

Во исполнение приказа ФАС России от 30.06.2005 г. № 134 "О плане работы ФАС России" Управление по контролю и надзору на транспорте и в области связи провело совместно с территориальными антимонопольными органами анализ рынка погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте.

К работе была также привлечена Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта (125195, Москва, Ленинградское шоссе, 59, тел. 459-71-87) и ООО "Центр качества транспортных услуг" (Нижний Новгород), выполнившая соответствующую научно-исследовательскую работу.

подавляющее большинство УФАС России и Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта считают, что рынки погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте являются конкурентными или потенциально-конкурентными и государственное регулирование путем включения в реестр субъектов естественных монополий на транспорте является избыточным, сдерживает развитие конкуренции, а в случае доминирующего положения (если доля > 50%) хозяйствующих субъектов в речном бассейне достаточно антимонопольного контроля над динамикой показателей концентрации на рынке погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте путем включения таких хозяйствующих субъектов (группы лиц) в реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке соответствующего товара более 35%.

На сохранении регулирования погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте настаивают лишь пять УФАС России.

Сторонники исключения стивидорных компаний из реестра субъектов естественных монополий на транспорте мотивируют свои выводы следующими аргументами.

За последние 10 лет на рынке погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте произошли большие изменения. Во многих регионах имеется тенденция к увеличению количества субъектов, выполняющих погрузочно-разгрузочные работы. Например, в Ульяновской области количество хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги по перевалке грузов увеличилось с 3 в 1999 г. до 11 в 2004 г. В Саратовской области в 2002 году погрузочно-разгрузочные работы осуществляли 4 хозяйствующих субъекта, в 2004 году - 7 хозяйствующих субъектов.

В целом на внутреннем водном транспорте Российской Федерации погрузочно-разгрузочные работы осуществляют более 600 субъектов предпринимательской деятельности, имеющих лицензии (в том числе судостроительные, судоремонтные заводы, нетранспортные промышленные предприятия и т.п. организации, имеющие причалы).

Помимо хозяйствующих субъектов, имеющих лицензии, в последние полгода возникло большое количество хозяйствующих субъектов, не имеющих лицензий в связи со вступлением в силу Федерального закона от 02.07.2005 № 80-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон о лицензировании отдельных видов деятельности" ..., который исключил погрузочно-разгрузочные работы в речных портах из списка лицензируемых видов деятельности (за исключением погрузки-разгрузки опасных грузов).

Из указанных хозяйствующих субъектов в реестр субъектов естественных монополий на транспорте включено лишь 72 организации. То есть в среднем на одного хозяйствующего субъекта, включенного в реестр субъектов естественных монополий на транспорте, приходится около 15 других хозяйствующих субъектов, расположенных, как правило, в одной зоне тяготения грузопотоков и тарифы которых не регулируются.

Товарные границы рынка погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном

транспорте включают почти все речные порты, так как номенклатура грузов практически одинаковая: среди сухих грузов основными являются сыпучие строительные материалы: песок, щебенка, камни удобрения, зерно, соль, среди наливных - нефтепродукты. Погрузочно-разгрузочное оборудование - также взаимозаменяемое в разных портах. Однако сравнение удельных долей, занимаемых портами по натуральным показателям (весу) часто искажает результаты, поскольку минерально-строительные грузы собственной добычи, перевалки и продажи составляют от 23% до 87,3%, а они должны быть исключены из анализируемых объемов перевалки, так как реализуются не по договорам погрузочно-разгрузочных работ, а по договорам поставки собственной продукции. Если исключить из объемов погрузочно-разгрузочных работ работы по добычи, перевалке и продаже собственной строительной продукции, то доли речных портов, включенных в реестр субъектов естественных монополий на транспорте, окажутся существенно меньше. Например, ООО "Уфимский порт" числится доминирующим среди 11 близлежащих хозяйствующих субъектов, из-за того, что к основной деятельности по перевалке грузов добавлена добыча и перевалка нерудных строительных материалов, предназначенных для собственной реализации.

За географические границы рынков при анализе рынков погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте следует принимать не территории портов, городов и областей, а границы речных бассейнов ввиду следующих соображений.

На территории одного порта или города часто действует несколько стивидорных (погрузочно-разгрузочных) компаний. Например, на территории порта ЗАО "Порт Нижнеленинский" (на реке Амуре) создано ОАО "Нижнеленинский международный речной порт". В акватории порта Хабаровск погрузочно-разгрузочные работы осуществляют: ОАО "Хабаровский речной торговый порт", ОАО "Амурское пароходство", ЗАО "Торговый порт Покровка", ОАО "Хабаровскнефтепродукт".

В черте г. Вологды перегрузочную деятельность осуществляют три хозяйствующих субъекта: ОАО "Вологодский речной порт", ОАО "Промхимпорт" и ООО "Вологдапорт-2" и, несмотря на то, что между этими независимыми предприятиями существуют конкурентные отношения по качеству и скорости осуществления погрузочно-разгрузочных работ, они включены в реестр субъектов естественных монополий на транспорте. Вологодское УФАС России считает целесообразным вывести их из реестра субъектов естественных монополий на транспорте в целях развития ценовой конкуренции.

Речные порты, расположенные в разных городах области, также могут конкурировать между собой за привлечение грузоотправителей, поскольку при завозе груза в порты и вывозе грузов из портов потенциальный потребитель портовых услуг имеет возможность выбора порта, так как зоны тяготения к различным портам часто пересекаются. Например, ОАО "Самарский речной порт" и ОАО "Порт Тольятти" конкурируют между собой за грузоотправителей.

На территории Владимирской области функционируют два речных порта: в г. Муроме ОАО "Порт Муром" (действует на реке Оке) и в г. Вязники ОАО "Порт Вязники" (действует на реке Клязьма). Указанные хозяйствующие субъекты в основном занимаются добычей песка, его перевозкой и реализацией определенным потребителям на своих локальных рынках, но могут взаимозаменять друг друга даже по перевалке самого дешевого груза - речного песка, главную часть стоимости которого составляют транспортные расходы. Владимирское УФАС России считает, что рынок погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем

водном транспорте утратил черты естественной монополии.

Даже в случае, если порт является единственным в области, то он имеет возможность конкурировать с портами других областей.

Например, на рынке погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте Ярославской области работает хозяйствующий субъект из Костромской области - ОАО "Костромской речной порт".

За географические границы погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте следует принимать бассейн реки, который, как правило, располагается сразу в нескольких областях и, соответственно, фактические доли хозяйствующих субъектов будут ниже, чем рассчитанные УФАС России по отдельным субъектам Российской Федерации.

Например, на территории Псковской области действует один речной порт - ОАО "Псковский порт". Псковское УФАС России справедливо считает возможным вывести ОАО "Псковский порт" из сферы естественных монополий, поскольку объемы рынка погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте меньше, чем имеющиеся перегрузочные мощности, барьеры для входа на рынок погрузочно-разгрузочных работ хозяйствующих субъектов, осуществляющих погрузочно-разгрузочные работы для собственных нужд, невысокие, и факты дискриминации в доступе к инфраструктуре порта отсутствуют.

В Твери перегрузочную деятельность на постоянной основе осуществляли ОАО "Тверской порт" (включен в Реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке соответствующего товара более 35%) и ООО "Речное пароходство-грузовые перевозки" (г. Москва). Однако ввиду открытости рынка на нем появились еще 3 участника. Кроме того, учитывая подъем строительной-дорожной индустрии в Тверском регионе, предприятия которой являются основными покупателями погрузочно-разгрузочных услуг, существует реальная возможность появления на нем других потенциальных участников: речных портов соседних регионов, имеющих в достаточном количестве плавучую перегрузочную технику. Поскольку регулируемый вид деятельности для ОАО "Тверской порт" был нерентабельным, Тверское УФАС России считает, что, в сложившейся ситуации на рынке, регулирование перегрузочной деятельности ОАО "Тверской порт" неэффективно. При выборе географических границ рынков погрузочно-разгрузочных работ следует учитывать также объединение речных бассейнов в единый европейский водный бассейн посредством каналов, соединяющих его с бассейнами пяти морей: Балтийским, Белым, Черным, Каспийским, Азовским.

В портах Западной Сибири основной поток грузов отправляется в районы добычи нефти и газа, и грузовладельцы имеют возможности выбрать порт перевалки исходя из требований, удовлетворяющих их запросы. К таким портам относятся Омский речной порт, Тобольский речной порт, Тюменский речной порт, Сургутский речной порт, Томская судоходная компания и причалы вновь образованных субъектов на рынке. Западно-Сибирское УФАС России считает, что такой подход позволит избежать представления о портах, как портах-монополистах.

В бассейне реки Амур на территории Хабаровского края погрузочно-разгрузочные работы выполняют ОАО "Николаевсклес" (с. Константиновка), ООО "Тахтинское" (с. Булава), ООО "Циммермановское" (с. Циммермановка). Кроме того, действует ОАО "Хабаровскэнерго", которое не оказывает услуг сторонним организациям, а осуществляет погрузочно-разгрузочные работы лишь для собственных нужд в г. Хабаровске. Еще несколько других хозяйствующих субъектов осуществляют погрузочно-разгрузочные работы для собственных производственных нужд или оказывают эти услуги сторонним организациям по мере спроса. Хабаровское УФАС считает, что речные порты могут быть исключены

из Реестра субъектов естественных монополий на транспорте.

Загрузка производственных мощностей у речных портов, включенных в реестр субъектов естественных монополий на транспорте, как правило, не превышает 60%, что обостряет конкуренцию и нередко приводит к нерентабельности погрузочно-разгрузочной деятельности. Например, в акватории порта Комсомольск-на-Амуре лицензию на погрузочно-разгрузочные работы имеет только ОАО "Амур-порт", которое находится в стадии процедуры банкротства и, не смотря на это, включено в реестр субъектов естественных монополий на транспорте. С 2003 года в процедуре банкротства находится ОАО "Речной порт "Набережные челны", также включенный в реестр субъектов естественных монополий на транспорте. По нашему мнению, включение в реестр субъектов естественных монополий на транспорте убыточных речных портов, нецелесообразно, так как банкротство и уход с рынка погрузочно-разгрузочных работ отдельных хозяйствующих субъектов уменьшает число конкурирующих хозяйствующих субъектов на данном рынке. Не всегда учитывается открытость рынка погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте. Очень много потенциально-конкурентных хозяйствующих субъектов, которые в настоящее время обслуживают только свое предприятие и которые могут выйти на публичный режим работы.

Например, рынок погрузочно-разгрузочных работ Ярославской области характеризуется высокой степенью концентрации, конкурентная среда развивается медленно. Доля трех наиболее крупных участников рынка (ОАО "Ярославский речной порт", ООО "Рыбинский грузовой порт" и ОАО "Угличский речной порт") составляет 88,3% против 90,8% в 2003 г. Тем не менее, Ярославское УФАС считает возможным вывести их из сферы естественной монополии, так как на рынке присутствуют 15 хозяйствующих субъектов, имеющих лицензию на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности на внутреннем водном транспорте, 8 из которых производят перегрузочные работы для сторонних организаций, а 7 - для собственных нужд, но располагают необходимой для работы на рынке погрузочно-разгрузочных работ техникой и грузоподъемными механизмами.

Открытость рынка, то есть возможность входа на рынок погрузочно-разгрузочных работ новых хозяйствующих субъектов является гарантом сохранения и развития конкурентных отношений между участниками рынка.

Например, погрузочно-разгрузочными работами на внутреннем водном транспорте в Калининградской области занимались ЗАО "Верхне-Прегольский порт" и ЗАО "Калининградский речной порт". Структурные подразделения ЗАО "Калининградский речной порт" включали два грузовых района: Балтийский грузовой район и Светловский грузовой район. В настоящее время на базе Балтийского грузового района создано ЗАО "Новобалт терминал", осуществляющее погрузочно-разгрузочные работы. Светловский грузовой район сдан в аренду ООО "Светловская Стивидорная компания". ЗАО "Верхне-Прегольский порт" не оказывает услуги сторонним организациям. Учитывая открытость рынка и развитие конкуренции, Калининградское УФАС России предлагает исключить перечисленные хозяйствующие субъекты из реестра субъектов естественных монополий на транспорте.

На территории РМЭ (в акватории Волги) доминировало ОАО "Порт Козьмодемьянск", занимая долю 71,4% на местном рынке. Однако в силу открытости рынка для конкуренции происходил неуклонный рост доли Чебоксарского речного порта с 0,5% в 1998г. до 26,9%, а также появление на рынке третьего хозяйствующих субъекта в 2002 г.

Не всегда учитывается и конкуренция, речных портов с морскими портами,

располагающимися в устьях рек и близлежащих районах, поскольку большая часть морских портов не имеет лицензии на погрузочно-разгрузочные работы на речном транспорте, и данная деятельность не выделяется и не учитывается специально.

Например, ОАО "Архангельский речной порт" отмечает, что у него резко снизились объемы переработки навалочных и лесных грузов в результате острой конкуренции со стороны Архангельского морского торгового порта. В тех речных бассейнах, где указанные рынки являются высококонцентрированными (если доля > 70%), также нецелесообразно считать погрузочно-разгрузочные работы на внутреннем водном транспорте - услугами естественных монополий. Достаточно осуществлять контроль над динамикой показателей концентрации путем включения в реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке соответствующего товара более 35%. В случае систематического осуществления монополистической деятельности следует принудительно разделять такие организации посредством подачи судебных исков согласно статье 38 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ "О защите конкуренции".

Практика показывает, что гораздо важнее тарифного регулирования является выявление аффилированности стивидорных компаний и контроль над их основными акционерами и переименовываемыми директоратами. Например, физические лица, входящие в одну группу лиц, владеют 100% акций, соответственно, ЗАО "Речной порт" и ООО "Порт Рязань".

Кроме того, речные порты, включенные в реестр субъектов естественных монополий на транспорте, являются крупными транспортными организациями, расположенными в крупных транспортных узлах, с развитыми системами автомобильных и железных дорог, которые оказывают жесткую конкуренцию речным портам в силу своих преимуществ: низкой трудоемкости суммарных погрузочно-разгрузочных работ, круглогодичной работы и высокой мобильности доставки грузов. Железная дорога практически вытеснила речной транспорт с рынка перевозок лесной древесины, а автомобильный транспорт с рынка перевозок строительных материалов. Песок, добываемый со дна рек, замещается карьерным песком, транспортируемым автомобильным и железнодорожным транспортом. Соответственно, в товарные границы рынка погрузочно-разгрузочных работ следует включить конкурирующие услуги по перевозке указанных грузов железнодорожным и автомобильным транспортом и исключить из реестра субъектов естественных монополий на транспорте речные порты, конкурирующие с железнодорожным и автомобильным транспортом.

Каких-либо жалоб на использование доминирующего положения или дискриминационный доступ к услугам речных портов в антимонопольных органах не поступало, что подтверждает возможности грузоотправителей обращаться в другие порты, а также наличие конкуренции со стороны не включенных в реестр хозяйствующих субъектов, оказывающих или способных оказывать аналогичные услуги.

Регулирование тарифов, как правило, не позволяет речным портам обновлять и модернизировать производственные мощности, внедрять прогрессивные технологии погрузочно-разгрузочных работ, что могло бы в последствии снизить затраты и, соответственно, тарифы. Речные порты выживают главным образом, за счет оказания непрофильных услуг: перевозок грузов, добычи и продажи песка, гравия, камня, проведения строительных работ и т.д. Например, у московского ОАО "Северный порт" доходы от погрузочно-разгрузочных работ составили 3,5% в общем объеме доходов.

Сторонники сохранения речных портов в реестре субъектов естественных монополий на транспорте мотивируют свои выводы следующими аргументами. Для выведения хозяйствующих субъектов из реестра субъектов естественных монополий на транспорте необходимо сначала изменить формулировку статьи 4 Федерального закона "О естественных монополиях", которая относит все порты без исключения к субъектам естественных монополий. Действительно, выведение из реестра субъектов естественных монополий на транспорте является полномочием Федеральной службой по тарифам (ФСТ России). Поэтому Федеральная антимонопольная служба по результатам анализа направила соответствующие предложения в ФСТ России. Кроме того, рассматривается вопрос о внесении изменения в формулировку данной статьи закона.

Есть предложение сохранить два включенных в реестр субъектов естественных монополий на транспорте порта, а именно: ОАО "Ростовский порт" и ОАО "Усть-Донецкий порт" (с долями 63,0% и 94,3% на городских рынках погрузочно-разгрузочных работ, соответственно). Однако если рассмотреть доли на областном рынке погрузочно-разгрузочных работ, то они составят, соответственно, 33,96% и 38,2%. По-видимому, такие хозяйствующие субъекты следует вывести из реестра субъектов естественных монополий на транспорте и внести в реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке соответствующего товара более 35%, с последующим ежегодным мониторингом его доли и других показателей концентрации погрузочно-разгрузочных работ.

Есть предложения о сохранении в реестре субъектов естественных монополий на транспорте даже убыточных портов, например, двух областных портов: ОАО "Судоходная компания Татфлот" и ОАО "Речной порт "Набережные челны", хотя из первой компании можно было бы выделить порт в качестве самостоятельного хозяйствующего субъекта с последующим исключением из реестра по причине убыточности. Также ОАО "Речной порт "Набережные челны", находящееся с 2003 года в процедуре банкротства следует исключить из реестра субъектов естественных монополий на транспорте, что позволит сохранить его в качестве самостоятельного конкурирующего субъекта рынка.

Нет достаточных оснований сохранять государственное регулирование тарифов, из-за того, что иначе увеличится нагрузка на работников антимонопольных органов и их ответственность за деятельность хозяйствующих субъектов. Согласно пункту 3 статьи 4 Федерального закона "О естественных монополиях", не допускается сдерживание экономически оправданного перехода сфер естественных монополий из состояния естественной монополии в состояние конкурентного рынка.

По этой же причине следует отклонить предложение сохранить государственное регулирование тарифов портов Петрозаводский, Медвежьегорский, Беломорский, порт Надвоицы на том основании, что они входят в состав ООО "Онежская стивидорная компания", которая является дочерней компанией ОАО "Беломорско-Онежское пароходство", которое может ограничить доступ другим перевозчикам в указанные порты.

Обоснованным считаем предложение сохранить государственное регулирование тарифов для хозяйствующих субъектов, инфраструктура которых используется для организации северного завоза и, одновременно, доля на рынке превышает 50%, на том основании, что "северный завоз" грузов осуществляется в основном речным транспортом и за счет средств соответствующих бюджетов согласно Федеральному закону от 21.07.2005 г. №94-ФЗ "О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд". Недостаточная конкуренция может привести к перерасходу бюджетных

средств, выделяемых для "северного завоза".

Выводы:

1. За последние 10 лет на рынке погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте произошло существенное увеличение количества субъектов, выполняющих погрузочно-разгрузочные работы. В целом на внутреннем водном транспорте Российской Федерации погрузочно-разгрузочные работы осуществляют более 600 хозяйствующих субъектов, имеющих лицензии (в том числе судостроительные, судоремонтные заводы, нетранспортные промышленные предприятия и другие организации, имеющие причалы). Помимо хозяйствующих субъектов, имеющих лицензии, за последнее полугодие возникло большое количество хозяйствующих субъектов, не имеющих лицензий, в связи со вступлением в силу Федерального закона от 02.07.2005 № 80-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон о лицензировании отдельных видов деятельности...", который исключил погрузочно-разгрузочные работы в речных портах из списка лицензируемых видов деятельности (за исключением погрузки-разгрузки опасных грузов).

Тарифы на погрузочно-разгрузочные работы подавляющего большинства портов вообще не регулируются и являются договорными: в среднем на одного хозяйствующего субъекта, включенного в реестр субъектов естественных монополий на транспорте, приходится более 15 нерегулируемых хозяйствующих субъектов, расположенных, как правило, в одной с регулируемыми хозяйствующими субъектами зоне тяготения грузопотоков.

2. Благодаря открытости рынка и отмены лицензий на погрузочно-разгрузочные работы, практически во всех регионах создавалась реальная конкуренция между организациями, осуществляющими погрузочно-разгрузочные работы (стивидорами) на территории одного порта или на территориях близлежащих портов, расположенных в одном речном бассейне, имеющих плавучую перегрузочную технику, либо существует потенциальная конкуренция со стороны многочисленных нерегулируемых хозяйствующих субъектов, осуществляющих погрузку-разгрузку только собственных грузов.

3. Однако ряд речных портов, не занимающих доминирующее положение (долю на рынке более 50%), и даже занимающих на региональных рынках погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте долю менее 35% и, соответственно, не включенных в реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынках соответствующего товара более 35%, включены в реестр субъектов естественных монополий на транспорте по формальному принципу наличия лицензии на погрузочно-разгрузочные работы, без надлежащего анализа рынка погрузочно-разгрузочных работ.

Такое включение в реестр субъектов естественных монополий на транспорте противоречит статье 3 Федерального закона "О естественных монополиях", которая определяет естественную монополию, как состояние рынка без конкуренции, а не рынок с доминированием хозяйствующих субъектов.

4. Кроме того, доля на рынке погрузочно-разгрузочных работ стивидорных компаний, включенных в реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке соответствующего товара более 35%, часто завышена, из-за того, что рассчитывается по натуральным показателям (в тоннах), которые включают перевалку собственных минерально-строительных грузов (грузов собственной добычи и продажи), которые следует исключить при анализе, так как эти работы проводятся не по договорам погрузочно-разгрузочных работ, а по договорам поставки собственной продукции. Если исключить из объемов погрузочно-разгрузочных работ перевалку собственной минерально-строительной продукции,

которая составляет от 23% до 87,3% всего объема перевалки, то доли речных портов окажутся значительно меньше.

5. Речные порты, как правило, существенно недозагружены и имеют убытки или невысокую рентабельность по погрузочно-разгрузочным работам. Выживают, главным образом, за счет оказания непрофильных услуг: перевозок грузов, добычи и продажи песка, гравия, камня, проведения строительных работ и т.д. В состоянии банкротства находится более 10 речных портов, включенных в реестр субъектов естественных монополий на транспорте.

По нашему мнению, включение в реестр субъектов естественных монополий на транспорте убыточных речных портов, нецелесообразно, так как банкротство и уход с рынка погрузочно-разгрузочных работ отдельных хозяйствующих субъектов уменьшает число конкурирующих хозяйствующих субъектов на данном рынке.

6. Речные порты, включенные в реестр субъектов естественных монополий на транспорте, являются крупными транспортными организациями, расположенными в крупных транспортных узлах, с развитыми системами автомобильных и железных дорог, которые оказывают жесткую конкуренцию речным портам в силу своих преимуществ: низкой трудоемкости суммарных погрузочно-разгрузочных работ, круглогодичной работы и высокой мобильности доставки грузов. Железная дорога практически вытеснила речной транспорт с рынка перевозок лесной древесины, автомобильный транспорт - с рынка перевозок строительных материалов, а песок, добываемый со дна рек, замещается карьерным песком, транспортируемым автомобильным и железнодорожным транспортом.

7. Ни один антимонопольный орган не обнаружил дискриминационного доступа к услугам речных портов и других злоупотреблений стивидорами речных портов доминирующим положением, что свидетельствует о наличии конкуренции и возможности грузоотправителей обращаться в другие близлежащие порты.

8. Регулирование тарифов на основные услуги, оказываемые в портах организациями, включенными в реестр субъектов естественных монополий на транспорте, негативно сказывается на их конкурентоспособности, поскольку ставит такие организации в дискриминационные условия по сравнению с невключенными организациями, оказывающими аналогичные услуги, так как последние могут оперативно реагировать на текущие изменения спроса и предложения путем использования гибкой тарифной политики. Регулирование тарифов затрудняет обновление, техперевооружение и модернизацию производственных мощностей, внедрение прогрессивных технологий, что могло бы в перспективе снизить затраты и, соответственно, тарифы на погрузочно-разгрузочные работы.

9. Тарифное регулирование целесообразно заменить антимонопольным контролем над основными акционерами, переименовываемыми директоратами стивидорных компаний в целях выявления их аффилированности, а также контролем над динамикой показателей концентрации на рынке погрузочно-разгрузочных работ на внутреннем водном транспорте путем включения в реестр хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рынке соответствующего товара более 35%, с целью выявления олигополий и доминирующего положения хозяйствующих субъектов и их демополизации. В случае систематического осуществления монополистической деятельности следует принудительно разделять доминирующие организации посредством подачи судебных исков согласно статье 38 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ "О защите конкуренции". Учитывая изложенное, ФАС России считает необходимым исключение из реестра субъектов естественных монополий на транспорте и прекращение государственного регулирования хозяйствующих субъектов, осуществляющих



погрузочно-разгрузочные работы на внутреннем водном транспорте, за исключением работающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним районов.