

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ

отдела товарных и финансовых рынков о результатах проведенного анализа рынка отгрузки зерна автомобильным транспортом ХС1 за ноябрь 2012г.

Общие положения.

Данный отчет подготовлен во исполнение административного регламента Федеральной антимонопольной службы по исполнению государственной функции по установлению доминирующего положения хозяйствующего субъекта при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства отделом антимонопольного контроля и естественных монополий (ОАКиЕМ) в связи с заявлениями ХС2 и ХС3.

Целью исследования является установление наличия (отсутствия) доминирующего положения ХС1 на рынке отгрузки зерна автомобильным транспортом.

В ходе проведенного анализа использовалась информация, представленная:

ХС1 - хозяйствующим субъектом, оказывающим отгрузку зерна автомобильным транспортом;

ХС2, ХС3 - хозяйствующими субъектами (заявители), с которыми ХС1 заключило договоры на хранение и отгрузку зерна.

Временной интервал исследования.

В соответствии со служебной запиской ОАКиЕМ отделу товарных и финансовых рынков было дано поручение установить наличие (отсутствие) доминирующего положения ХС1 на рынке отгрузки зерна за период с 01.10.2011г. по 31.11.2012г. Однако в ходе анализа рынка было выявлено, что ХС1 не осуществляло отгрузку зерна в период с 01.10.2011г. по 31.12.2011г., в 2012г. отгрузка зерна данной организацией осуществлялась потребителю - ХС4 только в ноябре 2012г. (копии платежных поручений за ноябрь 2012г. прилагаются к ответу ХС1).

Таким образом, для анализа исследуемого рынка использована информация за ноябрь 2012г. (в соответствии с п. 2.1 Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденного приказом ФАС России № 220 от 28.04.10г. – срок существования товарного рынка). Выбор данного временного интервала исследования обусловлен тем, что в соответствии с п. 2.2 Порядка, «в случае, если исследование ограничивается изучением характеристик рассматриваемого товарного рынка, которые сложились до момента проведения исследования, то проводится ретроспективный анализ состояния конкуренции на товарном рынке».

Продуктовые границы исследуемого рынка.

Предварительное определение продуктовых границ товарного рынка в соответствии с п. 3.4 Порядка произведено на основании условий заключенных с потребителями договоров (в т.ч. с ХС3, ХС2 и ХС4) на оказание услуг хранения и услуг по погрузке зерна на транспортные средства, в разделе 3 договоров указаны тарифы на отгрузку зерна автомобильным и железнодорожным транспортом (информация ХС3).

Согласно ответу ХС1 процесс оказания услуг отгрузки зерна автомобильным транспортом представляет собой следующее: «на складе ХС1 установлена технологическая поточная линия приема, обработки, очистки, сушки, хранения и отгрузки зерна, с гибкой связью ритма и производительности всех машин и механизмов, включающая в себя помимо приемного устройства зерна с автотранспорта, сушильной бани, механизированных емкостей для приема зерна, перегрузочных норийных башен и отпускные устройства зерна на автомобильный транспорт. Отгрузка зерна в автомобильный транспорт осуществляется двумя потоками производительностью 320т/смену, при этом имеется возможность производить взвешивание груженых автомобилей. На складе ХС1 имеется зернохранилище, предназначенное как для приема зерна с автомобильного транспорта, очистки, хранения в силосах, так и его отгрузки. Технология производства по приемке и отпуску зерна обеспечивает сохранность его свойства, исключает ухудшение показателей качества при хранении, возможность прорастания и самосозревания». Процесс оказания услуг отгрузки зерна железнодорожным транспортом представляет собой следующее: «на складе ХС1 установлена технологическая поточная линия приема, обработки, очистки, сушки, хранения и отгрузки зерна, с гибкой связью ритма и производительности всех машин и механизмов, включающая в себя помимо приемного устройства зерна с автотранспорта, сушильной бани, механизированных емкостей для приема зерна, перегрузочных норийных башен и отпускные устройства зерна на железнодорожный транспорт. Отгрузка зерна в железнодорожный транспорт осуществляется одним потоком производительностью 320т/смену. На складе ХС1 имеется зернохранилище, предназначенное как для приема зерна с железнодорожных вагонов, очистки,

хранения в силосах, так и его отгрузки на железнодорожный транспорт. Технология производства по приемке и отпуску зерна обеспечивает сохранность его свойства, исключает ухудшение показателей качества при хранении, возможность прорастания и самосозревания». Отгрузка зерна железнодорожным транспортом, в отличие от отгрузки автомобильным транспортом, дополнительно включает в себя оформление всех необходимых отгрузочных документов, в случае необходимости – подачу и уборку вагонов, установку запорно-пломбировочных устройств, сертификацию груза; кроме того стоимость услуги отгрузки зерна автомобильным транспортом для потребителей составляет 650-900руб./тонна (информация ХС3 и ХС1), а стоимость отгрузки зерна железнодорожным транспортом – 1200 руб./тонна (информация ХС3). В соответствии с п. 3.7 Порядка «товары не относятся к взаимозаменяемым, если ... в связи с заменой приобретатель товара несет значительные издержки (превышающие, как правило, 10 процентов от цены товара) ...», стоимость отгрузки зерна железнодорожным транспортом превышает более чем на 30% стоимость отгрузки зерна автомобильным транспортом, следовательно, отгрузка зерна автомобильным транспортом и отгрузка зерна железнодорожным транспортом рассматриваются как отдельные услуги.

В рассматриваемой ситуации согласно заявлениям ХС3 и ХС2 данные общества на Биржевых торгах при проведении государственных товарных интервенций для регулирования рынка сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия приобрели пшеницу 3-го класса у ХС5 (на основании договора купли-продажи). Согласно ответу ХС1 «принципиальные отличия в условиях, цене отгрузки зерна интервенционного фонда с отгрузкой зерна неинтервенционного фонда автомобильным транспортом и/или железнодорожным транспортом отсутствуют», таким образом, услуги отгрузки зерна интервенционного фонда и неинтервенционного фонда можно считать взаимозаменяемыми, однако в процессе анализа указанного рынка было выявлено, что ХС1 в ноябре 2012г. оказывало отгрузку зерна только интервенционного фонда автомобильным транспортом.

Следовательно, продуктовые границы рассматриваемого товарного рынка определены в соответствии с п.п.3.2, 3.4, 3.5, 3.7 Порядка как «отгрузка зерна автомобильным транспортом».

Географические границы товарного рынка.

Предварительное определение географических границ товарного рынка проведено в соответствии с разделом IV Порядка. Согласно п. 4.2 Порядка определение географических границ товарного рынка проводится на основе информации о регионе (Новосибирская область), в котором действует хозяйствующий субъект, являющийся объектом антимонопольного контроля, и (или) о регионе, в котором выявлены признаки нарушения антимонопольного законодательства.

Условиями обращения товара, ограничивающими экономические возможности приобретения товара покупателем, является использование организационно-транспортной схемы приобретения товара приобретателями (п. 4.3 Порядка). В рассматриваемой ситуации согласно заявлениям ХС3 и ХС2 данные общества на Биржевых торгах при проведении государственных товарных интервенций для регулирования рынка сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия приобрели пшеницу 3-го класса у ХС5 (на основании договора купли-продажи). Согласно правилам Биржевых торгов элеватором продавца (ХС5), а также хранителем пшеницы является ХС1. В рамках исполнения указанного выше договора ХС3 и ХС2, как покупатели, обязаны были заключить договор на оказание услуг по хранению с элеватором (ХС1), который будет осуществлять впоследствии отгрузку данного зерна.

Определение географических границ рынка отгрузки зерна автомобильным транспортом осуществляется на основании п. 4.5 Порядка «методом установления фактических районов продаж». В копиях заключенных договоров потребителей с ХС1 указано, что ХС1 осуществляет оказание услуг приема, хранения и погрузку зерна по адресу: НСО, г. Бердск, ул. Линейная, 5/36 (п. 1.3 раздела I. Предмет договора. Общие положения). Согласно ответу ХС1 (вх. № 10782 от 26.12.12г.) данному обществу по указанному выше адресу на праве субаренды принадлежат: земельный участок (договор субаренды № 28/12/10-СЗ с ХС6), элеватор (договор субаренды № 02/08/10-АЭ2 с ХС6), иные нежилые помещения (договор субаренды № 02/08/10-А2 с ХС6) (склады, цеха, башни и прочее).

Т.к. отгрузка зерна осуществляется непосредственно с мест его хранения, географические границы исследуемого рынка согласно п. 4.2, 4.3, 4.5 Порядка определены земельным участком, элеватором и иными нежилыми помещениями, расположенными по адресу: НСО, г. Бердск, ул. Линейная, 5/36.

Состав хозяйствующих субъектов, действующих на указанном рынке.

Единственным хозяйствующим субъектом, оказывающим отгрузку зерна автомобильным транспортом в указанных географических границах в ноябре 2012г., являлось ХС1. Группа лиц ХС1 в соответствии со ст. 9 Федерального закона «О защите конкуренции» № 135-ФЗ от 26.07.2006 г. представлена в ответе.

Единственным потребителем, которому в ноябре 2012г. оказывалась отгрузка зерна автомобильным транспортом, являлось ХС4.

В соответствии с п. 5.5. Порядка хозяйственные связи между приобретателем (ХС4) и продавцом (ХС1) в процессе анализа не выявлены.

Расчет объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке.

Объем отгрузки зерна автомобильным транспортом ХС1 за ноябрь 2012г. составил X тонн. Указанные данные и составляют емкость рынка отгрузки зерна автомобильным транспортом в указанных географических границах в исследуемый период времени.

Способ ее определения – объем поставок (отгрузок) товара на рассматриваемом товарном рынке (из-за отраслевых особенностей данный показатель более точно характеризует положение хозяйствующего субъекта на рассматриваемом рынке).

Доля ХС1 на рынке отгрузки зерна автомобильным транспортом в указанных географических границах в исследуемый период времени составила 100%.

Определение уровня концентрации исследуемого рынка.

Для определения уровня концентрации исследуемого товарного рынка используются показатели: коэффициент рыночной концентрации CR (%) и индекс рыночной концентрации НН1 (п. 7.1 Порядка).

Согласно двухпороговой шкале рассматриваемый рынок отгрузки зерна автомобильным транспортом за ноябрь 2012г. следует считать рынком высокой концентрации: $CR=100\%$, $НН1=10000$ (в соответствии с п. 7.2 Порядка при $70\% \leq CR \leq 100\%$ и $2000 \leq НН1 \leq 10000$ рынок следует считать рынком высокой концентрации).

Определение барьеров входа на исследуемый рынок.

ХС1 в своем ответе указало на отсутствие каких-либо барьеров входа на рынок отгрузки зерна автомобильным транспортом, которые являлись бы существенными для данной организации.

Оценка состояния конкурентной среды на товарный рынок.

Рассматриваемый рынок отгрузки зерна автомобильным транспортом в исследуемый период времени являлся рынком высокой концентрации и неразвитой конкуренции.

В процессе исследования указанного выше товарного рынка сопоставимый товарный рынок в других географических границах не выявлен, т.к. согласно требованиям ст.6 Закона для выявления сопоставимого товарного рынка необходимо наличие на этом товарном рынке конкурентной среды. В связи с тем, что географические границы рынков отгрузки зерна определяются местом хранения этого зерна, договор на отгрузку зерна заключается с хозяйствующим субъектом, осуществляющим его хранение, следовательно, все эти рынки будут являться высокомонопольными.

Таким образом, на основании п.1 ч.1 ст. 5 Федерального закона «О защите конкуренции» от 26.07.06г. №135-ФЗ «доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта, доля которого на рынке определенного товара превышает 50%...», можно сделать вывод, что ХС1 занимает доминирующее положение с долей 100% на рынке отгрузки зерна автомобильным транспортом в обозначенных географических границах за ноябрь 2012г.