



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА
УПРАВЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ОБОРОННОГО
КОМПЛЕКСА**

Москва, Садовая Кудринская, дом 11, каб. 604-В тел. (499) 795-73-13

26 июля 2012 г.

г. Москва

**АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ
НА РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЛАТФОРМ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ
ШИРОКОФОРМАТНОГО ЛИСТОВОГО ПРОКАТА**

СОДЕРЖАНИЕ:

1. Общие положения;
2. Временной интервал исследования;
3. Продуктовые границы рынка;
4. Географические границы рынка;
5. Состав хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке;
6. Объем товарного рынка и доли хозяйствующих субъектов;
7. Уровень концентрации товарного рынка;
8. Барьеры входа на товарный рынок;
9. Оценка состояния конкурентной среды товарного рынка.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В настоящем аналитическом отчете представлен анализ состояния конкурентной среды на рынке реализации железнодорожных вагонов-платформ для перевозки широкоформатного листового проката.

В качестве источников исходной информации при исследовании товарного рынка использовались:

- сведения, полученные от государственных органов (ФТС России);
- сведения и материалы, представленные в антимонопольный орган хозяйствующими субъектами (производители и потребители железнодорожных вагонов-платформ для перевозки широкоформатного листового проката).

Методическую основу оценки исследуемого товарного рынка составил Порядок проведения анализа и оценки состояния конкурентной среды на товарном рынке, утвержденный приказом ФАС России от 28 апреля 2010 № 220 (далее - Порядок проведения анализа).

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВРЕМЕННОГО ИНТЕРВАЛА ИССЛЕДОВАНИЯ ТОВАРНОГО РЫНКА

Настоящее исследование проводится в рамках рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства, выраженного в заключении между хозяйствующими субъектами соглашения, которое приводит или может привести к недопущению, ограничению или устранению конкуренции (далее - Соглашение).

Указанное соглашение заключено 14 октября 2010 года между ПАО «Днепровагонмаш» (Украина) и ООО «Евразийский Трубопроводный Консорциум» (Российская Федерация) в отношении осуществления поставок железнодорожных вагонов-платформ модели 13-4107, предназначенных для перевозки широкоформатного листового проката длиной до 12400 мм.

В соответствии с частью 9 статьи 5 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» наименьший временной интервал анализа состояния конкуренции в целях установления доминирующего положения хозяйствующего субъекта должен составлять один год или срок существования товарного рынка, если он составляет менее чем один год.

В этой связи временной интервал проводимого исследования ограничен периодом с 01 января 2010 года по 31 декабря 2011 года (2 года).

Проводимый анализ является ретроспективным.

3. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОДУКТОВЫХ ГРАНИЦ ТОВАРНОГО РЫНКА

В настоящем исследовании в качестве продуктовых границ предварительно определены железнодорожные вагоны-платформы, предназначенные для перевозки широкоформатного листового проката по всей сети магистральных железных дорог колеи 1520 мм.

Вагон-платформа для перевозки широкоформатного листового проката представляет собой конструкцию, состоящую из нижней рамы с шарнирно закрепленной на ней верхней поворотной рамой. Поворотная рама устанавливается с помощью приводного механизма, оборудованного пневмоцилиндрами, горизонтально — при погрузке и разгрузке и наклонно — при транспортировке.

В зависимости от длины перевозимого груза, вагоны-платформы для перевозки широкоформатного листового проката разделяются на 12 метровые (предназначенные для перевозки широкоформатного листового проката длиной до 12400 мм, шириной до 4450 мм и толщиной до 50 мм) и 18 метровые (предназначенные для перевозки широкоформатного листового проката длиной до 18300 мм, шириной до 4450 мм и толщиной до 50 мм).

В соответствии с товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД) железнодорожный вагон-платформа для перевозки широкоформатного листового проката принадлежит к группе 8606 - вагоны железнодорожные или трамвайные, грузовые несамоходные.

В соответствии с общероссийским классификатором продукции (ОКП) железнодорожный вагон-платформа для перевозки широкоформатного листового проката принадлежит к группе 31 8234 – платформы четырехосные.

При выявлении товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми по отношению к исследуемым железнодорожным вагонам-платформам для перевозки широкоформатного листового проката, ФАС России проведён опрос потребителей данной продукции.

Результаты данного опроса показали, что для исследуемых железнодорожных вагонов-платформ для перевозки широкоформатного листового проката отсутствуют какие-либо товары, являющиеся по отношению к ним потенциально взаимозаменяемыми (пункт 6 анкет ОАО «Волжский Трубный завод», ОАО «Челябинский трубопрокатный завод», ОАО «Выксунский металлургический завод» и ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат»).

Кроме того, в рамках указанного анализа ФАС России установлено, что железнодорожные вагоны-платформы для перевозки широкоформатного листового проката длиной до 18300 мм (далее – 18 метровые вагоны-платформы)

не являются взаимозаменяемыми по отношению к железнодорожным вагонам-платформам для перевозки широкоформатного листового проката длиной до 12400 мм (далее – 12 метровые вагоны-платформы).

Потребителями железнодорожных вагонов-платформ для перевозки широкоформатного листового проката на территории Российской Федерации являются предприятия-производители труб большого диаметра, используемых при строительстве магистральных газопроводов и нефтепроводов. Данными предприятиями являются ОАО «Волжский Трубный завод», ОАО «Выксунский металлургический завод», ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» и ОАО «Челябинский трубопрокатный завод». Вместе с тем, из указанных хозяйствующих субъектов только ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» и ОАО «Челябинский трубопрокатный завод» имеют технологическую возможность производить трубы длиной более 12 метров (18 метровые трубы). Остальные предприятия такой возможности не имеют.

Необходимо отметить, что стоимость 18 метровых вагонов-платформ значительно превышает стоимость 12 метровых вагонов-платформ. Так, в 2011 году средневзвешенная стоимость 12 метровых вагонов-платформ составила 1 692 941 руб., тогда как 18 метровых - 3 431 046 руб. Таким образом, средневзвешенная стоимость 18 метровых вагонов-платформ в 2011 году превышала средневзвешенную стоимость 12 метровых вагонов-платформ в среднем на 103%, то есть более чем в два раза.

Кроме того, в рамках проведенного ФАС России опроса потребителей, установлено, что при транспортировке широкоформатного листового проката длиной до 12400 мм с использованием 18 метровых вагонов-платформ затраты на перевозку увеличиваются более чем на 20%, что является экономически невыгодным (пункт 9 анкет ОАО «Челябинский трубопрокатный завод», ОАО «Выксунский металлургический завод» и ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат», ОАО «Волжский Трубный завод»).

При расчете провозной платы на 18 метровые вагоны-платформы применяются большие тарифы. При этом грузоподъемность 18 метровых вагонов-платформ меньше по сравнению с 12 метровыми вагонами-платформами на 5,5-6 тонн, в связи с чем, на 18 метровых вагонах-платформах перевозится меньшее количество листов широкоформатного проката.

В этой связи, перевозка 12 метрового широкоформатного листового проката на 18 метровых вагонах-платформах является экономически нецелесообразной.

Также необходимо отметить, что по причине габаритных размеров 18 метровых вагонов-платформ создаются дополнительные трудности при их загрузке/разгрузке, так как подъездные пути не каждого грузоотправителя/грузополучателя могут их принять.

Таким образом, 12 и 18 метровые вагоны-платформы относятся к различным товарным рынкам.

С учетом того, что предметом Соглашения, рассматриваемого в рамках дела о нарушении антимонопольного законодательства, является поставка 12 метровых вагонов-платформ, дальнейший анализ рынка будет осуществлен по 12 метровым вагонам-платформам, представляющим самостоятельные продуктовые границы товарного рынка.

4. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ГРАНИЦ ТОВАРНОГО РЫНКА

Географические границы товарного рынка обуславливаются экономическими, технологическими, административными барьерами, ограничивающими возможности участия покупателей в приобретении данного товара на рассматриваемой территории, и устанавливают территорию, на которой покупатели из выделенной группы имеют экономическую возможность приобрести рассматриваемый товар, не имея такой возможности вне этой территории.

В качестве географических границ исследуемого рынка 12 метровых вагонов-платформ предварительно определена территория стран СНГ.

В соответствии с пунктом 4.5. Порядка проведения анализа, определение географических границ товарного рынка осуществляется путем установления фактических районов продаж (местоположения потребителей), хозяйствующих субъектов (продавцов), осуществляющих продажи на рассматриваемом товарном рынке (в предварительно определённых географических границах).

В ходе анализа фактических районов продаж железнодорожных вагонов-платформ для перевозки широкоформатного листового проката, выявления хозяйствующих субъектов, осуществляющих продажи на рассматриваемом товарном рынке, определены границы территории, за пределы которой вывозится и на которую ввозится не более 10 процентов от общего объема товарной массы. Такими границами рассматриваемого рынка являются границы территории стран СНГ.

При этом, при определении указанных границ, несмотря на отсутствие в исследуемый период времени фактических продаж железнодорожных вагонов-платформ для перевозки широкоформатного листового проката на территорию всех стран СНГ, ФАС России учтена потенциальная экономическая и технологическая возможность и целесообразность осуществления таких закупок потребителями с указанных территорий.

5. ОПРЕДЕЛЕНИЕ СОСТАВА ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ, ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТОВАРНОМ РЫНКЕ

По имеющейся в ФАС России информации производство 12 метровых вагонов-платформ на территории стран СНГ в 2010–2011 г.г. осуществляли следующие хозяйствующие субъекты:

- 1) ОАО «Завод металлоконструкций» – модель 13-9874.
- 2) ПАО «Днепровагонмаш» – модель 13-4107.

Производство 18 метровых вагонов-платформ на территории СНГ в 2010 - 2011 г.г. осуществляло ОАО «Трансмаш» – модель 13-9859.

Основными потребителями 12 метровых вагонов-платформ на территории Российской Федерации являются ОАО «Волжский Трубный завод», ОАО «Выксунский металлургический завод», ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» и ОАО «Челябинский трубопрокатный завод». Потребителями 18 метровых вагонов-платформ – ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» и ОАО «Челябинский трубопрокатный завод». Все указанные хозяйствующие субъекты являются производителями труб большого диаметра, которые используются при строительстве магистральных газопроводов и нефтепроводов.

6. РАСЧЕТ ОБЪЕМА ТОВАРНОГО РЫНКА И ДОЛЕЙ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ НА РЫНКЕ

В соответствии с пунктом 6.1 Порядка проведения анализа, основным показателем для расчета объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке является объем продаж (поставок) на рассматриваемом товарном рынке.

Доля хозяйствующих субъектов на товарном рынке 12 метровых вагонов-платформ в 2010-2011 годах представлена в таблице № 1.

Доли хозяйствующих субъектов, действовавших в 2010-2011 годах на рынке 12 метровых вагонов-платформ.

Наименование хозяйствующего субъекта	Доля %
ОАО «Завод металлоконструкций»	43,4
ПАО «Днепровагонмаш»	56,6
ИТОГО	100

Несмотря на то, что в ходе исследования установлен факт отсутствия взаимозаменяемости между 12 и 18 метровыми железнодорожными вагонами-платформами, в настоящем анализе дополнительно исследован вопрос о размере доли ПАО «Днепровагонмаш» в общем объеме реализации всех вагонов-платформ для перевозки широкоформатного листового проката в 2010-2011 г.г.

Указанные сведения представлены в таблице № 2.

Доли хозяйствующих субъектов, действовавших в 2010-2011 годах на рынке вагонов-платформ для перевозки широкоформатного листового проката.

Наименование хозяйствующего субъекта	Доля %
ОАО «Завод металлоконструкций»	33,4
ОАО «Трансмаш»	23,1
ПАО «Днепровагонмаш»	43,5
ИТОГО	100

7. ОПРЕДЕЛЕНИЕ УРОВНЯ КОНЦЕНТРАЦИИ ТОВАРНОГО РЫНКА

Коэффициент рыночной концентрации (Cr_n) – сумма долей на товарном рынке (выраженных в процентах) определенного числа (n) крупнейших хозяйствующих субъектов, действовавших на рынке 12 метровых вагонов-платформ в 2010-2011 г.г. составил:

$$CR2 = 100$$

Индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана — сумма квадратов долей на товарном рынке (выраженных в процентах) всех хозяйствующих субъектов, действующих на рынке 12 метровых вагонов-платформ в 2010-2011 г.г. составил:

$$HHI = 5087$$

Таким образом, $70\% \leq CR2 \leq 100\%$ и $2000 \leq HHI < 10000$, следовательно, уровень концентрации рынка 12 метровых вагонов-платформ является высоким.

8. БАРЬЕРЫ ВХОДА НА ТОВАРНЫЙ РЫНОК

К барьерам входа на рынок рассматриваемой продукции в первую очередь относятся необходимость осуществления значительных первоначальных капитальных вложений при длительных сроках окупаемости этих вложений, а также преимущества хозяйствующих субъектов, действующих на рассматриваемом рынке, перед его потенциальными участниками, в частности, по затратам на единицу продукции и по спросу на товар, а также по наличию долгосрочных договоров с приобретателями.

Кроме того, исследуемая в настоящем анализе продукция относится к типам подвижного состава, подлежащего прохождению обязательной процедуры сертификации на предмет соответствия требованиям, установленным действующим законодательством Российской Федерации в сфере железнодорожного транспорта.

9. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ НА ТОВАРНОМ РЫНКЕ

Проведенный анализ состояния конкурентной среды на рынке 12 метровых вагонов-платформ показал следующее.

1. Рынок 12 метровых вагонов-платформ отличается неразвитой конкуренцией и является высококонцентрированным рынком, на котором действует только два участника.

2. Рынок 12 метровых вагонов-платформ характеризуется наличием значительных экономических и административных барьеров, препятствующих входу на него новых хозяйствующих субъектов. Таким образом, в среднесрочной перспективе незначительна вероятность изменения состояния конкуренции на рассматриваемом рынке.

3. Рынок 12 метровых вагонов-платформ характеризуется наличием дополнительного фактора, способствующего ограничению конкуренции, в том числе, на смежных рынках. К указанному фактору относится заключенное между ПАО «Днепровагонмаш» (Украина) и ООО «Евразийский Трубопроводный Консорциум» (Российская Федерация) соглашение, в соответствии с условиями которого ПАО «Днепровагонмаш» приняло на себя обязательства до 15 февраля 2013 года производить и поставлять 12 метровые вагоны-платформы и их модификации исключительно в адрес ООО «Евразийский Трубопроводный Консорциум», а производство и поставки в адрес иных покупателей осуществлять только по письменному согласованию с ООО «Евразийский Трубопроводный Консорциум».

В свою очередь, в одну группу лиц, в понимании статьи 9 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», с ООО «Евразийский Трубопроводный Консорциум» входит ЗАО «Трубная Грузовая Компания», осуществляющее хозяйственную деятельность на рынках предоставления железнодорожного подвижного состава для перевозки грузов, а также оказания услуг по железнодорожным грузоперевозкам, в том числе, широкоформатного листового проката.

Таким образом, указанное соглашение дополнительно может создать возможность для ЗАО «Трубная Грузовая Компания» в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товара на затрагиваемых товарных рынках, влиять на рост или снижение цены, не связанные с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке, а также способствовать навязыванию потребителям невыгодных для них условий договора в части сроков, цены и других условий.