



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

25 жовтня 2018 р.

Київ

№ 591-р

Про результати розгляду  
справи про концентрацію

Антимонопольний комітет України, розглянувши справу № 24-25/9-18-ЕКк про концентрацію у вигляді придбання компанією «OST-WEST LOGISTIK NETZWERK GMBH» (м. Відень, Австрія) акцій компанії «FREIGHT CAR INVESTMENT GMBH» (м. Відень, Австрія),

ВСТАНОВИЛА:

### 1. Предмет справи

- (1) Концентрація полягає у придбанні компанією «OST-WEST LOGISTIK NETZWERK GMBH» акцій компанії «FREIGHT CAR INVESTMENT GMBH», що забезпечує перевищення 50 відсотків голосів у вищому органі управління компанії;
- (2) Разом із придбанням акцій компанії «FREIGHT CAR INVESTMENT GMBH» компанія «OST-WEST LOGISTIK NETZWERK GMBH» також придбає акції компанії «UMT CY LTD» (м. Нікосія, Кіпр), що забезпечує перевищення 50 відсотків голосів у вищому органі управління товариства.

### 2. Кваліфікація дій

- (3) Відповідно до частини другої статті 22 Закону України «Про захист економічної конкуренції», концентрацією визнається, зокрема, безпосереднє або опосередковане придбання, набуття у власність іншим способом чи одержання в управління акцій (часток, паїв), що забезпечує досягнення чи перевищення 25 або 50 відсотків голосів у вищому органі управління відповідного суб'єкта господарювання. Отже, заявлені дії, відповідно до вказаної статті, є концентрацією.
- (4) Відповідні вартісні показники учасників концентрації, з урахуванням відносин контролю, за підсумками 2017 року перевищують порогові значення, визначені частиною першою статті 24 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

### 3. Учасники концентрації

- (5) **Покупець:** компанія «OST-WEST LOGISTIK NETZWERK GMBH» (м. Відень, Австрія);
- (6) **Об'єкт придбання:** компанія «FREIGHT CAR INVESTMENT GMBH» (м. Відень, Австрія).

### 4. Процедурні дії

- (7) До Комітету надійшла заява уповноважених представників учасників концентрації від 14 квітня 2018 року № 11-04-2018/1 (zareestrovana у Комітеті 12.04.2018 за № 15-01/178-ЕКк) про надання дозволу компанії «OST-WEST LOGISTIK NETZWERK GMBH» на придбання акцій компанії «FREIGHT CAR INVESTMENT GMBH», що

забезпечує перевищення 50 відсотків голосів у вищому органі управління компанії. Розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 25 травня 2018 року № 01/95-р розпочато розгляд справи № 24-25/9-18-ЕК про концентрацію у зв'язку із виявленням у поданих матеріалах підстав для заборони концентрацій.

- (8) Разом із справою про концентрацію № 24-25/9-18-ЕК у вигляді придбання компанією «OST-WEST LOGISTIK NETZWERK GMBH» акцій компанії «FREIGHT CAR INVESTMENT GMBH», що забезпечує перевищення 50 відсотків голосів у вищому органі управління компанії, також розпорядженням державного уповноваженого Антимонопольного комітету України від 25 травня 2018 року № 01/94-р розпочато розгляд справи № 24-25/8-18-ЕК про концентрацію, у вигляді придбання компанією «OST-WEST LOGISTIK NETZWERK GMBH» акцій компанії «UMT CY LTD», що забезпечує досягнення 50 відсотків голосів у вищому органі управління компанії, оскільки зазначені питання є взаємопов'язаними.
- (9) Під час розгляду справ були опитані:
- (10) учасники ринку послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом та транспортної експедиції, а саме, конкуренти та споживачі учасників концентрацій; Державна служба статистики України та Асоціація підприємств власників відомчого транспорту та операторів вантажних залізничних перевезень «Укрвідтранс».
- (11) на офіційному сайті Комітету, офіційній сторінці Комітету у Facebook та у дайджесті Комітету 30 травня 2018 року було розміщено текст повідомлення про розгляд справ про концентрації на ринку послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонами.

## 5. Інформація про учасників концентрації

- (12) *За інформацією заявників:*
- (13) **компанія «FREIGHT CAR INVESTMENT GMBH»** здійснює діяльність з управління корпоративними правами суб'єктів господарювання, пов'язаних з нею відносинами контролю, та не здійснює господарської діяльності на території України;
- (14) бенефіціарним власником компанії «FREIGHT CAR INVESTMENT GMBH» є фізична особа – громадянка Австрії;
- (15) компанія «FREIGHT CAR INVESTMENT GMBH» пов'язана відносинами контролю з товариством з обмеженою відповідальністю «МЕТАЛУРГТРАНС» (м. Дніпро, Україна), яке здійснює діяльність з надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, включаючи транспортну експедицію;
- (16) компанія «UMT CY LTD» здійснює діяльність з управління корпоративними правами суб'єктів господарювання, пов'язаних з нею відносинами контролю, та не здійснює господарської діяльності на території України;
- (17) бенефіціарним власником компанії «UMT CY LTD» є фізична особа – громадянка Кіпру;
- (18) компанія «UMT CY LTD» пов'язана відносинами контролю з товариством з обмеженою відповідальністю «УКРМЕТАЛУРГТРАНС» (м. Дніпро, Україна), яке здійснює діяльність з надання послуг з перевезення вантажів залізничним транспортом, включаючи транспортну експедицію та здавання в оренду залізничного рухомого складу;
- (19) **компанія «OST-WEST LOGISTIK NETZWERK GMBH»** здійснює діяльність з управління корпоративними правами суб'єктів господарювання, пов'язаних з нею відносинами контролю, та не здійснює господарської діяльності на території України;
- (20) кінцевим бенефіціарним власником компанії «OST-WEST LOGISTIK NETZWERK GMBH» є фізична особа – громадянин України;
- (21) компанія «OST-WEST LOGISTIK NETZWERK GMBH» пов'язана відносинами контролю із:

- (22) [інформація з обмеженим доступом];  
 (23) [інформація з обмеженим доступом];  
 (24) [інформація з обмеженим доступом];  
 (25) [інформація з обмеженим доступом];  
 (26) [інформація з обмеженим доступом].

## 6. Опис ринку, на якому відбувається концентрація, ринкові частки учасників концентрації та рівні концентрації на задіяних товарних ринках

### 6.1. Визначення товарних меж ринку

- (27) Під час розгляду справи встановлено наступне:  
 (28) учасники концентрацій здійснюють діяльність на ринках надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, включаючи транспортну експедицію та здавання в оренду залізничного рухомого складу. Разом з цим учасники концентрації здійснюють діяльність на вертикальному ринку, а саме, організації ремонту залізничних локомотивів;  
 (29) ТОВ «Металургтранс» і ТОВ «Укрметалургтранс» здійснюють діяльність з організації перевезення вантажів залізничним транспортом;  
 (30) [інформація з обмеженим доступом], наведено в таблиці 1:

Таблиця 1

№ п/п	Тип вагону	Загальна кількість вантажних вагонів в Україні			Кількість вагонів, що експлуатується товариством					
					Власних			Орендованих		
	рік	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
1	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (31) [інформація з обмеженим доступом], наведено в таблиці 2:

Таблиця 2

№ п/п	Тип вагону	Загальна кількість вантажних вагонів в Україні <sup>1</sup>			Кількість вагонів, що експлуатується товариством					
					Власних			Орендованих		
	рік	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
1	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
2	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
3	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
4	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (32) [інформація з обмеженим доступом].

- (33) Враховуючи, що:

ТОВ «Металургтранс» при організації перевезення вантажів залізничним транспортом використовує вагони типу: напіввагон, платформа, окатишевоз та зерновоз;

- (34) ТОВ «Укрметалургтранс» при організації перевезення вантажів залізничним транспортом використовує вагони лише типу напіввагон,

<sup>1</sup> Згідно з даними Укрзалізниці, для розрахунку частки ТОВ «Металургтранс» і ТОВ «Укрметалургтранс» в обсязі вантажних вагонів враховується сумарна кількість люкових напіввагонів та напіввагонів глухо донних;  
 \*інформація з обмеженим доступом

Комітетом проведено дослідження щодо взаємозамінності вказаних вище типів залізничних вагонів та доцільності сегментування ринку організації перевезення вантажів залізничним транспортом та досліджено питання щодо взаємозамінності окремих типів вагонів, які використовуються учасниками концентрації при здійсненні господарської діяльності.

(35) Отже, за інформацією заявників, ТОВ «Металургтранс» і ТОВ «Укрметалургтранс» при здійсненні господарської діяльності використовуються вагони типу:

- напіввагон;
- платформа;
- зерновоз;
- окатишевоз.

(36) *Напіввагон* – залізничний вантажний відкритий без даху вагон з високими бортами, призначений для перевезення навалювальних вантажів (руди, вугілля, флюсів, лісоматеріалів тощо), контейнерів, інших вантажів, які не потребують захисту від атмосферних опадів. Кузов напіввагона в основному не має даху (є моделі зі знімним дахом), що забезпечує зручність вантаження і вивантаження вантажів. Напіввагон може мати розвантажувальні люки в підлозі і розкриваються торцеві стінки або глухий кузов. У правому передньому і лівому задньому кутку робиться скобтрап (спеціальна драбина на вагоні) для того, щоб можна було влізти всередину. Вантажопідйомність звичайного піввагона в кінці ХХ - початку ХХІ століття становила 69-71 тонн;

(37) *платформа* – вантажний вагон відкритого типу призначений для перевезення довгомірних, штучних вантажів, контейнерів та обладнання, які не потребують захисту від атмосферних впливів.

Платформи поділяють на універсальні (для перевезення різних вантажів великої номенклатури) і спеціалізовані (для перевезення вантажів певного виду).

Універсальні платформи мають потужну сталеву зварену раму з дерев'яним або дерево-металевим настилом підлоги і металевими відкидними боковими та торцевими бортами. Настил підлоги платформи підкріплений додатковими балками рами. Торцеві борти у відкритому положенні служать переїзним містками для навантаження колісної техніки самоходом. На платформі допускається перевезення як розподілених, так і зосереджених в середній частині вантажів (45 тонн на платформі довжиною 3 метри і 60 тонн на платформі довжиною 4,3 метра).

Спеціалізовані платформи не мають бортів, а деякі також і настилу підлоги. Вони обладнуються пристосуваннями для зручного кріплення вантажів при транспортуванні і полегшення вантажно-розвантажувальних операцій. До спеціалізованих відносяться платформи для перевезення великовантажних контейнерів, лісоматеріалів, легкових автомобілів (у два яруси);

(38) *зерновоз* – є різновидом вагону-хопера. Саморозвантажний бункерний вантажний вагон для перевезення масових сипучих вантажів: вугілля, руди, цементу, зерна, торфу, баласту. Кузов має форму воронки, в нижній частині якої розташовані люки (по-англійськи - «хопери»); при їх відкритті вантаж висипається через них під власною вагою, що сприяє швидкому розвантаженню.

Існують два основних типи хоперів – відкриті і закриті. Закриті застосовуються для тих вантажів, які необхідно захищати від атмосферних опадів. Відкриті використовують для транспортування вантажів, які можна легко висушити без шкідливих наслідків. Також розрізняють хопери з розвантаженням вантажу в міжрельсовий простір або на сторону від залізничної колії, з механізованим або ручним відкриванням розвантажувальних люків. За конструкцією хопери виготовляються з кузовом, що мають торцеві стінки з нахилом 41-60 °, для вивантаження вантажу самопливом і розвантажувальні бункери з люками, які відкриваються при розвантаженні.

Відкриті хопери використовують для перевезення гарячого агломерату та окатишів, вугілля, торфу, коксу. Обшивка кузова хопера для гарячих окатишів, агломерату і коксу на відміну від інших типів вагонів не з'єднує жорстко з несучим каркасом бічних і торцевих стін, що виключає викривлення кузова під дією високих температур і забезпечує легку заміну при пошкодженнях. Відкриті хопери, як правило, мають дистанційну автоматизовану систему розвантаження вантажу на обидва боки залізничної колії, керовану за допомогою стиснутого повітря, що надходить від силової установки локомотива. Більш широке використання роторних вагоноперекидачів дозволяє скоротити використання відкритих хоперів.

Закриті хопери застосовують для перевезення зерна, цементу, технічного вуглецю (сажі). Вантаж вивантажується в міжрельсовий простір, кришки розвантажувальних люків відкриваються вручну. Для перевезення мінеральних добрив застосовують криті хопери з розвантаженням на сторону від залізничної колії за допомогою стиснутого повітря;

- (39) *окатишевоз*, як і вагон-зерновоз, є різновидом вагону-хопера. Конструкція окатишевозів забезпечує механізоване завантаження через відкритий кузов і автоматизоване вивантаження на приймальні пристрої (бункер, на естакада). Нежорстке (плаваюче) кріплення панелей і гофрована обшивка бічних і торцевих стінок кузова дозволяє робити завантаження вантажів із температурою до 700 градусів Цельсія.

Вагон обладнаний механізмом розвантаження з пневматичним приводом і автоматичним блокуванням, що забезпечують надійне замикання кришок люків, повне вивантаження вантажу та автоматизацію процесу розвантаження. Кути нахилу торцевих стінок забезпечують ефективне вивантаження вантажу.

Вагон-хопер окатишевоз призначений для перевезення окатишів та агломерату на магістральних залізничних коліях (колії 1520 мм) та шляхами промислових підприємств.

- (40) Взаємозамінність вказаних вище типів вагонів можна розділити на кілька окремих напрямів:

за типами зчеплення. Усі вагони є взаємозамінними по типу зчеплення;

за перевезенням вантажу. Так, вагонами-хоперами типу зерновоза і окатишевоза можна перевозити лише зернові культури і окатиші, агломерат, флюси відповідно. У хоперах окатишевозах можна перевозити щебінь (сипучі вантажі), проте таке перевезення коштуватиме значно більше ніж, наприклад, у напіввагоні.

- (41) Водночас напіввагоном передбачено перевезення великої кількості різновидів вантажів. Так, зокрема, напіввагонами можна перевозити металопродукцію, металобрухт, окатиші, щебінь, пісок, цемент. Також напіввагонами гіпотетично можливо перевозити зернові культури, проте перевезення зернових напіввагонами не використовується на практиці, оскільки погодні умови, зокрема, опади, можуть пошкодити продукцію.

- (42) На вагонах-платформах, як і в напіввагонах можна перевозити, зокрема, ліс-кругляк, труби, металопродукцію, залізні та залізобетонні вироби.

- (43) Крім того, платформами можна перевозити морські контейнери, за умови обладнання їх фітингами. У напіввагонах також можливо перевозити контейнери.

- (44) Таким чином, на думку учасників концентрацій:

окатишевози і напіввагони можна вважати взаємозамінними лише в частині перевезення окатишів, флюсів;

платформи і напіввагони можна вважати взаємозамінними лише в частині перевезення габаритних вантажів, зокрема: труб, лісу-кругляку, залізних та металопродукції, залізобетонних виробів, габаритних вантажів;

зерновози не є взаємозамінними із жодним з перелічених вище типів вагонів.

- (45) Відповідно до інформації, викладеної в «Transport Book 2017» [виданий ТОВ «Центр транспортних стратегій» (м. Київ)] – другий комплексний та системний огляд вантажопотоків і базових індикаторів транспортної інфраструктури України за 2017 рік, – вагонами наступного типу можна перевозити такі вантажі, а саме:

напіввагон – вугілля, будівельні матеріали, чорні метали, руду, хімічну продукцію, мінеральні добрива, кокс;  
 платформа – будівельні матеріали та чорні метали;  
 зерновоз – зерно;  
 окатишевоз – будівельні матеріали та руду.

- (46) Комітетом були опитані учасники ринку – конкуренти учасників концентрації: ПАТ «Українська залізниця», ТОВ «Лемтранс» (м. Київ), ДП «Трансгарант-Україна» (м. Київ), ПрАТ «Укренерготранс» (м. Дніпро), ТОВ «ЄВРАЗТРАНС Україна» (м. Дніпро), ТОВ «МЕТАЛУРГІЙНА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ» (м. Дніпро), ТОВ «МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ» (м. Маріуполь). На питання – «Чи можуть бути окремі типи вагонів взаємозамінними? Якщо так, то зазначте які типи вагонів і при перевезенні яких вантажів можуть бути взаємозамінними» зазначено в таблиці 3:

Таблиця 3

Назва суб'єкта господарювання	Відповідь на питання
ТОВ «ЄВРАЗТРАНС Україна»	[інформація з обмеженим доступом]
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»	[інформація з обмеженим доступом]
ПрАТ «УКРЕНЕРГОТРАНС»	[інформація з обмеженим доступом]
ДП «Трансгарант-Україна»	[інформація з обмеженим доступом]
ТОВ «ЛЕМТРАНС»	[інформація з обмеженим доступом]
ТОВ «МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ»	[інформація з обмеженим доступом]
ТОВ «МЕТАЛУРГІЙНА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ»	[інформація з обмеженим доступом]

- (47) **Отже, враховуючи інформацію, надану від учасників концентрації та інформацію від учасників ринку, можна зробити висновок, що при перевезенні вантажу залізничним транспортом деякі типи вагонів можуть бути взаємозамінними, а саме: напіввагони, окатишевози та криті вагони.**
- (48) Оскільки вагони типу напіввагон не взаємозамінні з вагонами типу платформа, а вагони типів окатишевоз та криті вагони можуть бути взаємозамінними в окремих випадках, то для цілей заявлених концентрацій задіяним ринком визначено **ринок організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонами.**

## 6.2. Щодо вертикальних та суміжних ринків

- (49) [інформація з обмеженим доступом] і ТОВ «УКРМЕТАЛУРГТРАНС» здійснюють діяльність зі здавання в оренду залізничного рухомого складу;
- (50) кількість вагонів, що здається в оренду [інформація з обмеженим доступом] і ТОВ «УКРМЕТАЛУРГТРАНС», наведено в таблицях 4 та 5:

Таблиця 4

[інформація з обмеженим доступом]

№ п/п	Тип вагону	Орендар	Кількість вагонів		
			2016	2017	2018
1.	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
2.	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
	Всього		[...]*	[...]*	[...]*

Таблиця 5

ТОВ «УКРМЕТАЛУРГТРАНС»

№ п/п	Тип вагону	Орендар	Кількість вагонів		
			2016	2017	2018
1.	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
	Всього		[...]*	[...]*	[...]*

- (51) Оскільки єдиним споживачем послуг вказаних вище суб'єктів господарювання є ТОВ «Металургтранс», негативний вплив заявлених концентрацій на конкуренцію на ринку оренди залізничного рухомого складу не відбудеться.

(52) Разом з цим [інформація з обмеженим доступом], які пов'язані відносинами контролю із компанією «OST-WEST LOGISTIK NETZWERK GMBH», здійснюють діяльність з організації ремонту залізничних локомотивів та вагонів відповідно.

(53) За підсумками 2016 – 2017 років та першого півріччя 2018 року частка вказаних вище товариств на відповідних товарних ринках України не перевищувала 3 відсотків (щодо кожного з них).

### **6.3. Визначення територіальних меж ринку**

(54) Територіальними (географічними) межами задіяного ринку організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, на піввагонах, є загальнодержавний ринок України.

### **6.4. Бар'єри для вступу на ринок, на якому відбуваються концентрації**

(55) За інформацією ДП «УКРПРОМЗОВНІШЕКСПЕРТИЗА», наданою листом уповноваженого представника учасників концентрацій від 24.07.2018 № 8-24/671-кі, український ринок вантажоперевезень відкритий для нових учасників. На ринку відсутні адміністративні (заборона, квота тощо) та економічні (ввізне мито, висока плата за ліцензію) бар'єри. Новий учасник може швидко (в межах одного місяця) розпочати свою діяльність на відповідному українському ринку.

(56) Так, за інформацією [інформація з обмеженим доступом].

(57) Однак, найбільшим учасником ринку перевезення вантажів залізничним транспортом та організації перевезень вантажів залізничним транспортом є ПАТ «Укрзалізниця».

(58) ПАТ «Укрзалізниця» є єдиним постачальником локомотивної тяги на магістральних коліях та доступу до інфраструктури, і без участі ПАТ «Укрзалізниця» інші компанії не зможуть надавати послуги з організації перевезень вантажів залізничним транспортом.

(59) Відповідно до частини 2 статті 306 Господарського кодексу України суб'єктами відносин перевезення вантажів є перевізники, вантажовідправники та вантажоодержувачі.

(60) Згідно з частиною 2 статті 307 Господарського кодексу України укладання договору перевезення вантажу підтверджується складенням перевізного документа (транспортної накладної). Частиною 5 статті 307 Господарського кодексу України встановлено, що умови перевезення вантажів окремими видами транспорту визначаються транспортними кодексами та статутами.

(61) Статутом залізниць України регламентується порядок укладення договорів, організація та основні умови перевезення вантажів шляхами загального користування (стаття 2 Статуту).

(62) Відповідно до статті 6 Статуту залізниць України накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою угодою на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони – одержувача.

(63) На сьогодні ПАТ «Укрзалізниця» є єдиним підприємством України, яке може укласти договори перевезення вантажів залізничним транспортом шляхами загального користування і оформлювати їх відповідною накладною. Крім того, здійснення перевезення без тягового рухомого складу (локомотивів) неможливо.

(64) ПАТ «Укрзалізниця» є єдиним перевізником, який може використовувати локомотиви на шляхах загального користування та контролює доступ до об'єктів інфраструктури.

(65) За інформацією ДП «УКРПРОМЗОВНІШЕКСПЕРТИЗА», в Україні власниками вантажних вагонів є 418 компаній. Найбільше власників вагонів у найбільш затребуваних сегментах, зокрема, піввагонів – 124 компанії.

(66) ПАТ «Укрзалізниця» може впливати на вантажні залізничні перевезення шляхом розподілу на власний розсуд локомотивного парку, який наразі є у дефіциті, та забезпечення руху залізничного транспорту коліями загального користування.

### 6.5. Щодо задіяного ринку

- (67) **задіяним товарним ринком заявлених концентрацій є ринок організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонами.**
- (68) Як вже було зазначено в пунктах (57 та 66) цього рішення, найбільшим учасником ринку перевезення вантажів залізничним транспортом та організації перевезень вантажів залізничним транспортом є ПАТ «Укрзалізниця».
- (69) Власниками вантажних вагонів є 418 компаній. Найбільше власників вагонів у найбільш затребуваних сегментах, зокрема, піввагонів – 124 компанії.
- (70) ПАТ «Укрзалізниця» є єдиним постачальником локомотивної тяги на магістральних коліях та доступу до інфраструктури, і без участі ПАТ «Укрзалізниця» інші компанії не зможуть надавати послуги з організації перевезень вантажів залізничним транспортом. При цьому інші учасники ринку надають вантажовідправникам однорідні послуги з організації перевезень вантажів залізничним транспортом. Основними засадами конкуренції на вказаному ринку є вартість надання рухомого складу для перевезення вантажів залізничним транспортом.
- (71) Основними споживачами послуг учасників концентрації є підприємства гірничо-металургійного та енергетичного комплексу.
- (72) На задіяному ринку конкурентний тиск обумовлений тим, що вантажовідправникам легко переключатися з одного постачальника послуг на іншого, а також залучати одночасно декілька компаній до здійснення перевезень вантажів. Тому учасники ринку конкурують за право надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом вантажоперевізникам. Разом з тим вантажоперевізники мають рівні можливості обирати постачальників цієї послуги, у тому числі укладати договори на перевезення безпосередньо з ПАТ «Укрзалізниця».
- (73) Основними конкурентами учасників концентрації на ринку організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонами є: ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ», ТОВ «ЄВРАЗТРАНС Україна», ДП «Трансгарант-Україна», ТОВ «ЛЕМТРАНС», ТОВ «МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ», ТОВ «МЕТАЛУРГІЙНА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ» та ПрАТ «УКРЕНЕРГОТРАНС».

## 7. Щодо оцінки впливу концентрації на ринок організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонами

### 7.1. Ринкові частки учасників концентрації та рівень конкуренції на задіяному ринку

- (74) Інформація щодо кількості вагонів (напіввагонів), які експлуатуються найбільшими учасниками задіяного ринку за підсумками 2017 року та шести місяців 2018 року, наведені в таблиці 6:

Таблиця 6

Назва суб'єкта господарювання	Рік	Обсяг перевезення вантажів напіввагонами тис. тон	Обсяг перевезення вантажів напіввагонами (без урахування перевезення вантажів для власних потреб) тис. тон	Загальна кількість напіввагонів в Україні	Кількість напіввагонів, що експлуатуються суб'єктом господарювання	Кількість напіввагонів, що експлуатуються при наданні послуг організації перевезення вантажів	% від загальної кількості вагонів, які використовуються при наданні послуг
ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»	2017	[...]*	[...]*	89903	[...]*	[...]*	[...]*
	2018	[...]*	[...]*	94433	[...]*	[...]*	[...]*
ТОВ «ЛЕМТРАНС» ТОВ «МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ»	2017	[...]*	[...]*	89903	[...]*	[...]*	[...]*



(пов'язані в. к.)	2018	[...]*	[...]*	94433	[...]*	[...]*	[...]*
ТОВ «СВРАЗТРАНС Україна»	2017	[...]*	[...]*	89903	[...]*	[...]*	[...]*
	2018	[...]*	[...]*	94433	[...]*	[...]*	[...]*
ПрАТ «УКРЕНЕРГОТРАНС»	2017	[...]*	[...]*	89903	[...]*	[...]*	[...]*
	2018	[...]*	[...]*	94433	[...]*	[...]*	[...]*
ДП «Трансгарант- Україна»	2017	[...]*	[...]*	89903	[...]*	[...]*	[...]*
	2018	[...]*	[...]*	94433	[...]*	[...]*	[...]*
ТОВ «МЕТАЛУРГІЙНА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ»	2017	[...]*	[...]*	89903	[...]*	[...]*	[...]*
	2018	[...]*	[...]*	94433	[...]*	[...]*	[...]*
ТОВ «Металургтранс»	2017	[...]*	[...]*	89903	[...]*	[...]*	[...]*
	2018	[...]*	[...]*	94433	[...]*	[...]*	[...]*
ТОВ «Укрметалургтранс»	2017	[...]*	[...]*	89903	[...]*	[...]*	[...]*
	2018	[...]*	[...]*	94433	[...]*	[...]*	[...]*

(75) Отже, обсяг ринку напіввагонів в Україні становить: за підсумками 2017 року – 89 903 одиниці, за підсумками першого півріччя 2018 року – 94 433 одиниці.

(76) Однак, окремі із учасників ринку використовують напіввагони для власних потреб.

(77) Тому для об'єктивної оцінки становища учасників концентрацій на ринку організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонами, до розрахунку включено лише загальну кількість напіввагонів, які використовуються суб'єктами господарювання при наданні послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонами.

(78) Інформація щодо обсягу ринку напіввагонів в Україні та часток учасників ринку організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонами, наведено в таблиці 7:

Таблиця 7

	Назва суб'єкта господарювання	2017 рік			6 місяців 2018 року		
		Загальна кількість напіввагонів в Україні, що експлуатуються при наданні послуг організації перевезення вантажів	Кількість вагонів, які експлуатуються суб'єктом господарювання	Частка суб'єкта господарювання на ринку організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме: напіввагонами (%)	Загальна кількість напіввагонів в Україні, що експлуатуються при наданні послуг організації перевезення вантажів	Кількість вагонів, які експлуатуються суб'єктом господарювання	Частка суб'єкта господарювання на ринку організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме: напіввагонами (%)
1.	ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»	<b>67159</b>	[...]* <sup>2</sup>	[...]*	<b>69940</b>	[...]* <sup>2</sup>	[...]*
2.	ТОВ «СВРАЗТРАНС Україна»		[...]*	[...]*		[...]*	[...]*
3.	ПрАТ «УКРЕНЕРГОТРАНС»		[...]*	[...]*		[...]*	[...]*
4.	ДП «Трансгарант- Україна»		[...]*	[...]*		[...]*	[...]*
5.	ТОВ «ЛІМТРАНС» ТОВ «МЕТІНВЕСТ- ШИПІНГ»		[...]*	[...]*		[...]*	[...]*
6.	ТОВ «МЕТАЛУРГІЙНА		[...]*	[...]*		[...]*	[...]*

<sup>2</sup> За інформацією ПАТ «Укрзалізниця», отриманої з баз даних філії «Головний інформаційно-обчислювальний центр»

	ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ»						
7.	ТОВ «Металургтранс»		[...]*	[...]*		[...]*	[...]*
8.	ТОВ «Укрметалургтранс»		[...]*	[...]*		[...]*	[...]*

(79) Нижче розраховано індекс Герфіндаля-Гіршмана (далі – ННІ) на основі даних щодо часток учасників концентрацій та їхніх конкурентів на загальнодержавному ринку організації перевезень вантажів залізничним транспортом, а саме, на піввагонах, за підсумками першого півріччя 2018 року.

(80) ННІ (до здійснення заявлених концентрацій) –

$$(81) = [\dots]^2 + [\dots]^2 + [\dots]^2 + [\dots]^2 + [\dots]^2 + [\dots]^2 + [\dots]^2 + [\dots]^2 + [\dots]^2 = [\dots]^*$$

(82) ННІ (після здійснення заявлених концентрацій) –

$$(83) = [\dots]^2 + [\dots]^2 + [\dots]^2 + [\dots]^2 + [\dots]^2 + [\dots]^2 + [\dots]^2 = [\dots]^*$$

(84) Збільшення індексу після концентрації  $dННІ = [\dots] - [\dots] = [\dots]^*$ .

(85) Значення індексу ННІ вказують на те, що ринок є висококонцентрований. Значення ННІ після здійснення концентрацій становить більше 2000, а різниця між ННІ до і після концентрації становить [...] пунктів (при граничному значенні 150 пунктів), отже, обмеження конкуренції є малоімовірним.

(86) Це обумовлено тим, що на ринку діє найбільший його учасник ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ», який одночасно є як перевізником вантажів залізничним транспортом, так і здійснює діяльність з організації перевезення вантажів залізничним транспортом.

(87) Також до розрахунку ННІ не включені показники дрібних учасників (115 компаній) ринку організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонах, сукупна частка яких на вказаному ринку становить близько 8 відсотків і які не можуть розглядатись, як близькі конкуренти учасників концентрацій та їх основних конкурентів, оскільки володіють незначним парком напіввагонів.

## 8. Аналіз можливих антиконкурентних наслідків концентрації

### 8.1. Односторонні антиконкурентні наслідки

(88) За інформацією заявників, концентрації не призведуть до жодних односторонніх антиконкурентних наслідків на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонах, зокрема, до:

- обмеження потужностей;
- негативного впливу на ринки диференційованої продукції;
- обмеження здатності конкурентів конкурувати.

(89) Відповідно до опитування безпосередніх учасників ринку, на питання – «Як, на Вашу думку, вплинуть зазначені концентрації на ринки перевезень вантажів залізничним транспортом (по кожному виду вантажу)?» повідомили, що заявлені концентрації не вплинуть на ринок перевезення вантажу залізничним транспортом.

(90) За інформацією учасників ринку, послуги з організації та забезпечення перевезень вантажів надають більше 100 експедиторів, зокрема:

ТОВ «Лемтранс» (м. Київ), ПАТ «Українська залізниця», ТОВ «СК ЛОГІСТИК», ТОВ «Авангард-Днепр» (м. Дніпро), ТОВ «Укрметалургтранс» (м. Дніпро), ТОВ «Металургтранс» (м. Дніпро), ТОВ «ТК-Логістик» (м. Київ), ТОВ «Рейл Логістик» (м. Київ), ДП «Трансгарант-Україна» (м. Київ), ПрАТ «Укренерготранс» (м. Дніпро), ТОВ «ЮМГ Трейдінг» (м. Київ), ТОВ «КЕРРІЛАЙН» (м. Київ), ТОВ «ДТЛК»

(м. Дніпро») і ТОВ «РЕЙЛТРАНССЕРВІС» (м. Київ) (перевезення металургійної продукції та будівельних матеріалів); ТОВ «ПЕРША ЛОГІСТИЧНА КОМПАНІЯ» (с. Бережани, Пустомитівський р-н, Львівська обл.), ТОВ «РАЙДО ТРАНС ЛОГІСТІК» (смт Бородіно, Тарутинський р-н, Одеська обл.), ТОВ «ТРАНС-ГРУП» (м. Київ), ТОВ «ТЕП ТРАНСКО» (с. Геронимівка, Черкаський р-н, Черкаська обл.), ПП «АТЛАНТ-АГРО (м. Дніпро), ТОВ «МОНОЛІТ-ТРАНС» (м. Київ), ТОВ «РТК-Україна» (м. Київ), ПрАТ «Полтавське ХПП» та ПАТ «Укртранслизинг» (м. Київ) (перевезення зернових культур та насіння соняшнику). Щороку кожен учасник ринку співпрацює з десятьма і більше суб'єктами господарювання, які надають послуги перевезення вантажів залізничним транспортом.

## 8. 2. Координуючі наслідки (ефекти)

- (91) Структура ринку не створює ризику виникнення координуючих наслідків (ефектів) після здійснення концентрацій.

## 9. ВРІВНОВАЖУЮЧИ ЧИННИКИ

- (92) Врівноважуюча влада покупця
- (93) За інформацією ДП «УКРПРОМЗОВНІШЕКСПЕРТИЗА»:
- (94) компанії, які є учасниками концентрації, представлені на ринку організації перевезення вантажів залізничним транспортом. Основними споживачами учасників концентрації є підприємства гірничо-металургійного комплексу, вугільні шахти, виробники будівельних матеріалів;
- (95) на ринку залізничних вантажоперевезень протягом останніх років спостерігається «влада покупця», яка сформувалася через зменшення обсягів залізничних вантажоперевезень (внаслідок суттєвого скорочення виробництва основних видів вантажоутворюючої продукції);
- (96) залізничний транспорт забезпечує основні обсяги вантажоперевезень в Україні у внутрішньо-українському та міжнародному сполученнях;
- (97) основні вантажі, які перевозить залізниця, – енергопродукти (енергетичне вугілля, нафта, нафтопродукти), продукція гірничо-металургійного комплексу (руда сировина, коксівне вугілля, флюси, кокс, металобрухт, металопродукція, металургійні шлаки), будівельні матеріали (пісок, щебінь, вапняк), агропродукція (зернові, насіння олійних культур), лісоматеріали, хімічна продукція (міндобрива, кислоти);
- (98) основні вагони, що використовуються, – піввагони, цистерни, зерновози, платформи, цементовози, окатишевози;
- (99) обсяги залізничних вантажоперевезень в Україні протягом останніх років щорічно знижувалися. Значна частина вантажів перевозиться вантажовласниками у власних вагонах. Це ще більше посилило конкуренцію на ринку залізничних вантажоперевезень;
- (100) в 2018 році продовжилася негативна динаміка зниження обсягів залізничних вантажоперевезень в Україні. За п'ять місяців падіння склало 4,3 відсотка;
- (101) у Таблиці 8 надається інформація щодо обсягів вантажоперевезень залізничним транспортом в Україні в 2013 – 2018 роках (млн. тон):

Таблиця 8

Вид вантажу	2013	2014	2015	2016	2017	Зміна 2017 до 2013, %	2018 (5 місяців)	Зміна 2018 (5 місяців) до 2017, %
Всього перевезено вантажів	441,8	387	350	344,1	339,5	-23,2 %	133,3	-4,3 %
З них відправлено	377,3	325,1	294,3	292,4	277,3	-26,5 %	109,3	-4,8 %
у т.ч. за номенклатурою вантажів								
кам'яного вугілля	102,5	75,5	58,6	57,2	43,9	-57,2 %	17	-3,9 %
коксу	10,9	7,9	6,6	7,1	5	-54,1 %	2,1	2,8 %
нафти і нафтопродуктів	7,1	3,1	2,7	3,3	3,8	-46,5 %	1,4	-10 %
руди залізної і	76,5	74,7	75,3	69,2	64,9	-15,2 %	28,3	3 %

марганцевої								
чорних металів	30,9	26,7	23	25,2	20,8	-32,7 %	8,7	2,6 %
брухту чорних металів	4,8	3,8	3	2,7	3,1	-35,4 %	1,3	11,6 %
лісових вантажів	4,9	5	5	4,2	2,8	-42,9 %	1,2	-1,7 %
хімічних і мінеральних добрив	6	4,8	4,3	4,1	3,5	-41,7 %	1,4	7, %
зерна і продуктів перемолу	22,4	25,2	28,7	31,9	35,7	-59,4 %	13,8	-15
цементу	6,2	5,5	5,6	5,9	5,9	-4,8 %	2	-6,2 %
будівельних матеріалів	53,2	49,1	41,2	35,4	41,2	-22,6 %	14,6	-2,5 %
Інших вантажів	51,9	43,8	40,3	46,7	46,7	-10,0 %	17,5	-5,1 %

(102) частина вантажовласників протягом останніх років переорієнтувалася із залізничного на автомобільний та внутрішній водний транспорт. Зокрема, це «Запоріжсталь» (металопрокат), «Нікопольський трубний завод» (труби), «Нікопольський ФЗ» і «Запорізький ФЗ» (феросплави), «Нібулон» та «Кернел-груп» (зерно);

(103) у таблиці 9 надана інформація щодо обсягів вантажоперевезень автотранспортом і внутрішнім водним транспортом в 2015 – 2018 роках, млн. тон;

Таблиця 9

Вид транспорту	2015	2016	2017	Зміна 2017 до 2015, %	2018 (5м.)	Зміна 2018 (5м.) до 2017, %
Автотранспорт	108,9	123,2	126,5	+16,2 %	55,1	+4,0 %
Внутрішній водний транспорт	3,156	3,642	3,640	+15,3 %	0,95	+11,3 %

(104) зменшення обсягів виробництва основних вантажоутворюючих видів продукції і, відповідно, попиту на залізничні вантажоперевезення посилює конкуренцію на ринку, що призвело до зниження вартості оренди залізничних вагонів в 1,5-2 рази;

(105) так, вартість оренди найбільш затребуваних напіввагонів скоротилася в півтора рази (з 34 доларів США/доба до 21 долару США/доба відповідно). Аналогічна ситуація з іншими типами вагонів, де падіння орендних ставок склало 1,6-2,4 рази.

(106) На питання – «Чи можна перевозити вантажі, що перевозяться залізничним транспортом, іншими видами транспорту?» учасники ринку повідомили, що:

Назва суб'єкта господарювання	Відповідь на питання
ТОВ «Кернел-Трейд»	[інформація з обмеженим доступом]
ТОВ «КОФКО АГРІ РЕСОРСІЗ УКРАЇНА»	[інформація з обмеженим доступом]
ТОВ «Інтерпайп Україна»	[інформація з обмеженим доступом]
ПАТ «Подільський цемент»	[інформація з обмеженим доступом]
ТОВ «АТ КАРГІЛЛ»	[інформація з обмеженим доступом]
ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг»	[інформація з обмеженим доступом]

(107) Таким чином, скорочення попиту на залізничні вантажоперевезення на фоні сталої пропозиції та ціни оренди залізничного вагона на рівні, що не покриває всіх економічних

витрат, свідчить про «владу покупця» на ринку організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонами.

- (108) *За інформацією ДП «УКРПРОМЗОВНІШЕКСПЕРТИЗА»*, врівноважуючими чинниками, які нівелюватимуть можливий потенційний негативний вплив запланованих концентрацій на ринок організації перевезень вантажів залізничним транспортом, будуть:
- врівноважуюча влада покупця,
  - умови вступу на ринок нових учасників,
  - ризик банкрутства компаній-учасників концентрацій;
  - протягом останніх років на українському ринку залізничних вантажоперевезень присутня «влада покупця», яка сформувалася через зменшення обсягів залізничних вантажоперевезень (внаслідок суттєвого скорочення виробництва основних видів вантажоутворюючої продукції), і проявляється у вигляді вартості оренди залізничних вагонів до рівня, що не покриває всіх економічних витрат, зокрема, фактичної амортизації з урахуванням вартості капіталу;
- (109) наявний в Україні парк вантажних вагонів здатний перевезти приблизно 350 млн. тон вантажів на рік. Рівень завантаженості вагонів у 2017 році в середньому становив 80 відсотків, і по окремим видам вагонів спостерігається профіцит;
- (110) на сьогодні вантажовласники (споживачі) мають можливість змінювати вантажоперевізника і навіть вид транспорту. Також споживачі активно нарощують власний парк вагонів, формуючи тим самим вертикальну інтеграцію.
- (111) український ринок вантажоперевезень відкритий для нових учасників. На ринку відсутні адміністративні (заборона, квота тощо) та економічні (ввізне мито, висока плата за ліцензію) бар'єри. Новий учасник може швидко (в межах одного місяця) розпочати свою діяльність на українському ринку;
- (112) фактором, який стримує появу нових учасників на українському ринку організації перевезень вантажів залізничним транспортом, і профіцит українських окремих видів вагонів в умовах зниження обсягів вантажоперевезень;
- (113) так, зокрема, *[інформація з обмеженим доступом]*;
- (114) *[інформація з обмеженим доступом]*;
- (115) *[інформація з обмеженим доступом]*.

#### **10. Перспективи та тенденції розвитку надання організації перевезень вантажів залізничним транспортом**

- (116) *За інформацією ДП «УКРПРОМЗОВНІШЕКСПЕРТИЗА»*, діючі на українському ринку залізничних вантажних перевезень суб'єкти господарювання протягом останніх років активно нарощували парк вагонів, збільшуючи свої транспортні потужності.
- (117) *За інформацією ПАТ «Укрзалізниця» (лист від 23.07.2018 № 8-24/8601)*, з метою оновлення парку вантажних вагонів у листопаді 2016 року схвалено правлінням ПАТ «Укрзалізниця» Програму (прогнозну) оновлення рухомого складу ПАТ «Укрзалізниця» на період до 2021 року, згідно з якою передбачається оновити парк вантажних вагонів за рахунок їх закупівлі та побудови на власних виробничих потужностях філій ПАТ «Укрзалізниця» у кількості понад 35 тис. одиниць;
- (118) наразі будівництво вантажних вагонів здійснюється на виробничих потужностях філій ПАТ «Укрзалізниця», а саме: «Дарницький вагоноремонтний завод», «Стрийський вагоноремонтний завод» - виготовлення напіввагонів, «Панютинський вагоноремонтний завод» - виготовлення напіввагонів, фітингових платформ, окатишевозів;
- (119) у 2016 році філією «Дарницький вагоноремонтний завод» через електронну систему публічних закупівель ProZorro придбано 650 напіввагонів;
- (120) також філіями ПАТ «Укрзалізниця» у 2016 році відновлено будівництво вантажних вагонів, а саме, виготовлено та введено в експлуатацію 370 напіввагонів;
- (121) у 2017 році ПАТ «Укрзалізниця» придбано 2721 вантажний вагон, з яких:

- на власних виробничих потужностях побудовано 2606 вантажних вагонів – 2604 напіввагонів та 2 окатишевози,  
 50 напіввагонів закуплено філією «Дарницький вагоноремонтний завод» через систему тендерних процедур у ТДВ «Попаснянський вагоноремонтний завод»,  
 65 фітінгових платформ придбано філією «Центр транспортного сервісу «Ліски» через систему тендерних процедур у ПАТ «Дніпровагонмаш»;
- (122) фінансовим планом на 2018 рік передбачається за власні кошти придбати 4150 вантажних вагонів, з яких:  
 3600 напіввагонів побудувати на власних виробничих потужностях філій ПАТ «Укрзалізниця» («Дарницький вагоноремонтний вагон», «Панютинський вагоноремонтний вагон», «Стрийський вагоноремонтний завод»,  
 450 піввагонів закупити на відкритих торгах у вагонобудівних заводів України,  
 100 ФІТИНГОВИХ ПЛАТФОРМ ПОБУДУВАТИ У ФІЛІЇ «Панютинський вагоноремонтний завод» для філії «Центр транспортного сервісу «Ліски»;
- (123) крім того, фахівцями ПАТ «Укрзалізниця» продовжується робота щодо отримання кредитних коштів Європейського банку реконструкції та розвитку в сумі 150 млн. доларів США для закупівлі напіввагонів за принципами і правилами ЄБРР. Загалом за рахунок залучених кредитних коштів планується придбати орієнтовно 6000 одиниць напіввагонів, з яких планами на 2018 рік передбачається придбання близько 3000 одиниць.
- (124) *За інформацією [інформація з обмеженим доступом].*
- (125) *[інформація з обмеженим доступом].*

### **11. Аналіз відповідей, що надійшли від учасників задіяного ринку**

- (126) У ході розгляду справ про концентрації були опитані:
- (127) конкуренти учасників концентрацій, зокрема: ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ», ТОВ «ЄВРАЗТРАНС Україна», ДП «Трансгарант-Україна», ТОВ «ЛЕМТРАНС», ТОВ «МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ», ТОВ «МЕТАЛУРГІЙНА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ» та ПрАТ «УКРЕНЕРГОТРАНС»;
- (128) споживачі учасників концентрацій, а саме: ПАТ «АрселорМіттал Кривий ріг», ТОВ «ДТЕК», ТОВ «Інтерпайп Україна», ТОВ «КОФКО АГРІ РЕСОРСІЗ УКРАЇНА», ПАТ «Подільський цемент», ТОВ АТ КАРГІЛЛ, ПАТ «Алчевський металургійний комбінат» і ТОВ «КЕРНЕЛ-ТРЕЙД»;
- (129) експерти, а саме: Асоціація підприємств власників відомчого транспорту та операторів вантажних залізничних перевезень «Укрвідтранс», Державна служба статистики України.
- (130) Відповідно до інформації, наданої від конкурентів та споживачів учасників концентрацій, занепокоєння з приводу заявлених концентрацій не вбачається.

### **12. Позитивний ефект від здійснення запланованої концентрації**

- (131) *За інформацією ДП «УКРПРОМЗОВНІШЕКСПЕРТИЗА», синергія від об'єднання підприємств – це збільшення ефективності діяльності об'єднаної компанії понад той рівень, який окремі підприємства-учасники об'єднання можуть чи повинні досягти як незалежні бізнес-одиниці. Синергетичні ефекти виникають завдяки спільному використанню активів та новим можливостям, створюваним внаслідок об'єднання;*
- (132) потенційні джерела синергій для компаній учасників концентрацій:  
 збільшення доходів,  
 скорочення витрат,  
 вдосконалення технологічних процесів;
- (133) збільшення доходів консолідованих компанії відбуватиметься завдяки ринковим синергетичним ефектам, а саме:  
 централізації маркетингової інформації щодо всіх клієнтів підприємств-учасників (дає можливість планувати й управляти перевезеннями),

- зниження порожнього пробігу вагонів внаслідок ефективнішої диспетчеризації (тобто, збільшення обсягів перевезення вантажів наявним парком вагонів);
- (134) скорочення витрат забезпечить організаційна синергія – за рахунок консолідації функцій будуть скорочені зайві /дублюючі посади, схожі основні фонди та накладні витрат;
- (135) організаційна синергія проявиться у:
- формуванні єдиного управлінського центру,
  - формуванні єдиного диспетчерського пункту (скорочення приймання удвічі витрат на персонал підрозділу),
  - централізованій фінансово-економічній функції, що дозволить запровадити єдину управлінську методику обліку доходів та витрат, автоматизувати облік,
  - формуванні єдиного центру закупівель та постачання, що покращить умови закупівель комплектуючих, матеріалів та послуг із ремонту вагонів;
- (136) основний потенціал технологічних синергій знаходиться у можливостях виробничої кооперації підприємств-учасників. Основна технологічна операція, виконання якої можна централізувати, це спільне використання вагоноремонтних потужностей;
- (137) також після здійснення заявлених концентрацій формуватиметься єдина інвестиційна політика, згідно з якою капітальні витрати не будуть випадковими або точковими і забезпечуватимуть максимальну віддачу. Саме завдяки орієнтації на сучасні ринкові потреби у консолідованій групі підприємств буде можливість повноцінно оновити виробничі активи;
- (138) таким чином, заплановані концентрації дозволять отримати економічну синергію за наступними напрямками:
- зменшення доходів через збільшення обсягів продажу послуг внаслідок зменшення порожнього пробігу на 10-15 відсотків та кращої цінової конкурентоздатності та розширення кількості клієнтів,
  - зменшення витрат на управління і диспетчеризацію, закупівлю комплектуючих та матеріалів, ремонту вагонів.

### 13. Висновки

- (139) Таким чином, за результатами розгляду справ було встановлено, що:
- задіяним ринком заявлених концентрацій є ринок надання послуг з організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонами;
  - найбільшим учасником ринку з організації перевезень вантажів залізничним транспортом є ПАТ «Укрзалізниця»;
  - ПАТ «Укрзалізниця» є єдиним постачальником локомотивної тяги на магістральних коліях та доступу до інфраструктури, і без участі ПАТ «Укрзалізниця» інші компанії не зможуть надавати послуги з організації перевезень вантажів залізничним транспортом, інші учасники ринку надають вантажовідправникам однорідні послуги з організації перевезень вантажів залізничним транспортом;
  - власниками вантажних вагонів є 418 компаній. Найбільше власників вагонів у найбільш затребуваних сегментах, зокрема, піввагонів – 124 компанії;
  - основними учасниками ринку організації перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, на піввагонами, є: ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ», ТОВ «СВРАЗТРАНС Україна», ДП «Трансгарант-Україна», ТОВ «ЛЕМТРАНС», ТОВ «МЕТІНВЕСТ-ШИППІНГ», ТОВ «МЕТАЛУРГІЙНА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ» та ПрАТ «УКРЕНЕРГОТРАНС», ТОВ «Металургтранс», ТОВ «Укрметалургтранс» та інші, – дрібні учасники ринку не є їх близькими конкурентами.
- (140) Отже, враховуючи, що:
- після здійснення концентрацій сукупні частки учасників концентрації на ринку перевезення вантажів залізничним транспортом, а саме, напіввагонами, не перевищуватимуть 7 відсотків;

- ринок є відкритим для входу/виходу нових учасників та не існує регуляторних бар'єрів для вступу на ринок;
- ринок є висококонцентрованим, але розрахований індекс Герфіндаля-Гіршмана свідчить про те, що обмеження конкуренції в результаті здійснення концентрації на задіяному ринку малоімовірне;
- після здійснення концентрацій основним конкурентом учасників концентрації залишиться ПАТ «Укрзалізниця» та інші суб'єкти господарювання, які є крупними учасниками ринку, за таких умов, концентрації не призведе до монополізації чи суттєвого обмеження конкуренції на товарних ринках України.

(141) Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 25 і 31 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та підпунктом 1 пункту 9 розділу XII Положення про порядок подання та розгляду заяв про попереднє отримання дозволу Антимонопольного комітету України на концентрацію суб'єктів господарювання, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 лютого 2002 року № 33-р, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 21 березня 2002 року за № 284/6572 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 21.06.2016 № 14-рп), Антимонопольний комітет України

#### ПОСТАНОВИВ:

Надати дозвіл компанії «OST-WEST LOGISTIK NETZWERK GMBH» (м. Відень, Австрія) на придбання акцій компанії «FREIGHT CAR INVESTMENT GMBH» (м. Відень, Австрія), що забезпечує перевищення 50 відсотків голосів у вищому органі управління компанії.

В. о. Голови Комітету

М. НІЖНИК