ОАО ХК "НОВОТРАНС"	119180, Россия, Москва, ул. Малая Якиманка, д.10 <i>ОКПО: 74296720</i>	557	лесные грузы - 36%; машины, станки, детали - 27%; прочие - 37%.
Остальные компании и группы лиц, действующие на товарном рынке (~270)		-	6683	-
<b>Всего</b>		-	<b>55359</b>	-

Источник: АНО ИПЕМ, ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»

#### **5.1.4. Определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на рынке предоставления крытых вагонов**

На данном товарном рынке было выявлено более 460 компаний (группы лиц), общий парк в управлении которых составляет около 69-70 тыс. единиц (Таблица 16). Крупнейшая группа лиц по объему оказываемых услуг, является группа, связанная с холдингом ОАО «РЖД». Общий парк в управлении более 32,1 тыс. единиц крытых вагонов.

Детальный анализ операторов по наиболее крупным компаниям (около 16), чья деятельность оказывает наибольшее влияние на товарный рынок, доля рынка приходящихся на них составляет около 85,6%. Менее крупные компании (около 450) детально не описывались, но у них известен парк крытых вагонов в управлении (9824 ед.), а также общая доля на рынке (14,4%).

Таблица 16. Компании (группы компаний), действующие на рынке предоставления крытых вагонов под перевозку.

№	Наименование оператора	Адрес, ОКПО	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"	620026, Россия, г. Екатеринбург, ул. Куйбышева, д. 44 (литер Д), 13 этаж <b>ОКПО: 68398528</b>	8185	22758	строительные грузы - 14%; лесные грузы - 11%; продукты перемола - 7%; прочие - 68%.
	ОАО "РЖД" (инвентарный парк)	107174, Москва, Новая Басманная ул., д. 2 <b>ОКПО: 00083262</b>	27584	9412	
2	ОАО "ПГК"	105064, Россия, г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 12 стр. 1 <b>ОКПО: 82404922</b>	16297	16801	строительные грузы - 15%; сахар - 12%; цемент - 11%; огнеупоры - 9%; прочие - 53%.
3	ЗАО "Спецэнерготранс"	123458, Россия, г. Москва, пр 607-й, д. 30 <b>ОКПО: 88334298</b>	1211	2978	строительные грузы - 13%; цветные металлы - 13%; лесные грузы - 8%; цемент - 7%; прочие - 59%.
4	ООО "ТТК"	105005, г. Москва, ул. Радио, д. 24, корп. 1 <b>ОКПО: 89645209</b>	1181	1181	строительные грузы - 18%; химикаты и сода - 13%; цветные металлы - 12%; прочие - 57%.
	ЗАО "Параллель"	109451, г. Москва, ул. Братиславская, д. 14 <b>ОКПО: 72958447</b>	715	707	
5	ЗАО "ЗР"	121357, г. Москва, ул. Верейская, д. 17, офис 416 <b>ОКПО: 33698955</b>	1202	1202	химикаты и сода - 12%; строительные грузы - 12%; продукты перемола - 9%; лесные грузы - 7%; прочие - 60%.
6	ООО Фирма "Трансгарант"	105005, г. Москва, ул. Радио, д. 24, корп. 1 <b>ОКПО: 48478142</b>	1196	1246	бумага - 47%; цемент - 18%; прочие - 35%.



№	Наименование оператора	Адрес, ОКПО	Парк крытых вагонов в управлении (30.10.2011 г.)	Парк крытых вагонов в управлении (на 30.07. 2012 г.)	Основная номенклатура перевозимых грузов, %
7	ЗАО "Евросиб СПб-ТС"	197046, Санкт-Петербург, ул. Мичуринская, д.4 <i>ОКПО: 56306709</i>	932	920	бумага - 24%; цветные металлы - 15%; химикаты и сода - 13%; строительные грузы - 10%; прочие - 38%.
8	ЗАО "ТЛС"	115035, г. Москва, ул. Пятницкая, д. 2/38, стр 3 <i>ОКПО: 75546395</i>	1677	нет данных	строительные грузы -15%; цветные металлы -13%; цемент -9%; прочие -63%.
9	ООО "ТК Р-Транс"	г. Красноярск, ул. Тургенева, д. 31а <i>ОКПО: 72818367</i>	528	531	цемент - 35%; хим. и мин. удобрения - 12%; цветные металлы - 11%; строительные грузы - 8%; прочие - 34%.
10	ООО "Хуолинтакеккус"	191119, г. Санкт-Петербург, ул. Днепропетровская, 31 литер А <i>ОКПО: 56196529</i>	450	450	бумага - 65%; химикаты и сода - 12%; лесные грузы - 4%; прочие - 19%.
11	ООО "ИГК"	664009, г. Иркутск, ул. Красноярская, д 31/1 <i>ОКПО: 57683591</i>	402	487	химикаты и сода - 34%; строительные грузы - 16%; продукты перемола - 9%; прочие - 41%.
12	ОАО "Пивоваренная компания Балтика"	194292, г. Санкт-Петербург, пер. 6 Верхний, 3 <i>ОКПО: 01824944</i>	325	592	ост. прод. товары - 65%; строительные грузы - 9%; прочие - 26%.
13	ЗАО "Локотранс"	150003, г. Ярославль, ул. Кооперативная, д. 7 <i>ОКПО: 57756597</i>	355	404	лесные грузы - 30%; бумага - 19%; строительные грузы - 16%; прочие 35%.
14	ООО "РТ Оператор"	198099, г. Санкт-Петербург, ул. Гладкова, 25 литер А, пом. 7-Н <i>ОКПО: 67519332</i>	338	338	строительные грузы - 19%; ост. прод. товары - 10%; продукты перемола - 9%; прочие - 62%.



№	Наименование оператора	Адрес, ОКПО	Парк крытых вагонов в управлении (30.10.2011 г.)	Парк крытых вагонов в управлении (на 30.07. 2012 г.)	Основная номенклатура перевозимых грузов, %
	Остальные компании и группы лиц, действующие на товарном рынке (~450)	-	нет данных	199	-
	<b>Всего</b>	-		<b>69831</b>	-

Источник: АНО ИПЕМ, ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»



## 5.2. Расчет объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке

Согласно Приказу ФАС №220, основным показателем для расчета объемов товарного рынка и долей операторов на товарных рынках предоставления подвижного состава под перевозку грузов является объем продаж. Данный показатель может быть установлен как в натуральном, так и в стоимостном выражении. Но в данном Анализе было решено использовать натуральные показатели или число подаваемых под погрузку вагонов, согласно выявленному понятию оказываемой операторами услуги

Как уже было отмечено, каждый товарный рынок необходимо оценить обособленно. Доли операторов на каждом товарном рынке необходимо определять применительно к установленному временному интервалу исследования, или за год, предшествующий времени проводимого анализа.

Информация для расчета объемов товарных рынков и долей операторов, действующих на них, может быть взята из статистических форм отчетности ОАО «РЖД». В первую очередь будут использованы формы ГО-10 «Отчет о погрузке вагонов и использования их грузоподъемности», а также выгрузка из информационных хранилищ Главного вычислительного центра ОАО «РЖД» за второе полугодие 2011 года и первое полугодие 2012 года. Таким образом, временная выборка статистических показателей будет составлять ровно год. Источники ОАО «РЖД» обладают наиболее полной информацией об объемах услуг, которые были оказаны грузоотправителям, в том числе:

- объем погрузки грузов в различных родах вагонов;
- объемы погрузки в разрезе по всем компаниям операторам, у которых вагоны находятся в собственности или в аренде;
- число отправленных груженых вагонов по видам сообщений.

Ранее мы уже отмечали, что такой вид деятельности как предоставление вагонов под перевозку отсутствует. Этот факт не позволяет использовать для анализа ту информацию, которой ведет Росстат, несмотря на то, что в официальном статистическом учете имеются формы отчетности, которые позволяют оценивать деятельность операторов.

В приказе Федеральной службы государственной статистики №206 от 27 августа 2008 г. была утверждена форма федерального статистического учета N2-TP (жел) «Сведения об использовании подвижного состава не входящими в состав ОАО «РЖД» операторами и владельцами». Форму предоставляют юридические лица, не входящие в состав ОАО «РЖД»,

имеющие в своем распоряжении, аренде или в собственности железнодорожный подвижной состав для перевозок по сети железных дорог общего пользования. Данная форма отчетности утверждена с целью получения сведений, характеризующих развитие конкуренции на железнодорожном транспорте в области перевозок грузов.

Анализ данной формы 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. Помимо этого, согласно ФЗ «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации» (от 29 ноября 2007 года N 282-ФЗ) вся первичная информация передается в Росстат, где согласно статье №8 пункта 5, обеспечивается конфиденциальность и обезличивание первичных данных, поступающих в территориальные органы Росстата. Таким образом, для достижения целей настоящего Анализа данные Росстата использовать нельзя, так как информация подается обезличенная, выявить доли операторов на товарных рынках будет невозможно.

Деятельность операторов не публична, лишь небольшое число компаний публикует данные о своей деятельности. Из 700 компаний, оказывающих услуги по предоставлению вагонов на сети ОАО «РЖД»<sup>59</sup>, лишь незначительная часть раскрывает свою отчетность.

В настоящей работе было решено использовать только данные ОАО «РЖД», содержащие наиболее детальную информацию в объеме, необходимом для подсчета долей компаний, присутствующих на исследуемых товарных рынках.

В рамках проводимой работы, производился подсчет числа поданных под погрузку вагонов каждым из операторов в период с II-го полугодия 2011 года по I-ое полугодие 2012 года на каждом товарном рынке. Причем к учету принимались все отправленные груженные вагоны, проходящие через территорию сети ОАО «РЖД», как в импортном, так и в транзитном сообщении (помимо внутренних и экспортных перевозок), согласно ранее определенным географическим границам товарного рынка.

При расчетах было также учтено, что согласно пункту 6.4. Приказа ФАС №220, доля группы лиц на соответствующем товарном рынке

---

<sup>59</sup>По состоянию на 30 октября 2011 года на рынке оперирует около 700 компаний операторов, оказывающих услуги по предоставлению вагонов под перевозку.

определяется как сумма долей хозяйствующих субъектов, действующих на одном товарном рынке и составляющих группу лиц<sup>60</sup>.

Результаты проведенных расчетов по оценке доли группы лиц на товарных рынках предоставления полувагонов, нефтебензиновых цистерн, универсальных платформ и крытых вагонах указаны в Приложениях №3,4,5 данного Анализа.

### 5.3. Определение уровня концентрации товарного рынка.

Для определения уровня концентрации товарного рынка используются следующие показатели:

- коэффициент рыночной концентрации (CR) – сумма долей на товарном рынке (выраженных в процентах) определенного числа крупнейших компаний, действующих на данном рынке:

$$CR_n = \sum_{i=1}^n D_i$$

где  $D$  — выраженная в процентах доля  $i$ -го крупнейшей компании, действующей на товарном рынке;

$n$  — число рассматриваемых крупнейших компаний, действующей на товарном рынке;

- индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (НИ) — сумма квадратов долей (выраженных в процентах) на товарном рынке всех компаний, действующих на рынке:

$$НИ = \sum_{i=1}^N D_i^2$$

где  $D$  — выраженная в процентах доля  $i$ -го компании, действующей на товарном рынке;

$N$  — общее число рассматриваемых крупнейших компаний, действующей на товарном рынке;

- иные показатели рыночной концентрации.

Согласно пункту 7.2 Приказа ФАС №220 выделяются следующие уровни концентрации товарного рынка:

- высокий – при  $70\% \leq CR_3 \leq 100\%$  или  $2000 \leq НИ \leq 10000$ ;
- умеренный – при  $45\% \leq CR_3 \leq 70\%$  или  $1000 \leq НИ \leq 2000$

<sup>60</sup> Согласно части 1, статьи 9 Закона о защите Конкуренции.

– низкий – при  $CR_3 < 45\%$  или  $HNI < 1000$

При этом, если коэффициенты рыночной концентрации и индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана указывают на различные уровни концентрации товарного рынка предоставления вагонов, то решение о типе изучаемого рынка принимается с учетом прочих признаков. Окончательно решение о типе рынка принимается исходя из анализа профицита или дефицита подаваемых вагонов под погрузку, а также динамики цен на услуги операторов на каждом отдельном товарном рынке. Помимо этого, нужно провести исследование финансовых показателей работы компаний операторов, а также частоты появления новых компаний на рынке.

Применяя требования пункта 7.1 и 7.2 и используя статистику объема оказанных услуг (количество поданных под погрузку вагонов в Приложениях №3,4,5) каждым из операторов, действующих на различных товарных рынках, был подсчитан уровень рыночной концентрации, а также индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (Таблица 17).

Таблица 17. Результаты определения уровня концентрации товарных рынков (для рассмотренного числа компаний).

Наименование товарного рынка	Коэффициент рыночной концентрации ( $CR_3$ )	Индекс рыночной концентрации (HNI) <sup>61</sup>
Рынок предоставления полувагонов	43,7%	817 < HNI ≤ 851
Рынок предоставления нефтебензиновых цистерн для перевозки нефтепродуктов	38,4%	716 < HNI ≤ 738
Рынок предоставления универсальных платформ	37,4%	754 < HNI ≤ 782
Рынок предоставления крытых вагонов	68,4%	1771 < HNI ≤ 1787

Источник: АНО ИПЕМ, ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»

<sup>61</sup> Индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (HNI) подсчитывался на основе доли крупнейших компаний, не более 20 на каждом товарном рынке и оценочного уровня прочих, небольших компаний, действующих на рынке. Математический анализ показывает, что подсчет доли рынка у крупных операторов для однозначного определения уровня товарного рынка было более чем достаточно, так как индекс рыночной концентрации (HNI) ни при каких условиях не превзошел бы пограничные значения в 1000 или 2000 при дальнейшем учете менее крупных операторов, занимающих небольшую долю на рынке (не более 1%). Тем не менее, в данной работе были подсчитаны пограничные значения коэффициента HNI с учетом доли всех операторов на товарном рынке, хотя точный подсчет HNI для анализируемых товарных рынков и не требовался.

На основании полученных результатов можно сделать следующие выводы:

- рынок предоставления полувагонов под перевозку имеет низкий уровень концентрации, где доля перевозок грузов в вагонах, на которые распространяется тарифное регулирование вагонной составляющей тарифа, составляет не более 20%<sup>62</sup> (Приложение 3). Доля трех крупнейших компаний на товарном рынке составляет 43,7% (ОАО «ПГК», ОАО «ВГК», ОАО «НТК»). Коэффициент Герфиндаля-Гиршмана для анализируемого числа компаний составляет  $817 < HHI \leq 851$ .
- рынок предоставления нефтебензиновых цистерн под перевозку нефтеналивных грузов имеет низкий уровень концентрации (Приложение 4). На данном рынке, с момента передачи последней инвентарной цистерны в ОАО «ПГК», произошло полное дерегулирование вагонной составляющей тарифа и стоимость услуг по предоставлению цистерн под перевозку грузов определяется рынком. 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  $716 < HHI \leq 738$ .
- рынок предоставления универсальных платформ под перевозку грузов имеет низкий уровень концентрации (Приложение 5). 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  $1771 < HHI \leq 1787$ .

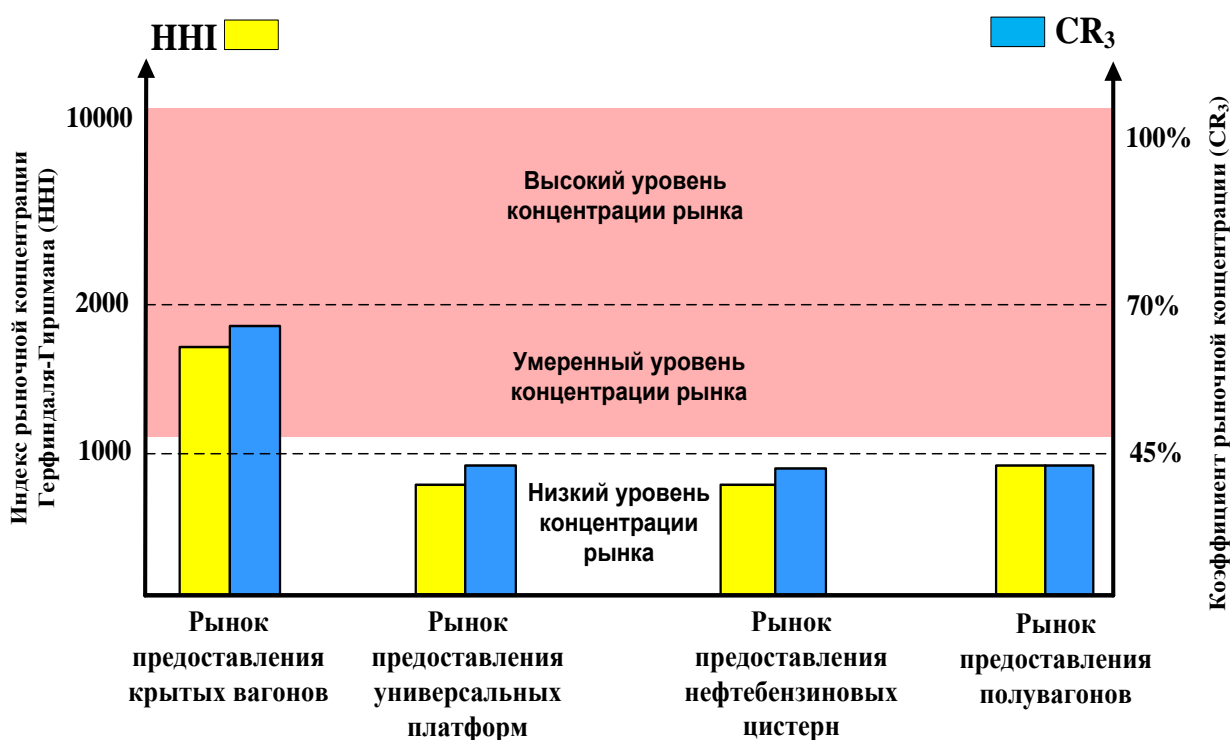
Однозначно утверждать, что на данном товарном рынке низкий уровень конкуренции нельзя, так как в крытых вагонах перевозятся грузы

---

<sup>62</sup> При перевозке грузов в полувагонах ОАО «ВГК» привлеченных в управлении ОАО «РЖД» действует особый порядок тарифообразования (Приказ Федеральной службы по тарифам (ФСТ России) от 27.12.2011 № 444-т/4 «Об утверждении порядка расчета тарифов на перевозки грузов в привлеченных вагонах и правил их применения»), а при перевозке грузов в вагонах инвентарного парка, стоимость перевозке по-прежнему определяется Преискурантом 10-01.

(промышленные, пищевые товары, машиностроительная продукция и т.д.), 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.

Поэтому если крупные игроки принимают решение поднять стоимость услуг на данном товарном рынке, происходит отток грузов на альтернативные виды транспорта, в отличие от рынка перевозок грузов в полувагонах, где отток массовых грузов просто невозможен в силу неспособности автомобильного транспорта перевозить значительные объемы.



Источник: АНО ИПЕМ

Рисунок 2. Результаты проведенного анализа по определению типа, к которому следует относить исследуемые товарные рынки.

#### 5.4. Определение барьера для входа на товарный рынок

В соответствии с Пунктом 7 Приказа ФАС №220 необходимо определить барьеры входа новых компаний на товарный рынок предоставления вагонов под перевозку грузов. К барьерам входа на товарный рынок можно отнести:

- 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, которые входят в состав вертикально интегрированных холдингов<sup>63</sup>.

Согласно действующему законодательству (17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации») 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. Таким образом, возможным фактором, ограничивающим вход компании-оператора на товарный рынок, является условие наличия у компании начального капитала для того, чтобы начать управлять парком самостоятельно. Компания может оказывать услуги по предоставлению вагонов в случае если:

- имеет парк вагонов, которые принадлежат ей на праве собственности;
- имеет парк вагонов, которые принадлежат ей на праве аренды (аренда вагона у другой компании-оператора или прочей компании, не являющейся оператором);
- имеет парк вагонов, которые принадлежат ей на праве финансовой аренды (финансовый<sup>64</sup> или оперативный<sup>65</sup> лизинг).

К наиболее затратному варианту следует отнести вариант, при котором компания-оператор приобретает вагоны в собственность, так как для покупки нового вагона требуется довольно большой начальный капитал (средневзвешенная стоимость покупки нового вагона, в границах временного

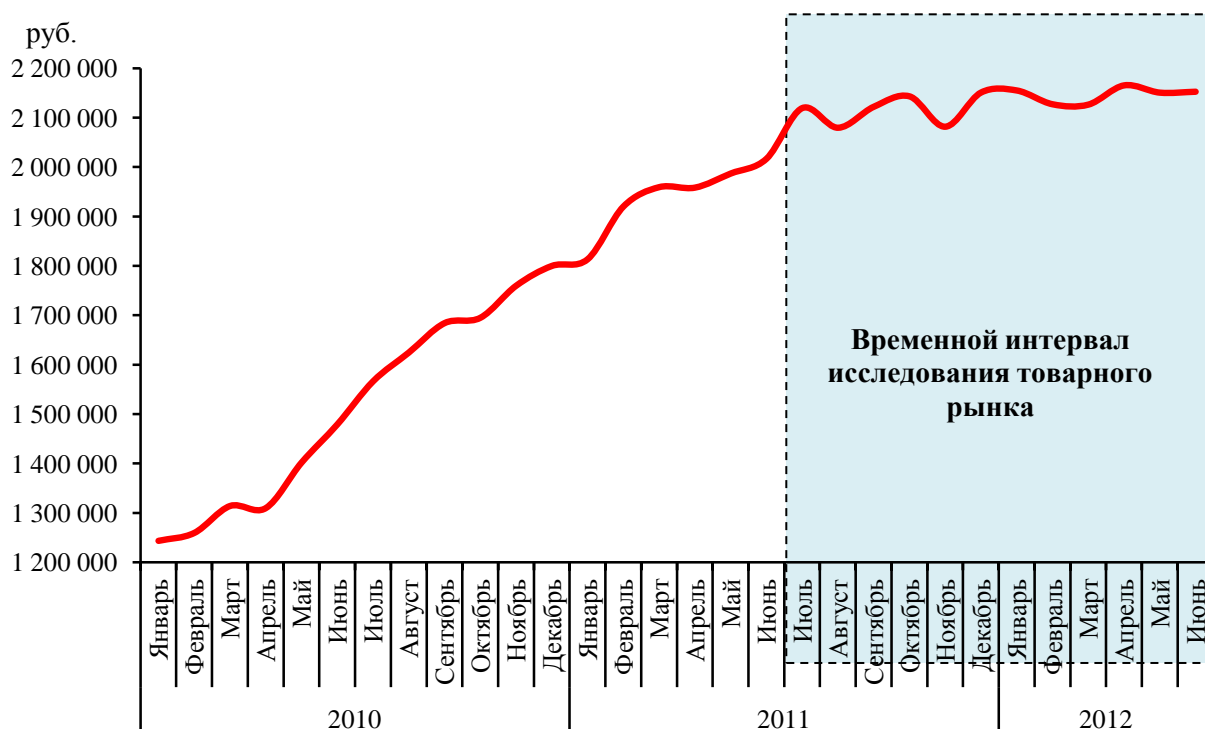
---

<sup>63</sup> Многие операторы аффилированы с грузоотправителями и имеют неограниченный доступ к потенциально грузовой базе материнской компании. Основная задача таких компаний обеспечивать транспортную безопасность для грузоотправителей и ритмично подавать под погрузку вагоны. Как правило, таким компаниям достаются наиболее рентабельные направления перевозок конкретного грузоотправителя, а на менее привлекательные привлекаются вагоны независимых операторов с рынка.

<sup>64</sup> Финансовый лизинг (финансовая аренда). Срок договора лизинга сравним со сроком полезного использования объекта лизинга. Как правило, по окончании договора лизинга остаточная стоимость объекта лизинга близка к нулю и объект лизинга может без дополнительной оплаты перейти в собственность лизингополучателя.

<sup>65</sup> Операционный (оперативный) лизинг. Срок договора лизинга существенно меньше срока полезного использования объекта лизинга. Обычно предметом лизинга являются уже имеющиеся в распоряжении лизингодателя активы (может не быть третьей стороны — продавца). По окончании договора объект лизинга либо возвращается лизингодателю и может быть передан в лизинг повторно, либо выкупается лизингополучателем по остаточной стоимости. Лизинговая ставка обычно выше, чем по финансовому лизингу.

интервала исследования товарного рынка составляет более 2 млн руб. (Рисунок 3), а срок его окупаемости от 5-8 лет).



Источник: Росстат

Рисунок 3. Помесячная динамика средневзвешенных цен на новые грузовых вагоны у заводов-производителей.

Наименее затратным можно считать вариант, когда компания-оператор арендует вагоны у другой компании, это может быть краткосрочная (несколько месяцев) или долгосрочная (более года). Этот вариант довольно распространён, так как арендовать вагоны гораздо дешевле, чем приобретать их в собственность. В зависимости от условий договора, также вносится предоплата и другие единовременные платежи. Новые игроки на товарном рынке в основном используют именно этот вариант выхода на рынок, первоначально не имея вагонов в собственности, в последствии приобретая уже новый подвижной состав.

Ниже приведена таблица с примерами компаний-операторов, арендующих вагоны, как у других компаний операторов, так и у промышленных предприятий, у которых на балансе находятся вагоны (Таблица 18). Из таблицы видно, что нет никаких ограничений по числу вагонов, которые собственник готов передать в аренду, можно взять в аренду как один вагон, так и нескольких тысяч.



Таблица 18. Пример компаний-операторов, арендующих вагоны у других операторов или промышленных предприятий (по сост. на 30.06.2012 г.)

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

Источник: ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Вагонные парки».

Наиболее востребованным среди новых компаний-операторов, планирующих занять значительную долю рынка, является вариант, когда новые вагоны «берутся в лизинг» (на правах финансовой аренды). Операторы в данном случае должны работать с более высокой суточной доходной ставкой, чтобы покрыть лизинговые платежи, чем при варианте, когда арендуется довольно старый вагон у других компаний. Компании-оператору, взявшей вагон в лизинг, необходимо оплатить авансовый платеж (сумма зависит от условий лизинговой компании). При этом, в случае финансового лизинга, компания-оператор получает вагоны в собственность, без существенных единовременных затрат, по окончании срока договора лизинга.

Ниже приведена таблица с примерами компаний-операторов, арендующих вагоны у лизинговых компаний (Таблица 19). Как видно из таблицы лизинговые компании готовы работать как с крупными игроками, так и с небольшими клиентами, готовые заключать договор лизинга даже на несколько десятков новых вагонов.

Таблица 19. Пример компаний операторов, арендующих вагоны у лизинговых компаний (по сост. на 30.06.2012 г.).

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 "ВЭБ-лизинг"	ОАО "Востокнефтетранс"	Цистерны	9
	ЗАО "Спецэнерготранс"	Полувагоны	8847
	ЗАО "НефтеТрансСервис"	Полувагоны	1810
	ОАО "ПГК"	Полувагоны	1090
	...	...	...
	ЗАО "ИКК"	Полувагоны	92
	ООО "СибУглеМетТранс"	Платформы	50

Источник: ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Вагонные парки».

Помимо вопросов, связанных с покупкой или арендой вагонов, для входа на товарный рынок компании необходимо решить ряд организационных вопросов и заключить следующие договора:

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

В рамках данного договора оператор и Подрядчик (компания по ремонту грузовых вагонов) заключает соглашение о ремонте вагонов в вагоноремонтных депо и вагоноколесных мастерских деталей, узлов и колесных пар грузовых вагонов.

– **Договор на временное размещение (отстой) порожних частных вагонов<sup>66</sup>.**

В соответствии с данным Договором ОАО «РЖД», по заявке Клиента, принимает на себя обязательства оказать оператору услугу по временному размещению (отстою) на станционных путях порожних вагонов, принадлежащих компании-оператору, временно не используемых под перевозки грузов.

При отсутствии технологической возможности ОАО «РЖД» предлагает осуществить услугу по отстою вагонов на другой станции, возможности которой позволяют разместить вагоны на железнодорожных путях общего пользования в количестве и на срок, указанные в заявке.

<sup>66</sup> Распоряжение ОАО "РЖД" от 22.06.2010 N 1330р «Об утверждении и вводе в действие технологии оказания услуги по временному размещению (отстою) порожних вагонов, принадлежащих юридическим или физическим лицам на праве собственности или ином праве».

– **Договор на организацию расчетов по Единому лицевому счету (ЕЛС)**

Данный договор регулирует взаимоотношения оператора и ОАО «РЖД», связанные с организацией расчетов и оплатой провозных платежей, сборов, штрафов, а также иных, причитающихся ОАО «РЖД», платежей при перевозках порожних вагонов в экспортном, импортном и внутригосударственном сообщениях. В рамках данного договора, оператору присваивается код плательщика и открывается лицевой счет

– **Соглашение об электронном обмене данными с использованием автоматизированной системы ЭТРАН<sup>67</sup>.**

Сторонами настоящего Договора производится электронный обмен данными при подготовке документов для организации перевозок грузов с использованием автоматизированного рабочего места Клиента и автоматизированного рабочего места подготовки электронных данных транспортных документов ОАО «Российские железные дороги».

– **Соглашение об обмене электронными документами, подписанными электронной цифровой подписью, при перевозке собственных порожних вагонов<sup>68</sup>.**

Предметом Соглашения является порядок обмена электронными документами на перевозку собственных порожних вагонов, подписанных электронной цифровой подписью, с использованием автоматизированного рабочего места оператора подвижного состава и автоматизированного рабочего места Дороги. АРМ оператора включает в себя автоматизированное рабочее место подготовки перевозочных документов системы ЭТРАН, сертифицированные средства защиты информации и средство криптографической защиты информации.

– **Договор на информационное обслуживание оператора.**

---

<sup>67</sup> ЭТРАН (Электронная ТРАнспортная Накладная) - это автоматизированная система централизованной подготовки и оформления перевозочных документов. Система включает клиента (грузоотправителя, грузополучателя, экспедитора) в технологический цикл приема заявок и оформления перевозок, обеспечивая ему возможность оформления заявки на перевозку, подготовки электронной накладной, получения итоговых документов, получения результатов расчетов провозной платы по перевозкам и отслеживания хода перевозок грузов со своего рабочего места.

<sup>68</sup> Распоряжение ОАО «РЖД» от 8 ноября 2007 г. № 2120р «Об использовании электронной цифровой подписи при оформлении перевозки собственных порожних вагонов».

В рамках данного договора со стороны Главного вычислительного центра (ГВЦ) ОАО «РЖД» Клиенту (оператору) предоставляется справочная информация по дислокации (на станциях, на путях предприятий и на перегонах), ремонтам, операциям с вагонами компаний.

Подводя итог всему вышесказанному, можно оценивать финансовые затраты на преодоление барьеров входа на рынок как минимальные, особенно в случае, если арендуется подвижной состав у других компаний. Все прочие организационно-административные расходы, не связанные с арендой вагонов, оцениваются как незначительные<sup>69</sup> и связаны в основном с проведением договорной работы с территориальными центрами фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД».

Таким образом, существенных ограничений для входа компаний на исследуемые товарные рынки нет. Это является дополнительным аргументом в пользу того, что рынки предоставления вагонов можно оценивать как конкурентные, так как выйти на данный рынок довольно легко.

Если грузоотправитель действует на товарном рынке предоставления какого-либо редкого специализированного подвижного состава, где действует ограниченное число игроков, между которыми присутствуют неконкурентные отношения, то нет никаких барьеров для создания собственной операторской компании, которая будет предоставлять вагоны в интересах определенных грузоотправителей. Это повышает транспортную безопасность предприятия и повышает уровень конкуренции на всем товарном рынке.

Дополнительные экономические барьеры могут возникнуть лишь у тех компаний, которые на товарном рынке будут работать по ценам ниже рыночных. Это возможно в случае, когда стоимость услуг по предоставлению вагонов регулирует государство<sup>70</sup>. Тем самым, если государство принимает решение регулировать тарифы на выбранном товарном рынке из-за дополнительных экономических ограничений, устанавливаемых регулятором, вероятность появления новых игроков на рынке снижается.

---

<sup>69</sup> Затраты на учреждение юридического лица, регистрацию его в государственных органах, постановка на учет в фондах, организацию управленческого, кадрового и бухгалтерского учета, а также затраты на создание рабочего места для административно-управленческого персонала.

<sup>70</sup> В частности парк полувагонов ОАО «ВГК», переданный в управление ОАО «РЖД», работает по регулируемым ставкам, которые на 25-30% ниже рыночных, генерируя при этом экономические потери для ОАО «РЖД».

## Глава 6. Результаты проведенного исследования

В данной работе был проведен анализ конкуренции на товарных рынках предоставления вагонов под перевозку грузов. Были выявлены товарные рынки, временной интервал исследования товарных рынков, их границы, состав услуг, оказываемых операторами подвижного состава, а также определены барьеры для входа на эти рынки.

На каждом из товарных рынков был не только однозначно выявлен состав компаний, но и определены доли, занимаемые этими компаниями на рынке. Расчет уровня концентрации товарного рынка в работе проводился применительно к наиболее крупным рынкам (по объему оказываемых грузоотправителям услуг:

- рынок предоставления полувагонов;
- рынок предоставления нефтебензиновых цистерн;
- рынок предоставления крытых вагонов;
- рынок предоставления универсальных платформ.

Среди проанализированных рынков только рынок предоставления крытых вагонов можно отнести к рынку с умеренным уровнем концентрации, на остальных рынках сложилась вполне конкурентная среда. Расчеты показали, что их можно отнести к рынкам с низким уровнем концентрации (Рисунок 2)<sup>71</sup>.

На рынке предоставления крытых вагонов доля перевозок грузов в инвентарном парке ОАО «РЖД» составляет 31,37%, доля второго по величине оператора - ОАО «ПГК» составляет 25%. Несмотря на то, что доля трех крупнейших компаний ( $CR_3$ ) составляет 68,6%, крупные операторы вряд ли могут оказывать значительное ценовое давление на участников рынка. На перевозку грузов в крытых вагонах железнодорожным транспортом оказывают сильное конкурентное воздействие альтернативные виды транспорта (автомобильный, воздушный, внутренний водный) особенно при перевозках грузов на короткие пояса дельности, где автоперевозчики<sup>72</sup> более экономически эффективны. Поэтому, несмотря на высокий уровень

<sup>71</sup> Результаты проведенного анализа по определению типа, к которому следует относить исследуемые товарные рынки можно найти на странице №69 данного Отчета.

<sup>72</sup> Средняя дальность перевозок грузов в крытых вагонах (по сост. 2011 г.), под управлением ОАО «РЖД» - 1595,6 км, а под управлением ОАО «ПГК» - 2629 км, ОАО «Спецэнерготранс» – 2966 км. Из данной статистики видно, что на коротких поясах дальности перевозка грузов в крытых вагонах незначительна.

концентрации товарного рынка, его вполне можно отнести к конкурентному. Такой рынок нужно оценивать в комплексе со смежными видами транспорта.

Подходы, использованные в данной работе, позволяют выявить компании (группы лиц) занимающие доминирующее положение на товарных рынках по предоставлению прочих родов вагонов под погрузку. Согласно №135-ФЗ «О защите конкуренции», доминирующим признается положение компании (группы лиц) или нескольких компаний (групп лиц) на товарном рынке, дающее такой компании (группе лиц) возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, устранять с этого товарного рынка другие компании, затруднять доступ на этот товарный рынок другим компаниям.

Доминирующим признается положение компании (группы лиц) если:

- доля компании (группы лиц) на рынке превышает 50%, если только при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства или при осуществлении государственного контроля за состоянием конкуренции на рынке не будет установлено, что, несмотря на превышение указанной величины, положение компании на товарном рынке не является доминирующим;
- доля компании (группы лиц) на рынке составляет менее чем 50%, если доминирующее положение такой компании установлено антимонопольным органом, исходя из неизменной или подверженной малозначительным изменениям доли компании на товарном рынке относительно долей конкурентов, возможности доступа на этот товарный рынок новых компаний, либо исходя из иных критериев, характеризующих товарный рынок.

Не может быть признано доминирующим положение компании (группы лиц), доля которой на рынке определенного товара не превышает 35%, за исключением случаев, когда данная компания может оказывать решающее влияние на уровень цен на товарном рынке.

На товарном рынке предоставления полувагонов под перевозку грузов доля группы лиц ОАО «ПГК» и ООО «НТК» составляет 27%. В реестре компаний (групп лиц), имеющих долю на рынке свыше 35%, определяемом ФАС России<sup>73</sup>, ОАО «ПГК» признано занимающим доминирующее

---

<sup>73</sup> Согласно статье 23 ФЗ «О защите конкуренции» в полномочия антимонопольного органа также входит введение реестра хозяйствующих субъектов (за исключением финансовых организаций),

положение на рынке услуг по предоставлению полувагонов (доля >50%), хотя ситуация на товарном рынке с 2010 года, когда компания была внесена в данный реестр, изменилась<sup>74</sup>. При этом стоит отметить, что тарифное регулирование стоимости услуг по предоставлению вагонов не распространяется на указанную группу лиц, в отличие от ОАО «РЖД», которое занимает долю на рынке 20%.

Согласно законодательству, доминирующим признается положение каждой компании оператора (группы лиц) из нескольких, применительно к которому выполняются в совокупности следующие условия:

- совокупная доля не более чем трех крупнейших компаний на соответствующем товарном рынке превышает 50%;
- совокупная доля не более чем пяти крупнейших компаний превышает 70% (настоящее положение не применяется, если доля хотя бы одного из указанных менее чем восемь процентов)<sup>75</sup>.

Доля 3-х крупнейших компаний (группы лиц) на рынке предоставления полувагонов составляет 55%, с другой стороны, доля крупнейшего игрока на товарном рынке составляет не более 27%. При этом барьеры входа на товарный рынок минимальны, а на рынке сложилась конкурентная среда.

Рынки предоставления нефтебензиновых цистерн и универсальных платформ тоже можно оценивать как конкурентные, где итоговая стоимость услуги операторов определяется на основе динамики спроса и предложения.

Можно сделать вывод, что имеются все предпосылки начинать применять иные методы тарифного регулирования на тех товарных рынках, где сложилась конкурентная среда. В настоящее время на рынке перевозок грузов сложились все условия для того, чтобы государство регулировало лишь тарифы на перевозку грузов, а также тарифы на перемещение

---

имеющих долю на рынке определенного товара в размере более чем 35%. Порядок формирования и ведения реестра устанавливается Правительством Российской Федерации.

<sup>74</sup> Приказом ФАС России от 15.09.2010 № 522 ОАО «РЖД» в составе группы лиц с ОАО «ПГК» включено в Реестр по позиции: «Услуги по предоставлению полувагонов для перевозок грузов насыпью и навалом железнодорожным транспортом общего пользования», с долей на рынке > 50 %; географические границы - Российская Федерация. Еще в 2011 году 75% акций было продано оператору ООО «НТК», тем не менее, ОАО «ПГК» по-прежнему признано компанией занимающей доминирующее положение.

<sup>75</sup> В Приложении №3, где указаны доли группы лиц, действующих на товарном рынке предоставления полувагонов, в первой 5-ке крупнейших операторов имеются компании, занимающие долю на рынке менее 8%, поэтому данное положение ФЗ «О защите конкуренции» не применимо.

порожних вагонов<sup>76</sup>. На рынке предоставления вагонов под погрузку целесообразно перейти от регулирования рынка на основе норм антимонопольного законодательства к регулированию рынка на основе Закона о защите конкуренции.

---

<sup>76</sup> Согласно постановлению правительства РФ от 05.08.2009 №643 «О государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок»



## Приложение 1. Договор об оказании услуг по предоставлению подвижного состава с ООО «УралТрансМет»<sup>77</sup>

г. Екатеринбург

«01» апреля 2012 г.

**Общество с ограниченной ответственностью «УралТрансМет»**, именуемое в дальнейшем, «Исполнитель» в лице Директора Ефремова Дениса Владимировича, действующего на основании Устава, с одной стороны, и

\_\_\_\_\_, именуемое в дальнейшем «Заказчик», в лице \_\_\_\_\_, действующий на основании \_\_\_\_\_, с другой стороны, вместе именуемые «Стороны», заключили настоящий Договор о нижеследующем:

### 1. Предмет Договора

**1.1.** Исполнитель по заявкам Заказчика обязуется оказывать услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава (полувагоны, крытые вагоны, платформы), далее по тексту – «ПС», находящийся на праве собственности либо аренды и/или ином праве, допускающем в соответствии с действующим законодательством РФ последующие предоставление иным лицам для осуществления перевозки Заказчиком грузов, указанных в заявке (далее по тексту – «Груз Заказчика») во внутригосударственном и/или экспортно-импортном сообщении, а Заказчик обязуется принимать услуги по предоставлению железнодорожного ПС (далее по тексту – «Услуги»), оплачивать оказанные услуги Исполнителя в порядке и в срок, указанные в настоящем договоре. Предоставляемый Исполнителем Заказчику ПС должен отвечать требованиям о технической исправности, коммерческой пригодности, предоставляться очищенным от остатков грузов и упаковочных материалов.

**1.2.** Фактом оказания услуг со стороны Исполнителя является прибытие ПС на станцию погрузки, указанную Заказчиком в заявке.

**1.3.** Оказание услуг производится на основании Заявки Заказчика.

**1.4.** Заявка направляется Заказчиком Исполнителю в срок не менее чем за 10 (Десять) рабочих дней до планируемой даты перевозки посредством факсимильной связи или по электронному адресу (отсканированным файлом) с незамедлительным отправлением оригинала Заявки почтовой/курьерской связью, срок предоставления Заказчиком оригинала Заявки не должен превышать 30 (Тридцати) календарных дней. В заявке Заказчик обязан указать номер заявки ГУ-12, согласованной с перевозчиком. В случае невозможности предоставления номера ГУ-12 в заявке, Заказчик обязан по письменному требованию Исполнителя, в суточный срок и в письменной форме предоставить номер ГУ-12 Исполнителю. Отсутствие номера ГУ-12 влечёт недействительность заявки. Иные сроки подачи Заявки согласуются сторонами.

**1.5.** Заявка подается в письменной форме в соответствии с требованиями п. 1.6. настоящего Договора и подписывается уполномоченными лицами Заказчика с оттиском печати. Заявка, согласованная Сторонами, является неотъемлемой частью настоящего Договора. Документы, полученные посредством факсимильной связи или по электронному адресу (отсканированным файлом), являются неотъемлемой частью настоящего Договора и имеют равную с ним юридическую силу.

**1.6.** В Заявке на предоставление Услуг должно быть указано:

<sup>77</sup>Текст договора размещен по адресу: [www.uraltransmet.ru](http://www.uraltransmet.ru)

Дата предоставления ПС его вид, количество вагонов, наименование груза его вес и код по ЕТСНГ, станция ее ж.д. код и дорога отправления, отправитель его ж.д. код и код ОКПО, адрес отправителя, станция ее ж.д. код и дорога назначения, получатель его ж.д. код и код ОКПО, адрес получателя, плательщик ж.д. тарифа за перевозку, а также иная информация по требованию Исполнителя.

**1.7.** Стоимость услуг Исполнителя определена Сторонами в Приложениях, а также может быть согласованна в заявке к настоящему Договору в зависимости от наименования Груза Заказчика, типа ПС и направления его использования.

**1.8.** Факт надлежащего оказания услуг Исполнителем подтверждается подписанным Сторонами Актом сдачи-приемки оказанных услуг.

**1.9.** Исполнитель вправе привлечь к исполнению своих обязанностей третьих лиц. В таком случае, Исполнитель несет ответственность за действия (бездействие) третьих лиц как за свои собственные.

**1.10.** Отношения Сторон регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации, Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации, Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, иными нормативными актами Российской Федерации, а также настоящим Договором.

## 2. Права и обязанности Сторон

### 2.1. Исполнитель обязан:

**2.1.1.** Согласовать заявку Заказчика в течение 3 (Трех) рабочих дней, с даты ее получения и направить согласованную заявку Заказчику посредством факсимильной связи/электронной почты.

В случае если заявка ранее не была согласованна Исполнителем, фактом согласования такой заявки с обеих сторон считать загруженный и отправленный Заказчиком (грузоотправителем) ПС предоставленного для перевозки Исполнителем.

**2.1.2.** Обеспечить за свой счет, если иное не установлено в Приложениях к настоящему Договору, своевременную подачу под погрузку ПС на станцию и в срок, согласованный в Заявке Заказчика. ПС должен соответствовать требованиям, указанным в Заявке, а также действующего Договора.

**2.1.3.** Информировать Заказчика посредством факсимильной связи/электронной почты, либо в устной форме об отправке ПС на станцию погрузки с указанием железнодорожных номеров вагонов, их типа и количества.

**2.1.4.** Информировать Заказчика обо всех возникших обстоятельствах, препятствующих надлежащим образом исполнить принятые на себя обязательства по настоящему Договору, и в пределах своей компетенции принимать меры к устранению таких обстоятельств.

**2.1.5.** Информировать по запросу Заказчика о дислокации ПС (в устной/письменной форме).

**2.1.6.** Предоставить Заказчику необходимые разрешающие документы для отправки ПС по железной дороге на станцию назначения в адрес грузополучателя, указанного Заказчиком в Заявке и осуществить от своего имени необходимые платежи, связанные с порожним перегонем ПС под погрузку и из-под выгрузки, если сторонами не оговорено иное.

**2.1.7.** В срок не позднее 15 числа месяца следующего за месяцем оказания услуг направлять Заказчику Акт сдачи-приемки оказанных услуг (с указанием номеров вагонов), счет и счет-фактуру для согласования и подписания. Направление Акта сдачи-приемки оказанных услуг и счета-фактуры производится Сторонами посредством факсимильной связи/электронной почты, с дальнейшей доставкой оригиналов в течение 30 (тридцати) календарных дней

### 2.2. Исполнитель вправе:

**2.2.1.** Осуществлять в любое время за свой счет и своими силами контроль в отношении порядка использования Заказчиком предоставленного Исполнителем по настоящему Договору ПС без вмешательства в производственно-хозяйственную деятельность Заказчика.

**2.2.2.** Осуществить осмотр ПС, признанного Заказчиком в соответствии с п. 2.3.15 настоящего Договора не соответствующим условиям настоящего Договора и не пригодным к эксплуатации.

**2.2.3.** Истребовать предоставленный ПС у Заказчика в случае нарушения Заказчиком определенного условиями настоящего Договора порядка использования ПС, а также в случаях

повреждения ПС, путем направления Заказчику соответствующего уведомления и инструкций по отправлению в порожнем состоянии ПС, в отношении которого Заказчиком было допущено нарушение порядка использования, или который был поврежден. Отправка ПС в порожнем состоянии осуществляется за счет Заказчика. В таком случае считать оказание услуг по предоставлению ПС Исполнителем выполненными в полном объеме.

Истребованию также подлежит ПС в случае необходимости проведения планового вида ремонта по сроку или пробегу. Отправка такого ПС в порожнем состоянии до станции ремонта осуществляется за счет Заказчика.

**2.2.4.** Не предоставлять Заказчику ПС в случае нарушения последним порядка расчетов, установленного настоящим Договором.

**2.2.5.** В одностороннем внесудебном порядке расторгнуть Договор в случаях нарушения Заказчиком условий, указанных в п.п. 2.3.9, 2.3.13, 2.3.14, 2.3.22, 2.3.23 настоящего Договора.

**2.2.6.** На основании устных/письменных обязательств для исполнения Заказчиком запросов получать от Заказчика информацию по вопросам, связанным с использованием Заказчиком ПС.

### **2.3. Заказчик обязан:**

**2.3.1.** Принять услуги, оказанные Исполнителем по настоящему Договору, и своевременно и в полном объеме произвести оплату в порядке и по цене установленными условиями настоящего Договора, Заявками, Приложениями, и Дополнительными соглашениями к настоящему Договору.

**2.3.2.** Направить Исполнителю Заявку в соответствии с требованиями п.п. 1.5, 1.6, в срок установленный п. 1.4 Договора. В случае нарушения указанного срока Исполнитель вправе отказаться в приемке и рассмотрении поступившей Заявки. Заказчик не имеет права ссылаться на то, что Заявка была подписана и отправлена неуполномоченным лицом.

**2.3.3.** Обеспечить Исполнителя документами и информацией, необходимыми для предоставления ПС и ведения отчетности по предоставлению услуг.

**2.3.4.** Заказчик обеспечивает условия беспрепятственной подачи ПС под погрузку/выгрузку груза, в течение установленного нормативного срока.

Уведомить Исполнителя в письменной форме о подачи ПС на подъездные пути грузоотправителя/грузополучателя под погрузку/выгрузку в течение суток с момента подачи ПС.

**2.3.5.** Уведомить Исполнителя не позднее, чем за 7 (семи) рабочих дней до дня подачи ПС на согласованную Сторонами в Заявке станцию о невозможности отгрузки и/или перевозке груза, с указанием причин.

**2.3.6.** Обеспечить прием ПС, предоставленного Исполнителем по заявке Заказчика, на пути общего/не общего пользования.

**2.3.7.** Заказчик обеспечивает готовность груза к перевозке, включая перевозочные документы, упаковку, тару и прочее. Груз, который был предъявлен Заказчиком (или указанным им лицом) в состоянии, не соответствующим правилам перевозки, и не был приведен им в надлежащее состояние в срок, обеспечивающий своевременную отправку, считается не предъявленным.

**2.3.8.** Нести все расходы, связанные с перевозкой грузов в ПС, предоставленном Исполнителем, с момента прибытия ПС на Станцию погрузки и до момента сдачи ПС с железнодорожного пути общего/не общего пользования на Станцию выгрузки, если иное не установлено в Приложениях к настоящему Договору.

**2.3.9.** Использовать ПС исключительно по назначению и в соответствии с техническими нормами эксплуатации, установленными для данного вида ПС, особых условий перевозки, сохранности грузов и ПС, безопасности движения, пожарной и экологической безопасности, а также в соответствии с Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

**2.3.10.** Не превышать технические нормы загрузки вагона и осуществлять погрузку вагона согласно действующим требованиям ТУ погрузки и крепления грузов на подвижном составе.

**2.3.11.** Нести расходы на приобретение креплений, оборудования, материалов, средств пакетирования и иных приспособлений, необходимых для погрузки и перевозки грузов в ПС, а равно расходы на их установку.

**2.3.12.** Нести ответственность за нарушение технической исправности или годности вагона к перевозке грузов по своей вине или по вине третьих лиц, которых Заказчик может привлекать для погрузки вагонов.

**2.3.13.** Не допускать использование ПС для хранения грузов.

**2.3.14.** Использовать ПС, предоставленный Исполнителем, для перевозок только тех грузов, которые были согласованы в заявке.

Использовать ПС, предоставленный Исполнителем для перевозок грузов только по направлениям, указанным в согласованных заявках.

**2.3.15.** В случае обнаружения неисправностей или выявления иных причин, по которым использование ПС, предоставленного Исполнителем, невозможно, в том числе выявления неисправностей, возникших в результате эксплуатации ПС Заказчиком, в течение 2 (Двух) календарных дней с момента прибытия ПС на Станцию погрузки/выявления неисправностей в письменной форме с указанием причин уведомить Исполнителя о невозможности использования предоставленного ПС в связи с несоответствием предоставленного ПС условиям Договора. Копия уведомления направляется Заказчиком Исполнителю посредством факсимильной связи/электронной почты.

При этом достаточным доказательством несоответствия предоставленного ПС условиям настоящего Договора будет являться Акт общей формы, Акт формы ВУ-25 либо Сопроводительный листок формы ВУ-26М (Приложения №№ 2, 5 к Правилам составления актов при перевозке грузов на железнодорожном транспорте, утв. Приказом МПС России от 18.06.2003г. № 45), составленный Заказчиком по факту осмотра ПС с участием уполномоченных перевозчика – ОАО «РЖД». Кроме того, Заказчиком могут быть представлены и иные документы и доказательства.

Исполнитель не позднее чем через 24 часа с момента получения от Заказчика соответствующего уведомления и копии Акта, направляет Заказчику письменные инструкции на дальнейшие действия.

**2.3.16.** При осуществлении экспортных перевозок, осуществляемых по настоящему договору подлежащих налогообложению по ставке НДС 0%, Заказчик обязуется предоставить Исполнителю в течение 120 дней с момента факта исполнения услуг по договору, заверенные копии всех документов, необходимых, в соответствии с действующим законодательством РФ (ст. 165 Налогового Кодекса РФ) для подтверждения обоснованности применения налоговой ставки по НДС 0%.

В случае не предоставления Заказчиком документов, необходимых для подтверждения налоговой ставки НДС 0%, Исполнитель вправе предъявить Заказчику дополнительное начисление в размере 18 % от суммы оказанных услуг, со ссылкой на настоящий договор, а также суммы штрафных санкций, исчисленных в соответствии с НК РФ за несвоевременность уплаты налога.

**2.3.17.** Обеспечить нормативный срок нахождения ПС на Станциях погрузки/выгрузки. При этом:

А) нормативный срок нахождения ПС на Станции погрузки не должен превышать 3 (Трех) суток с даты прибытия ПС на Станцию погрузки, по дату оформления ПС в груженом состоянии товарной конторой Станции погрузки включительно (согласно данным ГВЦ ОАО «РЖД»), если иной срок не оговорен в Приложениях к настоящему Договору;

Б) нормативный срок нахождения ПС на Станции выгрузки не должен превышать 3 (Трех) суток с даты прибытия ПС на Станцию выгрузки, по дату оформления ПС в порожнем состоянии товарной конторой Станции выгрузки включительно (согласно данным ГВЦ ОАО «РЖД»), если иной срок не оговорен в Приложениях к настоящему Договору.

При наличии разногласий Заказчик в течение 5 (пяти) рабочих дней обязан подтвердить или опровергнуть представленные Исполнителем данные путем предоставления копий соответствующих транспортных накладных (квитанций о приеме груза)

**2.3.18.** Уведомлять Исполнителя об отправке груженого ПС в течение суток с даты отправки, путем направления железнодорожной квитанции о приемке груза посредством факсимильной/электронной связи, содержащей следующие сведения:

- 1) Количество и номера вагонов
- 2) Наименование и количество груза (с указанием кодов ГНГ и ЕТСНГ)
- 3) Размер начисленного железнодорожного тарифа

- 4) Дату погрузки
- 5) Дату отправки со станции отправления

**2.3.19.** Организовать погрузку, оформление документов и отправление ПС с железнодорожной Станции погрузки по полным перевозочным документам.

**2.3.20.** Обеспечить правильное, достоверное и полное оформление перевозочных, сопроводительных и иных документов, необходимых для отправления груза, предъявление груза к перевозке.

**2.3.21.** Нести полную ответственность за выполнение грузоотправителем и грузополучателем всех действующих правовых и иных документов и решений ОАО «РЖД», а также других государственных органов в области железнодорожного транспорта, касающихся эксплуатации ПС и его сохранности, а так же условий настоящего Договора.

**2.3.22.** Не допускать без соответствующих разрешений перевозку в ПС грузов, содержащих взрывчатые, легковоспламеняющиеся, ядовитые, наркотические вещества, а также других опасных грузов, требующих наличия разрешения на перевозку.

**2.3.23.** Обеспечить сохранность предоставленного Исполнителем ПС во время нахождения ПС под погрузочно-разгрузочными работами на путях общего/не общего пользования у грузополучателей/грузоотправителей.

**2.3.24.** Обеспечить за свой счёт очистку ПС после выгрузки Грузов Заказчика в соответствии с «Правилами очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов», утвержденными Приказом МПС России 18.06.2003 г. № 46.

В ходе проведения мероприятий по очистке ПС Заказчиком не должны использоваться способы очистки, вызывающие повреждение ПС.

**2.3.25.** Возместить Исполнителю документально подтвержденный реальный ущерб, причиненный в связи с неправильным оформлением Заказчиком железнодорожных перевозочных документов.

**2.3.26.** Неукоснительно соблюдать содержащийся в письменном уведомлении Исполнителя порядок действий при наступлении страховых случаев в отношении вагонов (если вагоны застрахованы).

**2.3.27.** При отсутствии обоснованных замечаний подписать и отправить оригинал в срок не позднее 3 (Трех) рабочих дней с даты получения от Исполнителя Акт сдачи-приемки оказанных услуг.

**2.3.28.** В случае несогласия с Актом сдачи-приемки оказанных услуг Заказчик в срок не позднее 3 (Трех) рабочих дней с момента получения по факсу/эл.почте Акта сдачи-приемки оказанных услуг направляет Исполнителю возражения по Акту сдачи-приемки оказанных услуг в письменной форме. В случае отсутствия мотивированных возражений по Акту сдачи-приемки оказанных услуг услуги считаются оказанными надлежащим образом, а Акт сдачи-приемки оказанных услуг – подписанным.

#### **2.4. Заказчик вправе:**

**2.4.1.** В случае невозможности использования предоставленного Исполнителем ПС в связи с его неисправностью, осуществить своими силами на основании письменного согласия Исполнителя ремонт указанного ПС с последующим возмещением Исполнителем документально подтвержденных расходов на проведение ремонта. В этом случае, Заказчик вправе определить и сообщить Исполнителю стоимость и характер комплекса операций по приведению неисправного ПС в состояние годного под погрузку и дальнейшее использование. Заказчик согласует стоимость ремонта ПС с Исполнителем путем подписания соответствующего Протокола согласования стоимости ремонта.

При согласии Исполнителя с установленной Заказчиком стоимостью ремонта Заказчик реализует комплекс мероприятий, направленных на выполнение ремонта, и выставляет Исполнителю счет-фактуру для возмещения расходов по ремонту неисправного ПС, предоставленного Исполнителем, в размере, не превышающем согласованную Сторонами стоимость ремонта. При этом для возмещения расходов по ремонту к указанному счету-фактуре Заказчик прикладывает подлинники документов согласно нижеприведённому перечню:

- акт оказанных услуг;
- калькуляция;

- дефектная ведомость;
- акт о повреждении вагона (об установлении факта неисправности).

### 3. Стоимость услуг и порядок расчетов

- 3.1.** Все расчеты по настоящему Договору производятся в рублях Российской Федерации путем безналичного 100 % перечисления денежных средств на расчетный счет Исполнителя, указанный в Договоре.
- 3.2.** Оплата услуг Исполнителя производится Заказчиком на основании выставленного Исполнителем счета не позднее 3 (Трех) рабочих дней с даты, следующей за датой его выставления.
- 3.3.** Исполнитель выставляет счета на оплату оказанных услуг после получения документов предусмотренных в п. 2.3.18 настоящего Договора, подтверждающий факт отправки ПС с грузом Заказчика со станции отправления. В случае не предоставления документов, предусмотренных п. 2.3.18 настоящего Договора, счета на оплату выставляются на основании данных ГВЦ ОАО «РЖД».
- 3.4.** Моментом, когда обязательство Стороны - плательщика по оплате считается выполненным, является момент поступления денежных средств в полном объеме на расчетный счет Стороны - получателя.
- 3.5.** Сверка взаиморасчетов Сторон за оказанные услуги производится не позднее 15 (пятнадцатого) числа месяца, следующего за месяцем оказания услуг, с оформлением Сторонами Акта сверки взаиморасчетов.
- 3.6.** Если в результате произведенной сверки будет выявлена задолженность одной из Сторон, то такая задолженность должна быть погашена в течении 3 (трех) рабочих дней, исчисляемых со дня подписания Акта сверки взаиморасчетов.
- 3.7.** В случае зачисления на расчётный счёт Исполнителя денежных средств от Заказчика по платежным поручениям, в которых отсутствуют ссылки на номер и дату счёта на оплату либо на номер и дату акта сдачи-приёмки оказанных услуг или счёта-фактуры, либо на период оказания услуг, Исполнитель вправе в одностороннем порядке зачесть данный платеж в счет погашения задолженности Заказчика, существующей на дату зачисления, в соответствии с установленной очередностью: прежде всего, погашается задолженность по признанным Заказчиком, но не оплаченным претензиям; затем – задолженность с более ранним сроком возникновения; затем – текущая задолженность. В оставшейся части произведённый платёж засчитывается в счёт аванса.
- 3.8.** В случае отказа в оплате услуг Исполнителя, Заказчик в течение 24 часов письменно об этом уведомляет Исполнителя с указанием всех причин, по которым Заказчик отказался оплатить услуги Исполнителя.
- 3.9.** По соглашению сторон порядок оплаты может быть пересмотрен.

### 4. Ответственность Сторон

- 4.1.** Стороны несут ответственность за неисполнение и/или ненадлежащее исполнение принятых на себя по Договору обязательств в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации и настоящим Договором.
- 4.2.** За несвоевременное полное или частичное перечисление причитающейся к платежу суммы Исполнитель вправе потребовать, а Заказчик обязуется уплатить неустойку в размере 0,1% (одна десятая процента) от суммы просроченного платежа за каждый календарный день просрочки. В случае предъявления Исполнителем требования о неустойке сумма произведенного Заказчиком платежа, недостаточная для исполнения обязательства полностью, погашает, прежде всего - неустойку, а в оставшейся части – основную сумму долга.
- 4.3.** В случае нарушения Заказчиком условий п. 2.3.14. настоящего Договора, Исполнитель вправе потребовать штраф в размере 2000 (две тысячи) рублей (НДС не предусмотрен) и плату за пользование ПС в размере 2000 (две тысячи) рублей 00 копеек (без учёта НДС) в сутки за каждый вагон:
- загруженный грузом и отправленный Заказчиком, груз в котором не был согласован в заявке;

- загруженный грузом и отправленный Заказчиком на железнодорожную станцию назначения, не согласованную Сторонами в письменной форме, начиная с даты отправки и до даты прибытия ПС к новому месту погрузки/возврата на железнодорожную станцию отправления, указанному Исполнителем, включительно. Кроме платы за пользование ПС, Заказчик оплачивает стоимость провозных платежей за отправку порожнего ПС на Станцию погрузки/возврата, указанную Исполнителем, но не более чем на расстояние в 1000 (Одна тысяча) километров.

**4.4.** В случае не обеспечения нормативного срока нахождения ПС на Станциях погрузки/выгрузки, определяемого согласно условиям п. 2.3.17 настоящего Договора, Исполнитель вправе потребовать, а Заказчик на основании письменной претензии Исполнителя обязуется уплатить Исполнителю штраф в размере 2 000 (две тысячи) рублей 00 копеек (НДС не предусмотрен), за каждый вагон за каждые сутки сверхнормативного простоя. При этом при расчете нормативного срока неполные сутки считаются за полные.

**4.5.** В случае неисполнения Заказчиком обязанности, предусмотренной п. 2.3.24 настоящего Договора, Исполнитель вправе потребовать, а Заказчик на основании выставленного Исполнителем счета обязуется уплатить Исполнителю плату за каждые сутки невозможности использования (эксплуатации) ПС Исполнителем в размере 2 000 (две тысячи) рублей 00 копеек (без учёта НДС), за каждый неочищенный вагон, и другие документально подтвержденные расходы. Период невозможности использования (эксплуатации) ПС Исполнителем определяется Актом общей формы.

**4.6.** В случае утраты, хищения или уничтожения ПС, произошедших по вине Заказчика или его контрагентов на путях не общего пользования в период использования Заказчиком предоставленного Исполнителем ПС, Заказчик обязан возместить Исполнителю стоимость ПС аналогичной модели, года постройки, в техническом состоянии, пригодном для эксплуатации в коммерческих целях, по рыночной стоимости, определяемой на дату выплаты возмещения, или предоставить равноценный ПС. Заказчик обязан уплатить штраф в размере 2 000 (две тысячи) рублей 00 копеек (НДС не предусмотрен), за каждый день нахождения вагона в повреждённом состоянии, включая время ремонта (восстановления) вагона, а при утрате вагона - за каждый день до момента перечисления стоимости вагона в полном объёме.

**4.7.** Все расходы по содержанию и ремонту ПС несет Исполнитель, за исключением случаев, когда повреждение или неисправность ПС возникли вследствие виновных действий Заказчика или его контрагентов (в том числе грузоотправителей, грузополучателей).

В случае повреждения ПС по вине Заказчика или его контрагентов, последний, обязан за свой счет устранить возникшие по его вине повреждения и/или технические неисправности ПС. При отсутствии у Заказчика возможности производить/организовывать ремонтные работы, Заказчик обязан на основании письменной претензии возместить Исполнителю причиненный такими виновными действиями реальный ущерб, а также произвести оплату железнодорожного тарифа за порожний пробег ПС до станции проведения ремонта и возврат ПС из ремонта до Станции погрузки Исполнителя. Помимо возмещения реального ущерба, Заказчик уплачивает Исполнителю плату за каждый неисправный вагон за каждый день невозможности его эксплуатации в размере 2 000 (две тысячи) рублей 00 копеек (без учёта НДС).

Выплата возмещения производится Заказчиком в течение 5 (Пяти) рабочих дней с даты получения претензии Исполнителя.

**4.8.** В случае отказа Заказчика от предоставленного Исполнителем в соответствии с согласованной Сторонами заявкой ПС, уплачивает штраф в размере 5 000 (пять тысяч) рублей 00 копеек (НДС не предусмотрен) за каждый вагон, а также Исполнитель вправе потребовать, а Заказчик на основании выставленного Исполнителем счета обязуется уплатить Исполнителю плату в размере 2 000 (две тысячи) рублей 00 копеек (без учёта НДС) за каждые сутки невозможности использования (эксплуатации) ПС Исполнителем за каждый вагон, с момента его оформления на Станцию погрузки до момента его прибытия в порожнем состоянии на станцию, указанную Исполнителем в соответствующей письменной инструкции. Кроме того, Заказчик возмещает Исполнителю стоимость порожнего пробега от Станции погрузки до станции, указанной Исполнителем, но не более чем на расстояние в 500 (Пятьсот) километров.

**4.9.** В случае истребования Исполнителем предоставленного в соответствии с согласованной заявкой ПС у Заказчика согласно п. 2.2.3., Заказчик уплачивает штраф в размере 5 000 (пять тысяч) рублей 00 копеек (НДС не предусмотрен) за каждый вагон, а также Исполнитель вправе потребовать, а Заказчик на основании выставленного Исполнителем счета обязуется уплатить Исполнителю плату в размере 2 000 (две тысячи) рублей 00 копеек (без учёта НДС) за каждые сутки невозможности использования (эксплуатации) ПС Исполнителем за каждый вагон, с момента его оформления на Станцию погрузки до момента его прибытия в порожнем состоянии на станцию, указанную Исполнителем в соответствующей письменной инструкции. Кроме того, Заказчик возмещает Исполнителю стоимость порожнего пробега от Станции погрузки до станции, указанной Исполнителем, но не более чем на расстояние в 500 (Пятьсот) километров.

**4.10.** За простой ПС под погрузкой/выгрузкой на путях общего пользования Заказчик несет ответственность перед Исполнителем, возмещает убытки, понесенные Исполнителем перед железной дорогой.

**4.11.** В случае если в пути следования или на станции назначения произошла переадресация вагона на новую станцию назначения, то Исполнитель вправе потребовать уплатить штраф в размере 2000 (две тысячи) рублей 00 копеек (НДС не предусмотрен) за каждый вагон, а также плату за невозможность использования ПС в размере 2 000 (две тысячи) рублей 00 копеек (без учёта НДС) за каждый вагон за каждые сутки от станции отправления до станции переадресации и от станции переадресации до станции нового назначения.

**4.12.** В случае нарушения Заказчиком п. 2.3.4. Договора Заказчик обязан оплатить штраф в размере 2 000 (две тысячи) рублей 00 копеек (НДС не предусмотрен) за невозможность подачи ПС на подъездные пути со станции за каждый вагон за каждые сутки.

Если задержка в подачи ПС со станции на подъездные пути Заказчика произошла по вине самой станции, то Заказчик обязан предоставить Исполнителю подтверждающие документы со станции (письмо со станции о невозможности подачи ПС по какой, либо причине, либо транспортную железнодорожную накладную со штемпелем станции с истекшим сроком доставки, а также могут быть предоставлены иные документы в подтверждение). В случае предоставления таких документов штрафные санкции не применяются.

**4.13.** Исполнитель не отвечает за качество и количество груза, перевозимого в предоставленном Заказчику ПС.

**4.14.** Уплата неустоек, штрафов производится Заказчиком в течение 5 (пяти) рабочих дней с даты получения счёта на оплату и уведомления Исполнителя, и не освобождает Стороны от исполнения обязательств по Договору.

## 5. Форс - мажорные обстоятельства

**5.1.** Сторона, не исполнившая или ненадлежащим образом исполнившая свои обязательства по Договору, несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение обязательств оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы (форс - мажор), т.е. чрезвычайных и непредотвратимых обстоятельств при конкретных условиях конкретного периода времени, которая ни одна из Сторон не могла ни предвидеть, ни предотвратить разумным способом. К форс-мажорным обстоятельствам в том числе относятся: издание органами государственной власти нормативных и/или правовых актов, указаний ОАО «РЖД», влияющих на исполнение Сторонами обязательств по настоящему Договору и делающих невозможным их исполнение.

**5.2.** Сторона, для которой создалась невозможность исполнения обязательств по Договору по причине наступления форс-мажорных обстоятельств, обязана в течение 10 (Десяти) календарных дней с момента наступления таких обстоятельств письменно уведомить другую Сторону о наступлении, предполагаемом сроке действия и прекращении форс-мажорных обстоятельств. Факт возникновения и продолжительности действия форс-мажорных обстоятельств должен быть подтвержден документами, выдаваемыми Торгово-промышленной палатой РФ или ее региональными представительствами, либо соответствующими компетентными органами.

**5.3.** Не уведомление или несвоевременное уведомление Сторон Договора о наступлении форс-мажорных обстоятельств Стороной, которая на них ссылается, лишает эту Сторону права ссылаться на них в дальнейшем.

**5.4.** Если последствия, вызванные этими форс-мажорными обстоятельствами, будут длиться более 30 (Тридцати) календарных дней, то Стороны встретятся для обсуждения создавшейся ситуации и принятия мер по преодолению создавшейся ситуации, однако если в течение



дополнительных 10 (Десяти) календарных дней Стороны не смогут найти выход из создавшейся ситуации, то любая из Сторон вправе требовать расторжения Договора в одностороннем порядке.

## **6. Срок действия Договора**

**6.1.** Настоящий Договор вступает в силу с момента его подписания обеими Сторонами и действует до «31» декабря 2012 г., а в части расчетов по Договору - до полного исполнения Сторонами принятых на себя обязательств.

**6.2.** В случае если за один месяц до окончания срока действия договора ни одна из Сторон не заявит в письменной форме о своем намерении его расторгнуть, договор считается пролонгированным на тех же условиях на каждый последующий календарный год.

**6.3.** Договор может быть расторгнут до истечения срока его действия в следующих случаях:

-по соглашению Сторон;

-по требованию одной из Сторон Договора в случаях, прямо предусмотренных настоящим Договором и действующим законодательством Российской Федерации.

**6.4.** Любая из Сторон вправе расторгнуть настоящий Договор в одностороннем внесудебном порядке при условии полного выполнения принятых на себя обязательств. Для этого Сторона, инициирующая расторжение настоящего Договора, направляет другой Стороне соответствующее письменное уведомление не менее чем за 30 (Тридцать) календарных дней до предполагаемой даты расторжения. Договор будет считаться расторгнутым только после завершения всех денежных взаиморасчетов по настоящему Договору, что подтверждается подписанием уполномоченными представителями обеих Сторон итогового Акта сверки взаиморасчетов.

## **7. Особые условия**

**7.1.** Условия настоящего Договора, а также вся предоставляемая Сторонами по настоящему Договору финансовая, коммерческая или любая иная информация являются конфиденциальными. Стороны обязуются принимать необходимые меры для недопущения разглашения ее третьим лицам. Указанная информация может быть доведена до сведения третьих лиц одной из Сторон только при условии предварительного согласия другой Стороны, в случаях, когда указанные третьи лица привлекаются к деятельности, связанной с исполнением настоящего Договора, требующей знания такой информации, и только в объеме, необходимом для реализации соответствующих целей и задач.

**7.2.** Указанная информация будет считаться конфиденциальной в течение всего срока действия настоящего Договора и в течение 6 (Шести) месяцев с даты его прекращения.

## **8. Порядок разрешения споров**

**8.1.** Все споры и разногласия, могущие возникнуть из Договора или в связи с ним, Стороны будут разрешать путем переговоров.

**8.2.** Стороны устанавливают обязательный досудебный претензионный порядок разрешения споров и разногласий, возникающих из Договора или в связи с ним. Срок для рассмотрения и ответа на претензию составляет 10 (десять) календарных дней с момента её получения Стороной.

**8.3.** В случае невозможности урегулирования имеющихся споров и разногласий путём переговоров, Стороны передают их на разрешение в Арбитражный суд Свердловской области.

## **9. Заключительные положения**

**9.1.** Во всем, что не урегулировано условиями настоящего Договора, Стороны руководствуются действующим законодательством Российской Федерации.

**9.2.** Любые изменения, дополнения и приложения к Договору будут действительны только в том случае, если они совершены в письменной форме и подписаны полномочными представителями Сторон.

**9.3.** Подписанные полномочными представителями Сторон приложения, дополнительные соглашения, заявки являются неотъемлемой частью настоящего Договора.

**9.4.** При изменении местонахождения, адреса для направления корреспонденции, банковских реквизитов, телефонных номеров, номеров факсимильных аппаратов, адреса электронной почты



Стороны обязуются письменно извещать друг друга о таких изменениях в течение 5 (Пяти) рабочих дней с момента соответствующих изменений.

**9.5.** Для обмена документами при заключении настоящего Договора, приложений, дополнительных соглашений к нему Стороны устанавливают возможность использования факсимильной и электронной связи.

Для передачи иных документов, касающихся настоящего Договора либо связанных с его исполнением, Стороны могут использовать электронную почту либо факсимильную связь.

Вышеуказанные документы, переданные посредством факсимильной связи/электронной почты, имеют юридическую силу для Сторон и могут использоваться Сторонами в качестве надлежащих доказательств в суде (до получения подлинных экземпляров) при условии, что они были получены от Стороны по настоящему договору. Для обмена вышеуказанными документами посредством факсимильной связи/электронной почты Стороны обязуются использовать факсимильные аппараты/электронные почтовые ящики, номера/адреса которых указаны в разделе 10 настоящего Договора.

**9.6.** Подписи полномочных представителей Сторон в документах, переданных посредством факсимильной связи/электронной почты, имеют силу собственноручных. Стороны несут ответственность за достоверность подписи на предоставляемых друг другу документах.

**9.7.** Вышеизложенное не освобождает каждую из Сторон от обязанности направить оригинал документа другой Стороне почтовой/курьерской связью в срок, не превышающий 3 (трёх) рабочих дней, с даты подписания документа, если иное не предусмотрено Договором.

**9.8.** Договор составлен в двух экземплярах, имеющих одинаковую юридическую силу, - по одному экземпляру для каждой из Сторон.

## 10. Адреса и платежные реквизиты сторон

### Исполнитель:

#### **ООО «УралТрансМет»**

Адрес: 620027, г. Екатеринбург, ул. Короленко, 5 под. 1 оф. 31  
ОГРН 1126678001702 ИНН 6678008495 КПП 667801001 ОКАТО 65401368000 ОКПО 09001320

р/с 407 028 109 000 100 248 99 в ОАО «ВУЗ-Банк» г. Екатеринбург

к/с 301 018 106 000 000 007 81 БИК 046577781,

тел./факс (343)378-19-61,

[www.uraltransmet.ru](http://www.uraltransmet.ru)

[uraltransmet@Gmail.com](mailto:uraltransmet@Gmail.com)

Директор \_\_\_\_\_ /Д.В.Ефремов/

М.П.

### Заказчик:

\_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_  
Должность                          подпись                          расшифровка подписи

М.П.

## Приложение 2. Договор об оказании услуг по предоставлению подвижного состава с компанией ООО «НеваРефТранс»

### ДОГОВОР № \_\_\_\_\_ возмездного оказания услуг

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_\_ г.

г. Санкт-Петербург.

Общество с ограниченной ответственностью «Транспортная компания «НеваРефТранс», именуемое в дальнейшем «Исполнитель», в лице генерального директора Пшевского Антона Михайловича, действующего на основании Устава, с одной стороны, и \_\_\_\_\_, именуемое в дальнейшем «Заказчик», в лице \_\_\_\_\_, действующего на основании Устава, с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

#### 1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА

1.1. По договору возмездного оказания услуг Исполнитель обязуется по заданию Заказчика оказать услуги, указанные в п.1.2. настоящего договора, а Заказчик обязуется оплатить эти услуги.

1.2. Исполнитель обязуется оказать следующие услуги: предоставить Заказчику для перевозки грузов собственный или арендованный подвижной состав в исправном состоянии. Перевозка грузов заказчиком осуществляется по Железным дорогам России.

1.3. Услуга считается оказанной с момента подписания акта приема-сдачи выполненных работ (услуг) Заказчиком или уполномоченным на то представителем.

#### 2. ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН

2.1. Исполнитель обязан:

- оказывать услуги с надлежащим качеством и в полном объеме;
- предоставлять вагоны в договорные сроки;
- предоставить вагоны на станцию отправления, указанную в задании заказчика;
- осуществлять контроль за дислокацией груженых вагонов на протяжении всего пути следования и, в случае необходимости, предоставлять ее по запросу Заказчика;
- принять вагоны у Заказчика после проведения разгрузочных работ в пункте назначения;
- информировать Заказчика обо всех обстоятельствах, препятствующих нормальному исполнению договора или вызывающих невозможность его выполнения и принимать меры к устранению таких обстоятельств;
- подсыл порожнего вагона до станции отправления и возврат порожнего вагона со станции назначения осуществляется за счет Исполнителя.

2.2. Заказчик обязан:

- своевременно производить необходимые расчеты с Исполнителем в соответствии с условиями настоящего договора.
- обеспечить сохранность предоставленных вагонов при погрузке-выгрузке груза.
- передать вагоны Исполнителю в конечном пункте перевозки очищенные от остатков груза и тары, в технически исправном и надлежащем санитарном состоянии.
- в случае порчи вагонов в период их использования - восстановление и все необходимые виды ремонта вагонов производятся за счет Заказчика.
- информировать Исполнителя обо всех обстоятельствах, препятствующих нормальному исполнению Договора, или вызывающих невозможность его выполнения, и в пределах своей компетенции принимать меры к устранению таких обстоятельств.
- Заказчик самостоятельно производит оплату ж/д тарифа и всех установленных дополнительных ж/д сборов со своего лицевого счета.

#### 3. СТОИМОСТЬ УСЛУГ И ПОРЯДОК РАСЧЕТОВ

3.1. Стоимость услуг, оказанных Исполнителем по настоящему Договору, указывается в Приложении «О стоимости оказанных услуг» к настоящему договору.

ИСПОЛНИТЕЛЬ \_\_\_\_\_

ЗАКАЗЧИК \_\_\_\_\_



3.2. Стоимость услуг, указанная в Приложении к Договору, является фиксированной и не подлежит изменению в ходе выполнения сторонами его условий, за исключением случая, предусмотренного п.3.3. настоящего Договора.

3.3. В случае централизованного изменения железнодорожных тарифов и дополнительных платежей и сборов Исполнитель имеет право в одностороннем порядке изменить цены на обслуживание Заказчика с обязательным уведомлением последнего в течение суток с момента принятия данного решения.

Стоимость перевозки грузов, находящихся в пути следования на момент введения новых тарифов и расценок, не изменяется.

3.4. Оплата оказанных Исполнителем услуг должна быть произведена Заказчиком не позднее 3 рабочих дней с момента получения по каналам факсимильной или электронной связи счёта, содержащего номер вагона, наименование грузополучателя и станцию назначения, счёта-фактуры и Акта выполненных работ (оказанных услуг) либо оригиналов указанных документов.

#### 4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

4.1. Стороны несут ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязанностей по настоящему Договору в соответствии с действующим законодательством РФ.

4.2. Стороны освобождаются от ответственности за частичное или полное неисполнение своих обязательств по настоящему Договору в случае возникновения обстоятельств непреодолимой силы, а именно: пожара, наводнения, землетрясения и других природных явлений, блокады, актов (в том числе, отраслевых актов Министерства транспорта Российской Федерации) или действий государственных органов или любых иных обстоятельств, находящихся вне контроля сторон и возникающих после заключения настоящего Договора.

4.3. При возникновении обстоятельств непреодолимой силы Стороны незамедлительно уведомляют друг друга об этом и принимают решение об отсрочке исполнения обязательств. Если такие обстоятельства длятся более двух месяцев, Стороны принимают решение об изменении или прекращении Договора. Факт наличия обстоятельств непреодолимой силы подтверждается документами Торгово-промышленной палаты или иного компетентного органа по месту возникновения указанных обстоятельств.

4.4. С момента предоставления подвижного состава (вагонов) Заказчик несет ответственность за сохранность вагонов. Риск случайной гибели или повреждения вагонов переходит на Заказчика.

4.5. За нарушение сроков погрузки/выгрузки подвижного состава, начиная с 3-их суток после подачи вагонов под погрузку/выгрузку, виновная Сторона уплачивает штраф в размере 1500 рублей в т.ч. НДС 18 % за каждые сутки простоя.

4.6. В случае оформления перевозочных документов Заказчиком не в соответствии с требованиями Исполнителя и Правилами перевозок грузов, Заказчик обязан возместить Исполнителю в полном объеме расходы и убытки, вызванные данными нарушениями.

#### 5. ПОРЯДОК РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ

5.1. Заказчик и Исполнитель примут все меры к решению любых споров и разногласий, которые могут вытекать из настоящего договора или в связи с ним.

5.2. В случае, если стороны не могут прийти к мирному соглашению, все споры и разногласия подлежат рассмотрению в Арбитражном суде Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

ИСПОЛНИТЕЛЬ \_\_\_\_\_

ЗАКАЗЧИК \_\_\_\_\_



## 6. СРОК ДЕЙСТВИЯ ДОГОВОРА

6.1. Настоящий договор вступает в силу с момента подписания и действует до «\_\_» \_\_\_\_ 20\_\_ года и автоматически пролонгируется на каждый следующий календарный год, если ни одна из сторон, за 30 дней до окончания срока его действия, не заявит о его расторжении или изменении каких-либо условий договора.

6.2. Каждая из сторон может досрочно расторгнуть настоящий договор, уведомив при этом другую сторону письменно за 30 дней до предполагаемой даты расторжения. В этом случае договор считается расторгнутым с момента полного завершения всех расчетов между сторонами.

6.3. Все изменения и дополнения к настоящему договору действительны лишь в том случае, если они совершены в письменной форме и подписаны уполномоченными на то лицами с двух сторон.

6.4. Настоящий договор составлен в двух экземплярах, имеющих равную юридическую силу, по одному для каждой стороны.

## 7. ПРОЧИЕ УСЛОВИЯ

7.1. Настоящий Договор и другие документы, касающиеся Договора, могут быть изготовлены и переданы с помощью средств электронно-вычислительной техники, факсимильной и телексной связи.

## 8. ЮРИДИЧЕСКИЕ АДРЕСА СТОРОН И БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ

### Исполнитель:

### Заказчик:

<p>ООО «Транспортная компания «НеваРефТранс» 190103, г. Санкт-Петербург, ул. 8-я Красноармейская, д. 20, Литер А, пом. 6Н ИНН: 7826140660 КПП: 783601001 Р/сч 40702810922010100116 ФИЛИАЛ ОАО «ТрансКредитБанк» в г. Санкт – Петербурге Кор/сч 30101810000000000768 БИК 044030768, ОКПО 58860322 ОКОНХ 51500, 71100, 71200, 72200 Почтовый адрес: 190103, г. С.-Петербург, ул. 8-я Красноармейская, д. 20, Литер А, пом. 6Н Тел.: (812) 441-30-55 (многоканальный) e-mail: <a href="mailto:info@nevareftrans.ru">info@nevareftrans.ru</a></p> <p>_____ А.М. Пшевский</p>	
--	--

ИСПОЛНИТЕЛЬ \_\_\_\_\_

ЗАКАЗЧИК \_\_\_\_\_

### Приложение 3. Доли компаний, действующих на рынке предоставления полувагонов под перевозку

№	Наименование оператора	Парк полувагонов в управлении (на 30.07. 2012 г.)	Число поданных под погрузку полувагонов операторами, ед. <sup>78</sup>	Доля компании на рынке предоставления полувагонов	Квадрат доли компании на товарном рынке (* 10 <sup>4</sup> )
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 <sup>79</sup>	-	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

<sup>78</sup> В пределах ранее определенных географических границ и временного интервала исследования товарного рынка (II пол. 2011г. – I пол. 2012 г.).

<sup>79</sup> Неизвестный код ОКПО относится к компаниям, которые не являются операторами РФ и являются компаниями из стран железнодорожных администраций. В данном случае, это может быть либо один крупный оператор, или несколько менее крупных. Но в данной работе, не имея информации об иностранных компаниях, предоставляющих под погрузку вагоны в географических границах товарного рынка, мы берем случай, когда ННІ может принимать максимального значения (предполагаем, что данная строка включает в себя одного крупного оператора), чтобы минимизировать риски некорректного расчета.



№	Наименование оператора	Парк полувагонов в управлении (на 30.07. 2012 г.)	Число поданных под погрузку полувагонов операторами, ед. <sup>78</sup>	Доля компании на рынке предоставления полувагонов	Квадрат доли компании на товарном рынке (* 10 <sup>4</sup> )
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%	≤ 17
<b>Всего</b>		<b>513727</b>	<b>11505756</b>	<b>100%</b>	<b>817 &lt; HHI ≤ 851<sup>80</sup></b>

Источник: АНО ИПЕМ, ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»

<sup>80</sup> Как уже отмечалось ранее, HHI подсчитывался на основе числа подаваемых под погрузку первых 20-ти крупнейших компаний (группы лиц). Первое пограничное значение слева указывает точное значение для первых 16-ти группы лиц. Правое пограничное значение получалось с учетом подсчета доли остальных 500 компаний, при этом HHI для них невелик, составляет не более 17.

#### Приложение 4. Доли компаний, действующих на рынке предоставления нефтебензиновых цистерн под перевозку нефтеналивных грузов

№	Наименование оператора	Парк цистерн в управлении (30.07.2012 г.)	Число поданных под погрузку нефтебензиновых цистерн операторами, ед.	Доля компании на рынке предоставления нефтебензиновых цистерн, %	Квадрат доли компании на товарном рынке (*10 <sup>4</sup> )
1	ООО "Трансойл"	24881	745064	18,6%	347,12
2	ОАО "ПГК"	43438	542524	13,6%	184,05
3	ООО "Транспортно-логистическая компания"	8668	174803	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	0000000 <sup>81</sup>	-	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 "Востокнефетранс"	1009	39540	0,99%	0,97

<sup>81</sup> Данные неизвестное наименование оператора, как и «Неизвестный код ОКПО» относится к компаниям, которые не являются операторами РФ и являются компаниями из стран железнодорожных администраций.





№	Наименование оператора	Парк цистерн в управлении (30.07.2012 г.)	Число поданных под погрузку нефтебензиновых цистерн операторами, ед.	Доля компании на рынке предоставления нефтебензиновых цистерн, %	Квадрат доли компании на товарном рынке (*10 <sup>4</sup> )
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%	≤ 11
<b>Всего</b>		<b>206418</b>	<b>3998982</b>	<b>100%</b>	<b>716 &lt; HHI ≤ 738</b>

### Приложение 5. Доли компаний, действующих на рынке предоставления универсальных платформ

№	Наименование оператора	Парк универсальных платформ в управлении (30.07.2012 г.)	Число поданных под погрузку универсальных платформ операторами, ед.	Доля компании на рынке предоставления универсальных платформ, %	Квадрат доли компании на товарном рынке (*10 <sup>4</sup> )
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%	≤ 14
<b>Всего</b>		<b>55359</b>	<b>669620</b>	<b>100%</b>	<b>754 &lt; НИИ ≤ 782</b>

Источник: АНО ИПЕМ, ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»

## Приложение 6. Доли компаний, действующих на рынке предоставления крытых вагонов

№	Наименование оператора	Парк крытых вагонов в управлении (30.07.2012 г.)	Число поданных под погрузку крытых вагонов, ед.	Доля компании на рынке предоставления крытых вагонов, %	Квадрат доли компании на товарном рынке (*10 <sup>4</sup> )
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 "ИГК"	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%	≤ 8
<b>Всего</b>		<b>69831</b>	<b>921478</b>	<b>100%</b>	<b>1771 &lt; HHI ≤ 1787</b>

Источник: АНО ИПЕМ, ОАО «РЖД» - информационное хранилище «Грузовые перевозки»