

## АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ

отдела товарных и финансовых рынков о результатах проведенного анализа рынка отгрузки зерна железнодорожным транспортом ХС1 за период с 01.12.2012г. по 11.02.2013г.

### **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 заявлением.

Целью исследования является установление наличия (отсутствия) доминирующего положения ХС1 (ул. Первомайская площадь, 1, г. Куйбышев, Новосибирская область (далее – НСО), 632387) на рынке отгрузки зерна железнодорожным транспортом.

В ходе проведенного анализа использовалась информация, представленная:

ХС1 - хозяйствующим субъектом, осуществляющим отгрузку зерна железнодорожным транспортом; ХС2 и ХС3 - хозяйствующими субъектами (потребителями), которым ХС1 оказывало услугу отгрузки зерна железнодорожным транспортом.

### **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 11.02.2013г. Однако в ходе анализа рынка было выявлено, что в период с 01.10.2011г. по 30.11.2012г. ХС1 не осуществляло отгрузку зерна, а в период с 01.12.2012г. по 11.02.2013г. отгрузка зерна данной организацией осуществлялась.

Таким образом, для анализа исследуемого рынка использована информация за период с 01.12.2012г. по 11.02.2013г. (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 заключенного с потребителем (информация ХС2) договора хранения зерна № 07-11 от 07.11.2012г., а именно: в разделе I. «Предмет договора. Общие положения.» указана стоимость работ по отгрузке зерна автомобильным и железнодорожным транспортом.

В соответствии с п.3.2 Порядка «определение продуктовых границ товарного рынка основывается на мнении покупателей о взаимозаменяемости товаров, составляющих одну товарную группу». Мнение покупателей определяется в результате анализа предмета договоров, на основании которых осуществляется реализация товаров. В рассматриваемой ситуации согласно предоставленной ХС1 копии заключенного с потребителем договора (с ХС2) в разделе I. «Предмет договора. Общие положения.» указано, что отгрузка зерна осуществляется автомобильным и железнодорожным транспортом, а также указана стоимость отгрузки зерна данными видами транспорта.

Согласно ответу ХС1 «отгрузка зерна железнодорожным транспортом представляет собой перемещение зерна со складов по транспортерным лентам нижней галереи через норрии на погрузочный бункер, а затем в вагоны; после погрузки вагоны опломбируются, взвешиваются, и оформляются соответствующие документы в зависимости от вида и класса зерна; отгрузка зерна автомобильным транспортом представляет собой перемещение зерна со складов по транспортерным лентам нижней галереи через норрии на погрузочный бункер, а затем в автомобильный транспорт». Однако, в соответствии с условиями заключенного договора ХС1 с ХС2, отгрузка зерна железнодорожным транспортом, в отличие от отгрузки автомобильным транспортом, дополнительно включает в себя: взвешивание вагона, пользование подъездным

путем, оформление сертификатов, сан.паспортов, следовательно, отгрузка зерна железнодорожным транспортом и отгрузка зерна автомобильным транспортом рассматриваются как отдельные услуги. Кроме того, было выявлено, что за период с 01.12.2012г. по 11.02.2013г. ХС1 оказывало услуги отгрузки зерна только железнодорожным транспортом (копии счетов, подтверждающих оплату услуг по отгрузке зерна железнодорожным транспортом, представлены ХС2).

В рассматриваемой ситуации согласно заявлению ХС2 данное общество приобрело на биржевых торгах, организованных Министерством сельского хозяйства РФ (далее - Минсельхоз России), партию зерна. Хранителем данного зерна является ХС1. ХС1 в своем ответе указало, что принципиальных отличий в цене отгрузки зерна интервенционного фонда и неинтервенционного фонда нет, таким образом, услуги отгрузки зерна интервенционного фонда и неинтервенционного фонда можно считать взаимозаменяемыми.

Согласно п. 3.8 Порядка при выявлении взаимозаменяемых товаров используется один из методов, в т.ч. «тест гипотетического монополиста». В результате проведенного «теста гипотетического монополиста» (п. 3.9 Порядка) покупатели услуг отгрузки зерна железнодорожным транспортом (ХС3 и ХС2) на вопрос: «Какими услугами и в каком объеме Ваша организация предпочла бы заменить услугу отгрузки зерна железнодорожным транспортом, если цена на указанную услугу долговременно (дольше одного года) повысится на 5-10 процентов, а цены на остальные услуги останутся неизменными?» ответили, что также будут получать услуги отгрузки зерна железнодорожным транспортом.

Следовательно, продуктовые границы рассматриваемого товарного рынка определены в соответствии с п.п.3.2, 3.4, 3.5, 3.7, 3.8, 3.9 Порядка как «отгрузка зерна железнодорожным 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 (НСО), 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 заявлению ХС2 данное общество приобрело на биржевых торгах, организованных Минсельхозом России, партию зерна. Хранителем данного зерна является ХС1. Согласно ответу ХС1 данное общество осуществляет хранение зерна в складах напольного хранения, расположенных по адресу: НСО, г. Куйбышев, Первомайская площадь, 1, на основании договора аренды от 25.01.2012г., заключенного ХС1 с ХС4. Общество арендует: здание складов №9, №10; здание складов №11, №12, №13; здание зерносушилки цеха СОБ; здание весовой.

Определение географических границ рынка отпуска тепловой энергии осуществляется на основании п. 4.5 Порядка «методом «тест гипотетического монополиста»». На основании п. 4.6 Порядка в результате проведения «теста гипотетического монополиста» выясняется мнение приобретателей товара о географических границах товарного рынка. Так из ответов покупателей услуг отгрузки зерна железнодорожным транспортом (ХС3 и ХС2) следует, что в случае повышения цены на услуги отгрузки зерна железнодорожным транспортом в границах складов напольного хранения ХС1, расположенных по адресу: НСО, г. Куйбышев, Первомайская площадь, 1, долговременно (дольше года) на 5-10% (при этом цена за пределами указанных складов останется прежней) потребители также получали бы данную услугу со складов напольного хранения, расположенных по адресу: НСО, г. Куйбышев, Первомайская площадь, 1, т.к. ХС1 является хранителем зерна этих Обществ.

Таким образом, т.к. отгрузка зерна осуществляется непосредственно с мест его хранения, географические границы исследуемого рынка согласно п. 4.2, 4.3, 4.5 Порядка определены территорией расположения складов напольного хранения, расположенных по адресу: Новосибирская область, г. Куйбышев, Первомайская площадь, 1, а именно: территорией расположения здания складов №9, №10; здания складов №11, №12, №13; здания зерносушилки цеха СОБ; здания весовой.

#### **Состав хозяйствующих субъектов, действующих на указанном рынке.**

Единственным хозяйствующим субъектом, оказывающим отгрузку зерна железнодорожным транспортом в указанных географических границах за период с 01.12.2012г. по 11.02.2013г., являлось ХС1.

Согласно ст. 9 Федерального закона «О защите конкуренции» № 135-ФЗ от 26.07.2006 г. ХС1 не входило в группу лиц с другими хозяйствующими субъектами в период: с 01.12.2012г. по 11.02.2013г.

Потребителями, которым за период с 01.12.2012г. по 11.02.2013г. осуществлялась отгрузка зерна железнодорожным транспортом, являлись: ХС2 и ХС3.

В соответствии с п. 5.5. Порядка хозяйственные связи между приобретателями (ХС2 и ХС3) и продавцом (ХС1) в процессе анализа не выявлены.

#### **Расчет объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке.**

Объем отгрузки зерна железнодорожным транспортом ХС1 за период с 01.12.2012г. по 11.02.2013г. составил X тонн. Указанные данные и составляют емкость рынка отгрузки зерна железнодорожным 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 железнодорожным 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 железнодорожным транспортом за период с 01.12.2012г. по 11.02.2013г. 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.**

Согласно ответу ХС1 наиболее значимыми экономическими барьерами входа на рынок отгрузки зерна железнодорожным транспортом потребителям являются: необходимость осуществления значительных первоначальных капитальных вложений при длительных сроках окупаемости этих вложений, транспортные ограничения, наличие экономически оправданного минимального объема производства, обуславливающее для хозяйствующих субъектов более высокие затраты на единицу продукции до момента достижения такого объема производства (эффект масштаба производства). Наиболее значимыми административными ограничениями являются условия лицензирования отдельных видов деятельности.

Преодолимость указанных барьеров ХС1 не оценена.

#### **Оценка состояния конкурентной среды на товарный рынок.**

Рассматриваемый рынок отгрузки зерна железнодорожным транспортом в исследуемый период времени являлся рынком высокой концентрации и неразвитой конкуренции. Вход на этот рынок новых хозяйствующих субъектов ограничен из-за наличия существенных, труднопреодолимых барьеров.

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 монопольными.

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 железнодорожным транспортом в обозначенных географических границах за период с 01.12.2012г. по 11.02.2013г.