**Итоги анализа состояния конкуренции на рынках
транспорта и связи за 2015 год**

В 2015 году на рынках транспорта и связи проведено 6 анализа товарных рынков, по итогам которых в Государственный реестр
субъектов рынка, занимающих доминирующее или монопольное положение *(далее – Реестр)* включено 2 субъектов рынка, исключено 1 субъекта.

**Анализ и оценка состояния конкуренции на рынках транспорта и связи:**

*1. Анализ рынка услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом (в межобластном/межрайонном сообщениях)*

Анализ проведен по итогам 2014 года. Рынок услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом (в межобластном/межрайонном сообщениях) является высококонцетрированным, представлен практически неизменным субъектным составом (всего 8 субъектов), основной объем перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в межобластном сообщенииприходится на АО «Пассажирские перевозки».

Рынок услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом (в межобластном/межрайонном сообщениях) характеризуется рядом барьеров входа на рынок:

- убыточность пассажирских перевозок, что ограничивает перевозчиков привлекать заемные (кредитные) средства для развития маршрута перевозки пассажиров (приобретение вагонов и развитие инфраструктуры перевозок);

- значительные капитальные вложения с длительными сроками окупаемости этих вложений (приобретение/аренда пассажирских вагонов, ремонт, содержание и пр.);

- наличие вертикально – интегрированных субъектов, действующих на данном рынке (КТЖ и его дочерние компании), которое создает им преимущества в сравнении с другими потенциальными участниками. *Так, АО «Пассажирские перевозки», являясь дочерней компанией КТЖ, контролирует предприятия обеспечивающей и сервисной деятельности пассажирских перевозок - АО «Вагонсервис» (100%) и АО «Пассажирская лизинговая вагонная компания» (100%). КТЖ контролирует АО «Вокзалсервис» и АО «Локомотив» (100%);*

- краткосрочность заключаемых договоров на субсидирование между перевозчиком и уполномоченным органом, осуществляющим руководство в сфере железнодорожного транспорта, сдерживает привлечение частных инвестиций в железнодорожные пассажирские перевозки. В соответствии с Правилами субсидирования убытков перевозчика, связанных с осуществлением пассажирских перевозок по социально значимым сообщениям, утвержденным приказом МИР от 24 февраля 2015 года № 166 *(далее – Правила субсидирования)*, договоры заключаются на один год с правом продления их действия до трех лет, при этом, окупаемость приобретаемых новых вагонов составляет в среднем 15 лет;

- необходимость соответствия перевозчиков требованиям, установленным Правилами проведения конкурса, в том числе, наличие подвижного состава, отсутствие у перевозчика задолженности по налогам и другим обязательным платежам, наличие квалифицированного штата работников поездных бригад, отсутствие у перевозчика задолженности перед поставщиками услуг и др.

По итогам анализа рынка услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в межобластном сообщении в Реестр изменения не вносились, поскольку подтвердилось доминирующее положение, состоящих в Реестре: АО «Пассажирские перевозки» и АО «Пригородные перевозки». При этом, по услуге перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в межрайонном сообщении изменены и дополнены географические границы АО «Пригородные перевозки».

*2. Анализ рынка услуг пассажирских авиаперевозок регулярными (внутренними) рейсами по Республике Казахстан*

Анализ проведен за период 2014 года. В анализируемый период на рынке регулярных внутренних коммерческих перевозок РК работали 5 авиакомпаний.

Рынок услуг пассажирских авиаперевозок регулярными (внутренними) рейсами относится к высококонцентрированному типу рынка. Более половины объема перевезенных пассажиров в 2014 г. приходится на АО «Эйр Астана» (67%), остальная часть рынка занята такими субъектами как АО Авиакомпания «SCAT» (21,1%), АО «BEK AIR» (10,6%), АО «Авиакомпания «Жетысу» (0,78%) и АО «Авиакомпания «Жезказган-Эйр» (0,17%).

Вместе с этим наблюдается увеличение маршрутной конкуренции в связи с проведенной в 2012 г. либерализацией рынка внутренних авиаперевозок *(отменен тендер на распределение внутренних авиамаршрутов)*. Так, количество маршрутов, на которых работают 3 авиакомпании, возросло с 3-х в 2012 году до 9 - в 2014 году, количество маршрутов, на которых работают 2 авиакомпании, составило 8 (в 2012 г. – 17).

В 2014-2015 гг. из республиканского бюджета выделены субсидии на выполнение 9 авиамаршрутов. Суммы выделенных субсидий составили: 2013 г. - 1 451 820 тыс. тенге; 2014 г. - 1 291 335 тыс. тенге; 2015 г. - 1 262 889 тыс. тенге (информация в разрезе маршрутов прилагается).

Наблюдается постепенное сокращение субсидий, выделяемых из республиканского бюджета, а также положительная динамика выведения ранее субсидируемых рейсов на коммерческую основу.

По итогам проведенного анализа внесение изменений в Реестр не производилось ввиду не соответствия субъектов рынка обстоятельствам для признания их положения доминирующим и (или) монопольным (количественные и качественные характеристики), предусмотренными пунктом 1-1 статьи 12 ЗРК «О конкуренции». Так, в результате анализа установлено, что у субъектов рынка отсутствует возможность оказывать решающее влияние на общие условия реализации товара на рынке.

По итогам анализа выявлены следующие барьеры входа и проблемные вопросы:

1. Необходимость соответствия квалификационным требованиям, установленным Правилами допуска авиакомпаний к выполнению регулярных внутренних коммерческих воздушных перевозок, *утвержденными Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК от 27 марта 2015 года № 352 и согласованный Министром национальной экономики РК от 27 мая 2015 года (далее – Правила),* а именно:

- требование о наличии опыта работы по выполнению нерегулярных перевозок или выполнению местных (внутриобластных) пассажирских авиаперевозок не менее одного года, за исключением выполнения полетов в аэродромы, имеющие ограничения по типам воздушных судов, и авиакомпаний с государственным участием в уставном капитале;

- требование по наличию сертификата производственного аудита безопасности авиакомпаний (IOSA) Международной ассоциации воздушного транспорта, за исключением выполнения полетов в аэродромы, имеющие ограничения по типам воздушных судов (для вновь созданных авиакомпаний – по истечении двадцати четырех месяцев с момента создания авиакомпании), которое вводится в действие с 1 января 2016 года.

2. Государственное ценовое регулирование, следствием которого является отсутствие возможности ведения авиакомпаниями гибкой тарифной политики и оперативного реагирования на рыночные изменения;

*В свою очередь, в октябре 2015 г. рынок пассажирских авиаперевозок, который ранее относился к регулируемым рынкам, был дерегулирован (не был включен в Перечень товаров (работ, услуг) субъектов регулируемых рынков, на которые распространяется государственное регулирование цен, утвержденный Приказом МНЭ РК от 20 июля 2015 года № 547), что соответствует мировой практике и снимает вышеобозначенный барьер.*

3. Проблемным вопросом на рынке авиаперевозок, влияющим на стоимость авиабилетов, является отсутствие конкуренции между провайдерами услуг для авиакомпаний (главными из которых являются заправка авиакеросином и услуги аэропортов).

Данный проблемный вопрос возник, по большей мере, ввиду затягивания уполномоченным органом в сфере гражданской авиации разработку Правил обеспечения доступа поставщиков услуг (товаров, работ) к осуществлению аэропортовской деятельности.

*На протяжении более трех лет со дня введения в действие данной нормы Закона, до сих пор данные Правила не утверждены. Со стороны антимонопольного органа неоднократно вносились предложения в КГА о необходимости их принятия, а также замечания к проекту данных Правил. В частности, предложено выделить в Правилах отдельный раздел, предусматривающий порядок организации равного доступа к услугам авиатопливообеспечения.*

*3. Анализ рынка услуг сотовой связи в границах Республики Казахстан*

Анализ проведен за период 2014 года. Рынок мобильной связи представлен 4 компаниями: АО «Kcell» с торговыми марками «Kcell» и «Activ», ТОО «Кар-Тел» - «Beeline», ТОО «Мобайл Телеком – Сервис» - «Tele 2» и АО «Алтел».

Рынок услуг сотовой связи является высококонцентрированным с неразвитой конкуренцией. Доминирующими операторами по итогам анализа признаны АО «Kcell» и ТОО «Кар-Тел».

По итогам анализа выявлены следующие системные проблемные вопросы, сдерживающие развитие конкуренции:

1) Ограниченность ресурса частотного спектра.

2) Ставки интерконнекта (межоператорские соединения). Несмотря на меры, принимаемые в последние годы уполномоченным органом, ставки на интерконнект все еще остаются высокими. *Так, ставка интерконнекта в Казахстане в 2-3 раза выше, чем в странах СНГ и Европейского союза (Россия – 3,3 тенге, ЕС - 3 тенге, Таджикистан - 2,9 тенге, Узбекистан -1,4 тенге, Кыргызстан – 7,3 тенге).*

3) Действующая система государственного ценового регулирования.

В настоящее время на рынке мобильной связи в отношении доминантов государством регулируются как розничные цены для абонентов, так и оптовые для операторов связи (интерконнект). При этом действующие тарифы сотовых операторов существенно ниже порога, установленного регулятором. Соответственно, в условиях усиливающейся конкуренции на рынке, возможно отменить регулирование розничных тарифов услуг сотовой связи, сохранив регулирование тарифов на межоператорском уровне (оптовый рынок), что соответствует международной практике.

4) Высокие тарифы на услуги международной сотовой связи (роуминг). Высокие цены на роуминг объясняются высокими тарифами зарубежных партнеров на услуги связи. При этом они многократно выше тарифов, устанавливаемых партнерами в своей стране.

В настоящее время данный вопрос совместно изучается антимонопольными органами стран ЕАЭС в рамках созданной Рабочей группы при Межгосударственном совете по антимонопольной политике стран СНГ.

5) Длительность процесса выдачи разрешительных документов для используемых радиоэлектронных средств (РЭС).

Необходимо рассмотреть вопрос упрощения выдачи разрешительных документов для используемых операторами радиоэлектронных средств, в том числе вопрос внедрения уведомительного принципа при выдаче отдельных разрешительных документов с учетом поручения Главы государства о необходимости значительного сокращения (упрощения) лицензионно-разрешительной системы.

По итогам анализа в адрес уполномоченного органа – Комитета связи, информатизации и информации направлены предложения к Плану мероприятий по решению проблемных вопросов на рынке услуг сотовой связи и снижению тарифов на услуги сотовой связи, а также по совершенствованию подходов ценового регулирования на рынках услуг связи.

*4. Анализ рынка услуг присоединения и пропуск трафика на местном уровне*

Анализ проведен за период 2014 года. Рынок услуг присоединения и пропуск трафика на местном уровне является высоконцентрированным с неразвитой конкуренцией. В 2014 году на данном рынке осуществляли деятельность 3 субъекта: АО «Казахтелеком», АО «Транстелеком» и АО «КазТрансКом».

По результатам анализа выявлены следующие барьеры входа:

- высокие капитальные затраты или объем первоначальных инвестиций, так как для предоставления услуг местной телефонной связи необходим монтаж базовых станций и т.д. *(высокая стоимость оборудования, сооружений, материалов, которые в свою очередь закупаются за рубежом).*

- отсутствие развитой системы кабельной канализации;

- высокая стоимость присоединения к сетям телекоммуникаций АО «Казахтелеком».

- проблемы в получении технических условий, вызванные недостаточной регламентацией на законодательном уровне предъявляемых технических требований к присоединяемым операторам при подключении к сети присоединяющего оператора;

- отсутствие возможности и механизма действий присоединяемого оператора в случае не согласия при отказе ему в выдаче технических условий или не обоснованности предъявляемых со стороны присоединяющего оператора технических требований *(возможность обращения в экспертные организации с последующим предъявлением присоединяющему оператору для повторного рассмотрения данного вопроса, или рассмотрение данного вопроса на комиссии с привлечением экспертов и представителей уполномоченного государственного органа)*.

На рассматриваемом товарном рынке установлено доминирующее положение АО «Казахтелеком» по услуге присоединения и пропуска трафика на местном уровне в географических границах Республики Казахстан.

Вместе с этим включение в Реестр АО «Казахтелеком» не производилось ввиду не отнесения услуги присоединения и пропуск трафика на местном уровне к Перечню товаров (работ, услуг) субъектов регулируемых рынков, на которые распространяется государственное регулирование цен, *утвержденному приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 20 июля 2015 года № 547.*

*5. Анализ рынка услуг приема и хранения железнодорожных контейнеров на территории склада временного хранения в границах г. Астана*

Анализ проводился за период 2014 года и 1 полугодия 2015 года. По итогам анализа установлено, что рынок услуг по приему и хранению железнодорожных контейнеров на территории склада временного хранения является высококонцентрированным с неразвитой конкуренцией, доминирующее положение занимает ТОО «Таможенно-брокерский центр «Жибек-Жолы».

Барьерами входа на рынок являются требования, установленные в Кодексе Республики Казахстан «О таможенном деле», в том числе, требование по наличию соответствующей инфраструктуры (складские помещения, открытые и крытые площадки, подъездные пути, погрузочно-разгрузочные механизмы и специальная техника).

По итогам проведенного анализа из Реестра исключено АО «Кедентранссервис» *(ранее состоящее в Реестре по данной услуге)* и включено в Реестр ТОО «Таможенно-брокерский центр «Жибек-Жолы» по виду деятельности «прием и хранение железнодорожных контейнеров на территории склада временного хранения» с долей доминирования свыше 35% в географических границах города Астаны.

*6. Анализ рынка услуг по предоставлению стоянки для транспортных средств на привокзальной площади АО «Международный аэропорт Астана»*

Анализ проводился за 9 месяцев 2015 года *(январь-сентябрь 2015 года).*

По результатам анализа установлено, что анализируемую услугу оказывает единственный субъект рынка АО «Международный аэропорт Астана», рыночная доля которого составляет 100%. Таким образом рынок относится к высококонцентрированному типу рынка.

По итогам анализа АО «Международный аэропорт Астана» включен в Реестр.