

Аналитический отчет о проведении анализа и оценке состояния конкурентной среды и доминирующего положения хозяйствующего субъекта (группы лиц) на рынке услуг грузовых перевозок по внутренним водным путям по маршрутам с отправкой из Новосибирской области (далее – НСО) за 2012г. (период навигации).

I. Общие положения.

Анализ рынка услуг грузовых перевозок по внутренним водным путям проводился в соответствии с приказом ФАС России от 07.02.2011г. №66 «О плане работы ФАС России по анализу состояния конкуренции на товарных рынках на 2011-2012 годы» и методическими рекомендациями по анализу и оценке состояния конкурентной среды и доминирующего положения хозяйствующего субъекта (группы лиц) на рынке услуг грузовых перевозок по внутренним водным путям, а также в соответствии с требованиями приказа ФАС России от 28.04.2010г. № 220 «Об утверждении порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке» (далее – Порядок).

Целями данного анализа являются: проведение анализа и оценка конкурентной среды и доминирующего положения хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке услуг грузовых перевозок по внутренним водным путям, определение позиционирования хозяйствующих субъектов на рынке грузовых перевозок по внутренним водным путям в пределах товарных границ такого рынка.

В ходе проведенного анализа использовалась информация, представленная Территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по НСО, Обским управлением государственного речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федеральным бюджетным учреждением «Обское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства», а также участниками рынка грузовых перевозок по внутренним водным путям (продавцами и покупателями).

В соответствии с методическими рекомендациями ФАС России временным интервалом анализа рынка услуг грузовых перевозок по внутренним водным путям является 2012г. (период навигации).

II. Продуктовые границы рынка.

Согласно методическим рекомендациям ФАС России грузовые перевозки по внутренним водным путям – это услуги по доставке судами грузов и сопутствующие им услуги, оказываемые по договору и на возмездной основе.

Определение услуг грузовых перевозок по внутренним водным путям осуществляется по показателям, характеризующим технические и функциональные возможности предоставления услуг. Состав показателей дифференцируется в зависимости от вида перевозимых грузов. Виды перевозимых грузов группируются следующим образом:

насыпные и навалочные грузы:

-строительные грузы, уголь, прочие;

генеральные грузы:

-лесные грузы в судах, металлы черные и цветные, тарно-штучные грузы, прочие;

наливные грузы.

При анализе и оценке рынка грузовых перевозок по внутренним водным путям индивидуально рассматриваются его сегменты, определяемые указанными видами перевозимых грузов.

Согласно сведениям, полученным от участников (перевозчиков) рынка услуг грузовых перевозок по внутренним водным путям, в навигацию 2012г. с отправкой из НСО осуществлялась перевозка в основном строительных грузов (песок, щебень и пр.) и в единичном случае – перевозка спецтехники (см. таблицы №1-2).

При анализе и оценке состояния конкурентной среды и доминирующего положения хозяйствующего субъекта (группы лиц) на рынках грузовых перевозок по внутренним водным путям необходимо учитывать все технические и технологические аспекты оказания соответствующих услуг. В таблицах №1-2 отражены специализация хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги грузовых перевозок по внутренним водным путям с отправкой из НСО, а также характеристики технических средств, с помощью которых осуществляются эти перевозки.

Таблица №1.

Наименование хозяйствующего субъекта	Специализация	Общее количество судов (ед.)	Количество сухогрузов, контейнеровозов (ед.)	Количество нефтеналивных судов (ед.)	Чистая грузоподъемность судов (тыс.т.)
1) ХС1	Насыпные и навалочные грузы (строительные грузы)	<a>	<a>	-	<a>
2) ХС2 - субъект естественной монополии на транспорте	Насыпные и навалочные грузы (строительные грузы)	<a>	<a>	-	<a>
3) ХС3	Насыпные и навалочные грузы (строительные грузы)	<a>	<a>	-	<a>
4) ХС4	Насыпные и навалочные грузы (строительные грузы)	<a>	<a>	-	<a>
5) ХС5	Насыпные и навалочные грузы (строительные грузы)	<a>	<a>	-	<a>
6) ХС6	Насыпные и навалочные грузы (строительные грузы) и генеральные прочие (спецтехника)	<a>	<a>	-	<a>
7) ХС7	Насыпные и навалочные грузы (строительные грузы)	<a>	<a>	-	<a>
8) ХС8 – субъект естественной монополии на транспорте	Насыпные и навалочные грузы (строительные грузы)	<a>	<a>	-	<a>

Таблица №2.

Наименование хозяйствующего субъекта	Объем перевозимых грузов, тыс.тонн							
	насыпные и навалочные			генеральные				наливные и прочие
	строительные грузы	уголь	прочие	лесные грузы в судах	металлы черные и цветные	тарноштучные грузы	прочие (спецтехника)	
1) ХС1	<a>							
2) ХС2	<a>							
3) ХС3	<a>							

4) ХС4	<a>							
5) ХС5	<a>							
6) ХС6	<a>						<a>	
7) ХС7	<a>							
8) ХС8	<a>							
Итого:	<a>						<a>	

Предварительное определение продуктовых границ товарного рынка в соответствии с п. 3.4 Порядка произведено на основании:

- общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД) - услуге грузовых перевозок по внутренним водным путям соответствует код 61.20.2 – «Деятельность внутреннего водного грузового транспорта»;

- общероссийского классификатора продукции по видам экономической деятельности (ОКПД) ОК 034-2007 – услуге грузовых перевозок по внутренним водным путям соответствует код 61.20.2 – «Услуги по грузовым перевозкам транспортными средствами по внутренним водным путям».

В соответствии с п.3.2 Порядка «определение продуктовых границ товарного рынка основывается на мнении покупателей о взаимозаменяемости товаров, составляющих одну товарную группу». Мнение покупателей определяется в результате анализа предмета договоров, на основании которых осуществляется реализация товаров. Согласно предоставленным перевозчиками копий заключенных договоров с потребителями, предметом договоров является «услуга по перевозке (доставке, поставке) грузов».

В связи с тем, что участниками рынка (перевозчиками) в период навигации 2012г. осуществлялась перевозка строительных грузов (песок, щебень и пр.) и спецтехники, в соответствии с п. 3.5 Порядка в качестве основных показателей услуг грузовых перевозок по внутренним водным путям, определяющих выбор покупателя, принимаются: функциональное назначение, требуемое технологическое оснащение, цена предоставления услуги и пр.

Сравнительный анализ услуг грузовых перевозок по внутренним водным путям с отправкой из НСО по видам перевозимых грузов представлен в таблице №3.

Таблица №3.

Критерий взаимозаменяемости и краткая характеристика услуги	Виды грузов	
	Строительные грузы (группа насыпные и навалочные грузы)	Спецтехника (группа генеральные прочие грузы)
Требуемое технологическое оборудование	Буксировщик, баржа	
Цена перевозки за тонну, средняя по участникам рынка за навигацию 2012г.	<a>	<a>
Функциональное назначение	Строительный материал	Строительное оборудование
Нормативные акты, регулирующие перевозку грузов (ГОСТы, ОСТы и пр.)	Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, Прейскурант N 14-01. Тарифы на перевозки грузов и буксировку плотов речным транспортом. Тарифное руководство N 1-Р.	

На основании данных таблицы №3 можно сделать вывод о том, что несмотря на общие требования к технологическому оборудованию, необходимому для перевозки строительных грузов и спецтехники, единые нормативные акты, регулирующие данную деятельность, указанные грузы имеют различное функциональное назначение, а также значительную разницу стоимости услуг перевозки грузов (более чем на 90%) (согласно п. 3.7 Порядка товары не относятся к взаимозаменяемым, если в связи с заменой приобретатель товара несет значительные издержки (превышающие, как правило, 10% от цены товара)). Таким образом, перевозка строительных грузов (группа насыпные и навалочные грузы) не является взаимозаменяемой с перевозкой спецтехники (группа генеральные прочие грузы).

Альтернативные схемы перевозки грузов другими видами транспорта не установлены, т.к. экономически не целесообразны либо технически не возможны.

На основании изложенного, продуктовые границы изучаемого товарного рынка определены как «услуги перевозок строительных грузов по внутренним водным путям» и «услуги перевозок спецтехники по внутренним водным путям».

III. Определение состава поставщиков и потребителей услуг по грузовым водным перевозкам по внутренним водным путям.

Сведения о хозяйствующих субъектах, действующих на рынке услуг по грузовым водным перевозкам по внутренним водным путям, были получены на основании данных, представленных Территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по НСО, Обским управлением государственного речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федеральным бюджетным учреждением «Обское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства», и отражены в таблице №1.

Указанные в таблице №1 хозяйствующие субъекты, действующие на рынке услуг по грузовым водным перевозкам по внутренним водным путям, не включены в Реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке определенного товара в размере более чем 35 процентов или занимающих доминирующее положение на рынке определенного товара, если в отношении такого рынка федеральными законами установлены случаи признания доминирующим положения хозяйствующих субъектов (далее – Реестр), кроме ХС2.

ХС2 и ХС8 включены в реестр субъектов естественных монополий на транспорте.

Согласно методическим рекомендациям ФАС России в состав потребителей услуг по грузовым водным перевозкам по внутренним водным путям включаются лица, которые в течение года, предшествующего времени проведения анализа, воспользовались в своей деятельности такими услугами более 5%.

IV. Определение географических границ рынка грузовых водных перевозок по внутренним водным путям.

В соответствии с п. 4.1 Порядка географические границы товарного рынка определяются как границы территории, на которой приобретатель (приобретатели) приобретает или имеет экономическую, техническую или иную возможность приобрести товар и не имеет такой возможности за ее пределами.

При определении географических границ рынка грузовых перевозок по внутренним водным путям принимаются во внимание следующие условия:

маршрут транспортировки (населенные пункты, из которых отправляются грузы и в которые направляются);

наличие альтернативных пунктов предоставления услуг в случае повышения цен на услуги.

Согласно полученным данным от участников рынка грузовых перевозок в навигацию 2012г. грузы с отправкой из НСО направлялись по 29 маршрутам, более 40% перевозок были осуществлены на территорию Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО), более 20% - на территорию Томской области, более 35% - в границах НСО.

Определение географических границ исследуемого рынка осуществляется на основании п. 4.5 Порядка методом «тест гипотетического монополиста». На основании п. 4.6 Порядка в результате проведения «теста гипотетического монополиста» выясняется мнение приобретателей товара о географических границах товарного рынка. Из полученных ответов хозяйствующих субъектов – покупателей услуг грузовых перевозок по внутренним водным путям следует, что при повышении цены долговременно (дольше года) на 5-10% на услуги перевозки грузов по маршрутам отправкой из НСО потребители также будут получать услуги по данным маршрутам. Данный факт связан прежде всего с тем, что перевозка грузов по маршрутам отправкой из НСО иными видами транспорта экономически не целесообразна либо технически не возможна.

Таким образом, географическими границами рынка услуг по грузовым перевозкам по внутренним водным путям являются отдельные маршруты транспортировки грузов, т.е. населенные пункты, из которых отправляются грузы и в которые направляются.

V. Расчет объема рынка услуг по грузовым перевозкам по внутренним водным путям и долей хозяйствующих субъектов на рынке.

Согласно методическим рекомендациям ФАС России расчет общего объема рынка услуг по грузовым перевозкам по внутренним водным путям и долей хозяйствующих

субъектов на рынке осуществляется на основании отдельного показателя грузооборота, исчисляемого в натуральном выражении.

Перевозки грузов учитываются по отправлению.

Объектом учета грузовых перевозок служит отправка. Отправкой считается отдельная партия груза, отправленная из одного пункта в другой и оформленная перевозочными документами. Количество отправленных грузов в тоннах определяется исходя из веса, указанного в перевозочных документах, включая вес тары, а также всех приспособлений и оборудования, применяемых при перевозках.

Грузооборот по отправленным грузам исчисляется по каждой отправке перемножением указанного в перевозочном документе веса отправки на расстояние перевозки, а затем суммированием полученных результатов по всем отправкам.

Сведения о грузообороте по отправленным грузам в представленных выше географических границах с указанием численности поставщиков услуг, действующих на рынке грузовых перевозок водным транспортом, а также долей данных поставщиков, представлены в таблице №4.

Таблица №4.

<i>Маршрут транспортировки грузов</i>	<i>Показатели грузооборота, тыс.т/км</i>	<i>Численность поставщиков услуг грузовых перевозок водным транспортом, доля на рынке</i>
рынок услуг перевозок строительных грузов по внутренним водным путям		
1) Скала (р. Чаус, Новосибирская область) - Селиярово (р. Обь, Приобское месторождение, ХМАО)	<a>	2 хоз.суб. - ХС1 и ХС8 (79,08% и 20,92%)
2) Калугино (Колыванский район Новосибирская область) - Новосибирск	<a>	1 хоз.суб. - ХС2 (100%)
3) Серебряковское (Колыванский район Новосибирская область) - Новосибирск	<a>	1 хоз.суб. - ХС2 (100%)
4) Скала (р. Чаус, Новосибирская область) - Мысовая (Томская область)	<a>	1 хоз.суб. - ХС3 (100%)
5) Ташара (Новосибирская область) - Мысовая (Томская область)	<a>	1 хоз.суб. - ХС3 (100%)
6) Новосибирск - Мысовая (Томская область)	<a>	1 хоз.суб. - ХС3 (100%)
7) карьер Белоярский (Новосибирская область) - ЗЖБИ (г. Новосибирск)	<a>	1 хоз.суб. - ХС3 (100%)
8) карьер Белоярский (Новосибирская область) - Красный Яр (Новосибирская область)	<a>	1 хоз.суб. - ХС3 (100%)
9) карьер Белоярский (Новосибирская область) – Новосибирск (лесоперевалка)	<a>	1 хоз.суб. - ХС3 (100%)
10) Новосибирск - Ханты-Мансийск (ХМАО, Югра)	<a>	1 хоз.суб. - ХС4 (100%)
11) Чингисы (Новосибирская область) - Спирино (Новосибирская область)	<a>	1 хоз.суб. - ХС4 (100%)
12) г. Искитим (Новосибирская область) - Новосибирск	<a>	1 хоз.суб. - ХС5 (100%)
13) с. Белоярка (Новосибирская область) - г. Новосибирск (Речной порт)	<a>	1 хоз.суб. - ХС6 (100%)
14) карьер Умрева (Новосибирская область) - ЗЖБИ-1, г. Новосибирск	<a>	1 хоз.суб. - ХС7 (100%)
15) карьер Умрева (Новосибирская область) - НЗСК, г. Новосибирск	<a>	1 хоз.суб. - ХС7 (100%)
16) протока Сергеевская	<a>	1 хоз.суб. - ХС7

(Новосибирская область) - ЗЖБИ-1, г. Новосибирск		(100%)
17) карьер Борок (Новосибирская область) - г. Нижневартовск (ХМАО)	<a>	1 хоз.суб. - ХС8 (100%)
18) карьер Борок (г. Новосибирск) - Барсово (ХМАО)	<a>	1 хоз.суб. - ХС8 (100%)
19) карьер Борок (Новосибирская область) - Солкино (ХМАО)	<a>	1 хоз.суб. - ХС8 (100%)
20) с. Скала (Новосибирская область) - Солкино (ХМАО)	<a>	1 хоз.суб. - ХС8 (100%)
21) с. Скала (Новосибирская область) - г. Нижневартовск (ХМАО)	<a>	1 хоз.суб. - ХС8 (100%)
22) с. Скала (Новосибирская область) - с. Кargasок (Томская область)	<a>	1 хоз.суб. - ХС8 (100%)
23) с. Скала (Новосибирская область) - Асомкино (ХМАО)	<a>	1 хоз.суб. - ХС8 (100%)
24) с. Скала (Новосибирская область) - п. Медведево (Томская область)	<a>	1 хоз.суб. - ХС8 (100%)
25) с. Скала (Новосибирская область) - У. Лагорма (ХМАО)	<a>	1 хоз.суб. - ХС8 (100%)
26) с. Скала (Новосибирская область) - с. Локосово (ХМАО)	<a>	1 хоз.суб. - ХС8 (100%)
27) с. Скала (Новосибирская область) - с. Парабель (Томская область)	<a>	1 хоз.суб. - ХС8 (100%)
28) Ташара (Новосибирская область) - с. Селиярово (ХМАО)	<a>	1 хоз.суб. - ХС8 (100%)
рынок услуг перевозок спецтехники по внутренним водным путям		
1) с. Скала (Новосибирская область) - г. Сургут (ХМАО)	<a>	1 хоз.суб. - ХС6 (100%)

Согласно полученным данным таблицы №4 можно сделать вывод о том, что на рынке услуг перевозок строительных грузов во внутренним водным путям с отправкой из НСО доминирующее положение в период навигации 2012г. занимали следующие хозяйствующие субъекты:

- 1) ХС2 с долей 100% по маршрутам: «Калугино (Колыванский район Новосибирская область) – Новосибирск» и «Серебряковское (Колыванский район Новосибирская область) – Новосибирск»;
- 2) ХС3 с долей 100% по маршрутам: «Скала (р. Чаус, Новосибирская область) - Мысовая (Томская область)», «Ташара (Новосибирская область) - Мысовая (Томская область)», «Новосибирск - Мысовая (Томская область)», «карьер Белоярский (Новосибирская область) - ЗЖБИ (г. Новосибирск)», «карьер Белоярский (Новосибирская область) -Красный Яр (Новосибирская область)» и «карьер Белоярский (Новосибирская область) – Новосибирск (лесоперевалка)»;
- 3) ХС4 с долей 100% по маршрутам: «Новосибирск - Ханты-Мансийск (ХМАО, Югра)» и «Чингисы (Новосибирская область) - Спирино (Новосибирская область)»;
- 4) ХС5 с долей 100% по маршруту: «г. Искитим (Новосибирская область) – Новосибирск»;
- 5) ХС6 с долей 100% по маршруту: «с. Белоярка (Новосибирская область) - г. Новосибирск (Речной порт)»;
- 6) ХС7 с долей 100% по маршрутам: «карьер Умрева (Новосибирская область) - ЗЖБИ-1, г. Новосибирск», «карьер Умрева (Новосибирская область) - НЗСК, г. Новосибирск» и «протока Сергеевская (Новосибирская область) - ЗЖБИ-1, г. Новосибирск»;
- 7) ХС8 с долей 100% по маршрутам: «карьер Борок (Новосибирская область) - г. Нижневартовск (ХМАО)», «карьер Борок (г. Новосибирск) - Барсово (ХМАО)», «карьер Борок (Новосибирская область) - Солкино (ХМАО)», «с. Скала (Новосибирская область) - Солкино (ХМАО)», «с. Скала (Новосибирская область) - г. Нижневартовск (ХМАО)», «с. Скала (Новосибирская область) - с. Кargasок (Томская область)», «с. Скала (Новосибирская область) - Асомкино (ХМАО)», «с. Скала (Новосибирская область) - п. Медведево (Томская область)», «с. Скала (Новосибирская область) - У. Лагорма (ХМАО)», «с. Скала (Новосибирская область) - с. Локосово (ХМАО)», «с. Скала (Новосибирская область) - с. Парабель (Томская область)», «Ташара (Новосибирская область) - с. Селиярово (ХМАО)»;

8) ХС1 с долей 79,08% по маршруту: «Скала (р. Чаус, Новосибирская область) - Селяирово (р. Обь, Приобское месторождение, ХМАО)».

На рынке услуг перевозок спецтехники по внутренним водным путям с отправкой из НСО по маршруту: «с. Скала (Новосибирская область) - г. Сургут (ХМАО)» в период навигации 2012г. доминирующее положение занимало ХС6 (доля 100%).

Для определения уровня концентрации исследуемого товарного рынка используется показатель - коэффициент рыночной концентрации CR (%) (п. 7.1 Порядка) (см. таблицы №5-6).

Таблица №5.

<i>Маршрут транспортировки</i>	<i>Хозяйствующие субъекты, оперирующие на сегменте рынка, учитываемые при определении коэффициента рыночной концентрации</i>	<i>Коэффициент рыночной концентрации CR (%)</i>	
рынок услуг перевозок строительных грузов по внутренним водным путям			
1) Скала (р. Чаус, Новосибирская область) - Селяирово (р. Обь, Приобское месторождение, ХМАО)	ХС1 и ХС8	100%	
2) Калугино (Колыванский район Новосибирская область) - Новосибирск	ХС2	100%	
3) Серебряковское (Колыванский район Новосибирская область) - Новосибирск		100%	
4) Скала (р. Чаус, Новосибирская область) - Мысовая (Томская область)	ХС3	100%	
5) Ташара (Новосибирская область) - Мысовая (Томская область)		100%	
6) Новосибирск - Мысовая (Томская область)		100%	
7) карьер Белоярский (Новосибирская область) - ЗЖБИ (г. Новосибирск)		100%	
8) карьер Белоярский (Новосибирская область) -Красный Яр (Новосибирская область)		100%	
9) карьер Белоярский (Новосибирская область) – Новосибирск (лесоперевалка)		100%	
10) Новосибирск - Ханты-Мансийск (ХМАО, Югра)		100%	
11) Чингисы (Новосибирская область) - Спирино (Новосибирская область)		ХС4	100%
12) г. Искитим (Новосибирская область) - Новосибирск		ХС5	100%
13) с. Белоярка (Новосибирская область) - г. Новосибирск (Речной порт)		ХС6	100%
14) карьер Умрева (Новосибирская область) - ЗЖБИ-1, г. Новосибирск	ХС7	100%	
15) карьер Умрева (Новосибирская область) - НЗСК, г. Новосибирск		100%	
16) протока Сергеевская (Новосибирская область) - ЗЖБИ-1, г. Новосибирск		100%	
17) карьер Борок (Новосибирская область) - г. Нижневартовск (ХМАО)	ХС8	100%	
18) карьер Борок (г. Новосибирск) -		100%	

Барсово (ХМАО)		
19) карьер Борок (Новосибирская область) - Солкино (ХМАО)		100%
20) с. Скала (Новосибирская область) - Солкино (ХМАО)		100%
21) с. Скала (Новосибирская область) - г. Нижневартовск (ХМАО)		100%
22) с. Скала (Новосибирская область) - с. Каргасок (Томская область)		100%
23) с. Скала (Новосибирская область) - Асомкино (ХМАО)		100%
24) с. Скала (Новосибирская область) - п. Медведево (Томская область)		100%
25) с. Скала (Новосибирская область) - У. Лагорма (ХМАО)		100%
26) с. Скала (Новосибирская область) - с. Локосово (ХМАО)		100%
27) с. Скала (Новосибирская область) - с. Парабель (Томская область)		100%
28) Ташара (Новосибирская область) - с. Селиярово (ХМАО)		100%
рынок услуг перевозок спецтехники по внутренним водным путям		
1) с. Скала (Новосибирская область) - г. Сургут (ХМАО)	ХС6	100%

Таблица №6

<i>Сегмент рынка</i>	<i>Хозяйствующие субъекты, оперирующие на сегменте рынка, учитываемые при определении коэффициента рыночной концентрации</i>	<i>Коэффициент рыночной концентрации CR (%)</i>
Строительные грузы (группа насыпные и навалочные)	1) ХС1 2) ХС8 3) ХС7 4) ХС6 5) ХС5 6) ХС4 7) ХС3 8) ХС2	100%
Спецтехника (группа генеральные прочие)	1) ХС6	100%

По результатам таблиц №5-6 видно, что рынки услуг перевозок строительных грузов и спецтехники в указанных географических границах в навигацию 2012г. являлись рынками высокой концентрации, с высокой степенью монополизации рынка, на каждом маршруте присутствовал один хозяйствующий субъект – перевозчик, кроме направления: «Скала (р. Чаус, Новосибирская область) - Селиярово (р. Обь, Приобское месторождение, ХМАО)», на котором осуществляли деятельность 2 перевозчика.

Барьеры входа на рынки, требуемые меры государственной поддержки.

В результате проведенного анкетирования хозяйствующих субъектов – участников рынков услуг грузовых перевозок по внутренним водным путям было выявлено, что наиболее важными экономическими барьерами входа на указанные выше рынки являются: необходимость осуществления значительных первоначальных капитальных вложений при длительных сроках окупаемости этих вложений; ограниченная доступность финансовых ресурсов и более высокие

издержки привлечения финансирования для потенциальных участников по сравнению с хозяйствующими субъектами, действующими на рассматриваемом рынке; отсутствие доступа потенциальных участников к ресурсам, предложение которых ограничено и которые распределены между хозяйствующими субъектами, действующими на рассматриваемом рынке; преимущества хозяйствующих субъектов, действующих на рассматриваемом рынке, перед потенциальными участниками товарного рынка; а также высокая себестоимость услуги, в которой более 40% составляет дизельное топливо.

50% опрошенных участников рынка указали на отсутствие административных ограничений, вводимых органами государственной власти и местного самоуправления, остальные хозяйствующие субъекты отметили в качестве барьеров: условия лицензирования вида деятельности; экологические ограничения, в том числе запрещение строительства производственных мощностей и объектов транспортной инфраструктуры; а также большие затраты, связанные с выполнением всех обязательств, выставляемых контролирующими органами.

Указанные выше барьеры характерны для всех маршрутов исследуемых рынков.

Преодолимость указанных выше барьеров участниками рынков не оценена.

Кроме того, следует отметить, что аномально засушливое лето 2012г. привело сибирские реки, в т.ч. реку Обь, к мелководью, данное обстоятельство негативно отразилось на деятельности участников рынка грузовых перевозок по внутренним водным путям, а именно: снизилась грузоподъемность флота, увеличились издержки, произошел срыв сроков поставки грузов потребителям.

ФБОУ ВПО «Новосибирская государственная академия водного транспорта», имея опыт научно-исследовательской работы в сфере организации перевозок водным транспортом, знание особенностей деятельности водного транспорта Новосибирской области и Сибири, представило ответ в адрес Новосибирского УФАС о том, что в части государственного регулирования на рынке услуг грузовых перевозок для реализации преимуществ водного транспорта в удовлетворении потребностей экономики России в транспортных услугах, необходима государственная поддержка целенаправленного развития инфраструктуры водного транспорта: улучшение состояния водных путей и модернизация путевого хозяйства, строительство нового флота с перспективными эксплуатационно-техническими характеристиками, модернизация существующего флота в соответствии с современными требованиями к безопасности судоходства, развитие портовой инфраструктуры как составной части мультимодальных перевозок, создание электронных гидрографических систем, участие хозяйствующих субъектов, государственных и муниципальных органов власти в содержании путевого хозяйства, соблюдение технических регламентов по обеспечению безопасности судоходства и экологии, анализ достоинств и недостатков отмены лицензирования грузовых перевозок «неопасных» грузов. При реализации научно-обоснованных программ развития инфраструктуры водного транспорта государственного регулирования рынка услуг грузовых перевозок не потребуется.

Оценка состояния конкуренции.

На основании проведенного анализа рынков услуг грузовых перевозок по внутренним водным путям по маршрутам с отправкой из НСО можно сделать вывод о том, что исследуемые рынки являются рынками высокой концентрации, конкуренция на каждом маршруте недостаточно развита. На данных рынках в период навигации 2012г. осуществляли деятельность 8 хозяйствующих субъектов, как правило, на каждом маршруте присутствовал один участник – перевозчик. В настоящий момент нет оснований считать, что данные рынки перейдут в иное состояние. Основными факторами, ограничивающими конкуренцию на исследуемых рынках в период навигации 2012г., являются изношенность флота, а также неблагоприятные погодные условия.