



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА
УПРАВЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

14 февраля 2020 года

г. Москва

**Аналитический отчет
о состоянии конкуренции на рынке
колес цельнокатаных диаметром 957 мм в Российской Федерации**

Оглавление

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	3
II. ВРЕМЕННОЙ ИНТЕРВАЛ ИССЛЕДОВАНИЯ ТОВАРНОГО РЫНКА	5
III. ПРОДУКТОВЫЕ ГРАНИЦЫ ТОВАРНОГО РЫНКА.....	6
3.1. Предварительное определение товара	6
3.2. Выявление свойств товара, определяющих выбор приобретателя, и товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара.....	9
3.2.1 Свойства предварительно определенного товара, определяющие выбор покупателя.....	9
3.2.2 Выявление товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара	11
3.3 Определение взаимозаменяемых товаров	17
3.4 Разные группы приобретателей товара	22
IV. ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ГРАНИЦЫ ТОВАРНОГО РЫНКА.....	27
4.1. Предварительное определение географических границ товарного рынка	27
4.2 Условия обращения товара, ограничивающие экономические, технические или иные возможности приобретения товара приобретателями.	28

4.2.1	Транспортировка Товара	28
4.2.2	Организационно-транспортные схемы приобретения Товара приобретателями, наличие и доступность транспортных средств для перемещения Товара	28
4.2.3	Наличие зон регулируемого ценообразования	29
4.2.4	Административные барьеры	30
4.3	Структура товаропотоков на рынке Товара	30
4.4	Определение территорий, входящих в географические границы рассматриваемого товарного рынка.....	31
V.	СОСТАВ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ, ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТОВАРНОМ РЫНКЕ В КАЧЕСТВЕ ПРОДАВЦОВ И ПОКУПАТЕЛЕЙ	36
VI.	ОБЪЕМ ТОВАРНОГО РЫНКА И ДОЛИ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ НА РЫНКЕ.....	39
VII.	ОПРЕДЕЛЕНИЕ УРОВНЯ КОНЦЕНТРАЦИИ ТОВАРНОГО РЫНКА	42
VIII.	БАРЬЕРЫ ВХОДА НА ТОВАРНЫЙ РЫНОК	43
IX.	ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ КОНКУРЕНЦИИ НА ТОВАРНОМ РЫНКЕ....	49
9.1.	Заключение к какому виду рынков относится рассматриваемый товарный рынок.....	49
9.2.	Оценка перспективы изменения конкуренции на рассматриваемом товарном рынке	51
X.	УСТАНОВЛЕНИЕ ДОМИНИРУЮЩЕГО ПОЛОЖЕНИЯ	51

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Анализ состояния конкуренции на рынке колес цельнокатаных в Российской Федерации проводится в рамках рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства № 05/01/10-16/2019, возбужденного в отношении АО «ВМЗ», по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2016 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции») в целях установления хозяйствующих субъектов, занимающих доминирующее положение. Основанием возбуждения дела послужили признаки нарушения антимонопольного законодательства выявленные по итогам анализа информации, представленной в обращении ОАО «РЖД» и СРО Союза операторов железнодорожного транспорта, сообщений средств массовой информации о ситуации на рынке железнодорожных колес, в том числе о проведении АО «ВМЗ» открытых запросов цен по продаже железнодорожных колес (далее — запросы цен АО «ВМЗ»), а также собственного исследования ФАС России информации, представленной АО «ВМЗ» в материалы дела о нарушении антимонопольного законодательства № 1-00-158/00-05-18.

Предметом настоящего анализа является оценка рыночной власти хозяйствующих субъектов, и возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на рынке колес цельнокатаных.

Методическую основу при составлении аналитического отчета составил Порядок проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденный приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (далее - Порядок проведения анализа).

В настоящем анализе в качестве исходной информации использованы следующие источники:

- сведения, полученные от производителей колес цельнокатаных: АО «ВМЗ», АО «ЕВРАЗ НТМК», ООО «Интерпайп-М»;

- сведения, полученные от потребителей колес цельнокатаных: ОАО «РЖД», ЗАО «Вагоноремонтный завод», ООО «ТД «Алтайвагонснаб», ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод», ОАО «Рузхиммаш» и др.

- нормативно-техническая документация;

- сведения, полученные от таможенных органов;

- данные предыдущих исследований антимонопольного органа, в том числе материалы дела о нарушении антимонопольного законодательства № 1-00-158/00-05-18.

- аналитический отчет о состоянии конкуренции на рынке колес цельнокатаных диаметром 957 мм в Российской Федерации от 27 мая 2019 года.

В соответствии с п. 1.5 Порядка проведения анализа при анализе состояния конкуренции на товарном рынке в качестве исходной информации о товарных рынках используются также данные иных источников, в том числе представленные участниками рынка (такие источники должны быть верифицируемы).

Участником дела ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» в качестве исходной информации о товарном рынке был предложен ресурс: «Аналитические отчеты «Рынок информационного сервиса «Промышленные грузы»».

По мнению общества, данный источник является более авторитетным и информативным для участников рынков, связанных с железнодорожными перевозками и предоставляет информацию по вагонам и различным комплектующим для них. Как отмечает ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС», аналогичные информационные маркетинговые ресурсы в Российской Федерации отсутствуют. На указанный источник ссылаются иные лица, участвующие в деле о нарушении антимонопольного законодательства № 1-00-158/00-05-18.

Установлено, что предложенный ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» ресурс является информационным сервисом, предоставляющим оперативные данные в сегментах рынков морских и железнодорожных перевозок грузов

различной номенклатуры, в том числе информацию по колесам цельнокатаным.

Информация, используемая в рамках настоящего анализа, а также выводы, полученные на основании соответствующей информации, не противоречат отчетам «Аналитические отчеты «Рынок информационного сервиса «Промышленные грузы».

В соответствии с информацией, размещенной на официальном сайте организации, публикуемые материалы основаны на источниках, которые расцениваются как надежные, но редакция не гарантирует их абсолютной точности. Материалы предоставляются в информационных целях. Редакция не несет ответственности за действия, предпринятые на основе опубликованных материалов.

Вместе с тем, информация, приведенная в настоящем исследовании, и используемая ФАС России является верифицируемой, так как представлена напрямую представителями хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность на товарном рынке, а также официальными статистическими ресурсами.

Перечень документов, использованных для определения характеристик рассматриваемого товарного рынка содержится в Приложении (далее – Перечень).

II. ВРЕМЕННОЙ ИНТЕРВАЛ ИССЛЕДОВАНИЯ ТОВАРНОГО РЫНКА

В соответствии с Порядком проведения анализа временной интервал исследования рынка колес цельнокатаных в Российской Федерации определен исходя из цели исследования.

В рамках рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства № 05/01/10-16/2019 рассматривается период с 2019 года.

С целью всестороннего и полного изучения особенностей и сложившихся характеристик рынка, проводится ретроспективный анализ состояния конкуренции на рассматриваемом товарном рынке.

Временным интервалом исследования рассматриваемого товарного рынка установлен период с 01 января 2019 года по 31 декабря 2019 года. Вместе с тем, с учетом необходимости исследования динамики отдельных показателей, в рамках настоящего исследования будут использованы результаты предыдущего исследования, отраженного в Аналитическом отчете о состоянии конкуренции на рынке колес цельнокатаных диаметром 957 мм в Российской Федерации от 27 мая 2019 года, проведенного за период с 01 января 2016 года по 31 декабря 2018 года.

III. ПРОДУКТОВЫЕ ГРАНИЦЫ ТОВАРНОГО РЫНКА

3.1. Предварительное определение товара

Предварительное определение товара на рассматриваемом товарном рынке проводилось на основе:

- каталога продукции АО «ВМЗ» с официального сайта АО «ОМК»;¹
- прайс-листов ООО «ТК «ЕвразХолдинг» с официального сайта группы ЕВРАЗ;²
- условий договоров, заключенных между потребителями колес цельнокатаных и производителями на территории Российской Федерации АО «ВМЗ» и ООО «ТК «ЕвразХолдинг» (АО «ЕВРАЗ НТМК»).

В соответствии с каталогом колесной продукции АО «ОМК» реализуется продукция производства АО «ВМЗ»: колеса цельнокатаные железнодорожные диаметром 957 мм для грузовых и пассажирских вагонов, по ГОСТ 10791-2011 из марки стали 1, 2, Т, Л.

¹ https://omk.ru/upload/docs/OMK_RW_Ru.pdf (п. 7 Перечня)

² <http://www.tc-evraz.com/sales/prices> (п. 6 Перечня)

Вместе с тем, производство цельнокатаных колес диаметром 957 мм из марки стали 1 не осуществлялось в исследуемом периоде. Производство колес цельнокатаных из марки стали Л осуществляется только АО «ВМЗ» и составляет менее 1% от всех произведенных цельнокатаных колес диаметром 957 мм.

В соответствии с прайс-листами ООО «ТК «ЕвразХолдинг», общество осуществляет реализацию колес цельнокатаных диаметром по кругу катания 957 мм, диаметром отверстия ступицы колеса 175 мм, 190 мм и 205 мм, по ГОСТ 10791-2011 «Колеса цельнокатаные. Технические условия» из марки стали 2 и Т.

Основными марками колес цельнокатаных диаметром 957 мм потребляемыми и производимыми на территории Российской Федерации в течение исследуемого периода являются марки стали 2 и Т. На долю данных марок колес приходится более 99% всех производимых колес цельнокатаных диаметром 957 мм.

На основании изложенного, в анализе исследуются основной потребляемый сортамент цельнокатаных колес, произведенных из марок стали 2 и Т.

Установлено, что между ОАО «РЖД» и АО «ВМЗ», а также между ОАО «РЖД» и ООО «ТК «ЕвразХолдинг» заключены договоры на поставку колес цельнокатаных марки 2 и Т диаметром отверстия ступицы 175 мм, 190 мм и 205 мм соответствующие ГОСТ 10791-2011.

Согласно ГОСТ 10791-2011 «Колеса цельнокатаные. Технические условия» колесо цельнокатаное - колесо, изготавливаемое из цельной заготовки методом деформирования в нагретом состоянии (горячего деформирования) и состоящее из обода, диска и ступицы.

Анализ номенклатуры продукции цельнокатаных колес диаметром 957 мм показал:

- колеса из марки стали 2 производятся с диаметром отверстия ступицы – 175 мм и 190 мм;

- колеса из марки стали Т в основном имеют диаметр отверстия ступицы 205 мм.

В процессе проведения анализа установлено, что колеса, изготовленные с внутренним диаметром отверстия ступицы 190 мм, предназначены для формирования новых колесных пар.

Согласно ГОСТ 4835-2013 «Колесные пары железнодорожных вагонов. Технические условия», **колесная пара** - сборочная единица, состоящая из оси, двух колес, дисковых тормозов (при наличии), буксовых узлов и других деталей, которые не могут быть демонтированы без расформирования колесной пары.

Колеса с внутренним диаметром отверстия ступицы 175 мм, предназначены для повторного (вторичного) формирования колесной пары: ось колесной пары была отремонтирована и колесо повторно запрессовано на ось.

С учетом информации полученной из Каталога колесной продукции АО «ОМК»³ и требований к товару, предъявляемых в Российской Федерации,⁴ номенклатура выпускаемой продукции:

- колеса цельнокатаные железнодорожные 957 мм для грузовых и пассажирских вагонов;
- колеса для скоростного пассажирского движения 920-957 мм;
- заготовка кранового колеса 770, 880 мм, колеса 850, 957 мм для внутризаводского транспорта.

В связи с тем, что основанием для возбуждения дела о нарушении антимонопольного законодательства послужила информация, представленная в обращении ОАО «РЖД» и СРО Союза операторов железнодорожного транспорта, сообщения средств массовой информации о ситуации на рынке железнодорожных колес, в том числе о проведении АО «ВМЗ» открытых запросов цен по продаже колес цельнокатаных

³ https://omk-td.kz/images/docs/ОМК_RW_Ru.pdf (п. 8 Перечня)

⁴ ГОСТ 10791-2011 Колеса цельнокатаные. Технические условия

диаметром 957 мм, целесообразно предварительными продуктовыми границами товарного рынка определять наиболее конкретный товар, который приобретают потребители, исходя из информации, содержащейся в материалах дела и послужившей основанием для возбуждения данного дела.

Таким образом, в рамках настоящего исследования, предварительными продуктовыми границами товарного рынка может являться колесо цельнокатаное диаметром 957 мм с набором характеристик: марка стали, внутренний диаметр отверстия ступицы (далее – предварительно определенный товар).

3.2. Выявление свойств товара, определяющих выбор приобретателя, и товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара.

3.2.1. Свойства предварительно определенного товара, определяющие выбор покупателя

Предварительно определенный товар представляет собой цельную деталь с ободом, дисковой частью и ступицей, при вращении которой в непосредственном контакте с рельсами осуществляется перемещение вагонов.

При выявлении свойств предварительно определенного товара, определяющих выбор покупателя, на основе требований ГОСТ 10791-2011 проанализировано:

1. Функциональное назначение

Предварительно определенный товар применяется для комплектования колесных пар железнодорожного подвижного состава. Данные колесные пары предназначены для грузовых и пассажирских вагонов локомотивной тяги, пассажирских грузовых и маневренных локомотивов, моторных и немоторных колесных пар вагонов, электро- и дизель поездов, специального железнодорожного подвижного состава.

2. Применение товара

Область применения колес определяется с учетом классификации и в зависимости от конструкции колес, максимальной расчетной статистической нагрузки от колесной пары на рельсы (осевая нагрузка) и конструкционной скорости железнодорожного подвижного состава.

3. Качественные и технические характеристики

Предварительно определенный товар изготавливается из цельных стальных заготовок методом деформирования в нагретом состоянии с последующей обточкой по всей поверхности и термообработкой и состоят из обода, диска и ступицы.

Согласно ГОСТ 10791-2011 колеса цельнокатаные классифицируются:

- по маркам стали - 1, 2, Т или Л; по точности изготовления: 1 или 2;
- по величине допускаемых внутренних дефектов, выявляемых при ультразвуковом контроле и уровню загрязненности стали неметаллическими включениями - на категории: А, В или С;
- по видам дополнительной обработки - П (с полнопрофильной механической обработкой) или Б (с балансировкой);
- по иным качественным и техническим характеристикам, изложенным в ГОСТ 10791-2011.

4. Транспортировка и хранение

Предварительно определенный товар транспортируют всеми видами транспорта в соответствии с ГОСТ 7566 «Металлопродукция. Приемка, маркировка, упаковка, транспортирование и хранение. Способы транспортирования и хранения должны предохранять колеса от механических повреждений»

5. Способ реализации

Реализация предварительно определенного товара осуществляется посредством продажи хозяйствующим субъектам путем заключения долгосрочных или краткосрочных контрактов.

6. Ценообразование

Цены на предварительно определенный товар устанавливаются в следствии переговорного процесса. Кроме того, часть потребителей приобретают предварительно определенный товар посредством закупочных процедур, предусмотренных Федеральным законом от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц».

В рассматриваемом периоде, цены на предварительно определенный товар также устанавливались в ходе четырех запросов цен АО «ВМЗ», проводимых с апреля 2019 года: ГП928601 30.04.2019, ГП905391 21.05.2019, ГП906169 13.06.2019 и ГП907095 10.07.2019.

3.2.2 Выявление товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара

В соответствии с пунктом 3.6 выявление товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для предварительно определенного товара, осуществлено путем анализа сопоставимых по существенным свойствам товаров, входящих вместе с предварительно определенным товаром в одну классификационную группу Общероссийского классификатора продукции по видам экономической деятельности (ОКПД2), и в соответствии с товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности таможенного союза (ТН ВЭД ЕАЭС).

Так, предварительно определенный товар принадлежит к следующему виду продукции в соответствии с Общероссийским классификатором продукции по видам экономической деятельности (ОКПД2):

- 24.10.80 прокат черных металлов прочий, не включенный в другие группировки;
- 24.10.80.120 колеса цельнокатаные.

В соответствии с товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности таможенного союза (ТН ВЭД ЕАЭС) предварительно определенный товар принадлежит к группе:

- 8607 части железнодорожных локомотивов или моторных вагонов трамвая или подвижного состава
- 8607 1 тележки, ходовые балансирные тележки, оси и колеса, и их части
- 8607 19 прочие, включая части:
- 8607 19 100 оси в собранном или разобранном виде; колеса и их части
- 8607 19 100 9 прочие

Исходя из функционального назначения товаров, входящих вместе с предварительно определенным товаром в одну классификационную группу ТН ВЭД ЕАЭС, оси не являются взаимозаменяемым товаром с колесами цельнокатаными, т.к. ось является соединительной деталью для колес.

В соответствии с ОКПД 2 предварительно определенный товар относится к коду 24.10.80.120 «колеса цельнокатаные», куда также входят цельнокатаные колеса с иными диаметрами по кругу катания.

Вместе с тем, цельнокатаные колеса с диаметром по кругу катания отличным от предварительно определённого товара имеют иное функциональное назначение. Так, например, цельнокатаные колеса с диаметром по кругу 1050 мм предназначены для локомотивов – силовое тяговое транспортное средство, предназначенное для передвижения по рельсовым путям поездов или отдельных вагонов, а цельнокатаные колеса с диаметром по кругу катания 710 мм для специализированного железнодорожного подвижного состава предназначенного для обеспечения строительства и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта, а также для всех работ при их текущем содержании и ремонте.

Анализ договоров, представленных в материалы дела о нарушении антимонопольного законодательства № 1-00-158/00-05-18, на поставку колес

цельнокатаных в 2019 году показал, что основной номенклатурой колес, реализованной на территории Российской Федерации является предварительно определенный товар марки стали 2 с внутренним диаметром отверстия ступицы 175мм и 190 мм. Также предметом договора являлся предварительно определенный товар марки стали Т диаметром отверстия ступицы 205 мм.

Анализ номенклатуры продукции, реализованной в рамках запросов цен АО «ВМЗ», также не выявил взаимозаменяемой продукции для предварительно определенного товара. Так, предметом соответствующих запросов цен являлись колеса цельнокатаные марки стали 2 с диаметром отверстия ступицы 175 мм. Также предметом заявлений, на основании которых было возбуждено дело о нарушении антимонопольного законодательства, являлись колеса цельнокатаные.

Таким образом, на основании совокупности факторов отсутствуют документы и информация, подтверждающие наличие потенциально взаимозаменяемых товаров.

Кроме того, в рамках анализа состояния конкуренции на рынке цельнокатаных колес от 27 мая 2019 года был проведен выборочный опрос конечных потребителей предварительно определенного товара, использующих товар в производственных целях (предприятия-производители вагонов и вагоноремонтные предприятия), на предмет выявления фактической замены или готовности заменить в производственных целях колеса цельнокатаные диаметром 957 мм другими товарами, учитывая их функциональное назначение, качественные и технические характеристики, цену и другие параметры.

Так, 24 из 24 опрошенных хозяйствующих субъектов (100%), осуществляющих закупки колес цельнокатаных диаметром 957 мм указали, что не имеют возможности заменить предварительно определённый товар (колесо диаметром 957 мм) на иные колеса цельнокатаные.

Вместе с тем, одно из опрошенных предприятий сообщило о возможности замены новых колес цельнокатаных диаметром 957 мм бывшими в употреблении колесами с аналогичным диаметром по кругу катания.

Также проведена оценка потенциальной взаимозаменяемости новых колес цельнокатаных диаметром 957 мм с набором характеристик: марка стали, внутренний диаметр отверстия ступицы с колесами бывшими в употреблении с соответствующим набором характеристик.

В рамках настоящего исследования не обходимо отметить, что двумя характеристиками любого товарного рынка, в том числе находящегося в состоянии монополии, определяющими объем и цену на рынке, являются спрос и предложение.

При этом, при любом уровне спроса гипотетический монополист может осуществлять монопольное ценообразование, то есть, в результате долговременного повышения цены не произойдет снижения объема продаж товара, делающего такое повышение цены невыгодным для продавца – гипотетического монополиста товара.

Вместе с тем, в случае сокращения спроса вне зависимости от состояния конкуренции на рынке (в случае совершенной конкуренции или монополии) объем и цена товара будет снижаться (при неизменном или не увеличенных издержках производства).

При оценке положения хозяйствующего субъекта на рынке на предмет доминирующего положения, в соответствии со статьей 5 Закона о защите конкуренции, оценивается в том числе доля компании на соответствующем товарном рынке. При этом доля компании используется при оценке возможности компании оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на рынке.

Как было отмечено выше, спрос так же, как и предложение, оказывает влияние на общие условия обращения товара на рынке, находящегося как в состоянии конкуренции, так и в состоянии монополии.

Таким образом, доля компании на рынке товара служит оценкой характера предложения, а именно состояния конкуренции на рынке.

Для корректной оценки доли компании на рынке товара, в соответствии со статьей 5 Закона о защите конкуренции и Порядком необходимо корректное установление продуктовых границ рынка. В соответствии с пунктами 3.8-3.9 Порядка основным методом определения продуктовых границ рынка служит «тест гипотетического» монополиста, который предполагает отнесение товаров к взаимозаменяемым, если:

- в результате долговременного повышения цены приобретатели будут заменять рассматриваемый товар другими товарами;
- произойдет снижение объема продаж предварительно определенного товара, делающее такое повышение цены невыгодным для продавца (продавцов) предварительно определенного товара.

Колеса цельнокатаные диаметром 957 мм по кругу катания б/у являются «новыми» колесами, произведенными в предыдущие периоды. Их появление на рынке в качестве продукта, пригодного к установке на вагоны, происходит из-за разного срока службы вагонов и колес цельнокатаных: в случае если на старый вагон были установлены новые колеса, то при списании вагона образуются пригодные для дальнейшей эксплуатации колеса б/у.

Важно отметить, что иной источник возникновения колес б/у, кроме как из ранее произведенных новых колес цельнокатаных, отсутствует.

При этом, иного функционального назначения кроме установки на вагоны в составе колесных пар при осуществлении ремонта колеса цельнокатаные диаметром 957 мм б/у не имеют.

Единственной альтернативой использования б/у колес является использование их в качестве лома, для дальнейшего изготовления металлопродукции. При этом стоимость лома черных металлов на территории Российской Федерации в 2015-2019 годах в среднем составляла от 9500 до 15000 руб./т. С учетом веса одного колеса цельнокатаного 957 мм

(порядка 400 кг), стоимость альтернативного использования одного колеса б/у (в качестве лома) составляет в 2015-2019 годах порядка 3800 – 6000 руб./шт. С учетом транспортировки, стоимость альтернативного использования колес б/у, может быть ещё меньше.

Также с учетом того, что существенных изменений в весе б/у колеса за время его эксплуатации до полного износа не происходит, использование б/у колес для установки на вагоны в составе колесных пар при ремонте вагонов экономически целесообразно при любом уровне цен.

Из изложенного выше следует:

1) колеса цельнокатаные б/у представляют собой исключительно ранее произведенные новые колеса, иной источник их возникновения отсутствует, их предложение неэластично, то есть объем поставляемых на рынок колес цельнокатаных б/у не может быть увеличен в случае увеличения их цены;

2) ввиду фактического отсутствия альтернативного функционального назначения колес цельнокатаных б/у, практически весь объем пригодных к эксплуатации колес цельнокатаных б/у потребляется вне зависимости от сложившегося на рынке уровня цен.

Из данных заключений следует, что потребление колес цельнокатаных б/у влияет на спрос на новые колеса, снижая его, при этом эта величина является объективной производной исключительно от объемов ранее произведенных новых колес цельнокатаных. При этом, предложение б/у не может быть увеличено в случае повышения цены колес цельнокатаных диаметром 957 мм. В таком случае, производители новых колес цельнокатаных действуют на «остаточном спросе», который не может быть удовлетворен за счет колес б/у ввиду полного отсутствия возможности увеличить их предложение.

Таким образом, фактически в случае долговременного повышения цены на новые колеса цельнокатаные диаметром 957 мм по кругу катания, потребители не смогут переключиться на потребление колес б/у, снизив потребление новых и нарастив потребление колес б/у. Причины

закljučаются, как было описаны выше, в том что (1) весь пригодный для эксплуатации объем б/у колес потребляется вне зависимости от уровня цен на новые колеса, (2) объем поставки колес б/у не может быть увеличен в случае повышения цен на новые колеса.

В связи с изложенным, предложение колес б/у является фактором спроса на новые колеса цельнокатаные диаметром 957 мм (вместе с тем, зависит от предложения новых колес в предыдущих периодах), сокращающим «остаточный спрос» на новые колеса цельнокатаные диаметром 957 мм по кругу катания. При этом, само по себе сокращение спроса не лишает гипотетического монополиста возможности установления монополюно высоких цен при удовлетворения данного «остаточного спроса».

Таким образом, бывшие в употреблении колеса не являются потенциально взаимозаменяемыми с предварительно определенным товаром.

Учитывая изложенное, предварительно определённые товары (новое колесо цельнокатаное диаметром 957 мм с набором характеристик: марка стали, внутренний диаметр отверстия ступицы) потенциально могут являться взаимозаменяемыми между собой (с новым колесом цельнокатаным диаметром 957 мм с набором характеристик: марка стали, внутренний диаметр отверстия ступицы).

3.3 Определение взаимозаменяемых товаров

В соответствии с пунктом 3.8 Порядка при выявлении взаимозаменяемых товаров использовался «тест гипотетического монополиста».

С целью осуществления «теста гипотетического монополиста» ФАС России был проведен выборочный опрос крупнейших предприятий-производителей вагонов, а также крупнейших операторов и вагоноремонтных предприятий, осуществляющих закупку предварительно определенного товара (исх. ФАС России от 30.04.2019 № РП/37135/19).

Опрошенные предприятия осуществляют закупку более 80% колес цельнокатаных произведенных на территории Российской Федерации. Таким образом произведенная выборка является репрезентативной.

Целью проведения данного опроса было определение взаимозаменяемости предварительно определенного товара: колес цельнокатаных диаметром 957 мм с набором характеристик: марка стали, внутренний диаметр отверстия ступицы между собой.

В соответствии с пунктом 3.9 Порядка проведения анализа продуктовые границы товарного рынка расширяются таким образом, чтобы включить в себя товары, которые приобретатели будут приобретать при повышении цены на рассматриваемые виды колес цельнокатаных на 10%, если в совокупности выполняются следующие условия:

- в результате указанного повышения цены приобретатели будут заменять рассматриваемый товар другими товарами;
- произойдет снижение объемов продаж предварительно определенного товара, делающее такое повышение цены невыгодным для продавца (продавцов) предварительно определенного товара.

А. Взаимозаменяемость колес цельнокатаных диаметром 957 марок стали 2 и Т

На вопрос «Продукцией (цельнокатаные колеса диаметром 957 мм) из какой марки стали и в каком объеме Организация предпочтет заменить Продукцию потребляемой марки, если цена на Продукцию потребляемой марки (дольше одного года) повысится на 10%, а цены на Продукцию иных марок стали останутся неизменными?» предприятия ответили следующим образом:

4 из 28 опрошенных потребителей готовы полностью переключиться между колесами цельнокатаными марок стали Т и 2 в случае повышения цены на колеса цельнокатаные одной из указанных марок при неизменной стоимости колес цельнокатаных другой марки стали. Кроме того, 4

опрошенных потребителей готовы частично переключиться между колесами цельнокатаными, произведенными из соответствующих марок стали.

Таким образом, 29% опрошенных компаний готовы полностью или частично заменять колеса цельнокатаные диаметром 957 мм различных марок стали между собой.

Установлено, что объем колес, потребляемый указанными предприятиями, а также объем колес, которые данные предприятия готовы заменить на альтернативную марку стали, превышает 10% от объема потребления всеми 28 опрошенными предприятиями.

Таким образом, при повышении цены на рассматриваемые виды колес цельнокатаных на 10%, произойдет снижение объемов продаж предварительно определенного товара более чем на 10%, делающее такое повышение цены невыгодным для продавца (продавцов) предварительно определенного товара.

Результаты опроса потребителей, в виду наличия грифа «коммерческая тайна», приведены в пункте № 1 Акта (прилагается к настоящему аналитическому отчету). Обезличенные результаты опроса потребителей приведены в Таблице № 1 Приложения (прилагается к настоящему аналитическому отчету).

Учитывая изложенное, с учетом результатов «теста гипотетического монополиста», проведенного согласно пункту 3.9 Порядка проведения анализа, установлено, что колеса цельнокатаные диаметром 957 мм различных марок стали являются взаимозаменяемыми товарами.

Б. Взаимозаменяемость колес цельнокатаных диаметром 957 мм различных диаметров ступицы

В соответствии с пунктом 3.9 Порядка был проведен выборочный опрос потребителей о возможности замены колес цельнокатаных диаметром 957 мм с различными диаметрами отверстия ступицы – 175 мм и 190 мм.

На вопрос «Продукцией (цельнокатаные колеса диаметром 957 мм) с каким диаметром отверстия ступицы и в каком объеме Организация предпочтет заменить Продукцию потребляемого диаметра отверстия ступицы, если цена на Продукцию потребляемого диаметра ступицы (дольше одного года) повысится на 10%, а цены на Продукцию иных диаметров отверстия ступицы останутся неизменными?» предприятия ответили следующим образом:

для 9 из 28 опрошенных потребителей колеса с различным диаметром ступицы являются взаимозаменяемым товаром, что составляет 32% опрошенных компаний.

Установлено, что объем колес, потребляемый указанными предприятиями, а также объем колес, которые данные предприятия готовы заменить на альтернативный диаметр отверстия ступицы, превышает 8% от объема потребления всеми 28 опрошенными предприятиями.

Таким образом, при повышении цены на рассматриваемые виды колес цельнокатаных на 10%, произойдет снижение объемов продаж предварительно определенного товара более чем на 8%, делающее такое повышение цены с высокой вероятностью (с учетом большой доли переключающихся потребителей) невыгодным для продавца (продавцов) предварительно определенного товара.

Результаты опроса потребителей, в виду наличия грифа «коммерческая тайна», приведены в пункте № 2 Акта (прилагается к настоящему аналитическому отчету). Обезличенные результаты опроса потребителей приведены в Таблице № 2 Приложения (прилагается к настоящему аналитическому отчету).

Учитывая изложенное, с учетом результатов «теста гипотетического монополиста», проведенного согласно пункту 3.9 Порядка проведения анализа, установлено, что колеса цельнокатаных диаметром 957 мм

различных внутренних диаметров ступицы являются частично взаимозаменяемыми товарами.

В. Взаимозаменяемость колес цельнокатаных диаметром 957 мм с набором характеристик: марка стали, внутренний диаметр отверстия ступицы

Результаты опроса потребителей указывают на невозможность части потребителей заменить цельнокатаные колеса диаметром 957 мм различных характеристик (марка стали и внутренний диаметр отверстия ступицы) на цельнокатаные колеса диаметром 957 мм с иными характеристиками.

Производства колес цельнокатаных является капиталоемким процессом. Производство колес цельнокатаных диаметра 957 мм по кругу катания, а также различных марок и внутреннего отверстия ступицы осуществляется на одном оборудовании. Вместе с тем, для производства колес различных характеристик требуется переналадка оборудования, т.е. переход с производства одного типоразмера колеса на другой.

С целью анализа возможности переключения между производством колес цельнокатаных диаметром 957 мм с различными диаметрами отверстия ступицы (170мм, 190мм, 205мм) и определения временных и финансовых затрат на переключение ФАС России был направлен соответствующий запрос в адрес производителей предварительно определенного товара (исх. ФАС России от 21.03.2019 № 05/22456/19).

В соответствии с полученной информацией установлено, что издержки переключения между производством цельнокатаных колёс диаметром 957 мм различных характеристик незначительны (менее 10%).

Кроме того, анализ ценообразования участников рынка показал, что между различными диаметрами отверстия ступицы разница в цене составляет менее 10%, а на отдельные типоразмеры устанавливается равной. Например, согласно прайс-листу ООО «ТК «ЕвразХолдинг» цены на колеса диаметром 957 мм из марки стали 2 устанавливаются равными для двух диаметров отверстия ступицы – 175 мм и 190 мм.

Анализ себестоимости колес цельнокатаных диаметром 957 мм с различными диаметрами отверстия ступицы показал, что издержки производства колес существенно не различаются.

Издержки производства колес цельнокатаных диаметром 957 мм из различных марок стали в исследуемом периоде менее 20%. Различия в ценах на Товар разных марок обуславливаются разными сырьевыми компонентами Товара марок 2 и Т.

Таким образом, в ходе проведения настоящего исследования не выявлены фактические барьеры переключения производителей между цельнокатаными колесами диаметром 957 мм различных характеристик.

В таком случае, оценка рыночной власти производителей товара рынке, где товар определен колесо цельнокатаное диаметром 957 мм определённой марка стали и внутреннего диаметра отверстия ступицы, не является состоятельной оценкой рыночной власти производителей товара, так как не отражает возможность производителей переключиться на производство колеса цельнокатаного диаметром 957 мм иной марка стали и внутреннего диаметра отверстия ступицы.

Учитывая изложенное, в связи с низкими издержками переключения производства между различными видами колес цельнокатаных диаметром 957 мм, колеса цельнокатаных диаметром 957 мм с набором характеристик: марка стали, внутренний диаметр отверстия ступицы являются взаимозаменяемыми между собой.

Таким образом в рамках данного исследования в качестве товара рассматривается новое **колесо цельнокатаное диаметром 957 мм (далее - Товар).**

3.4 Разные группы приобретателей Товара

В соответствии с положениями Порядка мнение покупателей может отличаться в зависимости от способа их участия в обороте товара, и разные

группы приобретателей могут быть признаны действующими на разных товарных рынках в случае соблюдения установленных критериев.

Принимая во внимание, что настоящее исследование проводится в связи с рассмотрением дела № 05/01/10-16/2019 целесообразно провести анализ доводов участника дела ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» относительно наличия на рассматриваемом товарном рынке отдельных групп покупателей.

Так, общество заявлено ходатайство о проведении анализа состояния конкуренции с учетом производителей минеральных удобрений в качестве отдельной группы потребителей колес цельнокатаных.

В обоснование доводов общество приводит следующие аргументы. В отличие от иных операторов подвижного состава производители минеральных удобрений составляют отдельную группу потребителей колес, поскольку их основной бизнес состоит не в сдаче вагонов в аренду, а обеспечении нужд собственных производственных агрохимических предприятий, бесперебойное снабжение химических заводов сырьем и вывоз продукции. Простои по причине отсутствия пригодного парка подвижного состава чреваты остановкой крупнотоннажного химического производства, что является крайне опасным, влечет риск аварий и значительный ущерб.

По мнению ООО «УРАЛХИМ-ТРАНС» рост цен на удобрения и срыв ж/д перевозок напрямую влияет на продовольственную безопасность государства. Поэтому в силу отраслевых особенностей у производители минеральных удобрений зафиксирован максимальный рост цен на основные виды минеральных удобрений и организации не могут увеличивать стоимость удобрений пропорционально росту колес.

В рамках настоящего исследования установлено, что основными потребителями Товара на территории Российской Федерации являются вагоностроительные, вагоноремонтные предприятия, а также операторы железнодорожного транспорта.

В свою очередь, операторы железнодорожного транспорта, как правило, осуществляют деятельность по сдаче вагонов в аренду,

предоставляя услуги по перевозке товара, либо входят в состав промышленных холдингов и осуществляют перевозку продукции производства данных холдингов.

Вместе с тем, в рассматриваемом периоде различные группы покупателей в том числе операторов, действовали на одном товарном рынке, конкурируя друг с другом за Товар. Несмотря на то, что часть операторов, в том числе, производители минеральных удобрений обеспечивают нужды собственных агрохимических предприятий, они конкурируют за один и тот же товар на одном и том же товарном рынке с иными предприятиями, например, производителями угля. В случае невозможности осуществления перевозок своими вагонами, предприятия могут обратиться к операторам железнодорожного транспорта, предоставляющим аренду вагонов, которые также являются конкурентами в случае закупок комплектующих вагонов.

Кроме того, в независимости от вида конечной деятельности (производство минеральных удобрений) функциональное назначение цельнокатаных колес (установка на вагон) является неизменной характеристикой товара.

Необходимо отметить, что деятельность иных предприятий также может быть сопряжена с вопросами безопасности государства. При этом отсутствует нормативно-правовое регулирование приоритетов предоставления Товара в зависимости от осуществляемой потребителями колес деятельности.

Производитель товара не имеет возможности четко разграничить покупателей по группам, как правило, один и тот же вагон используется для перевозки нескольких видов грузов. При этом, согласно доводам ООО «Уралхим-Транс», Общество не приобретало колеса цельнокатаные напрямую у АО «ВМЗ».

Учитывая изложенное, выделение отдельных групп операторов железнодорожного транспорта в зависимости от особенностей обращения

перевозимого ими товара является нецелесообразным, так как они действуют на одном товарном рынке.

Кроме того, в ходе анализа исследованы доводы лиц участвующих в деле, о необходимости выделения в отдельный товарный рынок рынок колес цельнокатаных в адрес организаций, входящих в одну группу лиц с ОАО «РЖД».

Установлено, что реализация колес цельнокатаных диаметром 957 мм по кругу катания в адрес группы лиц ОАО «РЖД» не является отдельным товарным рынком ввиду следующего.

В рассматриваемом периоде различные группы покупателей действовали на одном товарном рынке, конкурируя друг с другом за товар.

ОАО «РЖД» является крупнейшим потребителем товара на территории Российской Федерации. Данный факт отражен в Аналитическом отчете от 27.05.2019. На долю закупок группы лиц ОАО «РЖД» приходится более 25 % приобретаемого товара в исследуемый период.

Группа лиц ОАО «РЖД», являясь крупнейшим приобретателем продукции, а также одним из крупнейших поставщиков ремонтных услуг, в том числе по переформированию колесных пар, конкурируя за объемы товара с иными участниками рынка, своей закупочной деятельностью влияет на уровень цен на стороне спроса. Наряду с группой лиц ОАО «РЖД», на товарном рынке действуют и иные крупные покупатели, приобретающие значительные объемы продукции (в частности, АО «НПК «Уралвагонзавод»). Необходимо отметить, что выделение одного или нескольких крупных потребителей в отдельный рынок исходя из существенного объема приобретаемой продукции не является обоснованным.

Группа лиц ОАО «РЖД» приобретает продукцию у тех же производителей, что и другие участники рынка, и использует колеса цельнокатаные диаметром 957 мм для тех же целей. При этом способ участия ОАО «РЖД» в обороте на рынке колес цельнокатаных диаметром 957 мм – путем проведения закупочных процедур обусловлен соблюдением

ОАО «РЖД» требований Федерального закона от 18.07.2011 № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» и не отражает специфики ОАО «РЖД» как участника отдельного товарного рынка.

Необходимо отметить, что выделение ОАО «РЖД» в отдельный рынок исказит доли на рынке колес цельнокатаных диаметром 957 мм в границах Российской Федерации, и сделает оценку влияния АО «ВМЗ» на общие условия обращения товара на рынке на основании данной информации некорректной. В рамках проведения анализа состояния конкуренции на рынке колес цельнокатаных в 2016-2018 годах (аналитический отчет о состоянии конкуренции на рынке колес цельнокатаных диаметром 957 мм в Российской Федерации от 27 мая 2019 года) установлено, что АО «ВМЗ» являясь крупнейшим участником рынка, как по объему реализации, так и по объему производственных мощностей, также является крупнейшим поставщиком в адрес крупнейшего потребителя – группы лиц ОАО «РЖД». Так, АО «ВМЗ» реализовало в адрес группы лиц ОАО «РЖД» более 390 тыс. колес цельнокатаных в 2018 году, что превышает 25% всех колес цельнокатаных реализованных в Российской Федерации участниками рынка в соответствующем периоде. Таким образом, выделение ОАО «РЖД» в отдельный рынок снизит долю АО «ВМЗ» на рынке колес цельнокатаных диаметром 957 мм для иных потребителей на территории Российской Федерации.

Таким образом, указанные обстоятельства не являются необходимыми и достаточными для выделения поставок колёс в адрес ОАО «РЖД» в качестве отдельного товарного рынка.

Принимая во внимание конкуренцию группы лиц ОАО «РЖД» с иными потребителями колес цельнокатаных диаметром 957 мм по кругу катания за закупки, ФАС России пришла к выводу о том, что ОАО «РЖД» действует на том же товарном рынке, что и иные потребители колес цельнокатаных диаметром 957 мм.

IV. ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ГРАНИЦЫ ТОВАРНОГО РЫНКА

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

4.1. Предварительное определение географических границ товарного рынка

Производителями Товара в Российской Федерации являются АО «ЕВРАЗ НТМК» и АО «ВМЗ». АО «ВМЗ» расположено в городе Выкса, Нижегородской области, АО «ЕВРАЗ НТМК» в городе Нижний Тагил, Свердловской области.

Анализ договоров группы АО «ЕВРАЗ НТМК» и АО «ВМЗ» с потребителями Товара показал, что производители колес осуществляют поставки Товара на всей территории Российской Федерации. Часть Товара отправляется на экспорт.

В связи с рассмотрением дела о нарушении антимонопольного законодательства № 05/01/10-16/2019 российской компанией АО «ВМЗ», возбужденного в том числе на основании сведений, представленных в обращении ОАО «РЖД», являющегося крупнейшим российским потребителем Товара, осуществляющим свою деятельность на территории Российской Федерации, и СРО Союза операторов железнодорожного транспорта, в которую входят российские операторы железнодорожного транспорта, также осуществляющие свою деятельность на территории Российской Федерации, предварительными географическими границами рассматриваемого товарного рынка являются границы Российской Федерации.

4.2 Условия обращения товара, ограничивающие экономические, технические или иные возможности приобретения товара приобретателями.

4.2.1 Транспортировка Товара

Наиболее распространённым способом транспортировки Товара является железнодорожный транспорт. Анализ транспортировки ж/д транспортом показал, что транспортные расходы для предприятий осуществляющих закупку Товара, расположенных на территории Российской Федерации составляют менее 10 %.

4.2.2 Организационно-транспортные схемы приобретения Товара приобретателями, наличие и доступность транспортных средств для перемещения Товара

На основании товаропотоков можно сделать вывод, что Товар активно перемещается от производителей к российским приобретателям на всей территории Российской Федерации.

Вместе с тем, потенциальные географические границы рынка ограничивается областью применения Товаров марок 2 и Т - для комплектования колесных пар железнодорожного подвижного состава. Железнодорожный подвижной состав в свою очередь имеет специфичную область применения – железные дороги определенной ширины колеи.

На территории Российской Федерации используется железнодорожное полотно шириной колеи 1520 (1524) мм. Распространение железных дорог шириной колеи 1520 ограничивается преимущественно странами на постсоветском пространстве. При этом, наибольшей протяженностью железных дорог в мире характеризуется колея шириной 1435.

4.2.3 Наличие зон регулируемого ценообразования

Элементом регулирования ценообразования на товарном рынке являются экспортные и импортные пошлины, применяемые в различных странах.

На основании анализа условий обращения Товара выявлено, что на территории Российской Федерации действуют ввозные таможенные пошлины в размере 5%.

Кроме того, в соответствии с Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22.12.2015 № 170 «О применении антидемпинговой меры посредством введения антидемпинговой пошлины в отношении стальных цельнокатаных колес, происходящих из Украины и ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза» в отношении стальных колес цельнокатаных из Украины диаметром 710 мм и более, установлена антидемпинговая пошлина в размере 4,75% от таможенной стоимости поставляемых колес цельнокатаных.

В соответствии с Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 28.02.2018 № 34 «О внесении изменения в Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22 декабря 2015 г. № 170» с апреля 2018 года антидемпинговая пошлина увеличена до 34,22% от таможенной стоимости поставляемых колес цельнокатаных.

Вместе с тем, Коллегия Евразийской экономической комиссии в июле 2019 года (Решение Коллегии ЕЭК от 23.07.2019 № 125 «О временном неприменении антидемпинговой меры в отношении стальных цельнокатаных колес, происходящих из Украины и ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза») приостановила действие антидемпинговой пошлины до 1 июня 2020 года включительно.

Важно отметить, что отмена соответствующих ввозных пошлин не привела к увеличению объема поставок на территорию Российской Федерации из Украины.

4.2.4 Административные барьеры

Согласно требованиям Федерального закона от 25.08.1995 № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» и Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании» колеса цельнокатаные, применяемые для железнодорожного транспорта, подлежат обязательной сертификации.

Таким образом, необходимым условием поставки колес для их использования на территории Российской Федерации для зарубежных предприятий является получение сертификата соответствия требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011).

4.3. Структура товаропотоков на рынке Товара

В результате анализа товаропотоков в рассматриваемый период, проведенного в соответствии с пунктом 4.2 Порядка проведения анализа, установлено следующее.

По данным, представленным ФТС России, Товар в период с 01.01.2016 по 31.12.2019 ввозился на территорию Российской Федерации, при этом объем импорта в 2016-2019 годах превышает 10% (менее 20%).

При этом, импорт товара на территорию Российской Федерации осуществлялся только из двух стран – Украина и Китайская Народная Республика. Объем импорта с территории КНР и Украины менее 10% от общего объема товарной массы (потребления на территории Российской Федерации).

Согласно данным, представленным Федеральной таможенной службой, а также АО «ЕВРАЗ НТМК» и АО «ВМЗ» сведениям, доля экспорта Товара от общего объема товарной массы в Российской Федерации в рассматриваемый период не превышает 10% и составляет в среднем 1%.

Таким образом, границами территории, за пределы которой вывозится и на которую ввозится не более 10 процентов от общего объема рассматриваемой товарной массы, является Российская Федерация.

4.4 Определение территорий, входящих в географические границы рассматриваемого товарного рынка

При проведении исследования на предмет наличия доминирующего положения у предприятий осуществляющих производство Товара проводится оценка границ территории, на которой приобретатель (приобретатели) приобретает или имеет экономическую, техническую или иную возможность приобрести товар и не имеет такой возможности за ее пределами.

В соответствии с пунктом 4.5 определение географических границ товарного рынка осуществляется следующими методами:

- методом «тест гипотетического монополиста», который проводится в соответствии с пунктом 4.6 Порядка;

- методом установления фактических районов продаж (местоположения приобретателей), хозяйствующих субъектов (продавцов), осуществляющих продажи на рассматриваемом товарном рынке (в предварительно определенных географических границах);

- сочетанием указанных методов либо иным методом, который позволит выявить продавцов товара (исходя из предварительно определенных продавцов), однозначно установить географическое расположение районов продаж, в которых продавцы конкурируют друг с другом при осуществлении продаж товара предварительно определенным приобретателям.

В рамках исследования состояния конкуренции на рынке колес цельнокатаных диаметром 957 мм за период 2016-2018 годов (аналитический отчет о состоянии конкуренции на рынке колес цельнокатаных диаметром 957 мм в Российской Федерации от 27 мая 2019 года) был проведен «тест гипотетического монополиста».

Опрос приобретателей Товара показал, в результате долговременного повышения цены товара (на 5-10%) в предварительно определенных географических границах товарного рынка при неизменных ценах за пределами таких границ приобретатели не будут приобретать рассматриваемый товар на других территориях (у продавцов, расположенных на других территориях): 17 (70%) из 24 потребителей – участников опроса не готовы переключиться на зарубежные поставки товара.

Результаты опроса потребителей, в виду наличия грифа «коммерческая тайна», приведены в пункте № 3 Акта (прилагается к настоящему аналитическому отчету). Обезличенные результаты опроса потребителей приведены в Таблице № 3 Приложения (прилагается к настоящему аналитическому отчету).

Вместе с тем, в 2019 году наблюдается продолжение роста цен. При этом, в отдельные месяцы, по отдельным направлениям реализации товара рост цен достигал 100%. Например, в рамках запроса цен, проведенного АО «ВМЗ», в апреле 2019 года (ГП928601 30.04.2019) отношение цен победителей к начальной минимальной цене процедуры составило 82-93%. При этом, начальная минимальная цена (52,3 тыс. руб/шт. без НДС) превышала средневзвешенные цены АО «ВМЗ» в апреле 2019 года.

Кроме того, в 2019 году увеличилась разница в ценах на рынке Товара. Так, разница в ценах, сформированных по результатам запросов цен АО «ВМЗ», и прайс-листов АО «ЕВРАЗ НТМК» в апреле-июле 2019 года превышала 100%.

При этом в течение 2019 года наблюдался рост средневзвешенных цен всех поставщиков более чем на 10%.

В условиях высокого спроса, роста неопределенности для потребителей относительно уровня цен на Товар, существенного роста цен в течение всего 2019 года, а также в течение более коротких периодов в рамках 2019 года, «тест гипотетического монополиста», основанный на предпосылке о 5-10% росте цен на Товар, не позволяет корректно оценить фактические

возможности приобретения Товара потребителями.

В целях определения географических границ рынка колес цельнокатаных диаметром 957 мм в данном исследовании была проведена детальная оценка возможностей приобретения необходимого объема Товара приобретателями за пределами территории Российской Федерации на основе сопоставительного анализа динамики спроса и цен на Товар и фактических и потенциальных поставок Товара поставщиками, расположенными за пределами предварительных географических границ рынка.

Основной страной импортером Товара на территорию Российской Федерации является Украина.

Необходимо отметить, что доля импорта Товара из Украины от общего объема товарной массы, потребляемой российскими потребителями, с 2016 года по 2019 год снижается – с более чем 20% до менее чем 10%.

При этом в натуральном выражении объем импорта Товара из Украины на территорию Российской Федерации с 2017 года по 2019 годы также снижается – более чем на 10%.

При этом, на территории Российской Федерации с 2017 года наблюдается существенный рост спроса и совокупного потребления Товара – более чем в 2 раза. Также в 2017-2019 годах наблюдается рост цен и рентабельности реализации Товара на территории Российской Федерации всеми участниками рынка – также более чем в 2 раза.

Таким образом, снижение доли и объема поставок из Украины в условиях существенного роста спроса, цен и рентабельности поставок на территории Российской Федерации указывает на существенные ограничения возможностей приобретения необходимого объема товара российскими потребителями на территории Украины.

Начиная с 2019 года две российские компании начали импортировать колеса из Китайской Народной Республики (далее - КНР).

Так ООО «НИИ ТРАНСМАШ» в 2019 году осуществляло импорт китайских колес цельнокатаных производства «TAIYUAN HEAVY INDUSTRY RAILWAY TRANSIT EQUIPMENT CO., LTD», ООО «Гарант рейл сервис» колес производства MAANSHAN IRON & STEEL CO., LTD.

Доля импортированных из КНР колес менее 10% от общего объема Товара, реализованного на территории Российской Федерации, а также меньше объема импорта Товара из Украины. При этом существуют ограничения потенциально возможных объемов поставки Товара китайскими производителями на территорию Российской Федерации.

Так, в соответствии с письмом ООО «НИИ ТРАНСМАШ» (вх. ФАС России от 26.11.2019 № 208521/19) максимально возможный объем импорта колес производства «TAIYUAN HEAVY INDUSTRY RAILWAY TRANSIT EQUIPMENT CO., LTD.» составляет 100 тыс. шт. в год. Данное ограниченнее связано с максимальными производственными возможностями производителя из КНР, которые составляют 100 тыс. колес в год. Также в соответствии с письмом ООО «Гарант рейл сервис» (от 06.11.2019 № 194981-ДСП/19) максимальный объем Товара, планируемый к поставке за период с 2019-2024 года, составляет менее 100 тыс. шт. в год. Кроме того, организация отмечает, что мощности «MAANSHAN IRON & STEEL CO., LTD.» по производству колес цельнокатаных загружены на 100%. Таким образом, максимально возможный объем поставок колес цельнокатаных диаметром 957 мм из КНР на территорию Российской Федерации меньше, чем из Украины.

Кроме того, необходимо отметить, что расходы на сертификацию и постановку продукции на производство, затраты на содержание штата импортеров для реализации проекта и учета продукции, расходы

на инспекторский контроль и переводчиков, командировочные расходы, расходы на страхование ответственности товаризготовителя и прочие расходы, которые несут импортеры как представители изготовителей

на территории РФ и ЕАЭС, составляют более 30% от стоимости покупки колес в КНР.

Таким образом, анализ товаропотоков, мощностей зарубежных поставщиков Товара, а также соотношение динамики товаропотоков и динамики спроса и цен на Товар на территории Российской Федерации свидетельствуют о наличии существенных ограничений возможностей приобретения необходимого объема Товара российскими потребителями за пределами территории Российской Федерации. Максимально возможный объем импорта Товара на территорию Российской Федерации (при условии максимальных исторических поставок с территории Украины и потенциальных максимальных объемов поставок из КНР) не превышает 25% от объема потребления Товара российскими потребителями. При этом в условиях высокого спроса (объем потребления и цены возросли более чем в 2 раза в 2019 году по отношению к 2016 году) фактический объем импорта составляет менее 20%, что также свидетельствует о существенных ограничениях в возможностях приобретения необходимого объема Товара российскими потребителями за пределами территории Российской Федерации.

Также, в соответствии с исследованием, проведенным в рамках аналитического отчета о состоянии конкуренции на рынке колес цельнокатаных диаметром 957 мм в Российской Федерации от 27 мая 2019 года, на территорию Российской Федерации в 2019 году планировались поставки колес из Республики Казахстан, производства ТОО «ПРОММАШКОМПЛЕКТ». Вместе с тем, анализ данных, представленных ФТС России, показал, что в 2019 году Товар с территории Республики Казахстан в Российскую Федерацию не импортировался.

Таким образом, анализ товаропотоков, оценка возможностей приобретения необходимого объема Товара приобретателями за пределами территории Российской Федерации на основе сопоставительного анализа

динамики спроса и цен на Товар и фактических и потенциальных поставок Товара зарубежными поставщиками позволяют определить в качестве географических границ рассматриваемого товарного рынка территорию Российской Федерации.

V. СОСТАВ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ, ДЕЙСТВУЮЩИХ НА ТОВАРНОМ РЫНКЕ В КАЧЕСТВЕ ПРОДАВЦОВ И ПОКУПАТЕЛЕЙ

На рынке Товара производителями являются:

- АО «ВМЗ» (место нахождения: улица Братьев Баташевых, д. 45, г. Выкса, Нижегородская обл., 607061, ИНН: 5247004695); АО «ВМЗ» в соответствии со ст. 9 Закона о защите конкуренции входит в одну группу лиц с АО «ОМК» (место нахождения: г. Москва, Озерковская набережная, дом 28, стр. 2, 115184, ИНН: 7736030085);

- АО «ЕВРАЗ НТМК» (место нахождения: улица Metallургов, д. 1, г. Нижний Тагил, Свердловская обл., 622025, ИНН: 6623000680);

ООО «ТК «ЕвразХолдинг» (место нахождения: улица Беловежская, д. 4, г. Москва, 121353, ИНН: 7707310955), входящее в соответствии со ст. 9 Закона о защите конкуренции в одну группу лиц с АО «ЕВРАЗ НТМК», осуществляет реализацию Товара производства АО «ЕВРАЗ НТМК».

Также на рынок поставляется продукция зарубежных поставщиков - ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ» (место нахождения: улица Столетова, 19, г. Днепр, Украина).

Кроме того, ООО «НИИ ТРАНСМАШ» владеет сертификатом соответствия ЕАЭС RU C-CN.ЖТ02.В.00051/19 и осуществляет импорт китайских колес цельнокатаных производства «TAIYUAN HEAVY INDUSTRY RAILWAY TRANSIT EQUIPMENT CO., LTD.».

ООО «Гарант рейл сервис» владеет сертификатом соответствия ЕАЭС RU C-CN.ЖТ02.В.00076/19 и осуществляет импорт китайских колес цельнокатаных производства «MAANSHAN IRON & STEEL CO., LTD.

Основными потребителями рассматриваемых видов колес цельнокатаных на территории Российской Федерации являются вагоностроительные, вагоноремонтные предприятия, а также операторы железнодорожного транспорта.

Производители вагонов используют товар в составе пар для комплектации вагонов, вагоноремонтные компании с целью обслуживания вагонов в т.ч. товаром б/у в пределах установленного срока эксплуатации.

Операторы железнодорожного транспорта приобретают колеса в целях осуществления ремонта на вагоноремонтных предприятиях по давальческой схеме.

Так крупнейшими вагоноремонтными предприятиями являются:

- группа лиц АО «ТД РЖД» (г. Москва, ул. Нижняя Красносельская, д. 39, стр. 1, 105066, ИНН 7708063900);

- АО «Вагоноремонтный Завод» (республика Башкортостан, город Стерлитамак, улица Гоголя, 124, 453130, ИНН 0268021822);

- ООО «КВРП «Новотранс» (Кемеровская область, город Прокопьевск, Рождественская улица, 2, 653000, ИНН 4223045820);

- АО «Рославльский ВРЗ» (Смоленская область, Рославльский район, город Рославль, улица Энгельса, дом 20, 216501, ИНН 6725012043)

- АО «Вагонная ремонтная компания – 2» (город Москва, Угрешская улица, дом 2, стр. 149, 115088, ИНН 7708737517) и др.

Крупнейшими вагоностроительными предприятиями являются:

- АО «ТВСЗ» (Ленинградская область, Тихвинский район, город Тихвин, площадка Промплощадка, дом 6 корпус 1, офис 207, ИНН 4715019631);

- АО «НПК «Уралвагонзавод» (Свердловская область, город Нижний Тагил, Восточное шоссе, 28, ИНН 6623029538);

- АО «Алтайвагон» (Алтайский край, город Новоалтайск, улица 22 Партсъезда, 16, ИНН 2208000010);

- АО «Трансмашхолдинг» (город Москва, Озерковская набережная, 54 стр 1, ИНН 7731517460) и др.

Крупнейшими операторами железнодорожного транспорта являются:

- АО «ТФМ-Транс» (город Москва, Университетский проспект, д. 12, помещение 4, этаж 8, 119330, ИНН 7715978841)

- ООО «Транспортные Технологии» (Московская область, Одинцовский район, Можайское шоссе, вл. 165, 143013,)

- АО «Уголь-Транс» (Московская область, город Мытищи, Центральная улица, владение 20б строение 1, эт./офис 6/614, 141014, ИНН 5047210316)

- АО «Первая Грузовая Компания» (город Москва, Новорязанская улица, дом 24, 105066, ИНН 7725806898);

- АО «Федеральная грузовая компания» (Свердловская область, город Екатеринбург, улица Куйбышева, 44, 620026, ИНН 6659209750) (входит в группу лиц ОАО «РЖД», приобретает продукцию через АО «ТД РЖД»);

- ПАО «ТрансКонтейнер» (город Москва, Оружейный переулок, д. 19, 125047, ИНН 7708591995);

- ООО «Трансойл» (Санкт-Петербург, Петроградская набережная, д.18, лит А, 197046);

- ООО «Газпромтранс» (г. Москва, ул. Наметкина, д. 16, 117997, ИНН 7728262893);

- ООО «ЛУКОЙЛ – Транс» (город Москва, улица Ордынка Б., д. 1, 115035, ИНН: 7725642022);

- ООО «Мечел-Транс» (город Москва, Красноармейская улица, д. 1, 125167, ИНН 7728246919);

- ООО «Уралхим-Транс» (город Москва, Пресненская набережная, д. 6, строение 2, 123112, ИНН 7703651760) и др.

ОАО «РЖД» является крупнейшим потребителем Товара на территории Российской Федерации. Так, на долю закупок группы лиц

АО «РЖД» приходится более 25 % приобретаемого Товара в исследуемый период.

VI. ОБЪЕМ ТОВАРНОГО РЫНКА И ДОЛИ ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ НА РЫНКЕ

Согласно пункту 6.1 Расчет общего объема товарной массы в обороте за определенный период времени в продуктовых и географических границах рассматриваемого рынка (далее - объем товарного рынка) и долей хозяйствующих субъектов на рынке осуществляется на основании одного из следующих показателей: объем продаж; объем поставок (отгрузок); объем выручки; объем перевозок; объем производства; объем производственных мощностей; объем запасов ресурсов; объем товара в соответствии с заключенными договорами.

Основным показателем для расчета объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке является объем продаж (поставок) на рассматриваемом товарном рынке. Иные показатели используются в тех случаях, когда из-за отраслевых особенностей они позволяют более точно охарактеризовать положение хозяйствующих субъектов на рассматриваемом товарном рынке с точки зрения конкуренции.

Информация об объемах производства и долях хозяйствующих субъектов в Российской Федерации, в виду наличия грифа «коммерческая тайна», приведена в пункте № 4 Акта (прилагается к настоящему аналитическому отчету).

Таблица № 1. Объем рынка колес цельнокатаных диаметром 957 мм и доли хозяйствующих субъектов в Российской Федерации.

Год	АО «ВМЗ»		АО «ЕВРАЗ НТМК»		ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ»		Иные		Итого	
	Объем, шт.	Доля, %	Объем, шт.	Доля, %	Объем, шт.	Доля, %	Объем, шт.	Доля, %	Объем, шт.	Доля, %
2016	***	Более 35% менее 50%	***	Менее 35%	***	Менее 25%	0	0	514684	100%
2017	***	Более 50%	***	Менее 35%	***	Менее 25%	0	0	1141783	100%
2018	***	Более 50%	***	Менее 35%	***	Менее 25%	0	0	1368653	100%
2019	***	Более 50%	***	Менее 35%	***	Менее 10%	***	Менее 10%	1614150	100%

Доля крупнейшего хозяйствующего субъекта АО «ВМЗ», осуществляющего производство Товара, в течение исследуемого периода существенно выросла, и в 2017, 2018, 2019 годах превышает 50%.

В целях оценки возможностей хозяйствующих субъектов влиять на общие условия обращения Товара на товарном рынке ФАС России провела анализ объема производственных возможностей предприятий по выпуску Товара.

В целях учета объема производственных возможностей предприятия, находящегося за пределами географических границ Товарного рынка, был взят максимальный объем реализации Товара, поставляемый на Товарный рынок, за весь период исследования. Так, максимальный объем реализации Товара ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ» приходился на 2017 год.

Информация об объемах производственных возможностей по выпуску Товара в Российской Федерации, в виду наличия грифа «коммерческая тайна», приведена в пункте № 5 Акта (прилагается к настоящему аналитическому отчету).

Таблица № 2. Объем максимальных производственных возможностей по выпуску цельнокатаных диаметром 957 мм и доли хозяйствующих субъектов в Российской Федерации

Год	ВМЗ		Евраз		Интерпайп		Иные		Итого	
	Объем, шт.	Доля, %	Объем, шт.	Доля, %	Объем, шт.	Доля, %	Объем, шт.	Доля, %	Объем, шт.	Доля, %
2016	***	Более 50%	***	Менее 35%	200000	Менее 15 %	0	0	1377000	100%
2017	***	Более 50%	***	Менее 35%	200000	Менее 15 %	0	0	1379000	100%
2018 *	***	Более 50%	***	Менее 35%	200000	Менее 15 %	0	0	1474000	100%
2019	***	Более 50%	***	Менее 35%	200000	Менее 15 %	***	Менее 10%	1810811	100%

* - в 2018 году совокупный объем производства колес цельнокатаных всех типоразмеров, включая иной диаметр по кругу катания, АО «ВМЗ» и АО «ЕВРАЗ НТМК» незначительно (менее чем на 10%) превысил проектные мощности предприятий, что не влияет на относительные размеры долей (изменение – менее 1 процентного пункта) в связи с тем, что основным видом производимых колес является колесо диаметром 957 мм по кругу катания.

Результаты анализа объема максимальных производственных возможностей по производству Товара в целом соответствуют результатам анализа объемов реализации Товара в пределах установленных географических границ.

Кроме того установлено, что в достаточно долгий период (более 3 лет) на рынке Товара не было ввода новых мощностей новыми предприятиями находящимися в пределах установленных географических границ товарного рынка.

Вместе с тем, две российские компании в 2019 году начали импортировать колеса, произведенные в КНР. При этом, мощности китайских компаний осуществляющих производство колес ограничена 170 тыс. шт. в год.

VII. ОПРЕДЕЛЕНИЕ УРОВНЯ КОНЦЕНТРАЦИИ ТОВАРНОГО РЫНКА

1. Уровень концентрации рынка Товара в период с 01.01.2016 по 31.12.2018.

Для оценки состояния конкуренции используются коэффициент рыночной концентрации, рассчитываемый для крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на рынке (CR_3), и индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (НИ):

а) Коэффициент рыночной концентрации (CR_n) – сумма долей на товарном рынке (выраженных в процентах) определенного числа (n) крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке:

$$CR_3 = D_{АО «ВМЗ»} + D_{АО «ЕВРАЗ НТМК»} + D_{ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ»} = 100\% \text{ за 2016 год}$$

$$CR_3 = D_{АО «ВМЗ»} + D_{АО «ЕВРАЗ НТМК»} + D_{ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ»} = 100\% \text{ за 2017 год}$$

$$CR_3 = D_{АО «ВМЗ»} + D_{АО «ЕВРАЗ НТМК»} + D_{ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ»} = 100\% \text{ за 2018 год}$$

$$CR_3 = D_{АО «ВМЗ»} + D_{АО «ЕВРАЗ НТМК»} + D_{ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ»} = 94,33\% \text{ за 2019 год}$$

б) Индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана – сумма квадратов долей на товарном рынке (выраженных в процентах) всех хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке:

$$\text{за 2016 год } НИ = 3578,4;$$

$$\text{за 2017 год } НИ = 4083,9;$$

$$\text{за 2018 год } НИ = 4321,4.$$

$$\text{за 2019 год } НИ = 4061,1$$

Так как в период с 01.01.2016 по 31.12.2018 $CR_3 = 100\%$, в 2019 году $CR_3 = 91,33\%$, с 01.01.2016 по 31.12.2019 $НИ > 3500$ уровень концентрации рынка колес для локомотивов диаметром 957 мм является высоким.

Полный расчет уровня концентрации товарного рынка приведен в пункте 6 Акта (прилагается к настоящему аналитическому отчету).

VIII. БАРЬЕРЫ ВХОДА НА ТОВАРНЫЙ РЫНОК

Доступ на рынок Товара затруднен по следующим причинам:

1. Основным барьером входа на рассматриваемый рынок **для новых производителей** является необходимость осуществления значительных первоначальных капитальных вложений при длительных сроках окупаемости этих вложений.

Так, для производства колес Товара характерен эффект масштаба, заключающийся в снижении удельных издержек при росте загрузки мощностей.

В свою очередь, на объем производства и загрузку оборудования влияют цикличность потребительского спроса на колеса цельнокатаные, зависимость величины и структуры спроса на колеса цельнокатаные от ситуации на смежных рынках, в том числе на рынках последующих переделов – производства и ремонтов вагонов, наличие у покупателей альтернативных коммерческих предложений, в том числе продукции, бывшей в употреблении.

Так, особенностью данного рынка является тот факт, что за периодом в 3-5 лет высокого спроса как правило следует период 3-5 лет низкого спроса, что подтверждается информацией, представленной ООО «ТК «ЕвразХолдинг» по делу № 1-00-158/00-05-18 от 22 мая 2019 года (пункт № 9 Перечня).

Кроме того, ФАС России проведен анализ объемов производства колес цельнокатаных отечественными производителями за период с 2012 года по 2019 год.

Сведения об объеме производства Товара АО «ВМЗ» и АО «ЕВРАЗ НТМК» за 2012-2019 годы, в виду наличия грифа «коммерческая тайна»,

приведены в пункте № 7 Акта (прилагается к настоящему аналитическому отчету).

Рисунок № 1 Объем производства цельнокатаных колес российскими производителями



Установлено, что, объем производственных мощностей российских предприятий позволяет удовлетворить полностью или в значительной степени спрос в высокой фазе цикла, в то время как в период низкой фазы цикла мощности недозагружены.

Необходимо отметить, что в 2017-2018 годах в сравнении с 2016 годом изменились общие условия обращения товара на рынке: существенно возрос спрос на колеса цельнокатаные диаметром 957 мм, что выражается в возросшем количестве заказов, а также существенном увеличении загрузки производственных мощностей АО «ЕВРАЗ НТМК» и АО «ВМЗ». В то же время, в 2014-2016 годах загрузка производственных мощностей опускалась ниже 50%. 2019 год характеризуется увеличением производственных возможностей основного производителя на рынке – АО «ВМЗ». Производители колес на территории Российской Федерации в 2019 году осуществляют деятельность в условиях максимально загруженных мощностей.

Таким образом, цикличность рынка, эффект масштаба при производстве колес цельнокатаных, а также наличие у действующих

участников рынка профицитных для низкой фазы цикла мощностей, обуславливают экономические барьеры входа на рынок.

2. Стратегия поведения действующих на рынке хозяйствующих субъектов, также являются барьерами входа на Товарный рынок. Так хозяйствующие субъекты, осуществляющие производство Товара, заключили долгосрочные контракты на поставку в объеме превышающие более 80 % потребности основных крупнейших потребителей колес цельнокатаных. Кроме того, у производителей и крупнейших потребителей Товара сложились стратегические отношения с предоставлением скидок как постоянным и крупным потребителям, что существенно усложнит вход новых хозяйствующих субъектов на товарный рынок

3. Существуют административные барьеры для потенциальных и отдельных действующих участников рынка.

Согласно требованиям Федерального закона от 25.08.1995 № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» и Федерального закона от 27.12.2002 № 184-ФЗ «О техническом регулировании» колеса цельнокатаные, применяемые для железнодорожного транспорта, подлежат обязательной сертификации.

Таким образом, необходимым условием поставки колес для их использования на территории Российской Федерации для новых, в том числе зарубежных предприятий является получение сертификата соответствия требованиям технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011).

Вместе с тем, как отмечает импортер Товара ООО «Гарант рейл сервис», в соответствии с решением о выдаче сертификата соответствия от 17.04.2019 № 0076/19/26520, сертификат выдан сроком на 5 лет, при этом определена установочная серия в количестве 100000 (сто тысяч) штук. После изготовления количества колес, определенного для установочной серии, возможен переход на серийное производство или увеличение установочной серии, для чего будет необходимо провести комплекс работ в соответствии с

ГОСТ 15.902 и техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 001/2011.

4. В рамках настоящего исследования проведен анализ рентабельности колесной отрасли за период с 2012-2019 годы.

Характерной особенностью рынка колесной продукции в Российской Федерации является чередование периодов высокого и низкого спросов на колеса цельнокатаные. При этом, анализ рентабельности производства колес показал, что как в периоды низкого спроса, так и в период высокого спроса соответствующий показатель был положительным.

Так, в период предыдущего пикового спроса (высокой фазы цикла) в 2012-2013 годах рентабельность производства и реализации Товара АО «ВМЗ» и АО «ЕВРАЗ НТМК» в среднем составляла более 30% (рассчитано как среднеарифметическое из средневзвешенной рентабельности по каждому кварталу, отклонения усредненного показателя по данным компаниям в различные кварталы 2012-2013 годов составляет до 10%).

В дальнейшем в период снижения спроса в 2014-2015 годах АО «ВМЗ» и АО «ЕВРАЗ НТМК» демонстрировали снижение рентабельности, но положительный финансовый результат: в среднем по кварталам и компаниям средневзвешенная рентабельность превышала 10%.

В 2016 году – период наиболее низкого объема производства АО «ВМЗ» и АО «ЕВРАЗ НТМК» - рентабельность продолжила снижение, в среднем по кварталам и компаниям средневзвешенная рентабельность составила порядка 3%.

С 2017 года компании демонстрируют стабильный рост объемов производства, цен и рентабельности. Так в 2017 году рентабельность АО «ВМЗ» и АО «ЕВРАЗ НТМК» на внутреннем рынке Российской Федерации в среднем составила более 20%, в 2018 – более 40%, в 2019 году рентабельность также возросла, превысив 50%.

Сведения о рентабельности производства и реализации Товара АО «ВМЗ» и АО «ЕВРАЗ НТМК», в виду наличия грифа «коммерческая

тайна», приведены в пункте № 8 Акта (прилагается к настоящему аналитическому отчету).

Данный факт может свидетельствовать о привлекательности входа новых хозяйствующих субъектов в отрасль. При этом, ввода новых мощностей новыми участниками рынка с 2012 года не произошло. Единственными новыми участниками рынка стали китайские производители. Однако вход производителей из КНР на рынок произошёл не за счет ввода новых мощностей, а переориентации имеющихся. При этом, объем мощностей под поставки Товара китайских производителей ограничен и составляет не более 15% от мощностей отечественных производителей. Производитель из Казахстана ТОО «ПРОММАШКОМПЛЕКТ» на конец 2019 года после нескольких лет работ по созданию мощностей не смог войти на рынок Товара в Российской Федерации.

Необходимо отметить, что в соответствии с информацией, представленной ТОО «Проммашкомплект» (вх. ФАС России от 28.11.2019 № 210782-ЭП/19), организация в течение рассматриваемого периода осуществила запуск комплекса по производству железнодорожных колес мощностью до 200 000 штук в год на территории Казахстана ТОО «Проммашкомплект». Так, ТОО «Проммашкомплект» с июля 2019 года начала производство колес цельнокатаных с использованием горячего проката.

В соответствии с данными Федеральной таможенной службы импорт колес из Республики Казахстан на территорию Российской Федерации не осуществлялся.

По информации из открытых источников (ссылка на которые размещена на официальном сайте ТОО «Проммашкомплект»),⁵ до запуска комплекса по производству колёс для железной дороги ТОО

⁵ https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/polnyiy-tsikl-proizvodstva-koles-jeleznyih-dorog-royavilsya-359527/ (п. 11 Перечня)
<https://www.pmk.railsystems.kz/ru/smi.html> (п. 10 Перечня)

«Проммашкомплект» осуществляло только конечную обработку колесной заготовки, не являясь полноценным производителем Товара. В планы общества входит осуществление поставок Товара в том числе до 86% произведенных колес на территорию Российской Федерации в 2019 году.

При этом создание производства потребовало инвестиций в размере 54,1 млрд. тенге,⁶ что составляет порядка 10 млрд. рублей. Данный проект осуществлялся с привлечением заемных средств. Также для получения сертификата на поставку колес потребовался 1 год и 2 месяца. Кроме того, введенные производственные мощности ТОО «Проммашкомплект» составляет 200 тыс. штук, что составляет порядка 15% от объема рынка Товара в границах Российской Федерации в 2019 году, что существенно ниже производственных мощностей российских производителей.

Таким образом, долгосрочная динамика рентабельности производства Товара действующими участниками рынка, демонстрирующая долгосрочные периоды (до 7 лет подряд) безубыточности производства и реализации, длительные (до 3 лет, например, 2017, 2018 и 2019 годы) периоды увеличения рентабельности до значений более 50%, в сочетании с отсутствием создания производственных мощностей новыми независимыми участниками рынка, указывает на наличие существенных технологических барьеров.

5. На территории Российской Федерации действуют ввозные таможенные пошлины на колеса цельнокатаные в размере 5%.

Кроме того, с 22 января 2016 года на территории Российской Федерации антидемпинговая пошлина, установленная в отношении стальных колес цельнокатаных из Украины диаметром 710 мм и более, в размере 4,75% от таможенной стоимости поставляемых колес цельнокатаных в период в 2016-2017 гг., и 34,22% - с апреля 2018 года. Вместе с тем в июле 2019 года приостановлено действие антидемпинговой пошлины на стальные цельнокатаные колеса из Украины до 1 июня 2020 года включительно. Как

⁶ https://forbes.kz/process/economy/biznes_s_goryachih_koles/ (п. 12 Перечня)

было отмечено выше, временная отмена пошлин не привела к увеличению импорта с территории Украины в Российскую Федерацию.

Таким образом, барьеры входа на рынок Товара в Российской Федерации являются высокими и труднопреодолимыми.

IX. ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ КОНКУРЕНЦИИ НА ТОВАРНОМ РЫНКЕ

9.1. Заключение к какому виду рынков относится рассматриваемый товарный рынок

9.1.1. Рынок колес цельнокатаных диаметром 957 мм по кругу катания в Российской Федерации является высококонцентрированным, следовательно, относится к рынку с неразвитой конкуренцией.

Поставщиками Товара на рынке на протяжении исследуемого периода являются пять предприятий: АО «ВМЗ», АО «ЕВРАЗ НТМК» и ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ», НИИ «ТРАНСМАШ» и ООО «Гарант рейл сервис». При этом НИИ «ТРАНСМАШ» и ООО «Гарант рейл сервис» не являются производителями Товара, а осуществляют импорт колес производства «MAANSHAN IRON & STEEL CO., LTD», «TAIYUAN HEAVY INDUSTRY RAILWAY TRANSIT EQUIPMENT CO., LTD» соответственно.

При этом, совокупная доля АО «ВМЗ», крупнейшего производителя Товара превышает 50% в рассматриваемый период.

9.1.2. Рынок колес цельнокатаных характеризуется наличием экономических барьеров, препятствующих входу на рынок новых хозяйствующих субъектов.

Дополнительным ограничением на рынке является наличие антидемпинговой пошлины, установленной в отношении стальных колес

цельнокатаных из Украины диаметром 710 мм и более, в размере 4,75% от таможенной стоимости поставляемых колес цельнокатаных в период в 2016-2017 гг., и 34,22% - с апреля 2018 года. Вместе с тем, в июле 2019 года приостановлено действие антидемпинговой пошлины на стальные цельнокатаные колеса из Украины до 1 июня 2020 года включительно, при этом отмена пошлин не привела к росту импорта колес из территории Украины в Российскую Федерацию.

Кроме того, колеса цельнокатаные, применяемые для железнодорожного транспорта, подлежат обязательной сертификации.

9.1.3. В соответствии с пунктом 9.5 Порядка одним из фактором, способствующим ограничению конкуренции, является доминирующее положение вертикально-интегрированных хозяйствующих субъектов, действующих на рассматриваемом товарном рынке, на одном из смежных товарных рынков, на которых обращаются товары, используемые в производстве данного товара, или на которые данный товар последовательно поступает в процессе своего физического перемещения от производителя к потребителю.

Так, в конце 2019 года АО «ОМК» (входит в группу лиц АО «ВМЗ») приобрело 100% акций АО «ВРК-3»,⁷ являющейся одной из крупнейших вагоно-ремонтных компаний на территории Российской Федерации, ранее принадлежавшей ОАО «РЖД».

Таким образом, крупнейшая по объему реализации железнодорожных колес и производственным мощностям в Российской Федерации компания – АО «ВМЗ» (группа лиц АО «ВМЗ») – стала единственным поставщиком, владеющим также вагоно-ремонтными мощностями – следующим этапом производственной цепочки, использующей железнодорожные колеса.

⁷ <http://vrk-3.ru/press-tsentr/novosti/OMK-obyavlyaet-o-zakrytii-sdelki-po-priobreteniyu-aktsij-vagonoremontnoj-kompanii-AO-VRK-3-58.html> (п. 13 Перечня)

Данный факт свидетельствует не только о наличии возможностей АО «ВМЗ» по поглощению крупных компаний-потребителей Товара, но и об усилении рыночной власти АО «ВМЗ» за счёт вертикальной интеграции.

9.2. Оценка перспективы изменения конкуренции на рассматриваемом товарном рынке

В 2020 году значительных изменений на рынке колес цельнокатаных не ожидается.

Срок действия сертификатов на поставку колес цельнокатаных из КНР истекает в 2024 году (сертификаты ЕАЭС RU С-CN.ЖТ02.В.00076/19 и ЕАЭС RU С-CN.ЖТ02.В.00051/19)⁸.

Увеличение производственных возможностей основных производителей не планируется.

Вместе с тем, в случае налаживания производственного процесса казахстанского производителя колес цельнокатаных ТОО «ПРОММАШКОМПЛЕКТ» возможно увеличение поставок Товара на российский рынок. Производственные мощности по выпуску Товара организацией составляют 200 тыс. шт. в год.

Х. УСТАНОВЛЕНИЕ ДОМИНИРУЮЩЕГО ПОЛОЖЕНИЯ

Установление доминирующего положения на рассматриваемом рынке проводится с учетом критериев, определённых в Законе о защите конкуренции.

В соответствии с частью 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции доминирующим положением признается положение хозяйствующего

⁸ <http://rsfgt.ru/fgt> (п. 14 Перечня)

субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту (группе лиц) или таким хозяйствующим субъектам (группам лиц) возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам. Доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта (за исключением финансовой организации):

1) доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов, если только при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства или при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией не будет установлено, что, несмотря на превышение указанной величины, положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке не является доминирующим;

2) доля которого на рынке определенного товара составляет менее чем пятьдесят процентов, если доминирующее положение такого хозяйствующего субъекта установлено антимонопольным органом исходя из неизменной или подверженной малозначительным изменениям доли хозяйствующего субъекта на товарном рынке, относительного размера долей на этом товарном рынке, принадлежащих конкурентам, возможности доступа на этот товарный рынок новых конкурентов либо исходя из иных критериев, характеризующих товарный рынок.

При этом, в соответствии с частью 2 статьи 5 Закона о защите конкуренции не может быть признано доминирующим положение хозяйствующего субъекта (за исключением финансовой организации), доля которого на рынке определенного товара не превышает тридцать пять процентов, за исключением указанных в частях 3 и 6 настоящей статьи случаев.

Таблица 3

год	квартал	Изменение доли группы АО «ЕВРАЗ «НТМК», в % к доле в предыдущем периоде		Изменение доли ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ», в % к доле в предыдущем периоде	
		год	квартал	год	квартал
2016	1	***	***	***	***
	2		-46,6%		-7,6%
	3		+ 63,8%		-15,3%
	4		-27,1%		+ 17,5%
2017	1	- 7,7%	+ 13,3%	-27,9%	-40,0%
	2		+ 8,6%		+ 34,2%
	3		-16,3%		-7,1%
	4		-11,7%		-1,8%
2018	1	+ 10,6%	13,3%	-39,2%	0,2%
	2		16,4%		-56,8%
	3		7,8%		65,7%
	4		-7,9%		-77,7%
2019	1	-3,94%	0,4%	-9,85%	265,0%
	2		-7,3%		6,7%
	3		-7,2%		-20,5%
	4		15,4%		-23,5%

Доступ хозяйствующих субъектов на рынок в течение рассматриваемого периода был затруднен, в том числе в период низкого спроса, к которому в соответствии с объемами товарного рынка можно отнести 2016 год.

В рамках настоящего исследования выявлено, что доля одного хозяйствующего субъекта – АО «ВМЗ» существенно больше долей иных хозяйствующих субъектов на рассматриваемом товарном рынке.

Так, частью 1.3 Разъяснений Президиума ФАС России от 07.06.2017 № 8 «О применении положений статьи 10 Закона о защите конкуренции» предусмотрено, что для оценки доминирующего положения хозяйствующего субъекта, доля которого не превышает 50%, необходим анализ качественных характеристик, в том числе оценка возможности влиять на условия обращения товара при наличии у иного хозяйствующего субъекта существенно большей доли на соответствующем товарном рынке.

Установлено, что мощности по производству Товара АО «ВМЗ» превышают мощности группы АО «Евраз НТМК» более чем на 80%. Принимая во внимание циклический характер рассматриваемого товарного рынка, в силу превышения АО «ВМЗ» производственных мощностей возможности АО «ВМЗ» в периоды низкого спроса имеет возможность удовлетворить спрос всех приобретателей.

Кроме того, в материалы дела № 1-00-158/00-05-18 о нарушении антимонопольного законодательства АО «ТД РЖД» (вх. от 02.04.2019 № 55344/19) предоставлены материалы о формировании начальных максимальных цен при осуществлении АО «ТД РЖД» закупочных процедур в соответствии с 223-ФЗ.

Распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2012 г. № 2305р «Об утверждении Положения о Комиссии ОАО «РЖД» по ценам и ее состава» утверждено положение о Комиссии ОАО «РЖД» по ценам. 24.04.2017 в Положение внесены изменения в т.ч., к основной номенклатуре продукции, цены на которую подлежат рассмотрению Комиссией – включены колеса.

В соответствии с протоколами Комиссии ОАО «РЖД» по ценам рассматривались доводы АО «ОМК» о необходимости пересмотра цен на товар (входит в группу лиц в АО «ВМЗ») (протоколы заседания от 28.12.2017 № 21, от 16.07.2018 № 15). Поводом для рассмотрения доводов АО «ОМК» служили в том числе обращения АО «ОМК» о необходимости пересмотра цен.

В то же время информация о рассмотрении Комиссией предложений и доводов группы АО «ЕВРАЗ НТМК» об уровне цен на Товар отсутствует.

Доля АО «ВМЗ» на Товарном рынке, учитывая объемы реализации и максимальные производственные возможности предприятий, превышает 50 % в 2017, 2018 и 2019 годах.

Кроме того, ФАС России в целях оценки качественных критериев доминирующего положения хозяйствующих субъектов на товарном рынке

проведен анализ поведения предприятий, осуществляющих реализацию Товара в Российской Федерации, в части ценообразования.

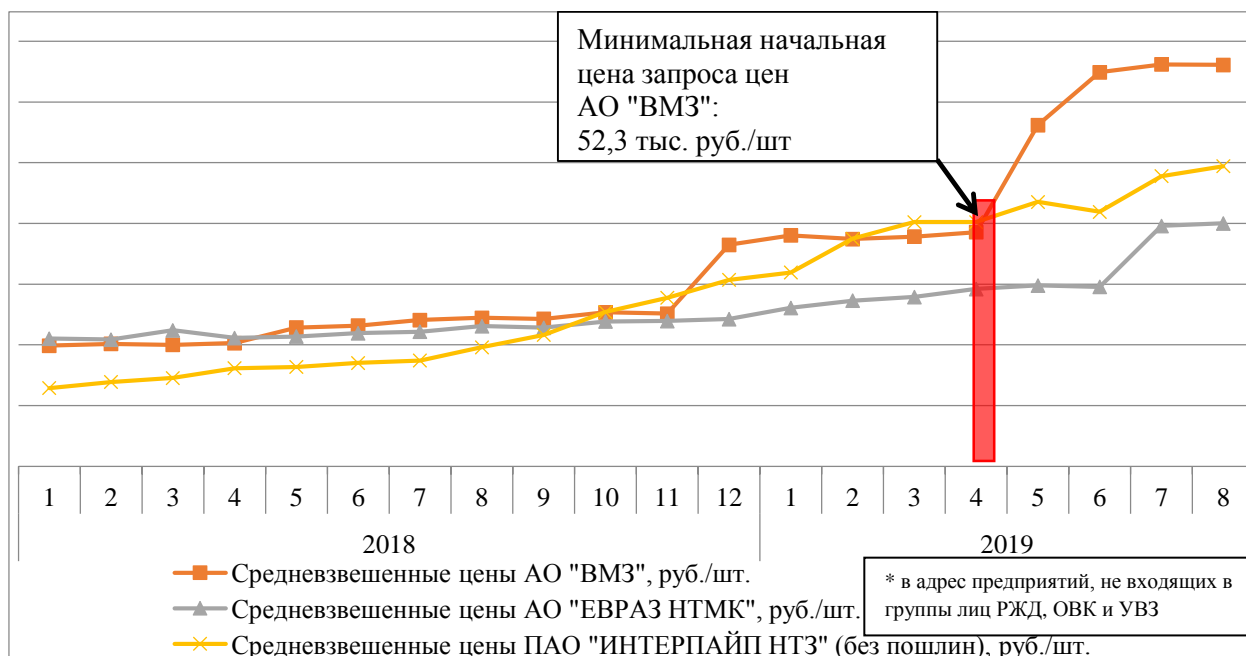
Для целей соответствующего анализа были исследованы цены наиболее распространённой марки цельнокатаных колес – 2, реализованных АО «ВМЗ» в адрес предприятий, не входящих в группы лиц ОАО «РЖД», ПАО «НПК ОВК» и АО «НПК «Уралвагонзавод», являющихся крупнейшими потребителями колес цельнокатаных диаметром 957 мм по кругу катания на территории Российской Федерации и приобретающих продукцию по долгосрочным контрактам. Необходимо отметить, что данные компании приобретают продукцию по ценам существенно ниже, чем иные российские потребители. Для релевантного анализа, использовались колеса цельнокатаные производства АО «ЕВРАЗ-НТМК», ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ» марки стали 2.

Установлено, что общая динамика средневзвешенных цен на колесо предприятий, осуществляющих деятельность в Российской Федерации, следует динамике средневзвешенных цен АО «ВМЗ» в 2019 году.

Так, после стабилизации средневзвешенных цен на колеса с декабря 2018 года по апрель 2019 года АО «ВМЗ» в мае 2019 года существенно увеличивает цены на товар. После соответствующего повышения цен на Товар производства АО «ВМЗ» динамика средневзвешенных цен иных предприятий, действующих на рынке следует ценам АО «ВМЗ». Так группа лиц АО «ЕВРАЗ-НТМК» в условиях повышения АО «ВМЗ» цен на колеса с июля 2019 года также увеличила цены на продукцию собственного производства. Кроме того, динамика средневзвешенных цен ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ», следует динамике цен АО «ВМЗ» увеличиваясь в мае 2019 года.

Сведения о ценах реализации Товара АО «ВМЗ», АО «ЕВРАЗ НТМК» и ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ», в виду наличия грифа «коммерческая тайна», приведены в пункте № 9 Акта (прилагается к настоящему аналитическому отчету).

Рисунок № 2 Цены реализации Товара АО «ВМЗ», АО «ЕВРАЗ НТМК» и ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ» в адрес предприятий, не входящих в группы лиц ОАО «РЖД», ПАО «НПК ОВК» и АО «НПК «Уралвагонзавод»



Важно отметить, что в 2019 году АО «ВМЗ» нарастило максимальные возможности по производству колес цельнокатаных значительно больше иных хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность в Российской Федерации.

Так, максимальные производственные возможности по выпуску колес цельнокатаных АО «ВМЗ» в 2019 году увеличились на 17% в сравнении с 2018 годом, фактические поставки увеличились более чем на 140 тыс. шт. Производственные возможности АО «ЕВРАЗ-НТМК» в 2019 году увеличились на 16% в сравнении с 2018 годом, а поставки менее чем на 70 тыс. шт. Поставки ПАО «ИНТЕРПАЙП НТЗ» снизились за аналогичный период.

Данный факт свидетельствует о единоличном доминирующем положении АО «ВМЗ».

Таким образом, в соответствии с частями 1 и 2 статьи 5 Закона о защите конкуренции АО «ВМЗ» занимает доминирующее положение на рынке колес цельнокатаных диаметром 957 мм в границах Российской Федерации в 2016, 2017, 2018 и 2019 годах.

Приложение № 1: на 87 л.

Приложение № 2: на 85 л.

Начальник Управления

Н.Ф. Галимханова

Абрэдж К.Х.