

Аналитический отчет о состоянии конкурентной среды на рынке оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок в территориальных границах Удмуртской Республики на маршруте «Глазов-Балезино» через д.Кестым» за период 2009, 1 квартал 2010г.г.

Содержание:

1. Общие положения.
2. Временный интервал исследования рынка оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок.
3. Продуктовые границы рынка оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок.
4. Географические границы рынка оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок
5. Состав продавцов и потребителей рынка оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок.
6. Объем товарного рынка и доли хозяйствующих субъектов на рынке оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок.
7. Определение уровня концентрации товарного рынка.
8. Барьеры входа на рынок оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок
9. Оценка состояния конкурентной среды на рынке рынка оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок.

I. Общие положения.

Анализ и оценка состояния конкурентной среды на данном рынке проведены в соответствии с Порядком проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке, утвержденным Приказом ФАС России от 25.04.2006 года № 108 (далее – порядок оценки конкурентной среды).

Предметом рассмотрения данного исследования является рынок услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок, его продуктовые и географические границы, состав хозяйствующих субъектов, доли хозяйствующих субъектов на рынке.

Настоящее исследование проведено в связи с рассмотрением заявления Индивидуального предпринимателя <...> от 25.02.2010 года. В данном заявлении указывается на наличие признаков нарушения антимонопольного законодательства со стороны Открытого акционерного общества «Удмуртавтотранс», выразившиеся в злоупотреблении последним доминирующим положением на рынке оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок на участке маршрута от центра д.Кестым (Мечеть) до привокзальной площади п. Балезино.

Для оценки состояния конкурентной среды на рынке оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок проведена расчетно-аналитическая работа по определению:

- ✓ продуктовых границ товарного рынка;
- ✓ географических границ товарного рынка;
- ✓ состава хозяйствующих субъектов;
- ✓ объема товарного ресурса рынка;
- ✓ долей хозяйствующих субъектов на рынке;
- ✓ количественных показателей структуры товарного рынка;
- ✓ качественных показателей товарного рынка (барьеры входа).

При исследовании данного рынка были использованы сведения органов местного самоуправления, информация и опрос потребителей услуг, информация от хозяйствующих субъектов – участников рынка, данные собственных исследований, информация из общедоступных источников (Интернет, СМИ, Консультант), а также иные источники информации.

II. Определение временного интервала исследования товарного рынка.

В соответствии с Порядком проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке временной интервал исследования товарного рынка определяется в зависимости от цели исследования, особенностей товарного рынка и доступности информации.

В случае если для целей исследования необходимо изучение сложившихся характеристик рассматриваемого товарного рынка, то проводится ретроспективный анализ состояния конкурентной среды на товарном рынке.

Временной период исследования – 1, 2, 3, 4 квартал 2009г., 1 квартал (январь – март) 2010 года. Данный период времени был выбран в связи с поступлением заявления ИП <...> на действия ОАО «Удмуртавтотранс», выразившиеся в злоупотреблении Обществом своим доминирующим положением, что повлекло к нарушению порядка ценообразования за проезд на участке маршрута от центра д.Кестым (Мечеть) до привокзальной площади п. Балезино, в размере 18 рублей, а также в связи с доступностью информации.

Временный период установлен также в связи с изменением условий доступа на товарный рынок с 01.01.2010 года. Так, Министерством промышленности, энергетики и транспорта Удмуртской Республики в целях повышения безопасности дорожного движения, культуры и качества обслуживания пассажиров и более полного удовлетворения потребностей населения Удмуртской Республики в пассажирских перевозках в пригородном и междугородном сообщении автомобильным транспортом, организован и проведен конкурс на право заключения договоров об организации регулярных перевозок автомобильным пассажирским транспортом по пригородному маршруту Удмуртской Республики «Глазов-Балезино» через д. Кестым.

Введение процедуры конкурса по допуску на маршрут и выбор единственного перевозчика затрудняет доступ на товарный рынок. В связи с введением такой процедуры, при исследовании рынка взят временный интервал исследования 1 квартал 2010 года, чтобы установить сложившуюся ситуацию на рынке, его хозяйствующих субъектов и их доли.

Таким образом, временным интервалом исследования рынка оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок является - 1, 2, 3, 4 квартал 2009г., 1 квартал (январь – март) 2010 года.

III. Определение продуктовых границ.

Определение продуктовых границ рынка в соответствии с Порядком оценки конкурентной среды представляет собой процедуру выявления товара, не имеющего заменителя, или взаимозаменяемых товаров (работ, услуг), обращающихся на одном и том же товарном рынке.

Предметом анализа явилась деятельность хозяйствующих субъектов по оказанию услуг пассажирских маршрутных пригородных перевозок. При этом продуктовые границы определены на основе общероссийских классификаторов продукции, работ и услуг, видов экономической деятельности; условий договоров, заключаемых хозяйствующими субъектами, оказывающими услуги; нормативных актов, регулирующих данную деятельность, опроса потребителей.

Транспортное средство - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

В соответствии с частью 1 статьи 789 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ), перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Согласно части 1 статьи 786 ГК РФ по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа.

Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее – Устав автомобильного транспорта) гласит, что перевозки пассажиров осуществляются в городском, пригородном, междугородном, международном сообщении.

Перевозки в городском сообщении осуществляются в границах населенных пунктов.

Перевозки в пригородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние до пятидесяти километров включительно между границами этих населенных пунктов.

Перевозки в междугородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние более пятидесяти километров между границами этих населенных пунктов.

Перевозки в международном сообщении осуществляются за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации, в том числе транзитом через территорию Российской Федерации.

Для выполнения городских, пригородных, междугородных и межреспубликанских перевозок пассажиров организуются соответственно городские, пригородные, междугородные и межреспубликанские автобусные маршруты.

В соответствии с пунктом 1.2.2 Приказа Минтранса РФ от 08.01.1997 N 2 «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами» автобусный маршрут - установленный в процессе организации перевозок путь следования автобусов между начальным и конечным пунктами.

К транспорту общего пользования следует относить на автомобильном транспорте общественный пассажирский транспорт, осуществляющий регулярные рейсы по маршрутам - трамвай, троллейбус, автобус (Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»).

Перевозки пассажиров в пригородах осуществляются:

- транспортом общего пользования – автобус;
- такси;
- ведомственными автобусами;
- пригородными электропоездами.

Пригородные перевозки не могут быть заменены потребителями на внутригородские перевозки, поскольку с помощью последних не осуществляются перевозки между населенными пунктами.

Что касается замены пригородной перевозки пассажиров на междугородные, то настоящие перевозки не могут быть заменены, так как междугородные подпадают под маршрут протяженностью более 50 километров, а расстояние от города Глазова до поселка Балезино составляет около 35 километров.

Необходимо отметить, что пригородные перевозки пассажиров не могут быть заменены и на международные перевозки пассажиров поскольку, согласно части 5 статьи 4 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, международное сообщение осуществляется за пределами территории Российской Федерации или на территории Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации, в том числе транзитом через территорию Российской Федерации.

Услуги такси также не являются взаимозаменяемыми с пригородными маршрутными перевозками, по следующим причинам:

1) такси осуществляют перевозку не по-маршрутно, а произвольно.

2) стоимость услуг такси в несколько раз превышает стоимость поездки в общественном транспорте на пригородном маршруте. Так стоимость поездки в пригородном общественном транспорте составляет от 11 рублей – 183 рублей в зависимости от расстояния.

Стоимость услуг такси по маршруту «Глазов – Балезино» составляет 330 рублей (расстояние составляет примерно 35 км.), стоимость билета автобуса пригородного сообщения на данном расстоянии составляет 63 рубля.

Стоимость услуг такси по маршруту «Глазов – д. Кестым» составляет 220 рублей (расстояние составляет примерно 23 км.), стоимость билета автобуса пригородного сообщения на данном расстоянии составляет 41 рубль.

Стоимость услуг такси по маршруту «д. Кестым – Балезино» составляет 100 рублей (расстояние около 8 км.), стоимость билета автобуса пригородного сообщения на данном расстоянии составляет 11 рублей.

3) отсутствует расписание и график движения такси.

4) по вместительности, такси максимально могут перевезти 4 человека за рейс, тогда как вместительность автобуса в среднем составляет от 25 до 70 человек и зависит от модели автобуса (Икарус, Волжанин, ПАЗ).

5) в такси отсутствуют льготы по оплате для различных социальных групп населения (школьники, студенты, пенсионеры, инвалиды и др.).

6) по скорости передвижения и остановкам: такси осуществляет посадку и высадку пассажиров вне остановок по желанию пассажира, скорость передвижения такси выше, чем общественного транспорта. Общественный транспорт осуществляет свое движение строго по установленным маршрутам по определенным остановкам.

Исходя из перечисленных факторов, для большей части населения пользующихся услугами пригородного автобусного сообщения услуги такси не являются равнодоступными услугами по сравнению с маршрутными пригородными перевозками общественным транспортом.

Таким образом, в товарные границы нецелесообразно включать пассажирские перевозки легковыми такси, которые хотя и относятся к транспорту общего пользования, но имеют тарифы, которые на порядок выше тарифов проезда на автобусах, пригородных электричках. Легковыми такси население пользуется только в экстренных случаях.

Ведомственные автобусные перевозки осуществляют перевозку только определенных групп населения, а именно своих работников, как правило, это связано с доставкой работников к месту работы при размещении предприятий на окраине города. Ведомственные автомобильные перевозки также не являются взаимозаменяемыми, так как при ведомственной перевозке не оказываются услуги населению, перевозки осуществляются только в целях обеспечения производственных нужд отдельных предприятий, кроме того, специальные лицензии не позволяют нетранспортным предприятиям подрабатывать на коммерческих перевозках, и потому товарные границы рынка целесообразно вывести и не учитывать поездки на автобусах нетранспортных предприятий.

Результаты опроса населения, проживающего в различных населенных пунктах, показывает, что, чаще 98% опрошенных не имеют возможность заменить услуги пригородных автобусных перевозок другим видом перевозки (железнодорожным, водным).

Назначение пригородных пассажирских перевозок – это перевозка населения между населенными пунктами на расстоянии до пятидесяти километров включительно.

Основными положениями Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом определено:

автотранспортные предприятия и организации должны обеспечивать потребность населения в пассажирских перевозках, безопасность пассажиров при пользовании автомобильным транспортом, создание им удобств, культурное обслуживание их на автовокзалах, автостанциях, в автобусах, легковых автомобилях, сохранность и своевременную перевозку багажа.

Транспортное обслуживание пригородного населения относится к сфере услуг. Согласно общероссийскому классификатору услуг населению (ОКУН) услугам пассажирского транспорта соответствует код 021000 контрольное число 7.

В соответствии с общероссийским классификатором видов экономической деятельности (ОКВЭД) деятельности сухопутного транспорта соответствует код 60.21, пригородные электропоезда (60.10.11), деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию, соответствует код 60.21.12

В соответствии с частью 4 статьи 4 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ "О защите конкуренции" критерием при определении продуктовых границ должно использоваться мнение потребителей о взаимозаменяемости услуг, исходя из экономической, технической или иной возможности. Это мнение определяется в результате выборочного опроса потребителей.

Критериями взаимозаменяемости услуг с точки зрения потребителя является соотношение цена/качество.

Под качеством следует понимать совокупность потребительских свойств:

- интервалы движения транспортных средств;
- время проезда;
- наличие сидячих мест;
- заполняемость салона транспорта в «часы пик»;
- безопасность;
- возможность приобретения месячного проездного билета и др.

При оценке взаимозаменяемости услуг необходимо учитывать взаимозаменяемость по производству: административные и экономические барьеры для доступа на рынок услуги-заменителя, ограничивающие возможность потребителя в ее приобретении на рассматриваемой территории.

Взаимозаменяемость разных видов пассажирского транспорта на рынке пригородных пассажирских перевозок предполагает, например, включение в одну товарную группу услуг автобусного (микроавтобусного), пригородного

железнодорожного, и не включение легкового таксомоторного транспорта (стоимость проезда которого на порядок выше).

В ходе исследования Удмуртским УФАС России установлено, что на маршруте «Глазов-Балезино» через д. Кестым помимо пассажирского пригородного маршрутного транспорта, а именно автобуса, также осуществляет перевозку пассажиров пригородный электропоезд (филиала ОАО «РЖД» Горьковская железная дорога).

Станция или остановочный пункт «Кестым» на Горьковской железной дороге отсутствует. Однако от деревни Кестым Балезинского района Удмуртской Республики недалеко расположен остановочный пункт 1086 км.

На остановочном пункте 1086 км останавливаются только пригородные поезда.

В соответствии с общероссийским классификатором видов экономической деятельности (ОКВЭД) деятельности пригородного электропоезда соответствует код 60.10.11.

Стоимость проезда за период с января 2009 года по март 2010 года пригородного электропоезда составляет 1 квартал 2009 года – 4 квартала 2009 года – 30 рублей, 1 квартал 2010 года – 42 рубля.

Согласно статье 4 Федерального закона от 26.07.2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» 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);

В связи с тем, что маршрут движения «Глазов-Балезино» через д. Кестым, осуществляемый пригородными автобусами и пригородными электропоездами в целом совпадает, учитывая время движения пригородного электропоезда и пригородного автотранспорта на маршруте «Глазов-Балезино» через д. Кестым, которое составляет около 40 минут, учитывая несущественное отличие в стоимости проезда, учитывая основную задачу и цель перевозчиков, а именно перевозка пассажиров и получение прибыли, а также, в связи с тем, что потребитель (пассажир) имеет возможность заменить услуги, оказываемые пригородным электропоездом, услугами маршрутного пригородного транспорта, следовательно, можно сделать вывод о взаимозаменяемости пригородного электропоезда с пригородными маршрутными (автобусными) перевозками.

Кроме того, Удмуртским УФАС России проводилось анкетирование различных групп потребителей услуг маршрутных пригородных пассажирских перевозок. Потребители услуг при выборе транспорта руководствуются ценой – отметили 47,3% опрошенных, время отправления - 32,7%, комфорт важен для 8,8% опрошенных (см. приложение №1, вопрос 10).

Таким образом, пассажирские автобусные пригородные перевозки и пригородные перевозки, осуществляемые электропоездом являются взаимозаменяемыми видами экономической деятельности. В связи с этим, продуктовые границы определены как услуги по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок.

IV. Географические границы товарного рынка.

Географические границы рынка определяются экономическими, технологическими, административными барьерами, ограничивающими возможности участия покупателей в приобретении данного товара на рассматриваемой территории.

Географические границы рынка услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок определяются территорией, на которой потребители имеют экономическую возможность получить данную услугу.

В графическом методе за географические границы различных рынков пригородных пассажирских перевозок принимают маршрут или совместные участки нескольких маршрутов.

Согласно статье 3 Закона УР от 15.10.2008 N 38-РЗ "Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным пассажирским транспортом на пригородных и междугородных маршрутах межмуниципального сообщения в Удмуртской Республике" маршрут регулярных перевозок - организованный и оборудованный объектами транспортной инфраструктуры путь следования автомобильного транспорта от начального остановочного пункта через промежуточные остановочные пункты до конечного остановочного пункта, по которому перевозка пассажиров осуществляется по согласованному расписанию, действующий ежедневно (постоянно) в течение продолжительного срока (полгода и более) или только в определенные периоды (дни, недели, месяцы или сезоны);

В соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" перевозки в пригородном сообщении осуществляются между населенными пунктами на расстояние до пятидесяти километров включительно между границами этих населенных пунктов.

Исходя из специфики пригородных перевозок – перевозка в пределах населенных пунктов на расстоянии до пятидесяти километров, географические границы определяются территорией определенных населенных пунктов, в которых проводится исследование. Предметом настоящего исследования является изучение и оценка конкурентной среды на рынке пассажирских маршрутных пригородных перевозок. Следовательно, географическими границами исследуемого рынка являются границы населенных пунктов, в пределах которых действуют маршрутные пригородные перевозки.

Министерство промышленности, энергетики и транспорта Удмуртской Республики в целях повышения безопасности дорожного движения, культуры и качества обслуживания пассажиров и более полного удовлетворения потребностей населения Удмуртской Республики в пассажирских перевозках в пригородном и междугородном сообщении автомобильным транспортом, а также с целью реализации Закона Удмуртской Республики от 15.10.2008 года №38-РЗ «Об организации транспортного обслуживания населения автомобильным пассажирским транспортом на пригородных и междугородных маршрутах межмуниципального сообщения в Удмуртской Республике», в соответствии с постановлением Правительства Удмуртской Республики от

02.02.2009 года № 17 «Об утверждении Порядка проведения конкурсов на право заключения договора об организации регулярных перевозок автомобильным пассажирским транспортом по пригородным и междугородным маршрутам межмуниципального сообщения в Удмуртской Республике» проводило конкурс на право заключения договора об организации регулярных перевозок автомобильным пассажирским транспортом по пригородным и междугородным маршрутам межмуниципального сообщения в Удмуртской Республике по сектору «Глазов-Яр-Балезино-Юкаменское-Красногорское».

Согласно выписки из протокола от 29 октября 2009 года заседания конкурсной комиссии по проведению конкурсов на право заключения договоров об организации регулярных перевозок автомобильным пассажирским транспортом по пригородным и междугородным маршрутам межмуниципального сообщения в Удмуртской Республики, ОАО «Удмуртавтотранс» решением конкурсной комиссии признан победителем по лотам: № 26 «Глазов – Балезино» через д. Кестым, № 31 «Глазов - Балезино» через д.Кестым.

Следовательно, Министерство промышленности, энергетики и транспорта Удмуртской Республики для автоперевозчиков, установило конкретный маршрут, также утвердило паспорт автобусного маршрута, согласно которому ОАО «Удмуртавтотранс» осуществляет перевозку пассажиров, а именно «Глазов-Балезино» через д. Кестым.

Таким образом, в связи с тем, что признаки нарушения антимонопольного законодательства выявлены Удмуртским УФАС России на маршруте «Глазов-Балезино» через д. Кестым, кроме того, данный маршрут установлен и утвержден Министерством промышленности, энергетики и транспорта Удмуртской Республики, следовательно, географические границы рынка оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок определены в границах: Удмуртской Республики на маршруте «г. Глазов – пос. Балезино» через д. Кестым.

По результатам опроса лиц, пользующихся услугами пригородного пассажирского автотранспорта на маршруте «Глазов – пос. Балезино» через д. Кестым, Удмуртским УФАС России установлено, что 79% опрошенных лиц, пользуются услугами пригородного автотранспорта на указанном маршруте ежедневно, 13% по мере необходимости, 8% каждую неделю (см. приложение № 1 вопрос 1).

Географическими границами исследуемого рынка определен маршрут «Глазов-Балезино» через д.Кестым.

V. Состав продавцов и потребителей рынка.

Потребителями на рынке услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок являются физические лица – пассажиры, которым необходимо осуществлять передвижение в пределах населенных пунктов «Глазов – Балезино» через д. Кестым.

В соответствии с пунктом 12 статьи 2 Устава автомобильного транспорта, пассажир - физическое лицо, перевозка которого транспортным средством осуществляется на основании договора перевозки пассажира или договора фрахтования транспортного средства для перевозки пассажира.

Потребителями услуг пассажирских маршрутных пригородных перевозок могут быть как лица, проживающие в г. Глазове, пос. Балезино и деревне Кестым, так и лица, приехавшие в данные населенные пункты.

В 2009 году на основании Постановления Региональной энергетической комиссии Удмуртской Республики от 11.12.2008 года № 17/1 тариф за проезд пассажиров в автобусах пригородных сообщений независимо от типа автобусов был установлен в размере 1,60руб. за каждый километр пути с учетом поясного деления.

Согласно Постановлению Региональной энергетической комиссии Удмуртской Республики №15/2 от 10.12.2009 года, с 01.01.2010 года тариф за проезд пассажиров в автобусах пригородных сообщений независимо от типа автобуса устанавливается в размере 1,80 рублей за каждый километр пути с учетом поясного деления.

Хозяйствующими субъектами, осуществляющими деятельность пригородных пассажирских маршрутных перевозок, являются юридические лица, индивидуальные предприниматели, принявшие на себя по договору перевозки пассажира, договору перевозки груза обязанность перевезти пассажира и доставить багаж, а также перевезти вверенный грузоотправителем груз в пункт назначения и выдать багаж, груз управомоченному на их получение лицу.

Перевозчики должны обеспечивать потребность населения, в пассажирских перевозках, безопасность пассажиров при пользовании автомобильным транспортом, создание им удобств, культурное обслуживание.

Согласно пункту 31 Приказа ФАС РФ от 25.04.2006 N 108 "Об утверждении Порядка проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке" в состав хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке, включаются хозяйствующие субъекты, постоянно продающие (производящие) в его границах рассматриваемый товар в пределах определенного временного интервала.

По данным, представленным Министерством транспорта и дорожного хозяйства Удмуртской Республики, в ходе анализа полученной от хозяйствующих субъектов информации установлено следующее.

До 01.01.2010 года, то есть 1, 2, 3, 4 квартал 2009 года на автобусном маршруте «Глазов – Балезино» через д. Кестым осуществляли услуги по перевозке пассажиров два перевозчика, а именно ОАО «Удмуртавтотранс» и ИП <...>, указанные перевозчики выполняли по данному маршруту одинаковое количество рейсов.

Данные хозяйствующие субъекты не составляют между собой одну группу лиц.

Время и дни отправления пригородным пассажирским автотранспортом на участке маршрута «Глазов – Балезино» через д. Кестым.

1,2,3,4 квартал 2009 года (Таблица № 1)

№ маршрута	наименование маршрута	Время отправления, дни отправления		Наименование перевозчика
		От начального пункта ежедневно	От конечного пункта ежедневно	
309	Глазов – Балезино через Кестым	07:00, 08:00, 09:00, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00, 18:00, 19:00	07:00, 08:00, 09:00, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00, 18:00,	Глазовский филиал ОАО «Удмуртавто-Транс»
309	Глазов – Балезино через Кестым	07:30, 08:30, 09:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30	07:30, 08:30, 09:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30	ип <...>

1 квартал 2010 года (Таблица № 2)

№ маршрута	наименование маршрута	Время отправления, дни отправления		Наименование перевозчика
		От начального пункта ежедневно	От конечного пункта ежедневно	
309	Глазов – Балезино через Кестым	07:00, 08:00, 09:00, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00, 18:00, 19:00	07:00, 08:00, 09:00, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00, 18:00,	Глазовский филиал ОАО «Удмуртавто-Транс»

309	Глазов – Балезино через Кестым	07:30, 08:30, 09:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30	07:30, 08:30, 09:30, 10:30, 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30	Глазовский филиал ОАО «Удмуртавто- Транс»
-----	--------------------------------------	---	--	--

В 2010 году по результатам конкурса, согласно выписки из протокола от 29 октября 2009 года заседания конкурсной комиссии по проведению конкурсов на право заключения договоров об организации регулярных перевозок автомобильным пассажирским транспортом по пригородным и междугородным маршрутам межмуниципального сообщения в Удмуртской Республики, ОАО «Удмуртавтотранс» решением конкурсной комиссии признан победителем по лотам: № 26 «Глазов – Балезино» через Кестым, № 31 «Глазов - Балезино» через Кестым.

Таким образом, с 01.01.2010 года по настоящее время на маршруте «Глазов – Балезино» через д.Кестым остался один перевозчик, а именно ОАО «Удмуртавтотранс».

Глазовский филиал ОАО «Удмуртавтотранс», в своих письменных пояснениях (исх. № 354 от 18.05.2010 года) указало, что в настоящее время междугородные перевозки на участке дороги «Глазов – Балезино» через д. Кестым осуществляет ООО «Форсаж» ежедневно 8ч.15мин. и 16ч.10мин. кроме вторника и среды.

Однако ООО «Форсаж» в своих письменных пояснениях, сообщило, что Общество осуществляло перевозки граждан между населенными пунктами г. Глазов и п. Балезино, однако именно на участке «Глазов-Балезино» через д. Кестым перевозки не осуществлялись.

Следовательно, пригородными автобусными перевозчиками на данном маршруте являются с 1 - 4 квартал 2009 года ОАО «Удмуртавтотранс» и ИП <...>, а с 1 квартала 2010 года – единолично ОАО «Удмуртавтотранс».

Кроме того, необходимо отметить, что на маршруте «Глазов-Балезино» через д.Кестым осуществляет деятельность пригородный электропоезд, перевозчик – филиал ОАО «РЖД» Горьковская железная дорога (месторасположение: 603011, г. Нижний Новгород, ул. Октябрьской революции, 78).

В соответствии со статьей 2 Федерального закона от 10.01.2003 N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю).

ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» в ответ на запрос Удмуртского УФАС России представило письмо (исх. №ВВППК 04/3/99

от 24 мая 2010 года) с расписанием пригородных поездов на участке «Глазов-Балезино», в том числе и на участке «о.п. 1186 км (д. Кестым).

Состав хозяйствующих субъектов на данном рынке до 01.01.2010 года являлся стабильным, деятельность по пригородной перевозке пассажиров осуществляли ИП <...>, ОАО «Удмуртавтотранс», филиал ОАО «РЖД» Горьковская железная дорога. Однако, с 01.01.2010 года по результатам конкурса перевозку осуществляет ОАО «Удмуртавтотранс», а также железнодорожным транспортом – филиалом ОАО «РЖД» Горьковская железная дорога.

Следовательно, ИП <...> с 01.01.2010 года не осуществляет деятельности по перевозке пассажиров на автомобильном пассажирском транспорте на маршруте «Глазов-Балезино» через д. Кестым. В связи с тем, что эксклюзивное право по перевозке автомобильным пассажирским транспортом по маршруту «Глазов-Балезино» через д. Кестым Министерством промышленности, энергетики и транспорта Удмуртской Республики предоставлено ОАО «Удмуртавтотранс».

Таким образом, с 01.01.2010 года по настоящее время на данном маршруте осуществляет деятельность по пригородной перевозке пассажиров ОАО «Удмуртавтотранс» и филиал ОАО «РЖД» Горьковская железная дорога.

Кроме того, необходимо отметить, что Удмуртское УФАС России провело опрос пассажиров маршрута «Глазов-Балезино» через д.Кестым. Результаты опроса населения показали, что 82% опрошенных указали, что перевозку граждан на данном маршруте осуществляет одна организация ОАО «Удмуртавтотранс», 16% указали что две, а именно ИП <...> и ОАО «Удмуртавтотранс» и 1,5% затруднились ответить (см. приложение №1, вопрос № 2).

VI. Определение объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке.

Количественной характеристикой объема рынка услуг пассажирских маршрутных пригородных перевозок является общий объем перевезенных пассажиров всеми перевозчиками, действующими на маршруте «Глазов – Балезино» через д. Кестым.

Общий объем перевезенных пассажиров (V_m) определяется как сумма объемов перевезенных пассажиров всеми перевозчиками (V_i).

Доля хозяйствующего субъекта – перевозчика (D_i) определяется как отношение объема перевезенных им пассажиров к общему объему перевезенных пассажиров всеми перевозчиками ($D_i = V_i / V_m$).

1 квартал 2009 года	пассажиры	выручка	% пассаж	% выручка
Объем оказываемых услуг по перевозке пассажиров на маршруте «Глазов – Балезино» через Кестым				
ОАО «Удмуртавтотранс»				

ИП <...>

ОАО «РЖД»

Всего:

2 квартал 2009 года пассажиры выручка % пассаж % выручка

Объем оказываемых услуг

по перевозке пассажиров на маршруте

«Глазов – Балезино» через Кестым

ОАО «Удмуртавтотранс»

ИП <...>

ОАО «РЖД»

Всего:

3 квартал 2009 года пассажиры выручка % пассаж % выручка

Объем оказываемых услуг

по перевозке пассажиров на маршруте

«Глазов – Балезино» через Кестым

ОАО «Удмуртавтотранс»

ИП <...>

ОАО «РЖД»

Всего:

4 квартал 2009 года пассажиры выручка % пассаж % выручка

Объем оказываемых услуг

по перевозке пассажиров на маршруте

«Глазов – Балезино» через Кестым

ОАО «Удмуртавтотранс»

ИП <...>

ОАО «РЖД»

Всего:

1 квартал 2010 года пассажиры выручка % пассаж % выручка

Объем оказываемых услуг

по перевозке пассажиров на маршруте

«Глазов – Балезино» через Кестым

ОАО «Удмуртавтотранс»

ИП <...>

ОАО «РЖД»

Всего:

В ходе исследования вышеуказанных объемов (долей) хозяйствующих субъектов, Удмуртским УФАС России установлено, что в 2009 году доли ОАО «Удмуртавтотранс», ИП <...> и филиала ОАО «РЖД» Горьковская железная дорога были стабильными и прогнозируемыми, однако в 1 квартале 2010 года произошло некоторое перераспределение долей в связи, с выбытием ИП <...>.

Таким образом, положение ОАО «Удмуртавтотранс» на рынке пассажирских маршрутных пригородных перевозок с 01.01.2010 года усилилось.

В соответствии с частью 3 статьи 5 Федерального закона от 26.07.2006 года № 135-ФЗ «О защите конкуренции» доминирующим признается положение каждого хозяйствующего субъекта из нескольких хозяйствующих

субъектов (за исключением финансовой организации), применительно к которому выполняются в совокупности следующие условия:

1) совокупная доля не более чем трех хозяйствующих субъектов, доля каждого из которых больше долей других хозяйствующих субъектов на соответствующем товарном рынке, превышает пятьдесят процентов, или совокупная доля не более чем пяти хозяйствующих субъектов, доля каждого из которых больше долей других хозяйствующих субъектов на соответствующем товарном рынке, превышает семьдесят процентов (настоящее положение не применяется, если доля хотя бы одного из указанных хозяйствующих субъектов менее чем восемь процентов)

2) в течение длительного периода (в течение не менее чем одного года или, если такой срок составляет менее чем один год, в течение срока существования соответствующего товарного рынка) относительные размеры долей хозяйствующих субъектов неизменны или подвержены малозначительным изменениям, а также доступ на соответствующий товарный рынок новых конкурентов затруднен;

3) реализуемый или приобретаемый хозяйствующими субъектами товар не может быть заменен другим товаром при потреблении (в том числе при потреблении в производственных целях), рост цены товара не обуславливает соответствующее такому росту снижение спроса на этот товар, информация о цене, об условиях реализации или приобретения этого товара на соответствующем товарном рынке доступна неопределенному кругу лиц.

Из проведенного исследования следует, что в 2009 году совокупная доля ОАО «Удмуртавтотранс», ИП <...> и филиала ОАО «РЖД» Горьковская железная дорога, превышает 50%, а именно составляет 100%.

В 1 квартале 2010 года совокупная доля ОАО «Удмуртавтотранс» и филиала ОАО «РЖД» Горьковская железная дорога, также превышает 50%, и составляет 100%.

Проведенное изучение охватывало период равный 1 года и 3 месяца (1, 2, 3, 4 квартал 2009 года и 1 квартал 2010г.) при этом, на протяжении данных периодов, доли действующих на нем хозяйствующих субъектов были подтверждены малозначительным изменениям. На основании опроса потребителей (пассажиры) и иных сведений Удмуртским УФАС России установлено, что реализуемый на рынке товар (услуга) не может быть заменен другим товаром (услугой).

Необходимо отметить, что доступ на рынок оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок в территориальных границах Удмуртской Республики на маршруте «Глазов-Балезино» через д.Кестым» новых конкурентов затруднен, в связи с проведением Минтрансом УР конкурса на право заключения договора об организации регулярных перевозок автомобильным пассажирским транспортом по пригородному маршруту Удмуртской Республики «Глазов-Балезино» через д. Кестым, в результате которого победителем конкурса, а именно ОАО

«Удмуртавтотранс» было предоставлено эксклюзивное право осуществления перевозки на маршруте «Глазов-Балезино» через д. Кестым.

Кроме того, в соответствии с Федеральным законом от 17.08.1995 N 147-ФЗ "О естественных монополиях" услуга по осуществлению железнодорожных перевозок является сферой деятельности субъектов естественных монополий.

Согласно статье 3 Закона о естественных монополиях, естественная монополия - 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.

Следовательно, появление новых конкурентов, осуществляющих пригородную перевозку с помощью электропоезда, экономически нецелесообразно.

Таким образом, положение ОАО «Удмуртавтотранс» на рынке оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок является доминирующим. При таком положении ОАО «Удмуртавтотранс» имеет возможность оказывать влияние на общие условия обращения товара.

При этом, согласно разъяснениям ФАС России по применению антимонопольного законодательства, размещенным в сети Интернет (<http://www.consultant.ru/law/interview/golomolzin.html>): «В пункте 1 части 3 статьи 5 Закона установлена совокупность долей хозяйствующих субъектов. При этом согласно данной статье для признания положения хозяйствующего субъекта доминирующим должна выполняться совокупность условий, установленных в пунктах 1 - 3 части 3 статьи 5 Закона. При выполнении указанных условий положение каждого хозяйствующего субъекта признается доминирующим и дело может быть возбуждено как в отношении одного из этих хозяйствующих субъектов независимо от действий остальных, так и в отношении каждого, если их действия содержат признаки нарушения антимонопольного законодательства».

VII. Определение уровня концентрации товарного рынка

Для определения уровня концентрации товарного рынка используются следующие показатели:

1) Коэффициент рыночной концентрации (CR) – определяется как сумма долей на товарном рынке (выраженных в процентах) определенного числа крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке.

2) Индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (НИ) - сумма квадратов долей на товарном рынке (выраженных в процентах) всех хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке.

Для рынков с количеством хозяйствующих субъектов, действующих на рынке, менее 15 используют показатель CR-3 (трех крупнейших субъектов) и индекс рыночной концентрации.

- на рынке пассажирских маршрутных пригородных перевозок в 1 квартале 2009г. по объемам перевезенных пассажиров в географических границах «Глазов-Балезино» через д. Кестым CR3 = 100% (ОАО «Удмуртавтотранс», ИП <...>, РЖД);

- на рынке пассажирских маршрутных пригородных перевозок в 2 квартале 2009г. по объемам перевезенных пассажиров в географических границах «Глазов-Балезино» через д. Кестым CR3 = 100% (ОАО «Удмуртавтотранс», ИП <...>, РЖД);

- на рынке пассажирских маршрутных пригородных перевозок в 3 квартале 2009г. по объемам перевезенных пассажиров в географических границах «Глазов-Балезино» через д. Кестым CR3 = 100% (ОАО «Удмуртавтотранс», ИП <...>, РЖД);

- на рынке пассажирских маршрутных пригородных перевозок в 4 квартале 2009г. по объемам перевезенных пассажиров в географических границах «Глазов-Балезино» через д. Кестым CR3 = 100% (ОАО «Удмуртавтотранс», ИП <...>, РЖД).

В 2010 году CR3 = 100% (ОАО «Удмуртавтотранс», РЖД).

Индекс рыночной концентрации НИИ:

- на рынке оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок:

в 1 квартале 2009г. – <...>;

во 2 квартале 2009г. – <...>;

в 3 квартале 2009 года – <...>

в 4 квартале 2009 года – <...>

1 квартал 2010 года – <...>

В соответствии с различными значениями коэффициента рыночной концентрации и индекса рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана выделяются следующие уровни концентрации товарного рынка:

- высокий - при $70\% \leq CR_3 \leq 100\%$ или $2000 \leq НИИ \leq 10000$;

- умеренный - при $45\% \leq CR_3 < 70\%$ или $1000 \leq НИИ < 2000$;

- низкий - при $CR_3 < 45\%$ или $НИИ < 1000$.

Полученные показатели свидетельствуют о том, что рассматриваемый товарный рынок является в 1, 2, 3 и 4 квартале 2009 года, 1 квартал 2010 года – высококонцентрированным.

Таким образом, полученные показатели определяют состояние конкуренции как неразвитую конкуренцию и жесткий характер олигополии,

которую образуют два субъекта – ОАО «Удмуртавтотранс» и филиал ОАО «РЖД» Горьковская железная дорога.

Учитывая то обстоятельство, что за исследуемый период наблюдалось не увеличение хозяйствующих субъектов на данном рынке, а наоборот уменьшение, а также учитывая высокие барьеры входа на рынок, следовательно, значительное уменьшение концентрации на рынке в ближайшее время маловероятно.

VIII. Определение барьеров входа на рынок.

К качественным показателям, характеризующим структуру товарного рынка, относится наличие (отсутствие) барьеров входа на рынок для потенциальных конкурентов и степень их преодолимости.

Труднопреодолимыми барьерами, требующими продолжительной судебной процедуры, являются следующие административные барьеры:

- согласование с органами местного самоуправления открытия маршрутов и расписаний движения на них;

- ограничения администрациями доступа на рынок частным перевозчикам путем введения «обязательного одобрения транспортного средства»;

- отказ частным перевозчикам в доступе на рынок под предлогом «потребность в перевозках покрывают действующие перевозчики»;

- навязывание муниципальными администрациями обязательного договора об инвестициях в транспортную инфраструктуру муниципалитета;

- государственное и муниципальное тарифное регулирование;

- ограничение доступа перевозчиков на пригородные маршруты посредством введения конкурсов на право работы на пригородных маршрутах.

- отсутствие нормативно-правовой базы на федеральном, региональном и местном уровне, регулирующих порядок, условия, взаимоотношения перевозчиков различных форм собственности.

Незначительное количество действующих на маршруте «Глазов-Балезино» через д. Кестым перевозчиков, с учетом того, что пригородные электропоезда относятся к субъектам естественной монополии, а ОАО «Удмуртавтотранс» предоставлено эксклюзивное право по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок на участке маршрута «Глазов-Балезино» через д. Кестым (на основании конкурса, проводимого Минтрансом УР) указывают на то, что перечисленные барьеры являются труднопреодолимыми, в связи с этим вход на рынок новых субъектов происходит медленными темпами.

IX. Оценка состояния конкурентной среды на рынке рынка оказания услуг по осуществлению пассажирских маршрутных пригородных перевозок.

Сопоставление и анализ количественных и качественных показателей рынка пассажирских маршрутных пригородных перевозок в Удмуртской Республике на маршруте «Глазов-Балезино» через д. Кестым, позволило определить рыночную структуру изучаемого товарного рынка и степень развитости конкуренции на товарном рынке.

Проведенный анализ показателей, характеризующий рынок пассажирских маршрутных пригородных перевозок на маршруте «Глазов – Балезино» через д. Кестым, показал, что данный рынок является высококонцентрированным. Оценка состояния конкурентной среды – неразвитая конкуренция, характер олигополии – «жесткая». В исследуемый период Удмуртским УФАС России установлено, отсутствие предпосылок и тенденций к развитию конкуренции на рынке.

Вывод.

1. Исследуемый рынок пассажирских маршрутных пригородных перевозок в территориальных границах Удмуртской Республики на участке маршрута «Глазов-Балезино» через Кестым за период 2009, 1 квартал 2010 г.г. является высококонцентрированным, что связано с присутствием на рынке незначительного количества перевозчиков: ОАО «Удмуртавтотранс», ИП <...> (осуществлял деятельность только в 2009 году) и филиал ОАО «РЖД» Горьковская железная дорога. Оценка состояния конкурентной среды – не развитая конкуренция.

2. Мероприятия Управления Федеральной антимонопольной службы по Удмуртской Республике:

2.1. Осуществлять контроль за деятельностью лица ОАО «Удмуртавтотранс».

Приложение: - результаты опроса на 1л. в 1 экз.;

Начальник отдела контроля
товарных и финансовых рынков

<...>

Исполнитель: <...>