Обзор состояния конкурентной среды на рынке перевалки зерновых в морских и речных портах

**Общие положения.**

Анализ состояния конкурентной среды на рынке перевалки зерновых в морских и речных портах проведен ФАС России совместно с рядом территориальных управлений во исполнение решения 38-го заседания Межгосударственного совета по антимонопольной политике (МСАП).

**Целью настоящего анализа** является оценка состояния конкурентной среды на рынке перевалки зерновых в морских и речных портах, определение хозяйствующих субъектов, имеющих долю на рассматриваемом рынке более 35%; выявление барьеров и проблем, влияющих на развитие конкуренции на рассматриваемом рынке. Материалы анализа будут также использованы для подготовки раздела Доклада «О состоянии конкуренции на рынке зерна в государствах- участниках СНГ» (далее – Доклад).

В исследовании принимали участие следующие территориальные управления ФАС России: Астраханское УФАС, Калининградское УФАС, Краснодарское УФАС, Ростовское УФАС, Приморское УФАС.

Именно на территории этих субъектов Российской Федерации находятся морские и речные порты, осуществляющие перевалку зерновых.

**В качестве основных источников исходной информации** использовались:

- информация, полученная от хозяйствующих субъектов, выполняющих перевалку зерновых в морских и речных портах Российской Федерации;

- информация, полученная от администраций морских и речных портов Российской Федерации, осуществляющих перевалку зерновых;

- информация, полученная от территориальных органов исполнительной власти Российской Федерации и субъекта Российской Федерации (органы статистики, таможенные органы, министерство сельского хозяйства и т.п.)

**Временной интервал исследования:** анализ состояния конкуренции на рассматриваемом товарном рынке проводится за период 2011 – 2012 гг.

**Продуктовые границы.** Продуктовыми границами рассматриваемого товарного рынка будут являться услуги по погрузке-выгрузке грузов, классифицируемые по коду ОКВЭД 63.11 «Транспортная обработка грузов» в разрезе номенклатуры обрабатываемых грузов (насыпные и навалочные грузы, в том числе, зерно).

**Географические границы.**

Определение географических границ товарного рынка осуществляется методом установления фактических районов продаж (местоположения приобретателей), хозяйствующих субъектов (продавцов), осуществляющих продажи на рассматриваемом товарном рынке (в предварительно определенных географических границах).

Морские порты являются узловыми пунктами международных транспортных коридоров, где сходятся наземные (железнодорожные, автомобильные) и водные (морские, речные) транспортные коммуникации. Морские порты - это коммерческие предприятия, выполняющие перевалку и хранение грузов и обслуживание судов.

Несмотря на то, что объем перевозимых грузов по водным путям в последние годы увеличился, общая доля водного транспорта (морского и речного) в транспортной структуре России снижается. Водный транспорт медленнее железнодорожного и автомобильного и при этом достаточно дорог. Преимуществом водного транспорта является то, что он не испытывает перегруженности движения, а отсюда и более твердые гарантии соблюдения графика поставок. Тем не менее, спрос на грузовые перевозки возрастает.

Порт - транспортное предприятие на водных путях, имеющее в своем составе одно или несколько причалов с прилегающей территорией и акваторией. Причал - комплекс сооружений и устройств, предназначенных для подхода, швартовки, стоянки, обработки и высадки пассажиров, грузовых операций и т.п.

Совокупность свойств груза, определяющих условия и технику его перевозки, перегрузки и хранения, называется транспортной характеристикой груза*.*

Зерновые относятся к навалочным грузам, их перевозят без тары, навалом. Перевалка зерновых осуществляется как прямым способом (с транспортного средства - железнодорожного вагона либо автомобиля в бункер судна), так и с внутрипортовыми перемещениями, когда идет накопление судовой партии с использованием зерновых терминалов (элеваторов).

Согласно части 1 статьи 5 Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» границами морского порта являются границы его территории и акватории.

Рынок погрузочно-разгрузочных работ в морских портах при проведении исследования рассматривался территориальными управлениями ФАС России в границах акватории морских портов, расположенных на территории, подведомственной антимонопольному органу.

Суда, предназначенные для речного плавания, не могут применяться в морских перевозках. Морские суда, а, как правило, это большегрузные суда, могут начинать и заканчивать свой маршрут в портах, расположенных на реках, но для этого необходимо привлечение дополнительных ресурсов по вспомогательной деятельности водного транспорта (эксплуатация портов, лоцманская проводка, услуги по ледокольной проводке судов и др.). Следовательно, услуги перевозок водным транспортом зависят от назначения применяемых судов, и заменить услугу перевозки морским транспортом на услугу перевозки внутренним водным транспортом невозможно из-за технологических особенностей каждого вида услуг.

Однако на рынке погрузо-разгрузочных работ нет такой зависимости от назначения судов, на которых осуществляется деятельность. Как правило, компании осуществляют перевалку грузов с (на) судов(а) класса «река-море», осуществляющих перевозки из внутренних водных путей до зарубежных портов. Поэтому погрузо-разгрузочные работы на морском транспорте являются взаимозаменяемыми с такими же работами на внутреннем водном транспорте.

Учитывая изложенное, при проведении анализа конкурентной среды на рынке перевалки зерновых в морских и речных портах территориальными управлениями ФАС России были определены географические границы рынков следующим образом.

1. Географические границы рынка на территории Астраханской области определены экономической возможностью заказчиков приобрести погрузо-разгрузочные услуги на территории Каспийского бассейна. Совокупность территорий морских и речных портов, являющихся взаимозаменяемыми для основных грузоотправителей, располагается на территории Астраханской области – порт Астрахань – порт Оля. Географическими границами товарных рынков является порт Астрахань – порт Оля Каспийского бассейна.

2. Географическими границами рынка на территории Калининградской области являются границы морского порта Калининград.

3. Географическими границами рынков на территории Краснодарского края приняты географические границы следующих морских портов Краснодарского края: Новороссийск; Туапсе; Ейск; Темрюк; Кавказ; Сочи; Тамань.

4. Географическими границами рынков на территории Ростовской области приняты географические границы следующих морских и речных портов: Ростов; Таганрог, Азов.

5.Географическими границами рынка в Приморском крае приняты границы морского порта Владивосток.

**Определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке**

В состав услуг по погрузке и выгрузке грузов в портах, включаются хозяйствующие субъекты, оказывающие такие услуги в анализируемом периоде времени.

Количество выявленных хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке, является достаточным, если количество выявленных хозяйствующих субъектов основано на всей доступной информации и не может быть расширено за счет информации о хозяйствующих субъектах, которой обладают покупатели и продавцы на рассматриваемом товарном рынке.

Информация о составе хозяйствующих субъектов представлена в Приложении к данному аналитическому отчету.

**Определение объема товарного рынка и доли хозяйствующих субъектов на рынке**

Расчет осуществляется на основании показателей объема продаж в натуральном выражении по позиции перевалка зерновых.

Доля хозяйствующего субъекта на рассматриваемом рынке определялась по итогам каждого года (2011 и 2012 годы) и рассчитывалось как выраженное в процентах отношение объема продаж данного хозяйствующего субъекта к общему объему продаж в натуральном выражении.

Расчет долей хозяйствующих субъектов на рынке оказания рассматриваемых услуг приведен в Приложении к аналитическому отчету.

## **Определение барьеров входа на товарный рынок**

Одним из основных барьеров входа хозяйствующих субъектов на товарный рынок погрузочно-разгрузочных работ является необходимость значительных первоначальных капитальных вложений при длительных сроках окупаемости этих вложений; большой экономический потенциал существующих организаций в сфере погрузо-разгрузочных работ, способных при наличии спроса без особых затрат значительно увеличить объемы производства (эффект масштаба производства); необходимость больших инвестиций на создание инфраструктуры для осуществления услуг по транспортной обработке грузов в портах, большой срок окупаемости инвестиций (более 1 года).

Кроме перечисленных существуют следующие экономические ограничения: необходимость и большая стоимость разработки и согласования проектов погрузо-разгрузочных работ, необходимость проведения дноуглубительных работ, зависимость деятельности от навигации (т.е. сезонный характер), и как следствие этого, содержание основного персонала в зимний период времени (для замерзающих портов).

Среди административных ограничений, хозяйствующие субъекты выделяют:

содержание в соответствии с определенными требованиями рукавов рек за счет порта, необходимость получения лицензии на погрузо-разгрузочные работы с опасными грузами, ограниченный доступ на получение земельного участка, соприкасающегося с водной акваторией с гарантированными глубинами для крупнотоннажных судов, длительный и сложный процесс согласования и получения разрешительных документов по расширению производственных мощностей.

Еще одним существенным барьером является нестабильный грузопоток, связанный с внешнеэкономическими факторами, к числу которых относится нестабильная политическая обстановка в Иране – основном потребителе генеральных грузов из России.

**Выводы и предложения**

На основании коэффициента рыночной концентрации CR3 за 2011-2012 г.г. года можно сделать вывод, что рынки перевалки зерна в портах Российской Федерации **в установленных географических границах является высококонцентрированным**. Из этого следует, что по уровню развития конкуренции данные рынки относятся к рынкам с неразвитой конкурентной средой.