**Заключение**

**по результатам проведенного анализа рынка** **услуг оператора вагонов - зерновозов на территории Республики Казахстан**

*г. Астана 2023 год*

Департаментом транспорта и связи, в соответствии с Планом работы Агентства на 2023 год проведен анализ рынка по оказанию услуг оператора вагонов-зерновозов на территории Республики Казахстан по итогам 2021-2022 годов и с января по 31 октября 2023 года.

Анализ проведен в соответствии с Предпринимательским кодексом Республики Казахстан (*далее – Кодекс*) и Методикой по проведению анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке (*далее – Методика*).

В соответствии с п.п.2) п. 1 статьи 196 Кодекса, анализ состояния конкуренции на товарных рынках проводится с целью определения уровня конкуренции, выявления субъектов рынка, занимающих доминирующее или монопольное положение, разработки комплекса мер, направленных на защиту и развитие конкуренции, предупреждение, ограничение и пресечение монополистической деятельности, в том числе в случаях определения доли доминирования субъекта рынка при рассмотрении признаков антиконкурентных соглашений и согласованных действий, злоупотребления доминирующим или монопольным положением.

В соответствии с п.п.1) п. 1 Методика по проведению анализа состояния конкуренции на товарных рынках применяется в целях практического овладения навыками проведения анализа и используется в случаях, требующих анализа состояния конкуренции на товарных рынках или положения на нем субъектов рынка, в том числе при проведении анализа товарных рынков с целью определения состояния конкуренции на данных товарных рынках и (или) выявления ключевой мощности в соответствии со статьей 176-1 Кодекса.

При проведении анализа в качестве исходной информации использованы данные Бюро национальной статистики Агентства Республики Казахстан по стратегическому планированию и реформам *(далее – Бюро статистики)*, Министерства индустрии и инновационного развития Республики Казахстан *(далее – МИИР)*, а также сведения субъектов рынка *(компаний),* осуществляющих деятельность на соответствующем товарном рынке.

1. **Определение критериев взаимозаменяемости товаров**

Процедура определения критериев взаимозаменяемости товара, не имеющего заменителя, или взаимозаменяемых товаров (работ, услуг), обращающихся на одном и том же товарном рынке, включает:

- определение наименования товара;

- определение свойств товара, определяющих выбор покупателя, и товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара;

- определение взаимозаменяемых товаров.

Предварительное определение наименования товара проводится на основе одного из следующих критериев:

1) товарных словарей или справочников товароведов;

2) заключений специалистов, имеющих специальные знания в соответствующей сфере;

3) решений о предоставлении лицензий, документов, подтверждающих наличие лицензии;

4) условий договора, предметом которого является рассматриваемый товар;

5) способа, позволяющего однозначно определить товар.

При определении свойств товара, определяющих выбор покупателя, анализируются:

1) функциональное назначение и применение товара, в том числе цель потребления товара и его потребительские свойства;

2) качественные характеристики, в том числе вид, сорт, упаковка, особенности в системе распространения и сбыта;

3) технические характеристики, в том числе эксплуатационные показатели, ограничения по транспортировке, условия сборки, ремонта, технического обслуживания (включая гарантийное обслуживание), особенности профессионального использования (производственного потребления);

4) цена;

5) условия реализации, в том числе размер партий товаров, способ реализации товара;

6) характеристики товара.

Состав свойств товара, определяющих выбор покупателя, и необходимая степень детализации описания товара зависят от целей проводимого исследования, а также от особенностей товарного рынка.

Услуги оператора зерновозов на территории Республики Казахстан регламентируются Законом РК «О железнодорожном транспорте» *(далее – Закон),* а также Правилами предоставления услуг операторов вагонов (контейнеров), утвержденными приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 19.10.2012 года №709 *(далее – Правила оперирования)*.

В соответствии с понятийным аппаратом Закона, в данном анализе используются следующие понятия и термины:

*Вагон* - несамоходное прицепное транспортное средство, предназначенное для перевозки по железнодорожным путям.

*Подача-уборка вагонов* – перемещение вагонов маневровым локомотивом: от станционных путей – к местам погрузки, выгрузки (разгрузки), подъездным путям.

*На подъездных путях* – между приемо-сдаточными (выставочными) путями и местами погрузки, выгрузки (разгрузки) контрагента.

*Оператор вагонов (контейнеров)* - лицо, владеющее вагонами (контейнерами) на праве собственности или иных законных основаниях, участвующее на основе договора с перевозчиком в перевозочном процессе путем оказания услуг оператора вагонов (контейнеров) и указанное в перевозочных документах.

*Услуги оператора вагонов (контейнеров)* - услуги по обеспечению на договорной основе вагонами (контейнерами), распределению и управлению движением вагонов (контейнеров) в порядке, установленном уполномоченным органом.

*Груз* – имущество, в том числе порожний собственный вагон (контейнер), принятое к перевозке с оформлением договора перевозки.

*Грузополучатель* - лицо, указанное в перевозочных документах и получающее груз.

*Грузоотправитель* - лицо, указанное в перевозочных документах и отправляющее груз.

*Подвижной состав* – тяговые транспортные средства (локомотивы), вагоны, самоходные и иные железнодорожные транспортные средства, предназначенные для перевозки по железнодорожным путям пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа, почтовых отправлений, а также специальный подвижной состав.

*Подъездные пути* - железнодорожные пути, предназначенные для обслуживания грузоотправителей, грузополучателей и примыкающие непосредственно или через другие подъездные пути к магистральным и (или) станционным путям.

*Услуги подъездных путей* - услуги ветвевладельца по предоставлению в пользование подъездных путей или обслуживанию им грузоотправителей и грузополучателей.

*Перевозка* – перемещение пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправлений, грузов из пункта отправления в пункт назначения.

*Правила перевозок* - нормативные правовые акты, регулирующие деятельность и взаимоотношения всех участников перевозочного процесса.

*Перевозочные документы* - документы, путем оформления которых заключается договор перевозки (проездной документ (билет), багажная и грузобагажная квитанции, железнодорожная транспортная накладная).

*Перевозочный процесс* – совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок железнодорожным транспортом.

*Участник перевозочного процесса* – пользователь услуг по перевозке, перевозчик, Национальный оператор инфраструктуры, оператор локомотивной тяги, оператор локомотивной тяги в пассажирском движении, оператор вагонов (контейнеров), ветвевладелец, а также владелец железнодорожных путей по договорам государственно-частного партнерства, в том числе по договорам концессии.

*Перевозчик* – лицо, осуществляющее деятельность по перевозке грузов или пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправлений и указанное в перевозочных документах, владеющее на праве собственности или на ином законном основании подвижным составом, включая тяговые транспортные средства.

Согласно п.6 Правил оперирования к деятельности оператора относится предоставление вагонов, организация перевозки порожних вагонов, указания в перевозочных документах в качестве владельца вагонов (если является собственником), обеспечение исполнения требований от участников перевозочного процесса. Оператор оказывает клиентам услуги на основании ежедекадных, ежемесячных заявок, с указанием необходимого количества вагонов (контейнеров) согласно заключенным Договорам.

Вместе с тем, согласно Общему классификатору видов экономической деятельности *(далее ОКЭД)*, услугам оперирования отдельный ОКЭД не присвоен, данные услуги отражаются в ОКЭД – 52291 (транспортно-экспедиционные услуги)

Согласно п.338 главы 19 Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом утвержденным Приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612, грузы, требующие защиты от атмосферных осадков и распыления, перевозятся насыпью и навалом в специализированных крытых вагонах (например, в вагонах-муковозах, **зерновозах**, цементовозах, минераловозах), специализированных контейнерах. Для перевозки грузов навалом в упакованном виде могут использоваться крытые вагоны. Перед погрузкой грузов, подлежащих к перевозке насыпью или навалом, грузоотправитель принимает меры по заделке конструктивных зазоров вагонов. Заделка зазоров вагонов необходима для исключения просыпания в пути следования грузов на железнодорожные пути и загрязнения окружающей среды. Перевозка грузов навалом и насыпью в крытых вагонах допускается только с установленными грузоотправителем дверными заграждениями.

Исходя из выше сказанного, а также информации, представленной субъектами рынка и ОЮЛ «Зерновой Союз Казахстана», было выяснено, что для перевозки зерновых и масличных культур железнодорожным транспортом, помимо специализированного парка хопперов-зерновозов, могут также использоваться минераловозы, цементовозы, крытые универсальные вагоны, контейнеры и полувагоны.

Определение критериев взаимозаменяемости товаров представляет собой процедуру определения критериев взаимозаменяемости товаров.

В соответствии с пунктом 11 Методики, определение взаимозаменяемых товаров основывается на фактической замене товаров покупателем или готовности покупателя заменить одни товары другими в процессе потребления (в том числе производственного), учитывая их функциональное назначение, применение, качественные и технические характеристики, цену и параметры.

С целью определения взаимозаменяемости товара проведен «тест гипотетического монополиста» *(далее - ТГМ),* в рамках которого заданы следующие вопросы:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вопрос: | Если при перевозке зерна перед Вами будет выбор перевозка специализированными вагонами-зерновозами либо взаимозаменяемыми вагонами, что будет предпочтительнее: | **%** | В случае снижения цены/тарифа на крытые/полувагоны, минераловозы, цистерны, цементовозы, контейнеры на 5-10%, готовы ли вы воспользоваться ими вместо вагонов-зерновозов | **%** | Влияет ли на качество зерна его транспортировка железнодорожным транспортом при осуществлении перевозки крытыми/полувагонами, минераловозами, цистернами, цементовозами, контейнерами | **%** | Требует ли перевозка зерна крытыми/полувагонами, минераловозами, цистернами, цементовозами, контейнерами дополнительных затрат в отличии от вагонов-зерновозов | **%** |
| 1. | Вагоны-зерновозы | **78** | да | **33** | да | **91** | да | **88** |
| 2. | Крытые вагоны | **5** | нет | **67** | нет | **9** | нет | **12** |
| 3. | Полувагоны | **5** |  |  |  |  |  |  |
| 4. | Минераловозы | **0** |  |  |  |  |  |  |
| 5 | Вагоны-цистерны | **0** |  |  |  |  |  |  |
| 6 | Цементовозы | **0** |  |  |  |  |  |  |
| 7 | Контейнеры | **15** |  |  |  |  |  |  |
| **Опрошено, всего** | **19** |  | **27** |  | **33** |  | **33** |  |

Исходя из представленных ответов по проведенному ТГМ, видно, что большинство респондентов 78% из 19, заявили о невзаимозаменяемости вагонов-зерновозов с другими видами вагонов, вместе с тем, в случае снижения цены на крытые/полувагоны, минераловозы, цистерны, цементовозы, контейнеры на 5-10%, 67% респондентов из 27, заявили, что не готовы воспользоваться ими вместо специализированных вагонов-зерновозов. В дополнении отмечаем, что 91% опрошенных из 33, говорят о влиянии на качество перевозимого зерна при его перевозке крытыми/полувагонами, минераловозами, цистернами, цементовозами, контейнерами. Также, 88 % респондентов из 33 отмечают о наличии дополнительных затрат при перевозке зерна крытыми/полувагонами, минераловозами, цистернами, цементовозами, контейнерами вместо специализированных вагонов-зерновозов.

Вместе с тем, также для определения взаимозаменяемости, было направлено письмо в АО НК «Продкорпорация» и ОЮЛ «Союз зернопереработчиков Казахстана» о содействии в прохождении опроса потребителями для определения взаимозаменяемости вагонов-зерновозов с другими видами вагонов с учетом их функционального назначения, применения, качественных и технических характеристик, цены, а также других параметров.

Таким образом, были опрошены 11 потребителей, результаты опроса выглядят следующим образом.

На вопросы:

1. *«Влияет ли на качество зерна его транспортировка железнодорожным транспортом при осуществлении перевозки вагонами – зерновозами?»*, из 11 опрошенных 8 отметили что не влияет, 1 потребитель отметил влияние на качество и 2 потребителя отмечают влияние на качество зерна при перевозке вагонами-зерновозами при условии удовлетворительного состояния вагонов.

2. *«Влияет ли на качество зерна его транспортировка железнодорожным транспортом при осуществлении перевозки крытыми/полувагонами, минераловозами, цистернами, цементовозами, контейнерами?»*, 6 респондентов из 11 отмечают влияние на качество, дополняя, что важную роль играет условия технической исправности вагонов, попадания влаги, возможность просыпки, правильной затарки, уровня герметизации вагонов, а также предыдущего груза, перевозимого в данном вагоне и другое. При этом, 5 респондентов на данный вопрос отвечают отрицательно.

3. *«Требует ли перевозка зерна крытыми/полувагонами, минераловозами, цистернами, цементовозами, контейнерами дополнительных затрат (тарирование зерна, увеличение затрачиваемого времени на подготовку вагонов для погрузки зерна, затраты на обслуживание/ремонт вагонов, условий перевозки зерна) в отличии от вагонов – зерновозов?»*, 11 из 11 опрошенных респондентов отмечают необходимость дополнительного времени, затрат, оборудования и другое.

4. *«Если при перевозке зерна перед Вами будет выбор перевозка специализированными вагонами – зерновозами либо взаимозаменяемыми вагонами (указать какими), что будет предпочтительнее и почему (указать причины, обоснование)?»* 9 из 11 опрошенных отдают предпочтение специализированным вагонам-зерновозам, 1 респондент отмечает зависимость выбора от цены тарифа и только 1 респондент отмечает не важность вида вагона при перевозке зерна.

5. *«Готовы ли, осуществлять перевозку зерна, в случае роста/снижения цены/тарифа 5-10% на услуги по перевозки вагонами (крытыми/полувагонами, минераловозами, цистернами, цементовозами, контейнерами) вместо специализированных вагонами – зерновозами?»*. Таким образом, 3 опрошенных из 11 выразили готовность перевозки и в случае роста цены/тарифа, и в случае снижения в любых вагонах. За перевозку исключительно в специализированных вагонах-зерновозах ответило 4 потребителя, не зависимо от условий роста/снижения цены/тарифа. При условии снижения цены/тарифа на перевозку крытыми/полувагонами, минераловозами, цистернами, цементовозами, контейнерами 1 потребитель готов осуществлять перевозку в таких вагонах вместо вагонов-зерновозов, при этом не готов при условии роста цены/тарифа. 3 респондентов из 11 выразили готовность перевозки в обоих вариантах.

Вместе с тем, согласно ст.9 Закона «О зерне» перевозка зерна на территории Республики Казахстан осуществляется железнодорожным, автомобильным, морским и внутренним водным транспортом, составляющим систему прямых и смешанных сообщений.

В соответствии с Законом «О зерне» от 19 января 2001 года №143, качество зерна выражается в совокупности потребительских свойств зерна, определяющих его соответствие требованиям документов по стандартизации, санитарных, ветеринарных и фитосанитарных правил и норм, гигиенических нормативов.

Согласно ст.9-7 Закона «О зерне» транспортировка зерна должна осуществляться в условиях, обеспечивающих безопасность и сохранность его качественных показателей, зерно транспортируется в сухих, чистых, без постороннего запаха, не зараженных вредными организмами транспортных средствах.

В этой связи, принимая во внимание результаты ТГМ и опроса потребителей перевозка зерна является не взаимозаменяемой и осуществляется с помощью специализированных вагонов-зерновозов.

**Международный опыт.**

Учитывая темпы развития мирового рынка и возрастающие требования клиента, многие производители стремятся концентрировать свои усилия на профильной деятельности, переадресовывая не профильные функции более компетентным компаниям. Другими словами, вспомогательные функции, в том числе логистических операций, передаются на аутсорсинг. Выполнение логистических функций передается так называемому логистическому провайдеру (экспедитору или оператору), который оказывает логистические услуги грузовладельцу, представляет и защищает его интересы. Вопрос выбора провайдера зависит от возможностей и потребностей грузовладельца.

По некоторым исследованиям, интеграция технологий квалифицированного логистического провайдера в деятельность клиента, формирование общего информационного пространства способна сократить операционные затраты предприятия на 15%, материальные ресурсы – на 30%. Таким образом, у логистического аутсорсинга в текущий момент есть огромный потенциал для развития. Процессы глобализации, возрастающие запросы потребителей заставляют компании искать все новые и новые способы для повышения конкурентоспособности.

Согласно наиболее распространённой классификации, существует 5 уровней логистического сервиса, описанных ниже:

1. First Party Logistics (1PL) (автономная логистика) – система, при которой все логистические операции выполняет сама фирма-грузовладелец.
2. Second Party Logistics (2PL) (частичный логистический аутсорсинг) – производитель (грузовладелец) привлекает стороннюю компанию перевозчика, для выполнения транспортировки, или хранения.
3. Third Party Logistics (3PL) (комплексный логистический аутсорсинг) – наиболее распространенная форма сотрудничества, когда грузовладелец нанимает поставщика логистических услуг (экспедитора, 3PL-провайдер), который отвечает за доставку товаров от поставщика покупателю, включая широкий спектр дополнительных услуг.
4. Fourth Party Logistics (4PL) (интегрированный логистический аутсорсинг) – 4PL-провайдер контролирует всю цепочку поставок и управляет всеми субподрядными поставщиками логистики, включая судоходные компании, транспортные компании, складские компании и многое другое, может использовать для управления всеми задачами интегрированные IT-системы.
5. Fifth Party Logistics (5PL) («виртуальная» логистика) – система, представляющая собой так называемую интернет-логистику – это планирование, подготовка, управление и контроль за всеми составляющими единой цепи транспортировки грузов с помощью современных информационных технологий.

До сих пор не сформировано единого подхода к пониманию каждого из пяти PL провайдеров, однако эта классификация логистических услуг все больше используется для определения уровня развития логистической компании (в том числе оперирование).

Сегодня более чем три четвертых всех грузоперевозок на всех континентах осуществляется с помощью профессионалов – логистических компаний, которые сопутствуют продвижению товаров и грузов по всему миру, при этом компании не являются перевозчиками и зачастую даже не имеют собственного подвижного состава. Большую часть обслуживания при перевозке грузов в международных направлениях осуществляют крупные фирмы, которые имеют огромную сеть филиалов и агентов и прочих представительств по всему миру – 3 PL и 4 PL операторы.

**II. Определение границ товарного рынка**

В соответствии с пунктом 17 Методики, границы товарного рынка определяют территорию, на которой потребители приобретают товар или взаимозаменяемый товар, если его приобретении нецелесообразно за пределами данной территории по экономическим, технологическим и другим причинам.

Границы товарного рынка определены с учётом доступности получения услуг по следующим критериям:

1) возможность получения услуг на данной территории:

- на территории Республики Казахстан установлено 11 субъектов, оказывающих услуги по оперированию вагонами-зерновозами. Таким образом, у потребителя есть возможность получить услугу на всей территории Республики Казахстан.

2) обоснованность и оправданность транспортных затрат относительно стоимости товара:

- так как целью потребителей является конкретные направления внутри, потребители Республики Казахстан сами определяют направление поездки.

3) сохранение качества, надежности и других потребительских свойств товара при его транспортировке:

- не рассматривалось.

4) отсутствие ограничений (запретов) на оказание данной услуги:

- фактов ограничения (запретов) оказания услуги не имеются.

5) наличие равных условий конкуренции на территории, в пределах которой осуществляется реализация, поставка товаров:

- услуги оперирования вагонами- зерновозами на территории Республики Казахстан осуществляются на основании заключенного договора. Согласно п.2 ст.38 Закона договором об организации перевозок грузов, за исключением договоров об организации воинских перевозок, определяются объемы, сроки, качество перевозок, условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке, а также иные условия организации перевозок, не предусмотренные настоящим Законом и правилами перевозок.

В соответствии с Методикой определение границ товарного рынка осуществляется по одному из указанных критериев либо их совокупности.

**Границами данного рынка** определен рынок Республики Казахстан, на территории которой потребители получают услуги оперирования вагонами- зерновозами.

**III. Определение временного интервала исследования товарного рынка**

Согласно пункту 26 Методики временной интервал исследования товарного рынка определяется в зависимости от цели исследования, особенностей товарного рынка и доступности информации.

Временным интервалом исследования товарного рынка определен период: 2021-2022 года и январь – октябрь 2023 года.

**IV. Определение состава субъектов рынка, действующих на товарном рынке**

Потребителями услуг оперирования вагонами-зерновозами на территории Республики Казахстан являются физические и юридические лица, осуществляющих переработку зерна на территории РК.

Продавцами на данном рынке являются субъекты рынка, осуществляющие услуги оперирования на территории РК.

По информации МИИР, был выявлен перечень субъектов рынка, осуществляющих данные виды услуг на территории РК, согласно приложению АО «НК «КТЖ». Таким образом, определены 39 субъектов рынка: ТОО «Шынгар Транс», ТОО «UNIVERSAL LOGISTICS», АО «Казтемиртранс», ТОО «AGRIMER-ASTYK», ТОО «Trans Vagon Group», ТОО «Alto Logistics», ТОО «Samal-Trans», ТОО «Норд ТЭК», АО «Астык Транс», ТОО «Expert D Logistic», ТОО «Логос Грейн», ТОО «Жалтыр-Тас», ТОО «Аждар и К», ТОО «Евросиб Казахстан», ТОО «София Транс Экспресс», ТОО «АТК Керуен», ТОО «Жайылхан», ТОО «TRANSASIA SYSTEMS KZ», ТОО «Sultan Logistik kz», ТОО «Astana-logistik KZ», ТОО «Северная Нива», ТОО «Хлебная Нива», ТОО «MS Logistics», ТОО «Декам-2018», ТОО «Baskho Invesment Group», ТОО «SevLog-kz», ТОО «Жайык Ет», ТОО «Alto Express», ТОО «Express-Log.KZ», ТОО «Енбек Дала», ТОО «Export-log.kz», ТОО «VERTICAL GROUP», ИП «Астапова Адель Донатовна», ТОО «North-logistik.kz», ТОО «TBF Holding», ТОО «Real Export», ТОО «Islam Trade», ТОО «DN Rail», ТОО «Арба Рейл».

Вместе с тем, по информации, предоставленной субъектами рынка, были дополнительно выявлены 9 субъектов: ТОО «ASTAGRA», ТОО «Даут-М», ТОО «Дос-Бурабай», АО «ЗИКСТО», ТОО «ЛОГСОФТ», ТОО «ПромЭлектро Казахстан», ТОО «Исткомтранс», ТОО «Pro Logistics Services», ТОО «САМАЛ ТРАНС ЛОГИСТИКС».

В ходе анализа, также были выявлены субъекты не оказывающие данные виды услуг. Таким образом, 11 субъектов не оказывают услуги, так как, вагоны сданы в аренду, такие субъекты как: ТОО «Жалтыр-Тас», ТОО «Дос-Бурабай», TOO «Trans Vagon Group», ТОО «TBF Holding», ТОО «Аждар и К», АО «Казтемиртранс», ТОО «UNIVERSAL LOGISTICS», ТОО «Енбек Дала», ТОО «Islam Trade», ТОО «Евросиб Казахстан», ИП «Астапова Адель Донатовна». Вместе с тем, субъекты: ТОО «Северная Нива», ТОО «Хлебная Нива», ТОО «Логос Грейн», ТОО «Декам-2018», ТОО «Жайык Ет», а также группа компаний ТОО «Express-Log.KZ», ТОО «Export-log.kz», ТОО «Sultan Logistik kz», ТОО «North-logistik.kz», ТОО «SevLog-kz», ТОО «Astana-logistik KZ» используют вагоны-зерновозы для собственных нужд. Субъекты ТОО «AGRIMER-ASTYK», ТОО «TRANSASIA SYSTEMS KZ», ТОО «Даут-М», ТОО «MS Logistics», АО «ЗИКСТО», ТОО «Исткомтранс» данных видов услуг не оказывают, парка вагонов-зерновозов не имеют. Также установлено, что ТОО «Alto Logistics» не оказывает данных видов услуг на территории РК, также субъектам ТОО «Жайылхан», ТОО «VERTICAL GROUP», ТОО «ASTAGRA», ТОО «ПромЭлектро Казахстан», ТОО «Pro Logistics Services» были направлены запросы Национальной почтовой службой Казахстана КазПочта, однако ответ не поступил.

Таким образом были выявлены субъекты оказывающие услуги оперирования вагонами-зерновозами:

1) ТОО «Expert D Logistic» - город Алматы, Микрорайон Мирас, 65, собственный парк вагонов-зерновозов на 1.01.2022г.- 610шт., на 1.01.2023г.- 610шт., на 1.11.23г. – 605шт., арендуемый парк - на 1.01.2023г. - 9шт. арендодатель - ИП «Астапова Адель Донатовна», на 1.11.23г. – 9шт. - ИП «Астапова Адель Донатовна», 5шт. – ИП «Эксперт 1520».

2) ТОО «Samal-Trans» - город Алматы, проспект Аль-Фараби 5, офис 602, собственный парк вагонов-зерновозов на 1.01.2023г.- 350шт., арендуемого парка нет.

3) ТОО «АТК Керуен» - город Алматы, Микрорайон Мирас, Дом 65, собственный парк вагонов-зерновозов на 1.01.2022г.- 331шт., на 1.01.2023г.- 331шт., арендуемого парка нет.

4) ТОО «Норд ТЭК» - город Астана, улица Дінмұхамед Қонаев 12/1, собственный парк вагонов-зерновозов на 1.01.22г.- 100шт., на 1.01.23г.- 100шт., на 1.11.23г. – 100шт., арендуемого парка нет.

5) ТОО «Alto Express» - Костанайская область, город Костанай, улица А.Бородина, 233, собственный парк вагонов-зерновозов на 1.01.22г.- 65шт., на 1.11.23г. – 65шт., арендуемый парк – на 1.04.22г.-35шт., на 1.11.23г. нет.

6) ТОО «DN Rail» - город Шымкент улица К.Цеткин 5, собственный парк вагонов-зерновозов на 1.01.22г.- 50шт., на 1.01.23г.- 50шт., на 1.11.23г. – 50шт., арендуемого парка нет.

7) TOO «Baskho Investment Group» - Костанайская область, город Костанай, улица Ворошилова, 1, кв. офис 7, собственный парк вагонов-зерновозов на 1.01.22г.- 80шт., на 1.01.23г.- 96шт., на 1.11.23г. – 96шт., арендуемого парка нет.

8) TOO «Real Export» - Акмолинская область, Сандыктауский район, Балкашинский сельский округ, село Балкашино, улица Абылай хана, дом 175, собственный парк вагонов-зерновозов на 1.01.22г.- 30шт., на 1.01.23г.- 30шт., на 1.11.23г. – 50 шт., арендуемого парка нет.

9) ТОО «Арба Рейл» - город Алматы, Микрорайон Мирас, 65 офис 408, собственный парк вагонов-зерновозов на 1.01.22г.- 50шт., на 1.01.23г.- 100шт., на 1.11.23г. – 115 шт., арендуемого парка нет.

10) ТОО «ЛОГСОФТ» - город Астана, улица Достық, здание 4, ВП-28, собственного парка вагонов-зерновозов нет, арендуемый парк на 1.01.2022г. вагонов-зерновозов 270 шт., на 1.01.23г. вагонов-зерновозов 270 шт., на 1.11.23г. – 230шт. (арендодатель – на 1.01.22 года ТОО «Дос-Бурабай» -10шт., ТОО «Аждар и К» - 60шт., ТОО «UNIVERSAL LOGISTICS» - 200шт., на 1.01.23 года - ТОО «Аждар и К» - 40шт., ТОО «UNIVERSAL LOGISTICS» - 230шт., на 1.11.23 года – RAILTRANSUNION LLC – 230шт.).

11) ТОО «САМАЛ ТРАНС ЛОГИСТИКС» - город Алматы, пр. Аль-Фараби 5, блок 2 «А», собственного парка вагонов-зерновозов нет, арендуемый парк – на 1.11.23г.-350шт. у ТОО «Samal-Trans».

Также необходимо отметить, что в ходе изучения субъектов рынка услуг оператора вагонов – зерновозов, были установлены субъекты рынка оказывающие транспортно - экспедиторские услуги с услугами оперирования вагонами-зерновозами *(предоставление вагонов)* под видом комплексной услуги.

По информации представленной МИИР услуги по предоставлению вагонов и экспедитора при организации перевозки грузов в сфере железнодорожного транспорта, не могут быть технологически неразрывно связанными.

Экспедиторская деятельность на ж/д транспорте, согласно Правил предоставления услуг экспедитора *(утверждены приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 28.07.2004г. № 296-1) (далее - Правила)* — это деятельность, направленная на удовлетворение спроса на услуги, связанные с перевозкой.

Согласно п. 3, п. 4 главы 2 Правил, взаимоотношения экспедитора и клиента строятся на условиях договора транспортной экспедиции, заключаемого в письменной форме. К услугам экспедирования относятся организация перевозок грузов, оформление транспортной железнодорожной накладной и (или) комплекта перевозочных документов, оформление заявки, предъявление, получение, доставка груза со склада до станции и наоборот, организация погрузки, выгрузки, сортировки груза, информирование клиента, контроль за продвижением груза, расчет и оплата провозных платежей, сборов и штрафов, погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ, предоставление клиентам и перевозчику запорно-пломбировочных устройств, расчет и оплату провозных платежей, сборов и штрафов, погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ, подписание коммерческого акта, оформление претензий на основании коммерческих актов и иных документов, разработку и согласование с перевозчиком технических условий погрузки и крепления груза, хранение, складирование груза, организацию сопровождения и/или охраны груза в пути следования, розыск утерянного груза по истечении сроков доставки, консультационные услуги в области перевозок груза, оформление таможенных документов, иные услуги, связанные с перевозкой груза.

В этой связи, Агентством был проведен также внеплановый анализ на рынке транспортно-экспедиторских услуг вагонами- зерновозами на территории Республики Казахстан.

При этом, по результатам внепланового анализа, на рынке транспортно-экспедиторских услуг вагонами - зерновозами на территории Республики Казахстан, доля субъекта АО «Астық Транс» *(далее – Общество)* за 2022 год – 53,0% и за период январь – май 2023 года – 89,5%.

В следствии чего доминирующее положение по оказанию транспортно-экспедиторских услуг вагонами-зерновозами за 2022 год и за период январь – май 2023 года занимает Общество.

*Справочно: АО «Астык Транс» - казахстанский экспедитор и оператор железнодорожных перевозок зерновых грузов в собственном, арендованном и привлеченном парке.*

*Образовано 2013 году, создано как совместное предприятие между АО «Қазтеміртранс» и АО «Русагротранс» (крупнейшим российским оператором железнодорожных перевозок зерна) на паритетной основе 50%/50%, со взносом в уставный капитал по Х млн. тенге от каждой из сторон. В 2014 – 2015 гг. в уставный капитал внесены 1500 зерновозов АО «Қазтеміртранс» и 1500 зерновозов АО «Русагротранс» в стоимостном выражении, соответственно оценке, по Х млн. тенге от каждой из сторон.*

*В соответствии с ПП РК № 1141 от 30.12.2016 г. 50% акций АО «Астық Транс», принадлежащих АО «Қазтеміртранс» был выставлен для реализации путем проведения аукционных торгов. По результатам проведенных торгов, 50% акций АО «Астық Транс» ЗАО «РусАгроТранс» за Х млрд. тенге, в результате чего последний стал 100% владельцем акций компании. В 2019 году ЗАО «РусАгроТранс» продало 100% акций Общества компании «Малесто Инвестментс».*

*По данным АО Астық Транс в период с 2019 г. по 2022 г. АО Астық Транс произвел инвестиции в вагонный парк АО Казтемиртранс, в плановые ремонты нерабочего парка зерновозов АО Казтемиртранс в количестве 1 742 вагонов с последующей их арендой. Инвестиции составили Х млн. тенге.*

*22.10.2022 г. между АО Астық Транс и АО Казтемиртранс было заключено доп.соглашение к Договору, в соответствие с которым принято дополнительное обязательство по организации и проведению деповского ремонта 371 зерновоза собственности КТТ за счет собственных средств АО Астық Транс. При этом, 1030 зерновозов АО Казтемиртранс находятся в нерабочем парке и требуют планового ремонта. АО Астық Транс готово при согласии АО Казтемиртранс, взять вагоны в аренду и сделать плановые ремонты.*

На сегодняшний день, согласно представленной информации КТЖ о количестве в собственности вагонов, общий парк вагонов – зерновозов составляет 10 511 единиц, из них Общество имеет парк вагонов-зерновозов в количестве 5 136 единиц *(в т.ч. собственных – 3 445 единиц, арендованных у АО Казтемиртранс)*. Таким образом, парк вагонов-зерновозов Общества составляет половину общего парка вагонов-зерновозов.

Вместе с тем, по информации АО «Астық Транс», Общество не оказывает услуги по предоставление вагонов в аренду, а также услуги оператора вагонов, при этом оказываются транспортно-экспедиторские услуги, в которые включены услуги предоставление вагонов как комплексная услуга.

В соответствии с типовым договором Общество, согласно п.2.1.1., 2.4, оказывает клиентам услуги по предоставлению собственных вагонов, что включено в договор транспортной экспедиции.

Кроме того, по информации, представленной Обществом, письмом № АТ/3665-и от 8 июня 2023 года, предоставляемая Обществом услуга транспортной экспедиции является комплексной и включает в себя, **в том числе, предоставление вагонов для перевозки**. При этом, Обществом отмечается, что за указанный период данные услуги осуществлялись исключительно с предоставлением собственных и арендованных вагонов-зерновозов.

Таким образом, Общество в соответствии с Уставом осуществляет коммерческую деятельность по оказанию услуг транспортной экспедиции зерновых грузов во внутриреспубликанском и международном сообщениях.

По результатам внепланового анализа Агентством было установлено доминирующее положение Общества, а также установлены признаки нарушений. В адрес Общества было направлено уведомление о прекращении признаков нарушения законодательства Республики Казахстан в области защиты конкуренции *(навязывания услуг, необоснованного отказа от заключения договора, создания дискриминационных условий)*.

Так, Обществом исполнено уведомление, были внесены соответствующие изменения в Типовой Договор Общества, в рамках которого закреплено определение клиентом объема услуг для каждой отдельной перевозки, за клиентом сохраняется право выбора объема услуг, в том числе по предоставлению вагонов, в рамках каждой отдельной заявки по усмотрению сторон, при условии имеющейся потребности. При этом стоимость услуг будет независима от принадлежности предоставляемых вагонов *(собственный парк Общества, либо привлеченный).*

Кроме того, Обществом были также внесены изменения в Тарифную политику, а именно отменено применение понижающего коэффициента *(лояльность)* в случае осуществления перевозки грузов исключительно в вагонах Общества.

Таким образом, Обществом обязалось не допускать в своей деятельности действий, противоречащих законодательству Республики Казахстан в области защиты конкуренции.

**V. Расчет объема товарного рынка и долей субъектов рынка**

Согласно пункту 34 Методики, расчет объема товарного рынка за определенный период времени в пределах границ рассматриваемого рынка определяется как сумма реализации субъектами рынка товара или взаимозаменяемых товаров в натуральном или стоимостном выражении, с учетом объемов ввоза и вывоза товара или взаимозаменяемых товаров.

Доля субъекта рынка на соответствующем товарном рынке определяется как отношение объема реализации субъектом рынка товара или взаимозаменяемых товаров в пределах границ рынка к общему объему соответствующего товарного рынка.

В соответствии с пунктом 9 статьи 196 Кодекса определение доли субъектов рынка возможно при наличии информации от субъектов, доля объема поставки которых занимает в общем объеме поставки более восьмидесяти пяти процентов.

В ходе проведения анализа, расчет объема товарного рынка по оперированию вагонами-зерновозами произведен в стоимостном выражении *(объем оказанных услуг - тыс.тенге)*. Расчет объемов товарного рынка по услугам оперирования вагонами-зерновозами и долей субъектов рынка произведен на основании данных, представленных самими субъектами рынка *(таблица 1).*

*Таблица 1*

**Расчет долей субъектов рынка по оперированию вагонами-зерновозами**

**Республики Казахстан (в стоимостном выражении)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование субъекта рынка | объем оказанных услуг, тыс.тг. | | | | | |
| 2021 год | % (доля 2021г) | 2022 год | % (доля 2022г) | 2023 год | % (доля 2023г) |
| "Expert D Logistic" TOO | х | х | х | х | х | х |
| "Samal-Trans" TOO | х | х | х | х | х | х |
| "Самал Транс Логистикс" TOO | х | х | х | х | х | х |
| "АТК Керуен" ТОО | х | х | х | х | х | х |
| "Норд ТЭК" ТОО | х | х | х | х | х | х |
| "Alto Express" TOO | х | х | х | х | х | х |
| "DN Rail" TOO | х | х | х | х | х | х |
| TOO "Real Export" | х | х | х | х | х | х |
| ТОО "Арба Рейл" | х | х | х | х | х | х |
| TOO "Baskho Investment Group" | х | х | х | х | х | х |
| ТОО "ЛОГСОФТ" | х | х | х | х | х | х |
| **ИТОГО** | **х** | **100** | **х** | **100** | **х** | **100** |

По итогам расчета объема товарного рынка услуг оперирования вагонами-зерновозами в РК и долей субъектов рынка, установлено, за период 2021 года наибольшая доля приходится на ТОО «Норд ТЭК» (93,9%), за 2022 год приходится на ТОО «DN Rail» (79,1%) от общего объема оказанных услуг и за период с января по 31 октября 2023 года ТОО «Самал Транс Логистикс» (80,2%).

Согласно пункту 1 статьи 172 Кодекса, доминирующим или монопольным положением признается положение субъекта рынка или нескольких субъектов рынка на соответствующем товарном рынке, дающее субъекту рынка или нескольким субъектам рынка возможность контролировать соответствующий товарный рынок, в том числе оказывать значительное влияние на общие условия обращения товара.

В соответствии с пунктом 3 статьи 172 Кодекса, доминирующим признается положение субъекта рынка, доля которого на соответствующем товарном рынке составляет тридцать пять и более процентов, если в отношении такого субъекта рынка установлены в совокупности следующие обстоятельства:

1) возможность субъекта рынка в одностороннем порядке определять уровень цены товара и оказывать решающее влияние на общие условия реализации товара на товарном рынке;

2) наличие экономических, технологических, административных или иных ограничений для доступа на товарный рынок;

3) продолжительность существования возможности субъекта рынка оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на товарном рынке.

В случае, если субъект рынка занимает долю пятьдесят и более процентов, доминирующим признается положение субъекта рынка без учета обстоятельств, перечисленных в подпунктах 1), 2) и 3) части первой настоящего пункта.

Согласно пункту 37 Методики, сумма объемов продаж для определения объемов рынка может быть рассчитана следующими методами:

1) подсчет суммы объемов продаж по данным субъектов рынка, действующих на рассматриваемом товарном рынке, не допуская повторный учет одного и того же товара (перепродажа);

2) подсчет суммы объемов покупок товара по данным покупателей;

3) подсчет суммы объемов производства товара в границах рассматриваемого товарного рынка (за вычетом потребления рассматриваемого товара в процессе его производства и объема запасов) за вычетом объемов вывоза (экспорта) рассматриваемого товара с данной территории и с добавлением объемов ввоза (импорта) рассматриваемого товара на данную территорию, по данным производителей товаров и органов, контролирующих объемы ввоза и вывоза товаров. Данный метод целесообразно применять в случае проведения анализа товарного рынка в границах Республики Казахстан;

4) на основании сведений, предоставленных органами статистики и (или) иными государственными органами, в том числе местными исполнительными и представительными органами;

5) иным способом (иные показатели используются в тех случаях, когда из-за отраслевых особенностей они позволяют более точно охарактеризовать положение субъектов рынка на рассматриваемом товарном рынке с точки зрения конкуренции).

Таким образом, за период 2021 года доминирующее положение на рынке услуг оперирования вагонами-зерновозами заняло ТОО «Норд ТЭК» с долей 93,9%, за период 2022 года доминирующее положение на рынке услуг оперирования вагонами-зерновозами заняло ТОО «DN Rail» с долей 79,1% и за период с января по 31 октября 2023 года доминирующее положение на рынке услуг оперирования вагонами-зерновозами заняло ТОО «Самал Транс Логистикс» с долей 80,2%.

**VI. Оценка состояния конкурентной среды на товарном рынке**

Для оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке использован метод определения уровня концентрации.

Согласно рассчитанных значений коэффициентов концентрации и индексов Герфиндаля-Гиршмана, товарный рынок по предоставлению услуг оперирования вагонами-зерновозами на территории Республики Казахстан за период 2021, 2022 годов и с январь по 31 октября 2023 года определяется следующим образом:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 2021 год | 2022 год | Январь – октябрь 2023 год |
| При 70% <CR -3 <100%2 000<8 835,0<10 000 | При 70% <CR -3 <100%2 000<6637,7<10 000 | При 70% <CR -3 <100%2 000<6539,4<10 000 |

Таким образом, расчет коэффициента и индекса рыночной концентрации показал, что рынок услуг оперирования вагонами-зерновозами на территории Республики Казахстан за анализируемый период относится к 1 типу рынка – высококонцентрированному с неразвитой конкуренцией.

Показатели рыночной концентрации дают возможность сделать предварительную оценку степени монополизации, равномерности (неравномерности) присутствия на нем субъектов рынка. Чем больше субъектов с разномасштабной поставкой продукции действует на соответствующем товарном рынке, тем меньшее значение имеют данные показатели.

**VII. Определение барьеров входа на товарный рынок**

Согласно пункту 45 Методики, процедура определения обстоятельств или действий, препятствующих или затрудняющих и ограничивающих субъектам рынка начало деятельности на товарном рынке включает:

выявление наличия (или отсутствия) барьеров входа на рассматриваемый товарный рынок;

определение преодолимости выявленных барьеров входа на рассматриваемый товарный рынок.

Так, в соответствии с пунктом 46 Методики, к барьерам входа на рынок относятся:

*1) экономические ограничения, в том числе:*

По информации представленной ОЮЛ «Зерновой союз Казахстана», вместимость зернохранилищ, а также недостаточное развитие элеваторных мощностей и складской культуры приводит к повышенной нагрузке на железнодорожно-транспортную инфраструктуру. Так, валовый сбор зерновых в Казахстане в 2022 году достиг около 22,1 млн тонн, в то время как вместимость зернохранилищ в этом периоде составляет всего лишь 10,4 млн тонн. количество зерна, заявленного к перевозкам, оказалось намного выше пропускной способности железнодорожной сети.

Другой фактор, который следует упомянуть, это сохраняющаяся высокая ценовая конкуренция со стороны российского зерна при более высокой себестоимости казахстанского зерна, что приводит к снижению доходности производства зерна в Казахстане. При относительно одинаковых затратах урожайность российского зерна составляет 25–35 центнеров с гектара против 9–12 центнеров в Казахстане. В свою очередь, низкая доходность зернового рынка влияет на развитие сопутствующих отраслей – элеваторных мощностей, логистики, научных изысканий по повышению качественных характеристик зерна.

Вместе с тем, согласно опыту Российской Федерации, в 2022 году урожай зерна составил 157,7 млн. т. согласно Росстату, при этом также отмечаются рост стоимости внутренних перевозок железнодорожным путем в два раза. При этом, по информации субъектов, осуществляющих услуги оперирования в России, стоимость перевозок, в том числе, связана с ростом тарифов РЖД. С учетом индексации с 1 июня 2022 года и с 1 января 2023-го, в первом квартале этого года они увеличились на 22% относительно аналогичного периода прошлого года.

Кроме того, Союзом экспортеров зерна РФ отмечается проблема дефицита вагонов-зерновозов (хопперов), в связи с чем Союзом была подготовлена консолидированная заявка на их закупку в 2024 – 2025 годах. Также рассматривается вопрос предоставления государственной поддержки экспортерам и участниками сельхозрынка для приобретения вагонов.

Таким образом, Российские операторы предлагают комплексное решение проблем в виде расширения инфраструктуры в целом. В частности, говорится о рассмотрении маршрутизации перевозок, создании пунктов принятия, обработки и при необходимости возврата маршрутного состава отправителю. Также для оптимизации оборачиваемости подвижного состава предлагается дифференцированный подход к тарифообразованию.

В целом, обращаясь к проблеме наличия на казахстанском рынке обстоятельств или признаков, препятствующих деятельности субъектов рынка, барьеров и иных административных, экономических, технологических ограничений со стороны крупных поставщиков на рынке оперирования вагонов-зерновозов в Республике Казахстан могут проявляться в нарушении договорных обязательств и предоставлению услуг низкого качества, в связи с:

- конвенционными запретами и ограничениями;

- инфраструктурными проблемами, вызванными со стороны перевозчика, а именно: нехватки маневровых и магистральных локомотивов (в настоящее время, общий парк локомотивов составляет 1571 единиц, из которых износ парка составляет 67%), имеющегося скопления поездов в связи со значительным увеличением нагрузки на узловые станции и наличия приоритета транзитных перевозок.

Также существует проблема роста капитальных вложений на вагоны в размере стоимости НДС 12%, т.к. покупаемые вагоны являются импортным товаром и подлежат декларированию в соответствии с таможенным законодательством ЕАЭС или РК. Этот факт влияет на возможность Казахстанских компаний расширять и обновлять парк вагонов - зерновозов.

*2) административные ограничения, вводимые государственными органами, в том числе:*

Введение конвенционных запретов, ограничений и квот на транспортировку грузов, а именно государственные меры ограничения экспорта, путём введения квот на экспорт зерновых.

Вместе с тем, согласно Правил предоставления услуг операторов вагонов (контейнеров) при предоставлении услуг оператор: предоставляет вагоны (контейнеры) в технически и коммерчески исправном состоянии, организует перевозку порожних вагонов, в перевозочных документах указывается как владелец вагонов при условии если является собственником отправляемого вагона, требует от участников перевозочного процесса своевременного возвращения своих вагонов, контейнеров после окончания срока действия Договора, обеспечения сохранности своих вагонов, контейнеров в период действия Договора, возмещения причиненного материального ущерба, вызванного нарушением условий Договора, своевременного предоставления информации о дислокации своих вагонов, контейнеров на договорной или иной основе, обеспечения равного права для использования своего подвижного состава в соответствии с предоставленными заявками грузоотправителей, предоставления перевозчику и Национальному оператору инфраструктуры информации для обеспечения ведения первичного учета оперативной, статистической отчетности по использованию вагонов (контейнеров) на магистральных железнодорожных путях. При этом, в соответствии с Правил предоставления услуг экспедитора, транпортно-экспедиторские компании оказывают аналогичные виды услуг (всего 26 видов услуг). В этой связи, законодательно отсутствует обязательный перечень услуг транспортно-экспедиторских компаний и допускается оказание оператора вагонов транспортно-экспедиторскими компаниями, что может привести к навязыванию дополнительных услуг.

**VIII.. Выводы по результатам проведенного анализа состояния конкуренции на товарном рынке, которые отражаются в заключении**

1. Анализ состояния конкуренции на рынке услуг оператора зерновозов на территории Республики Казахстан проведен с целью определения уровня конкуренции, выявления субъектов рынка, занимающих доминирующее или монопольное положение, разработки комплекса мер, направленных на защиту и развитие конкуренции, предупреждение, ограничение и пресечение монополистической деятельности.

2. Временной интервал определен: 2021 год, 2022 год и. январь-октябрь 2023 года.

3. Товарными границами рынка определены услуги оперирования вагонами-зерновозами на территории Республики Казахстан.

4. Услуги оперирования вагонами зерновозами на территории Республики Казахстан осуществляют 11 субъектов: ТОО «Expert D Logistic», ТОО «Samal-Trans», ТОО «АТК Керуен», ТОО «Норд ТЭК», ТОО «Alto Express»,ТОО «DN Rail», TOO «Baskho Investment Group», TOO «Real Export», ТОО «Арба Рейл», ТОО «ЛОГСОФТ», ТОО «Самал Транс Логистикс».

5. На рынке услуг оперирования вагонами - зерновозами на территории Республики Казахстан, доминирующее положение за 2021 год занимает ТОО «Норд ТЭК» с долей – 93,9 %, за 2022 год занимает ТОО «DN Rail» с долей – 79,1 %, с января по 31 октября 2023 года ТОО «Самал Транс Логистикс» с долей 80,2% - что превышает 50%.

Расчет объема товарного рынка и долей субъектов рынка за период 2021 - 2022 годов и с января по 31 октября 2023 года, приведены в таблице 1.

6. Индекс рыночной концентрации показал, что рынок услуг оперирования вагонами - зерновозами на территории Республики Казахстан за анализируемый период относится к 1 типу рынка – высококонцентрированному с неразвитой конкуренцией.

7. Основными барьерами входа новых субъектов (потенциальных конкурентов) на рассматриваемый товарный рынок являются:

Экономические ограничения: недостаточное развитие элеваторных мощностей и складской культуры приводит к повышенной нагрузке на железнодорожно-транспортную инфраструктуру; сохраняющаяся высокая ценовая конкуренция со стороны российского зерна при более высокой себестоимости казахстанского зерна, что приводит к снижению доходности производства зерна в Казахстане, а это в свою очередь влияет на развитие сопутствующих отраслей, в том числе, логистики; нехватки маневровых и магистральных локомотивов; роста капитальных вложений на вагоны в размере стоимости НДС 12%, т.к. покупаемые вагоны являются импортным товаром и подлежат декларированию в соответствии с таможенным законодательством ЕАЭС или РК. Этот факт влияет на возможность Казахстанских компаний расширять и обновлять парк вагонов - зерновозов.

Административные ограничения: введение конвенционных запретов; инфраструктурные проблемы - нехватка маневровых и магистральных локомотивов, имеющегося скопления поездов в связи со значительным увеличением нагрузки на узловые станции и наличия приоритета транзитных перевозок.

8. Для оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке использован метод определения уровня концентрации. Таким образом, на рынке услуг оперирования вагонами-зерновозами на территории РК наблюдается высокая степень монополизации рынка и неравномерное присутствие на нем субъектов рынка.

Таким образом, в целях развития конкуренции на рынке услуг оперирования вагонами – зерновозами, в качестве рекомендаций предлагается:

Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан рассмотреть возможность присвоения отдельного ОКЭД по предоставлению услуг оперирования для лучшего мониторинга текущей ситуации на данном рынке;

Министерству сельского хозяйства Республики Казахстан рассмотреть возможность расширения элеваторных мощностей и складской культуры в целях снижения нагрузки на железнодорожно-транспортную инфраструктуру с учетом спецификации отрасли, так строительство зернохранилищ позволило бы обеспечить равномерный и непрерывный вывоз зерна в течении всего периода;

Министерству транспорта Республики Казахстан:

- рассмотреть возможность повышения пропускной способности, оптимизации сроков погрузки и выгрузки, снижения простоев в пути следования.

- рассмотреть правила предоставления услуг операторов вагонов (контейнеров) на предмет дублирования с другими видами услуг *(транспортно - экспедиторские)* и при необходимости внести соответствующие изменения в правила.

**Н. Жаманова**

х - –данные закрыты ввиду наличия коммерческой информации субъектов рынка

*🖎 Нуралина Н.Е.*

*🕿 74-32-25*

*🖂* [*n.nuralina@azrk.gov.kz*](mailto:n.nuralina@azrk.gov.kz)