



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА
УПРАВЛЕНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО
КОМПЛЕКСА И ХИМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

**АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ АНАЛИЗА
СОСТОЯНИЯ КОНКУРЕНЦИИ НА ОПТОВОМ РЫНКЕ
АВИАЦИОННОГО КЕРОСИНА ЗА 2019 ГОД**

Содержание

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

1. Общие положения.

1.1. Основание и цель исследования.

Основанием для исследования послужил приказ ФАС России от 28.12.2018 № 1929/18 «О плане работы ФАС России по анализу состояния конкуренции на товарных рынках на 2019 - 2020 годы», которым предусмотрено проведение анализа состояния конкуренции на оптовых рынках авиационного керосина.

Целью исследования является анализ и оценка состояния конкурентной среды на оптовом рынке авиационного керосина и выявление хозяйствующих субъектов, занимающих доминирующее положение.

Анализ и оценка состояния конкурентной среды на товарном рынке и установление доминирующего положения хозяйствующего субъекта осуществлены в соответствии с:

- Федеральным законом от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - Закон о защите конкуренции);
- Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденным Приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (далее – Порядок);
- Административным регламентом Федеральной антимонопольной службы по исполнению государственной функции по установлению доминирующего положения хозяйствующего субъекта при рассмотрении заявлений, материалов, дел о нарушении антимонопольного законодательства и при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией, утвержденным Приказом ФАС России от 25.05.2012 № 345.

1.2. Источники исходной информации.

В качестве исходной информации использованы:

1. общероссийские классификаторы продукции, работ, услуг, видов экономической деятельности;
2. государственные стандарты, инструкции по эксплуатации оборудования;
3. нормативно правовые документы, действующие в Российской Федерации;
4. данные ФГУП «Центральное диспетчерское управление топливно-энергетического комплекса» (109074, г. Москва, Китайгородский проезд, д. 7). (Далее – ЦДУ ТЭК);
5. аналитические данные Федеральной антимонопольной службы и ее территориальных органов;
6. сведения, полученные от нефтяных компаний (далее – нефтяные компании):
 - ПАО «Газпром нефть» (190000, г. Санкт-Петербург, ул. Галерная, д. 5, лит.«А»);
 - ПАО «НК «Роснефть» (117997, г. Москва, Софийская наб., д. 26/1);
 - ПАО «ЛУКОЙЛ» (101000, г. Москва, Сретенский бульвар, д. 11);
 - АО «ННК» (119019, г. Москва, Арбатская площадь, д. 1);
 - ПАО «НГК «Славнефть» (125047, г. Москва, 4-й Лесной пер., д. 4);
 - ОАО «Сургутнефтегаз» (628415, г. Сургут, Тюменская область, ул. Кукуевецкого, д. 1);
 - ПАО «НК «РуссНефть» (115054, г. Москва, ул. Пятницкая, д. 69).

- ПАО «Газпром» (117997, г. Москва, ул. Наметкина, д. 16);
- ПАО АНК «Башнефть» (450077, Россия, г. Уфа, ул. Карла Маркса, д. 30, к. 1);
- ПАО «Татнефть» (423450, г. Альметьевск, ул. Ленина, д. 75).

2. Временной интервал исследования.

Согласно приказу ФАС России от 28.12.2018 № 1929/18, а также, учитывая необходимость изучения сложившихся характеристик рассматриваемого товарного рынка, принимая во внимание требования статьи 5 Закона о защите конкуренции, временной интервал определен как 2019 год.

3. Продуктовые границы товарного рынка.

Предварительно, продуктовые границы рынка необходимо определить в соответствии с подпунктом «а» пункта 3.4 Порядка как авиационный керосин различных марок.

В соответствии с пунктом 3.5 Порядка произведен следующий анализ свойств товара, определяющих выбор покупателя.

Авиационный керосин — углеводородное топливо для летательных аппаратов с воздушно-реактивным двигателем.

Авиационный керосин, или авиакеросин, служит в турбовинтовых и турбореактивных двигателях летательных аппаратов не только топливом, но также хладагентом и применяется для смазывания деталей топливных систем. Поэтому он должен обладать хорошими противоизносными (характеризуют уменьшение изнашивания трущихся поверхностей в присутствии топлива) и низкотемпературными свойствами, высокой термоокислительной стабильностью и большой удельной теплотой сгорания.

Авиационный керосин является одним из продуктов глубокой переработки нефти — это легкое дизельное топливо высокой степени очистки от серы и ароматических углеводородов в соответствии с правилами эксплуатации авиационных двигателей. Соответственно, при росте цен на нефть увеличивается и цена авиационного керосина, причем она растет даже быстрее, так как глубокая переработка увеличивает стоимость конечного продукта.

Реактивные топлива вырабатывают для самолетов дозвуковой авиации по ГОСТ 10227-2013 и для сверхзвуковой авиации по ГОСТ 12308-2013. Для дозвуковой авиации предусмотрено пять марок топлива (ТС-1, Т-1, Т-1С, Т-2 и РТ), для сверхзвуковой (Т-6 и Т-8В). Массовыми топливами в настоящее время являются топлива ТС-1 (высшего и первого сортов) и топливо РТ (высшего сорта).

Авиакеросин ТС-1 является идеальным топливом для турбовинтовых и турбореактивных двигателей в дозвуковой военной и гражданской авиации, поскольку обладает большой удельной теплотой сгорания. Кроме того, он отличается высокой термоокислительной стабильностью, сохраняет свои свойства при относительно низких температурах. ТС-1 может также применяться в сверхзвуковой авиации при **небольшой длительности полета**.

Среди основных эксплуатационных характеристик авиационного керосина — высокая теплота и полнота сгорания, отличная испаряемость, антистатичность,

хорошая прокачиваемость и противоизносность, а также выгодная стоимость. ТС-1 не склонен к образованию отложений и хорошо совмещается с разными материалами, прекрасно выполняет функции хладагента, используется для смазки деталей топливной системы двигателя. Для улучшения противоизносных свойств и химической стабильности в топливо вводят противоизносные и антиокислительные присадки.

РТ используется в сверхзвуковой авиации в ракетных двигателях, обладает высокой термической стабильностью, а также низкой коррозионной активностью. Присутствие сероводорода, водорастворимых кислот и щелочей, механических примесей и воды не допускается.

Отсутствие заменителей авиационного керосина подтверждается анализом динамики цен на указанную продукцию. Несмотря на рост цен, покупатели авиационного керосина не отказались от его приобретения, не перешли на другие виды топлива и не уменьшили спрос на авиационный керосин.

Таким образом, исходя из особенностей и функционального назначения, в целях настоящего исследования продуктовые границы рынка определены как керосин авиационный.

4. Определение географических границ товарного рынка.

Предварительно географические границы рынков были определены как территория расположения и деятельности, входящих в группы лиц ПАО «Газпром» (включая ПАО «Газпром нефть»), ПАО «НК «Роснефть», ПАО «ЛУКОЙЛ» нефтеперерабатывающих предприятий (НПЗ) и их основных покупателей, а именно, территория Российской Федерации.

При выявлении условий обращения товара, ограничивающих экономические возможности приобретения авиационного керосина покупателями, было учтено следующее:

- возможность перемещения покупателя к товару;
- расходы, связанные с приобретением товара вне места нахождения покупателя, в том числе, транспортные расходы.

В соответствии со статьей 4 Закона о защите конкуренции и требованиями пункта 4.1 Порядка предварительно определенные географические границы рынка авиационного керосина уточнены на основании вышеуказанных условий обращения.

Поскольку оптовыми покупателями авиационного керосина являются хозяйствующие субъекты, приобретающие их для перепродажи или производственного потребления, то до начала процесса потребления или продажи товара покупатели осуществляют временное хранение авиационного керосина на нефтехранилищах, в стационарных емкостях в аэропортах и тому подобных специально оборудованных больших по объему и не предназначенных для транспортировки объектах. В связи с изложенным перемещение покупателя (нефтехранилища, топливозаправочного комплекса) к товару (нефтеперерабатывающему заводу) невозможно.

Вместе с тем, действующие тарифы на транспортировку железнодорожным и трубопроводным транспортом позволяют обеспечить перевозку с принадлежащих

различным ВИНКах НПЗ авиационный керосин на такое расстояние в границах Российской Федерации, чтобы выполнялось условие, предусмотренное пунктом 4.1 Порядка.

Таким образом, географические границы оптового рынка авиационного керосина определены как территория Российской Федерации.

5. Определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на оптовом рынке авиационного керосина.

Хозяйствующими субъектами, постоянно поставляющими авиационный керосин покупателям на территории Российской Федерации, то есть продавцами, являются: группы лиц ОАО «Сургутнефтегаз», ПАО «Газпром» (включая ПАО «Газпром нефть» и ОАО «Газпром нефтехим Салават»), ПАО «ЛУКОЙЛ», ПАО «НК «Роснефть», ПАО НК «РуссНефть» и юридические лица ОАО «ТАИФ-НК», ПАО «Татнефть», АО «Нефтегазхолдинг», мини-НПЗ.

Хозяйствующими субъектами, постоянно приобретающими авиационный керосин, являются юридические и физические лица – хозяйствующие субъекты, покупающие указанные товары для профессионального использования (предприятия, в том числе авиационные) или для перепродажи.

6. Расчет объемов оптового рынка авиационного керосина и долей хозяйствующих субъектов на нем

В соответствии с пунктом 6.1 Порядка, а также учитывая, что значительный объем произведенного авиационного керосина некоторыми нефтяными компаниями реализуется на экспорт, общий объем исследуемого рынка авиационного керосина за изучаемый период времени определен, как сумма объемов **производства** российскими нефтеперерабатывающими заводами авиационного керосина.

Для крупнейших ВИНК учитывалось следующее:

ПАО «НК «Роснефть»

Учитывались поставки нефтепродуктов с НПЗ, входящих в состав ВИНК (ООО «РН - Комсомольский НПЗ», АО «Новокуйбышевский НПЗ», АО «Ачинский НПЗ ВНК», АО «Ангарская НХК», АО «Рязанская НПК», Филиал Башнефть-Новоил, а также с ОАО «НГК «Славнефть» (50%)).

ПАО «ЛУКОЙЛ»

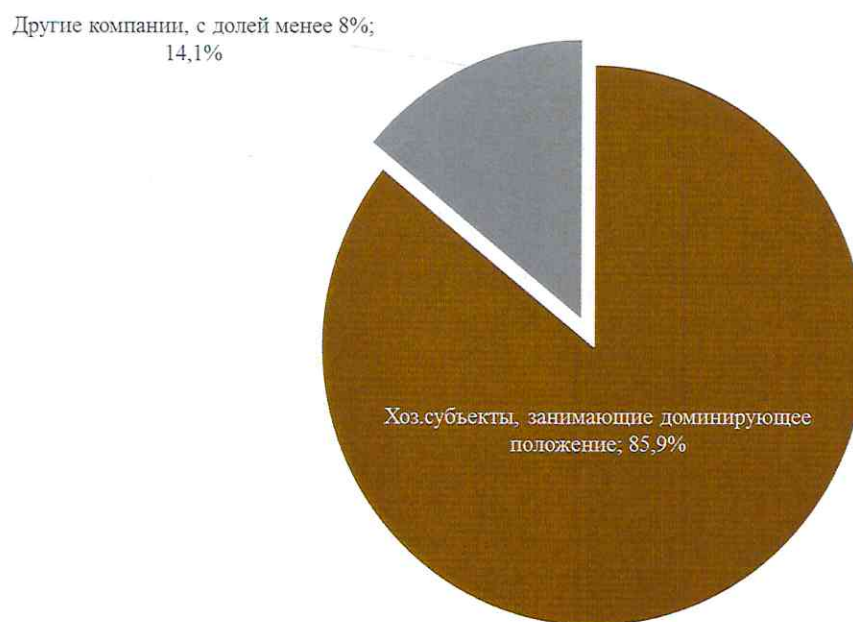
Учитывались поставки с НПЗ, входящих в состав ВИНК (ООО «ЛУКОЙЛ-Волгограднефтепереработка», ООО «ЛУКОЙЛ-ПНОС», ООО «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез»).

ПАО «Газпром»

Учитывались поставки с НПЗ, входящих в состав ВИНК: АО «Газпромнефть-Омский НПЗ», АО «Газпромнефть-МНПЗ», ООО «Газпром переработка», Сургутский ЗСК, ООО «Газпром переработка», Уренгойский ЗПКТ, а также с ОАО «НГК «Славнефть» (50%).

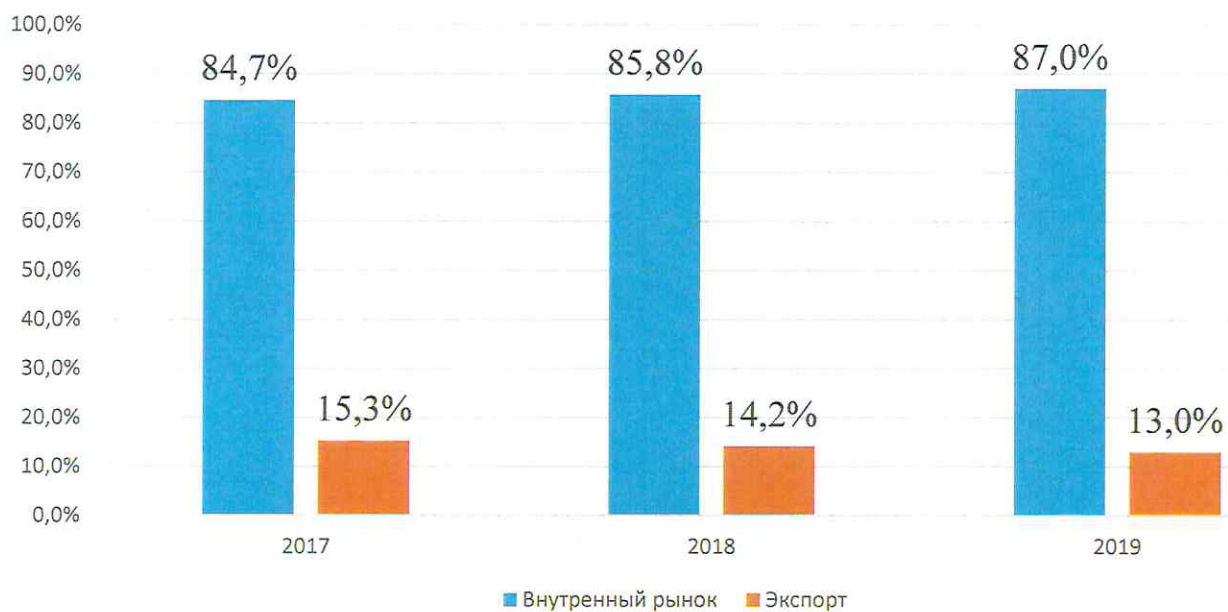
Доли хозяйствующих субъектов – продавцов на оптовом рынке авиационного керосина приведены в Диаграмме № 1.

**Доли хозяйствующих субъектов – продавцов
на оптовом рынке авиационного керосина**



Кроме того, в исследуемый период объем отгрузок сырой нефти, достаточно стабилен и подвержен малозначительным изменениям.

**Отгрузка авиационного топлива на внутренний рынок и
экспорт,
% от общего объема отгрузки**



7. Определение уровня концентрации оптового рынка авиационного керосина.

Показатели рыночной концентрации рассчитаны в соответствии с пунктом 7.1 Порядка и приведены в табл. 1.

Таблица №1

№ п/п	Показатели	2019 год
1	Коэффициент рыночной концентрации CR ₄	85,9%
2	Индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (НИ)	2 505
3	Уровень концентрации товарного рынка	Высокий

8. Определение барьеров входа на оптовый рынок авиационного керосина.

К барьерам входа на рассматриваемый рынок в соответствии с пунктом 8.1 Порядка относятся экономические ограничения, в том числе:

- необходимость осуществления значительных первоначальных капитальных вложений при длительных сроках окупаемости этих вложений;
- издержки выхода с рынка, включающие инвестиции, которые невозможно возместить при прекращении хозяйственной деятельности;
- наличие экономически оправданного минимального объема производства, обуславливающего для хозяйствующих субъектов более высокие затраты на единицу продукции до момента достижения такого объема производства (эффект масштаба производства).

К административным ограничениям входа на данный рынок относятся: необходимость получения лицензии, экологические ограничения, трудности в получении земельных участков.

Наличие среди действующих на рынке авиационного керосина вертикально-интегрированных хозяйствующих субъектов также приводит к созданию барьеров входа на рынок.

Анализ существующих экономических и иных барьеров входа на рынок с точки зрения возможности хозяйствующих субъектов, действующих на рассматриваемом рынке, расширить свои производственные мощности, а также возможности потенциального продавца стать полноценным участником рынка, соотношение первоначальных затрат, существующего спроса и сроков окупаемости капитальных вложений позволяет сделать вывод о том, что сроки входа на данный рынок исчисляются, по меньшей мере, несколькими годами и барьеры входа можно охарактеризовать как высокие или труднопреодолимые.

Данный вывод подтверждается тем фактом, что за длительный период (более 10 лет) наблюдения антимонопольных органов за состоянием конкуренции на рынке авиационного керосина на нем не появилось новых, обладающих сколько-нибудь заметной долей на рынке хозяйствующих субъектов, а перераспределение долей если и происходит, то за счет взаимных поглощений или приобретения активов одними участниками рынка у других.

9. Оценка состояния конкурентной среды на оптовом рынке авиационный керосин.

По результатам проведенного исследования оптового рынка авиационного керосина установлено следующее.

Данный рынок относится к рынкам с неразвитой конкуренцией. Уровень концентрации на оптовом рынке авиационного керосина определен как **высокий**.

В течение длительного периода (на протяжении года) относительные размеры долей на рынке авиационного керосина указанных хозяйствующих субъектов подвержены малозначительным изменениям, доступ на данный товарный рынок в Российской Федерации новых конкурентов затруднен.

ПАО «Газпром» (включая ПАО «Газпром нефть»), ПАО «НК «Роснефть» и ПАО «ЛУКОЙЛ» занимают на оптовом рынке авиационного керосина в Российской Федерации суммарно долю, превышающую 70%. Доля каждого из указанных хозяйствующих субъектов более восьми процентов, а также превышает доли других хозяйствующих субъектов на оптовом рынке авиационного керосина в Российской Федерации.

Реализуемый или приобретаемый хозяйствующими субъектами товар на указанном рынке не может быть заменен другим товаром при потреблении.

Информация о цене и условиях приобретения авиационного керосина на оптовом рынке в Российской Федерации распространяется посредством прайс-листов, размещения объявлений в специализированных отраслевых изданиях, объявлений на сайтах трейдеров и НПЗ в сети Internet и доступна неопределенному кругу лиц. При необходимости потребитель может получить информацию о ценах и условиях реализации нефтепродуктов из отраслевых информационно-аналитических изданий, а также иных изданий, имеющих лицензию средств массовой информации (в частности, ООО «Инфо ТЭК-Консалтинг», ИЦ «Кортес», Argusmedia и др.).

Следовательно, применительно к ПАО «НК «Роснефть», ПАО «Газпром» (включая ПАО «Газпром нефть») и ПАО «ЛУКОЙЛ» на оптовом рынке авиационного керосина выполняются в совокупности условия части 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции.

В соответствии с частью 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции доминирующим признается положение каждого хозяйствующего субъекта из нескольких хозяйствующих субъектов, применительно к которым выполняются условия частью 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции.

Таким образом, каждый из хозяйствующих субъектов ПАО «НК «Роснефть», ПАО «ЛУКОЙЛ», ПАО «Газпром» занимает доминирующее положение на оптовом рынке авиационного керосина в Российской Федерации.

На оптовых рынках нефтепродуктов в Российской Федерации хозяйствующими субъектами осуществляется продажа нефтепродуктов, полученных в результате переработки нефти (газового конденсата) (далее – нефть) на нефтеперерабатывающих предприятиях (далее – НПЗ). Возможность хозяйствующих субъектов становиться участниками и/или осуществлять деятельность на оптовых рынках нефтепродуктов в существенной степени зависит от наличия объемов предложения нефтепродуктов, произведенных на НПЗ или доступа хозяйствующего субъекта к мощностям по переработке нефти.

Следовательно, наличие мощностей по переработке нефти в нефтепродукты является одним из основных условий обращения товара на оптовых рынках нефтепродуктов.

Объем производства нефтепродуктов на НПЗ зависит от объема переработки нефти, поставленной на НПЗ. Возможность хозяйствующих субъектов осуществлять переработку нефти и производство нефтепродуктов в существенной степени зависит от наличия объемов нефти для поставки на НПЗ.

Следовательно, наличие объемов нефти обуславливает возможность осуществлять переработку нефти и производство нефтепродуктов, что также является существенным условием обращения товара на оптовых рынках нефтепродуктов.

Таким образом, каждая из указанных компаний занимает доминирующее положение на оптовом рынке авиационного керосина и, кроме того, имеет дополнительную возможность оказывать существенное воздействие на основные условия обращения товара на оптовых рынках нефтепродуктов, то есть, фактически на возможность иных хозяйствующих субъектов становиться участниками и/или осуществлять деятельность на рассматриваемом рынке, на уровень цены и количество товара, обращающегося на рынке.

Сопоставление и анализ количественных и качественных показателей, характеризующих рынок, позволяет сделать следующие выводы:

- рассматриваемый рынок относится к рынку с недостаточно развитой конкуренцией;

- на основании части 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции и пункта 3.2.3 Административного регламента ПАО «Газпром» занимает доминирующее положение на оптовом рынке авиационного керосина на территории Российской Федерации;

- на основании части 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции и пункта 3.2.3 Административного регламента ПАО «НК «Роснефть» занимает доминирующее положение на оптовом рынке авиационного керосина на территории Российской Федерации;

- на основании части 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции и пункта 3.2.3 Административного регламента ПАО «ЛУКОЙЛ» занимает доминирующее положение на оптовом рынке авиационного керосина на территории Российской Федерации.

Начальник Управления



А.Э. Ханян