

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА  
УПРАВЛЕНИЕ ПО БОРЬБЕ С КАРТЕЛЯМИ**

**Аналитический отчет**

**по результатам исследования конкурентной среды на товарном рынке  
международных линейных контейнерных перевозок по направлению  
Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Российская Федерация  
(Санкт-Петербург, Усть-Луга) / Российская Федерация (Санкт-Петербург,  
Усть-Луга) – Дальний Восток и Юго-Восточная Азия**

11 декабря 2015 года  
г. Москва

**1. Общие положения**

**1.1. Основание и цель исследования**

Целью настоящего исследования является анализ состояния конкуренции на рынке международных линейных контейнерных перевозок по направлению Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) / Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) – Дальний Восток и Юго-Восточная Азия.

Анализ состояния конкурентной среды проведен в целях полного, объективного и всестороннего рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства № 1-11-313/00-22-13, в том числе: установления продуктовых и географических границ товарного рынка; состава и долей хозяйствующих субъектов на товарном рынке; установления доминирующего положения хозяйствующих субъектов; выявления случаев недопущения, ограничения или устранения конкуренции; выявления барьеров входа на рынок и проблем, влияющих на развитие конкуренции на рассматриваемом рынке.

Анализ состояния конкурентной среды осуществлен в соответствии со следующими нормативными актами:

1. Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - Закон о защите конкуренции).
2. Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности».
4. Конвенция Организации Объединенных Наций «О кодексе поведения линейных конференций», 1974 года.
5. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах, 1924 года, 1931 года, с поправками, внесенными протоколами 1968 года, 1979 года.

6. Международная конвенция по безопасным контейнерам, 1972 года.

7. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, 2008 года.

8. Порядок проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденный Приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (ред. от 30.01.2015) (далее – Порядок).

## **2. Источники исходной информации**

В целях анализа состояния конкуренции на товарном рынке в качестве исходной информации использованы:

- материалы дела о нарушении антимонопольного законодательства №1-11-313/00-22-13;

- отчет о научно-исследовательской работе ФГБОУ ВПО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова» по теме: «Комплексное исследование рынка международных линейных контейнерных перевозок на направлении Азия-Санкт-Петербург/Санкт-Петербург-Азия. Результаты (характеристики) присутствия международных контейнерных линий и их российских агентов на рынке контейнерных перевозок. Порядок формирования цен (надбавок) при оказании услуг при перевозке грузов в контейнерах» (далее – НИР);

- данные Федеральной службы государственной статистики, Федеральной налоговой службы, Федеральной таможенной службы и иных государственных органов;

- данные официальных сайтов международных линейных контейнерных перевозчиков;

- данные, предложенные к рассмотрению хозяйствующими субъектами, участвующими в рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства № 1-11-313/00-22-13;

- сведения, полученные в результате выборочных опросов потребителей услуг по перевозке грузов в контейнерах из/в портов Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в/из Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга);

- сведения, полученные в результате опросов линейных контейнерных перевозчиков, оказывающих услуги по перевозке грузов в контейнерах из/в портов Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в/из Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга);

- государственные стандарты (далее – ГОСТ) Р 52202-2004 ИСО 830-99, ГОСТ Р 50697, ГОСТ 26653 и ГОСТ 53350;

- ISO 668 «Контейнеры грузовые серии 1. Классификация, размеры и номинальные характеристики», 1995 года.

## **3. Определение временного интервала исследования товарного рынка**

Временной интервал исследования товарного рынка определен как ретроспективный за 2012 и 2013 годы (далее — исследуемый период).

## **4. Определение продуктовых границ товарного рынка**

#### **4.1. Предварительное определение товара, выявление свойств товара, определяющих выбор приобретателя, и товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара; определение взаимозаменяемых товаров**

В соответствии с пунктом 1 статьи 4 Закона о защите конкуренции *товаром* является объект гражданских прав (в том числе работа, услуга, включая финансовую услугу), предназначенный для продажи, обмена или иного введения в оборот.

Согласно пункту 4 статьи 4 Закона о защите конкуренции *товарный рынок* представляет собой сферу обращения товара (в том числе иностранного производства), который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров, в границах которой (в том числе географических) исходя из экономической, технической или иной возможности, или целесообразности приобретатель может приобрести товар, и такая возможность или целесообразность отсутствует за ее пределами.

В соответствии с частью 6 Международной конвенции по безопасным контейнерам (КБК) <sup>1</sup> *«Международная перевозка»* означает перевозку, при которой пункты отправления и назначения расположены на территории двух стран, по крайней мере, одна из которых является страной, по отношению к которой применяется настоящая Конвенция.

В классификаторе ОКВЭД услуги морских перевозок представлены кодами 61.10 «Деятельность морского транспорта» и 61.10.2 «Деятельность морского грузового транспорта».

В классификаторе КУВЭД (Классификатор услуг по внешнеэкономической деятельности) кодом 11102.2.208.61.10.24.120 «Перевозки морским транспортом контейнеров с грузами в заграничном плавании».<sup>2</sup>

Таким образом, классификаторы дают основания для широкого определения продуктовых границ рынка как предоставление услуг морского грузового транспорта по перевозке грузов в контейнерах, в том числе в заграничном направлении.

Под *линейным судоходством* понимается регулярная перевозка судами грузов, принадлежащих неопределённому кругу грузоотправителей (грузополучателей) между портами захода по объявленному расписанию. Линейный перевозчик, по сути, является общественным перевозчиком, то есть не может проводить дискриминацию каких-либо потребителей, грузов или линейных портов. Перевозчик должен принимать к перевозке грузы без ограничения минимального количества и организовать работу с грузами в портах, на определённых перевозчиком терминалах (причалах) с которыми имеет договорные отношения.

*Трамповое судоходство* осуществляется без объявленного расписания и

---

<sup>1</sup> Ратифицирована СССР в 1976 году (далее по правопреемству - Российская Федерация).

<sup>2</sup> За исследуемый период органы государственной статистики не вели учет и сбор первичной статистической информации по данному коду, ввиду того что данный параметр не был включен в федеральный план статистических работ, утвержденных Распоряжением Правительства РФ от 06.05.2008 № 671.

без привязки к определённым географическим точкам. Необходимо отметить, что трамповое судоходство также может являться регулярным, осуществляться по долгосрочным договорам и последовательными рейсами, но при этом трамповый перевозчик никогда не является общественным перевозчиком, а стоимость его услуг и согласованные условия не являются публичными. Трамповые перевозки в рассматриваемом случае не исследовались.

*Морское судно* является транспортным средством, используемым в целях морского судоходства, определённых КТМ РФ. Судно обладает различными характеристиками, которые позволяют оценить возможность и целесообразность их использования для перевозки грузов и/или пассажиров, а также их багажа. К таким характеристикам относятся: длина, ширина, высота, осадка, водоизмещение, дедвейт, регистровая вместимость, грузоподъёмность, грузовместимость, тип и мощность силовой установки, характеристики грузовых помещений и судовых грузовых средств, район и дальность плавания, число членов экипажа и пассажироместимость. Контейнерная вместимость учитывает одновременно грузоподъёмность и грузовместимость судна, то есть определяется числом контейнеров определённого типоразмера и массы.

*Линейное судно* – судно, используемое в линейном судоходстве. Соответственно, *трамповое судно* – судно, используемое в трамповом судоходстве.

Для современного судоходства, как линейного, так и трампового, характерна глубокая специализация, то есть оптимизация его эксплуатационных характеристик под перевозку определённых грузов, хотя до сих пор используется значительное число универсальных судов. Иногда специализация помимо предполагаемого использования судна для перевозки определённых грузов, учитывает предполагаемый географический район эксплуатации судна. Например, для плавания в ледовых условиях строятся суда усиленного ледового класса, для плавания в Арктике – арктического ледового класса и т.д.

Перевозка большей части контейнеров морем осуществляется на специализированных судах - контейнеровозах. ЮНКТАД определяет контейнерные перевозки, именно как перевозки на специализированных судах - контейнеровозах.

В целях оптимизации международных морских линейных перевозок, перевозчики используют океанские суда большой контейнерной вместимости только между несколькими самыми крупными портами, а последующие перевозки между основными и второстепенными портами на короткие расстояния осуществляются на контейнеровозах, имеющих, соответственно, меньшие размеры и контейнерную вместимость. Такой сервис называется фидерным, а суда – фидерными судами. При такой организации договор морской перевозки, заключённый с контейнерным перевозчиком, не прерывается и действует все время доставки груза от порта отправления до порта назначения.

Таким образом, в настоящем случае под товаром, предварительно, понимаются услуги по перевозке грузов в различных контейнерах с использованием специализированных судов – контейнеровозов на заданном направлении.

Согласно части 26 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, «контейнер» означает любой тип грузовых контейнеров, пригодный для транспортировки - цистерну или платформу, съемный каркасный кузов или любую подобную тару, используемую для объединения груза, а также любое вспомогательное приспособление для такой тары.<sup>3</sup>

Международная конвенция по безопасным контейнерам (КБК) дает определение понятию «контейнер», которое означает транспортное оборудование, имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного пользования; специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перевалки грузов.

В соответствии с ГОСТ Р 52202-2004 (ИСО 830-99) «Контейнеры грузовые» под *грузовыми контейнерами* понимается единица транспортного оборудования, имеющая постоянную техническую характеристику, обеспечивающую прочность для многократного применения (в течение установленного срока службы); специальную конструкцию, обеспечивающую перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта в прямом и смешанном сообщении без промежуточной перевалки грузов; приспособления, обеспечивающие механизированную перегрузку с одного вида транспорта на другой; конструкцию, позволяющую легко загружать и выгружать груз; внутренний объем, равный 1 м<sup>3</sup> и более.

В соответствии с ГОСТ-ом Р 52202-2004 (ИСО 830-99) «Контейнеры грузовые», контейнеры объединены в **группы**, которые подразделяются на **подгруппы** по виду транспорта, категории груза и физическим характеристикам контейнера, а именно:

1. Контейнеры для генеральных грузов (ГОСТ 26653):
  - 1.1. контейнеры общего назначения (универсальные);
  - 1.2. контейнеры общего назначения (специальные):
    - 1.2.1. закрытые вентилируемые контейнеры;
    - 1.2.2. контейнеры с открытым верхом;
    - 1.2.3. контейнеры-платформы;
    - 1.2.4. контейнеры на базе платформы.
2. Специализированные контейнеры:
  - 2.1. изотермические контейнеры (ГОСТ Р 50697);
    - 2.1.1. термоизоляционные контейнеры;
    - 2.1.2. рефрижераторные контейнеры с машинным охлаждением;
    - 2.1.3. рефрижераторные контейнеры с восполняемым хладагентом;
    - 2.1.4. отапливаемые контейнеры;
    - 2.1.5. рефрижераторные и отапливаемые контейнеры;
  - 2.2. контейнеры-цистерны;
  - 2.3. контейнеры для сыпучих грузов;
  - 2.4. контейнеры для конкретных грузов.

---

<sup>3</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, 2008 года.

В разделе 1 указаны контейнеры, предназначенные для перевозки генеральных грузов (ГОСТ 26653), в разделе 2 - специализированные контейнеры для отдельных видов грузов, для которых они первоначально предназначены (изотермические контейнеры соответствуют ГОСТу Р 50697).

Согласно стандарту ISO 668 «Контейнеры грузовые серии 1 Классификация, размеры и номинальные характеристики» в связи с назначением контейнеры классифицируются по их номинальному размеру длины: 10 футов — 3 м; 20 футов — 6 м; 30 футов — 9 м; 40 футов — 12 м.

Условной единицей измерения вместимости грузовых транспортных средств является *TEU* (twenty-foot equivalent unit). TEU эквивалентен полезному объёму стандартного контейнера длиной 20 футов (около 6,1 м).

Таким образом, необходимо отметить разнообразие типоразмеров контейнеров (10-ти, 20-ти, 30-ти, 40-ка футовые и т.д.) для перевозки грузов.

Однако при проведении анализа было установлено, что наиболее востребованными типоразмерами контейнеров являются 20-ти или 40-ка футовые морские контейнеры. Как правило, перевозчики оставляют за грузовладельцем право выбора типа контейнера и всегда имеют в наличии необходимое количество стандартных 20-ти или 40-ка футовых морских контейнеров, как наиболее распространённых и востребованных размеров. Учитывая, что услуги по перевозке грузов в универсальных контейнерах (20-ти футовые, 40-ка футовые) и рефрижераторных контейнерах (20-ти футовые, 40-ка футовые) занимают **около 98%<sup>4</sup>** в общем объеме перевозок всех типов контейнеров в Большом порту Санкт-Петербург и порту Усть-Луга, исходя из целей проведения анализа иные типоразмеры контейнеров в рассматриваемом случае не исследуются.

Учитывая то, что настоящий анализ проводится в целях рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства, товар предварительно определен как **услуги по перевозке грузов в 20-ти и 40-ка футовых универсальных (сухих) контейнерах и услуги по перевозке грузов в 20-ти и 40-ка футовых рефрижераторных контейнерах на заданном направлении.**

Перевозка грузов в контейнерах, перечисленных в иных подгруппах ГОСТ Р 52202-2004 (ИСО 830-99) в рассматриваемом случае не исследуется.

#### **4.2. Определение продуктовых границ товарного рынка**

Определение продуктовых границ товарного рынка основывается на мнении покупателей (как физических, так и юридических лиц) о взаимозаменяемости товаров, составляющих одну товарную группу. Мнение покупателей определяется в результате сплошного или выборочного опроса покупателей, или анализа предмета договоров, на основании которых осуществляется реализация товара.

В рассматриваемом случае мнение покупателей определено в результате выборочного опроса потребителей услуг (транспортно-экспедиционных

---

<sup>4</sup> Согласно данным НИР и данным полученным от линейных перевозчиков.

организаций и конечных потребителей) и анализа предмета договоров, на основании которых осуществляется оказание услуг.<sup>5</sup>

В настоящем исследовании под товаром понимаются услуги по перевозке грузов в различных контейнерах с использованием специализированных судов - контейнеровозов на заданном направлении.

В соответствии с частью 3 статьи 4 Закона о защите конкуренции *взаимозаменяемые товары* - товары, которые могут быть сравнимы по их функциональному назначению, применению, качественным и техническим характеристикам, цене и другим параметрам таким образом, что приобретатель действительно заменяет или готов заменить один товар другим при потреблении (в том числе при потреблении в производственных целях).

В рамках выявления товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми по отношению к предварительно определенным товарам ФАС России проведен выборочный опрос потребителей на предмет выявления фактической замены таким потребителем или готовности заменить один товар другим, учитывая их функциональное назначение, применение, качественные и технические характеристики, цену и другие параметры.

Исходя из содержания пункта 3.9. Порядка, предварительно определенные продуктовые границы товарного рынка расширяются таким образом, чтобы включить в себя товары, которые потребители будут приобретать при повышении цены на предварительно определенный товар на 5-10%, если в совокупности выполняются следующие условия:

- в результате указанного 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.

В рамках анализа, в целях уточнения установленных предварительных рынков и продуктовых границ, были проанализированы ответы потребителей, полученные в рамках опроса, проведенного ФАС России.

Результаты проведенного анализа показали, что указанная совокупность условий не выдерживается - потребители не готовы заменить перевозку своих грузов на заданном направлении иными видами транспорта, а именно автомобильным, железнодорожным или авиационным, так как такая замена приводит к удорожанию перевозки более чем на 10 %. Также выбор морской перевозки грузов в контейнере обусловлен конкретными габаритами и свойствами грузов, наличием подходящих транспортных путей, надежностью и более доступной стоимостью перевозки.

Учитывая изложенное, на основе сведений, представленных потребителями, результатов «теста гипотетического монополиста» установлено, что для услуг по перевозке грузов в 20-ти и 40-ка футовых универсальных контейнерах и услуг по перевозке грузов в 20-ти и 40-ка футовых рефрижераторных контейнерах отсутствуют взаимозаменяемые товары.

---

<sup>5</sup> Приложение № 2, 3 Перечень опрошенных потребителей услуг морских линейных контейнерных перевозок на заданном направлении.

**С учетом изложенного, установлено наличие следующих самостоятельных товарных рынков:**

**- продуктовые границы рынка услуг по перевозке грузов в 20-ти и 40-ка футовых универсальных контейнерах** определены как услуги по перевозке любых видов грузов с использованием специализированных судов - контейнеровозов на заданном направлении, для которых в качестве средства укрупнения груза потребитель товарного рынка выбрал 20-ти или 40-ка футовый универсальный контейнер (далее – перевозки грузов в универсальных контейнерах);

**- продуктовые границы рынка услуг по перевозке грузов в 20-ти и 40-ка футовых рефрижераторных контейнерах** определены как услуги по перевозке любых видов грузов с использованием специализированных судов - контейнеровозов на заданном направлении, для которых в качестве средства укрупнения грузов потребитель товарного рынка выбрал 20-ти или 40-ка футовый рефрижераторный контейнер (далее – перевозки грузов в рефрижераторных контейнерах).

В целях настоящего анализа большое значение имеют также данные о структуре рынка морских контейнерных перевозок на направлении Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) и обратно, а также контейнерный баланс в импорте и экспорте.

Установлено, что на экспортном и импортном направлениях состав потребителей услуг, количество и номенклатура товаров, перевозимых в контейнерах, и стоимость оказываемых услуг существенно различаются. В некоторых случаях установлен также различный состав продавцов.

Рассмотрим на различных примерах особенности экспортного и импортного направлений перевозок:

**- Грузовая база и состав потребителей.** Грузовой базой в импорте являются широкая номенклатура товаров народного потребления - одежда и текстильные изделия, бытовая техника и электроника, а также химические продукты, оборудование, комплектующие и запасные части, продукты пищевой промышленности, стекло и изделия из него и пр. Грузовой базой в экспорте являются, помимо возвратного транспортного оборудования, бумага и картон, древесина и изделия из нее, минеральные удобрения, металлы и металлолом и пр. Соответственно состав заказчиков перевозки (потребителей) в импорте и экспорте существенно различается.

**- Объем перевозок в TEU.** Из документов (информации), представленных линейными перевозчиками (и/или их агентами), осуществляющих деятельность на исследуемом направлении, следует, что разница между количеством (в TEU) импортированных и экспортированных контейнеров весьма значительна. В частности, для 2012 года импортные перевозки превысили экспортные в 2,7 раз, а в 2013 году в 2,9 раза. При существующем контейнерном дисбалансе, порожние контейнеры используются международными перевозчиками для отправки грузов в экспорте из Российской Федерации на других направлениях (например, в страны Южной Америки и т.д.).



- Стоимость услуг. Важным аспектом является величина ставки фрахта за услугу по перевозке грузов в контейнерах на исследуемом направлении, которая существенно различается для импорта и для экспорта. Например, в 2012-2013 гг. величина ставки фрахта в импорте могла быть выше в 2-4 раза значения ставки фрахта в экспорте (в зависимости от определенного месяца, даты).

В связи с изложенными факторами, а также учитывая разный уровень конкуренции между перевозчиками на импортном и экспортном направлениях перевозок, анализ товарных рынков в указанных продуктовых границах будет выполнен отдельно в направлении импортных и экспортных перевозок грузов в контейнерах на заданном направлении.

## 5. Географические границы рынка

В соответствии с Приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 «Об утверждении «Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке» *географические границы* товарного рынка определяются как границы территории, на которой приобретатель (покупатель) приобретает или имеет экономическую, техническую или иную возможность приобрести товар (услугу) и не имеет такой возможности за её пределами.

В соответствии с практикой морской перевозки грузов в контейнерах линейными перевозчиками, сложившейся в последние десятилетия, ЮНКТАД<sup>6</sup> определяет укрупнённое деление глобального рынка услуг по перевозке грузов в контейнерах по географическому принципу следующим образом:

- внутренние азиатские перевозки;
- перевозки между портами Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии и Европы;
- трансатлантические перевозки между портами Европы и США;
- тихоокеанские перевозки между портами Дальнего Востока и США;
- перевозки на направлении Север-Юг.

Настоящий анализ предварительно охватывает перевозки из Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Европу с конечным пунктом доставки грузов в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга) и обратно.

В ходе анализа установлено, что международные линейные контейнерные перевозчики осуществляют заходы не во все порты на указанном направлении. Заходы осуществляются в крупнейшие порты (хабы).

Например, наиболее часто посещаемыми портами погрузки на Дальнем Востоке являются китайские порты: Шанхай, Нингбо, Янтъян; Сингапур, Танжунг Пелепас и малазийский порт Келанг – крупнейшие хабы для обслуживания региона через региональные (фидерные) линии. Портами погрузки/выгрузки и одновременно хабами для обслуживания региона через региональные (фидерные) линии в северной Европе являются порты: Роттердам, Гамбург,

---

<sup>6</sup> Review of Maritime Transport 2010-2014. UNCTAD/RMT/2010-2014, United Nations Publications, New York and Geneva, 2010-2014.

Бремерхафен и Саутгемптон. Далее, грузы в контейнерах доставляются непосредственно в порт назначения, указанный заказчиком (потребителем), через фидерные линии.

Определение географических границ товарных рынков проводилось на основе сведений о структуре товаропотоков, полученных из договоров оказания услуг морских линейных контейнерных перевозок, результатов опроса линейных контейнерных перевозчиков и их агентов, на предмет их зоны охвата, опроса потребителей услуг морских контейнерных перевозок на предмет определения альтернативных портов погрузки и выгрузки, услугами которых они пользуются при организации перевозки грузов в контейнерах. Анализ результатов указанных опросов позволил определить и сгруппировать страны (порты), тем самым уточнить географические границы исследуемых рынков.

В рамках анализа также установлено, что Большой порт Санкт-Петербург является крупнейшим контейнерным портом Российской Федерации. Северо-западный регион выполняет функции центра консолидации и распределения экспортно-импортных контейнерных потоков. Помимо выполнения функций по обслуживанию экспортно-импортного контейнерного потока для внутренних районов Российской Федерации, Санкт-Петербург выступает в качестве крупного получателя и отправителя контейнерных грузов. Значительная часть отправляемых и получаемых грузов генерируется и потребляется непосредственно в Санкт-Петербурге. Учитывая, что Санкт-Петербург и Усть-Луга являются конкурирующими портами, они объединены в целях определения географических границ рассматриваемого рынка. Прочие российские порты в рамках настоящего анализа не исследуются ввиду их географического расположения и несоответствия направлению перевозок (в частности, на российском Дальнем Востоке и Новороссийске).

В свою очередь, порты Санкт-Петербург и Усть-Луга связаны с европейскими хабами фидерным (региональным) сервисом. В соответствии с классификацией ЮНКТАД, перевозки в Санкт-Петербург представляют собой продолжение сервиса Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Северная Европа.

Кроме того, выбор потребителем портов Санкт-Петербург и Усть-Луга среди других портов Балтийского моря обусловлен также среди прочих факторов: разницей транспортно-логистических и временных издержек; выбором определенного сервиса-линии, предусматривающего доставку грузов из/в портов Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в/из порты Российской Федерации (Санкт-Петербург, Усть-Луга); более «лояльным» отношением к определённой номенклатуре грузов (например, грузов двойного назначения, опасных грузов, и т.д.) и т.д.

Необходимо отметить, что услуга по перевозке грузов из портов Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Лугу) или обратно считается оказанной только после доставки груза в Большой порт Санкт-Петербург и Усть-Лугу или обратно. Заказчик перевозки (потребитель) оплачивает услугу перевозки груза в конечный пункт доставки

груза, не участвует в процессах перевалки грузов в хабах и не вступает в договорные отношения с фидерными линиями или хабами в связи с организацией этих операций.

Таким образом, географические границы исследуемых товарных рынков определены как перевозки грузов в контейнерах из Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга) и обратно. Перечень стран включенных в географические границы исследуемых рынков приведен в таблице №1.

Таблица №1

Страна загрузки/разгрузки	Страна загрузки/разгрузки
Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга)	КНР, Республика Корея, Тайвань, Япония, Вьетнам, Индонезия, Камбоджа, Малайзия, Мьянма, Сингапур, Таиланд, Филиппины

## **6. Определение состава хозяйствующих субъектов, действующих на рынке**

Несмотря на тот факт, что деятельность по перевозке морскими судами имеет собственный код ОКВЭД, регистрация организаций по данному коду в Российской Федерации не может служить источником информации о числе действующих на данном рынке хозяйствующих субъектов по следующим причинам:

- регистрация по определенному коду ОКВЭД не означает осуществление организацией данной деятельности в исследуемый период;
- хозяйствующим субъектам не запрещается заниматься деятельностью, не отраженной в кодах ОКВЭД, по которым они зарегистрированы;
- на исследуемом рынке могут действовать организации, зарегистрированные на территории других государств.

Сведения, полученные из Министерства транспорта Российской Федерации и Федерального агентства речного и морского флота, не могут являться полным источником информации о составе хозяйствующих субъектов, действующих на рынке международных морских линейных контейнерных перевозок, поскольку не включают многих хозяйствующих субъектов, фактически действующих на данном рынке, и не всегда позволяет точно их идентифицировать.

Поставщиками (продавцами) комплекса услуг по международным морским линейным контейнерным перевозкам в исследуемый период являются хозяйствующие субъекты, которые оказывали такие услуги на заданном направлении с 2012 года по 2013 год.

Состав поставщиков (продавцов) услуг морских контейнерных перевозок определен на основании сведений полученных в результате: проверок и запросов ФАС России; опроса потребителей (покупателей); результатов НИР; сбора и анализа открытых информационных источников в СМИ и Сети Интернет.

В состав поставщиков на исследуемых рынках входят 16 организаций (при этом они представляют собой как крупные, так и менее крупные хозяйствующие субъекты). Значительная доля рынка консолидирована небольшим числом субъектов – крупнейших международных линейных контейнерных перевозчиков.

**Поставщиками (продавцами)** услуг по перевозке грузов в контейнерах на специализированных судах - контейнеровозах на исследуемом направлении являются морские линейные контейнерные перевозчики:

Таблица №2

№	Наименование поставщиков услуг (перевозчиков)	Страна регистрации
1	A.P. Moller-Maersk	Дания
2	Mediterranean Shipping Company S.A.	Швейцария
3	CMA CGM S.A.	Франция
4	APL Co. Pte, Ltd	Сингапур
5	«К» Line (Kawasaki Kishen Kaisha, Ltd.)	Япония
6	NYK Line (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha)	Япония
7	China Shipping Container Line Co., Ltd.	Китайская Народная Республика
8	Hyundai Merchant Marine Co., Ltd	Южная Корея
9	Orient Overseas Container Line Limited	Гонконг
10	ZIM Integrated Shipping Services Ltd.	Израиль
11	COSCO Container Lines Co., Ltd.	Китайская Народная Республика
12	Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd.	Тайвань
13	Hapag-Lloyd AG	Германия
14	Hanjin Shipping Co., Ltd.	Республика Корея
15	Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.	Япония
16	Yang Ming Marine Transport Corp.	Тайвань

В Российской Федерации интересы вышеперечисленных компаний представляют агенты (организации), полномочия которых определяются на основании агентских соглашений (договоров, контрактов).<sup>7</sup> Часто такие агенты входят в одну группу лиц с морскими линейными контейнерными перевозчиками.

В рамках настоящего анализа установлено, что российские хозяйствующие субъекты в качестве поставщиков услуг на исследуемом рынке не представлены. Российские потребители полностью зависимы от зарубежных линейных контейнерных перевозчиков и импортируют услуги международных линейных контейнерных перевозок в существенных объемах.

**Потребителями (покупателями)**<sup>8</sup> услуг по перевозке грузов в контейнерах являются участники внешнеэкономической деятельности, а также транспортно-экспедиционные компании, оказывающие услуги транспортно-экспедиционного обслуживания (ТЭО) от имени и по поручению клиента и от собственного имени.

<sup>7</sup> Приложение №1 Перечень поставщиков услуг морских линейных контейнерных перевозок.

<sup>8</sup> Приложение №2,3 Перечень опрошенных потребителей услуг морских линейных контейнерных перевозок.

Состав конечных потребителей (покупателей) услуг по перевозке грузов в контейнерах на специализированных судах – контейнеровозах на заданном направлении определен на основании материалов дела о нарушении антимонопольного законодательства №1-11-313/00-22-13, сведений полученных путем опроса экспедиторских организаций, морских перевозчиков, а также результатов НИР.

***ИМПОРТ*** (перевозки грузов в контейнерах из Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга))

Общее количество компаний в импорте, заявленных в коносаментax<sup>9</sup> в качестве грузополучателей, доходит до 6000 различных организаций в 2012-2013 гг., получающих ежегодно от одного до десятков тысяч контейнеров, в число которых входят и российские компании – потребители (покупатели) данного товара (услуги). Вместе с тем, опрос потребителей показал, что лишь незначительная часть из них активно участвует в процессе организации морской перевозки грузов, обсуждая условия и заключая договоры морской перевозки. Число таких компаний оценочно составляет 250-300 в 2012-2013 гг., в число которых входят и российские компании – потребители (покупатели) услуг по перевозке грузов в контейнерах на специализированных судах - контейнеровозах на заданном направлении.

В частности, потребителями указанных услуг являются глобальные компании - «Дженерал моторс» (GM), «Хёнде Моторс» (Hyundai Motors) и его транспортный агент «Гловис» (Glovis), «Ниссан» (Nissan), «Тойота» (Toyota), «Адидас» (Adidas), «Аш энд Эм» (H&M), «Филипс» (Philips), «Эл Джи» (LG) и его транспортный агент «Пантос» (Pantos), «Самсунг» (Samsung); европейские транспортно-экспедиционные компании – «Панальпина» (Panalpina, Швейцария), «Кюне и Нагель» (Kühne & Nagel, ФРГ), «Дамко» (Damco, компания группы A.P. Moller-Maersk, Дания); отдельные китайские экспедиторы и российские транспортно-экспедиционные компании – ООО «Эф-Эм-Джи Шиппинг энд Форвардинг» (FMG Shipping and Forwarding Ltd), ООО «Морское агентство Силмар» (Silmar), ООО «Арт-Лоджистикс» (Art Logistics Ltd), ЗАО «МСТ Петербург» (МСТ) и др.

Таким образом, клиентами морских линейных перевозчиков являются как глобальные компании, имеющие предприятия на территории Российской Федерации, так и глобальные транспортно-экспедиционные компании, а также российские участники внешнеэкономической деятельности и российские транспортно-экспедиционные компании.

***ЭКСПОРТ*** (перевозки грузов в контейнерах из Российской Федерации (Санкт-Петербург, Усть-Луга) на Дальний Восток и Юго-Восточную Азию)

---

<sup>9</sup> Коносамент (фр. *le connaissement*; англ. *bill of lading, B/L, BOL*) — документ, выдаваемый перевозчиком груза грузополучателю. Коносамент является распиской перевозчика за принятый к перевозке груз, документом удостоверяющим факт наличия договора морской перевозки и товарораспорядительный документ, который удостоверяет право собственности на отгруженный товар.

Для экспорта из Российской Федерации характерно существенно меньшее количество участников, заявленных в коносаментх в качестве грузоотправителей.<sup>10</sup> Их общее число в среднем около 500 организаций в 2012-2013 гг. Также, как и в импорте, лишь незначительная часть из них выступает в качестве активных участников договоров морской перевозки. Общее число таких компаний можно оценить в пределах 130-150 в 2012-2013 гг.

Значительная часть из всех контейнерных отгрузок в 2012-2013 гг. была выполнена для российских транспортно-экспедиционных компаний – ООО «Модуль», ЗАО «Союзхимтранс Интернешинел», ООО «Балтика-Транс», ЗАО «Совмортранс», ЗАО «Симакс», ООО «Райлшип Сервис», ООО «Морское агентство Силмар», ООО «Кама-Транс», ООО «Кейстоун Лоджистикс»; российских экспортёров – ООО «Транспортная дирекция НПО Азот», отдельных иностранных экспедиторов – «Мейер Сон» (Meyer's Sohn GmbH & Co), глобальных компаний – «Ниссан» (Nissan) и «Тойота» (Toyota), а также российских представительств иностранных экспедиторских компаний – «Кюне и Нагель» (Kuhne & Nagel), «МЛО» (MLO); «Ринотранс» (Rhinotrans).

Консолидацию грузовой базы в экспорте проводят крупные экспедиторы, обеспечивающие приём грузов на припортовых терминалах, загрузку их в контейнеры, перемещение гружёных контейнеров в порт для последующей погрузки на судно. Клиентами крупных экспедиторов являются как российские экспортёры, так и иностранные импортёры.

В результате опроса потребителей (покупателей) услуг по перевозке грузов в контейнерах из/в портов Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в/из порты Санкт-Петербург и Усть-Лугу были установлены:

- состав конечных потребителей услуг по перевозке грузов в контейнерах;
- состав потребителей услуг по перевозке грузов в контейнерах, являющихся транспортно-экспедиционными компаниями;
- виды контрактов, подтверждающих отношения с линиями (агентами) (долгосрочные сервисные контракты, контракты, разовые заявки или иные формы договоров).

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

Расчет объема рынков услуг по перевозке грузов в контейнерах из/в портов Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в/из порты Санкт-Петербург и Усть-Лугу осуществляется на основании следующих показателей:

- количество перевезенных 20-ти и 40-ка футовых универсальных контейнеров в импорте;
- количество перевезенных 20-ти и 40-ка футовых универсальных контейнеров в экспорте;

---

<sup>10</sup> Данные согласно НИР.

- количество перевезенных 20-ти и 40-ка футовых рефрижераторных контейнеров в импорте;
  - количество перевезенных 20-ти и 40-ка футовых рефрижераторных контейнеров в экспорте,
- за рассматриваемый период времени, исчисляемых в натуральном (TEU) и процентном выражении.<sup>11</sup>

Расчет долей хозяйствующих субъектов приведен в Приложениях №4, №5. Согласно расчету долей хозяйствующих субъектов, установлены совокупные доли 3-х крупнейших перевозчиков на следующих рынках:

Таблица № 3

**Размеры долей трех крупнейших участников рынка услуг по перевозке грузов в универсальных контейнерах из Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга) (импорт) в 2012, 2013 гг.<sup>12</sup>**

2012		2013	
Хозяйствующие субъекты	Доля %	Хозяйствующие субъекты	Доля %
A.P. Moller-Maersk A/S	24,47	A.P. Moller-Maersk A/S	28,68
Hyundai Merchant Marine Co., LTD	17,54	CMA CGM SA S.A.	13,01
CMA CGM SA S.A.	11,98	Orient Overseas Container Line Limited	10,94
$\Sigma$	<b>54,00</b>	$\Sigma$	<b>52,63</b>

При расчете долей рынка, исходя из показателя – объем перевезенных контейнеров, три хозяйствующих субъекта, имеющих наибольшую долю на рынке в 2012 году – A.P. Moller-Maersk A/S, Orient Overseas Container Line Limited, CMA CGM SA имели совокупную долю на рынке 54,00%, в 2013 году – A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., LTD имели совокупную долю на рынке 52,63%.

В соответствии с частью 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции, положение данных трех хозяйствующих субъектов на рынке в 2012-2013 гг может быть признано доминирующим («коллективное доминирование») по критерию доли на рынке (более 50%), при наличии остальных условий признания доминирования, предусмотренных указанной статьей закона.

<sup>11</sup> Данные получены в результате опроса агентов линейных контейнерных перевозчиков (Приложение №4, 5).

<sup>12</sup> Исходя из расчета общего объема перевозок в обороте за определенный период времени в продуктовых и географических границах (согласно данным приложений № 4, 5).

**Размеры долей трех крупнейших участников рынка услуг по перевозке грузов в рефрижераторных контейнерах из Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга) (импорт) в 2012 году, пяти крупнейших участников рынка в 2013 году соответственно**<sup>13</sup>

2012		2013	
Хозяйствующие субъекты	Доля %	Хозяйствующие субъекты	Доля %
APL Co. Pte LTD	25,06	APL Co. Pte LTD	21,11
Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd	16,93	Hyundai Merchant Marine Co., LTD	16,59
A.P. Moller-Maersk A/S	16,11	A.P. Moller-Maersk A/S	14,00
		Yang Ming Marine Transport Corp.	11,59
		Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd	11,12
$\Sigma$	<b>58,12</b>	$\Sigma$	<b>74,41</b>

При расчете долей рынка, исходя из показателя – объем перевезенных контейнеров, три хозяйствующих субъекта, имеющих наибольшую долю на рынке в 2012 году – APL Co. Pte LTD, Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd, A.P. Moller-Maersk A/S имели совокупную долю на рынке 58,12%, соответственно, исходя из показателя – объем перевезенных контейнеров, пять хозяйствующих субъектов, имеющих наибольшую долю на рынке в 2013 году – APL Co. Pte LTD, Hyundai Merchant Marine Co., LTD, A.P. Moller-Maersk A/S, Yang Ming Marine Transport Corp., Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd имели совокупную долю на рынке 74,41%.

В соответствии с частью 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции, положение данных трех хозяйствующих субъектов на рынке в 2012 году может быть признано доминирующим («коллективное доминирование») по критерию доли на рынке (более 50%), при наличии остальных условий признания доминирования, предусмотренных указанной статьей закона.

В соответствии с частью 3 статьи 5 ФЗ Закона о защите конкуренции, положение данных пяти хозяйствующих субъектов на рынке в 2013 году может быть признано доминирующим («коллективное доминирование») по критерию доли на рынке (более 70%), при наличии остальных условий признания доминирования, предусмотренных указанной статьей закона.

<sup>13</sup> Исходя из расчета общего объема перевозок в обороте за определенный период времени в продуктовых и географических границах (согласно данным приложений № 4, 5)



**Размеры долей трех крупнейших участников рынка услуг по перевозке грузов в универсальных контейнерах из Российской Федерации (Санкт-Петербург, Усть-Луга) (экспорт) на Дальний Восток и Юго-Восточную Азию в 2012, 2013 гг.**

Таблица №5

2012		2013	
Хозяйствующие субъекты	Доля %	Хозяйствующие субъекты	Доля %
СМА CGM SA S.A.	14,13	СМА CGM SA S.A.	11,43
A.P. Moller-Maersk A/S	15,43	A.P. Moller-Maersk A/S	15,36
APL Co. Pte LTD	13,77	APL Co. Pte LTD	17,14
$\Sigma$	<b>43,33</b>	$\Sigma$	43,93

При расчете долей рынка, исходя из показателя – объем перевезенных контейнеров, три хозяйствующих субъекта, имеющих наибольшую долю на рынке в 2012 году – СМА CGM SA S.A., A.P. Moller-Maersk A/S, APL Co. Pte LTD имели совокупную долю на рынке 43,33%, в 2013 году – СМА CGM SA S.A., A.P. Moller-Maersk A/S, APL Co. Pte LTD имели совокупную долю на рынке 43,93%.

В соответствии с частью 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции, положение данных трех хозяйствующих субъектов на рынке в 2012-2013 гг не может быть признано доминирующим («коллективное доминирование») по критерию доли на рынке (более 50%), при наличии остальных условий признания доминирования, предусмотренных указанной статьей закона.

**Размеры долей трех крупнейших участников рынка услуг по перевозке грузов в рефрижераторных контейнерах из Российской Федерации (Санкт-Петербург, Усть-Луга) (экспорт) на Дальний Восток и Юго-Восточную Азию в 2012, 2013 гг.<sup>14</sup>**

Таблица № 6

2012		2013	
Хозяйствующие субъекты	Доля %	Хозяйствующие субъекты	Доля %
Orient Overseas Container Line Limited	48,45	Orient Overseas Container Line Limited	39,21
Yang Ming Marine Transport Corp.	29,51	Yang Ming Marine Transport Corp.	32,68
APL Co. Pte LTD	7,00	APL Co. Pte LTD	10,43
$\Sigma$	<b>84,96</b>	$\Sigma$	<b>82,32</b>

<sup>14</sup> Исходя из расчета общего объема перевозок в обороте за определенный период времени в продуктовых и географических границах (согласно данным приложений № 4, 5)

При расчете долей рынка, исходя из показателя – объем перевезенных контейнеров, три хозяйствующих субъекта, имеющих наибольшую долю на рынке в 2012 году – Orient Overseas Container Line Limited, Yang Ming Marine Transport Corp., APL Co. Pte LTD имели совокупную долю на рынке 84,96%, в 2013 году – Orient Overseas Container Line Limited, Yang Ming Marine Transport Corp., APL Co. Pte LTD, имели совокупную долю на рынке 82,32%.

В соответствии с частью 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции, положение данных трех хозяйствующих субъектов на рынке в 2012-2013 гг может быть признано доминирующим («коллективное доминирование») по критерию доли на рынке (более 50%), при наличии остальных условий признания доминирования, предусмотренных указанной статьей закона.

## 8. Определение уровня концентрации товарного рынка

В соответствии с проведенным расчетом долей участников рынка, рассчитаны коэффициенты рыночной концентрации CR3 - выраженные в процентах, трех наиболее крупных хозяйствующих субъектов на исследуемых рынках, а также индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана (ННІ).

### Индекс ННІ в 2012 году

Таблица № 7

Дальний Восток и Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга), %		Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) - Дальний Восток и Юго-Восточная Азия, %	
Универсальные контейнеры	Рефрижераторные контейнеры	Универсальные контейнеры	Рефрижераторные контейнеры
1336	1485	1005	3343

### Индекс CR3 в 2012 году

Таблица № 8

Дальний Восток и Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга), %		Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) - Дальний Восток и Юго-Восточная Азия, %	
Универсальные контейнеры	Рефрижераторные контейнеры	Универсальные контейнеры	Рефрижераторные контейнеры
54,00	58,12	43,33	84,96

### Индекс ННІ в 2013 году

Таблица №9

Дальний Восток и Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга), %		Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) - Дальний Восток и Юго-Восточная Азия, %	
Универсальные контейнеры	Рефрижераторные контейнеры	Универсальные контейнеры	Рефрижераторные контейнеры
1399	1317	1027	2804

### Индекс CR3 в 2013 году

Таблица № 10

Дальний Восток и Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга), %		Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) - Дальний Восток и Юго-Восточная Азия, %	
Универсальные контейнеры	Рефрижераторные контейнеры	Универсальные контейнеры	Рефрижераторные контейнеры
52,63	74,41	43,93	82,32

Таким образом, на основании расчета значений индексов концентрации CR3 (сумма долей на товарном рынке 3-х крупнейших хозяйствующих субъектов) уровень концентрации для контейнерных перевозок, осуществляемых через порт Санкт-Петербург по всем направлениям, для 4 рынков, в целом является умеренно концентрированным. Исключение составляют рынки перевозок грузов в рефрижераторных контейнерах в 2012-2013 гг. из Российской Федерации (Санкт-Петербург, Усть-Луга) на Дальний Восток и Юго-Восточную Азию.

На направлении Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) / Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) – Дальний Восток и Юго-Восточная Азия:

- для рынка **перевозок грузов в универсальных контейнерах в 2012** году на направлении Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) значения CR3= 54% и НИИ=1336 находятся в границах умеренного уровня концентрации товарного рынка;

- для рынка **перевозок грузов в рефрижераторных контейнерах в 2012** году на направлении Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) значения CR3= 58,12% и НИИ=1485 находятся в границе умеренного] уровня концентрации товарного рынка;

- для рынка **перевозок грузов в универсальных контейнерах в 2012** году на направлении Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) – Дальний Восток и Юго-Восточная Азия значения CR= 43,33 и НИИ= 1005 находятся в границах умеренного уровня концентрации товарного рынка;

- для рынка **перевозок грузов в рефрижераторных контейнерах в 2012** году на направлении Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) –

Дальний Восток и Юго-Восточная Азия значения  $CR3=84,96\%$  и  $HNI=3343$  находятся в границах высокого уровня концентрации товарного рынка;

- для рынка **перевозок грузов в универсальных контейнерах в 2013** году на направлении Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) значения  $CR3=52,63\%$  и  $HNI=1399$  находятся в границах умеренного уровня концентрации товарного рынка;

- для рынка **перевозок грузов в рефрижераторных контейнерах в 2013** году на направлении Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) значения  $CR3=74,41\%$  и  $HNI=1375$  находятся в границах умеренного уровня концентрации товарного рынка;

- для рынка **перевозок грузов в универсальных контейнерах в 2013** году на направлении Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) – Дальний Восток и Юго-Восточная Азия значения  $CR3=43,93\%$  и  $HNI=1027$  находятся в границах умеренного уровня концентрации товарного рынка;

- для рынка **перевозок грузов в рефрижераторных контейнерах в 2013** году на направлении Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) – Дальний Восток и Юго-Восточная Азия значения  $CR3=82,32\%$  и  $HNI=2805$  находятся в границах высокого уровня концентрации товарного рынка.

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

Процедура определения барьеров входа на товарный рынок хозяйствующих субъектов проведена в соответствии с разделом VIII Порядка.

Барьеры входа на рынки услуг по перевозке грузов в контейнерах включают в себя:

- Барьеры, связанные со строительством и эксплуатацией современных конкурентоспособных специализированных судов (контейнеровозов) необходимой вместимости.

Одним из основных условий для входа хозяйствующего субъекта на рассматриваемый рынок морских линейных контейнерных перевозок является возможность привлечения или наличие в оперативном управлении (собственности) транспортных средств (контейнеровозов) достаточной вместимости для транспортировки предъявляемого к перевозке грузопотока. В частности, участие линейных перевозчиков в операционных альянсах предполагает наличие определенного по размерам тоннажа. В настоящее время на рассматриваемом направлении работают суда линейных перевозчиков вместимостью от 6500 до 19000 TEU. Экономической сложностью для строительства новых контейнеровозов является необходимость привлечения (выделения) значительных денежных средств с целью реализации проектов со значительным сроком окупаемости.

Для облегчения доступа на исследуемый рынок, связанного со строительством и эксплуатацией контейнеровозов необходимой вместимости, следует создавать благоприятные условия для привлечения инвесторов в данную сферу.

- Барьеры, связанные с имеющимся превышением предложения провозной способности контейнеровозов на рассматриваемом рынке над спросом со стороны клиентов.

- Барьеры, связанные с отсутствием надлежащего правового регулирования линейных контейнерных перевозок в Российской Федерации.

## **10. Оценка состояния конкуренции на товарных рынках**

В результате исследования состояния конкуренции между международными линейными контейнерными перевозчиками на рынках услуг по перевозке грузов в контейнерах из Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга) и обратно, можно сделать следующие выводы:

1. Результаты проведенного исследования рынков услуг по перевозке грузов в контейнерах на направлении Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) и обратно, не смотря на факт наличия конкурирующих организаций, могут указывать на неразвитую конкуренцию на данных рынках. Появление новых организаций в качестве продавцов на рассматриваемых рынках сопряжено со значительными барьерами.

2. Конкуренция между линейными перевозчиками на рынках услуг по перевозке грузов в контейнерах осуществляется в рамках установленных географических границ, представляющих собой перевозки из стран Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Лугу) и перевозки из Российской Федерации (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в страны Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии.

3. Исследованные рынки по перевозке грузов в контейнерах на указанном направлении имеют следующие продуктовые границы:

- **услуги по перевозке грузов в универсальных контейнерах** с использованием специализированных судов–контейнеровозов из стран Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга) (*16 конкурирующих организаций в 2012 г.; 16 конкурирующих организаций в 2013 г.*);

- **услуги по перевозке грузов в рефрижераторных контейнерах** с использованием специализированных судов–контейнеровозов из стран Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга) (*15 конкурирующих организаций в 2012 г.; 15 конкурирующих организаций в 2013 г.*);

- **услуги по перевозке грузов в универсальных контейнерах** с использованием специализированных судов–контейнеровозов из Российской Федерации (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в страны Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в (*15 конкурирующих организаций в 2012 г.; 16 конкурирующих организаций в 2013 г.*);

- **услуги по перевозке грузов в рефрижераторных контейнерах** с использованием специализированных судов–контейнеровозов из Российской

Федерации (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в страны Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в (10 конкурирующих организаций в 2012 г.; 12 конкурирующих организаций в 2013 г.).

4. Установлены хозяйствующие субъекты, совокупная доля которых на исследованных рынках в продуктовых границах, указанных в пункте 3 настоящего раздела, превышает двадцать процентов (20 %) и при этом доля каждого из которых превышает восемь процентов (8 %). Таблицы 11-14.

5. Полученные в ходе исследования результаты следует рекомендовать использовать при:

- осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией;
- рассмотрении дел о нарушении антимонопольного законодательства;
- осуществлении контроля и учета грузопотока при перевозке грузов в контейнерах государственными органами Российской Федерации;
- решении любых других задач, требующих оценки характера конкурентной среды на исследуемых рынках.

Таблица № 11

**Участники рынка услуг по перевозке грузов в универсальных контейнерах из Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга) (импорт) в 2012, 2013 гг., доля которых превышает 8% (совокупная доля более 20%)**

2012		2013	
Хозяйствующие субъекты	Доля %	Хозяйствующие субъекты	Доля %
A.P. Moller-Maersk A/S	24,47	A.P. Moller-Maersk A/S	28,68
Hyundai Merchant Marine Co., LTD	17,54	CMA CGM SA S.A.	13,01
CMA CGM SA S.A.	11,98	Hyundai Merchant Marine Co., LTD	10,74
Orient Overseas Container Line Limited	11,32	Orient Overseas Container Line Limited	10,94

Таблица №12

**Участники рынка услуг по перевозке грузов в рефрижераторных контейнерах из Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга) (импорт) в 2012, 2013 гг., доля которых превышает 8% (совокупная доля более 20%)**

2012		2013	
Хозяйствующие субъекты	Доля %	Хозяйствующие субъекты	Доля %
APL Co. Pte LTD	25,08	APL Co. Pte LTD	21,11
Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd	16,93	Hyundai Merchant Marine Co., LTD	16,59
A.P. Moller-Maersk A/S	16,11	A.P. Moller-Maersk A/S	14,00

Yang Ming Marine Transport Corp.	10,27	Yang Ming Marine Transport Corp.	11,59
Orient Overseas Container Line Limited	8,98	Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd	11,12

Таблица №13

**Участники рынка услуг по перевозке грузов в универсальных контейнерах из Российской Федерации (Санкт-Петербург, Усть-Луга) на Дальний Восток и Юго-Восточную Азию (экспорт) в 2012, 2013 гг., доля которых превышает 8 % (совокупная доля более 20%)**

2012		2013	
Хозяйствующие субъекты	Доля %	Хозяйствующие субъекты	Доля %
A.P. Moller-Maersk A/S	15,43	APL Co. Pte LTD	17,14
CMA CGM SA	14,13	A.P. Moller-Maersk A/S	15,36
APL Co. Pte LTD	13,77	CMA CGM SA	11,43
Orient Overseas Container Line Limited	9,97	Orient Overseas Container Line Limited	10,15
Hyundai Merchant Marine Co., LTD	9,16	Evergreen Marine Corp. (Taiwan)	10,10
Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd	8,95	Ltd	

Таблица №14

**Участники рынка услуг по перевозке грузов в рефрижераторных контейнерах из Российской Федерации (Санкт-Петербург, Усть-Луга) на Дальний Восток и Юго-Восточную Азию (экспорт) в 2012, 2013 гг., доля которых превышает 8 % (совокупная доля более 20%)**

2012		2013	
Хозяйствующие субъекты	Доля %	Хозяйствующие субъекты	Доля %
Orient Overseas Container Line Limited	48,45	Orient Overseas Container Line Limited	39,21
Yang Ming Marine Transport Corp.	29,51	Yang Ming Marine Transport Corp.	32,68
		APL Co. Pte LTD	10,43





**Доли рынка поставщиков (продавцов) услуг по перевозке грузов в 20-ти и 40-ка футовых контейнерах (универсальные, рефрижераторные) на направлении Дальний Восток и Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) и обратно в 2013 г. (в %)**

Приложение №5

Наименование линии	Дальний Восток и Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга), %						Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) - Дальний Восток и Юго-Восточная Азия, %					
	20'	40'	DRY	20'RF	40'RF	RF	20'	40'	DRY	20'RF	40'RF	RF
K-LINE	0,03	0,98	0,80	0,00	0,09	0,09	0,04	2,17	1,58	0,00	0,00	0,00
CSCL	3,82	1,90	2,26	0,27	0,06	0,06	7,37	5,82	6,25	0,00	0,00	0,00
HMM	3,94	12,28	10,74	16,15	16,60	16,59	3,23	7,54	6,34	0,00	3,86	3,86
YM	3,41	3,66	3,62	0,00	11,95	11,59	4,12	2,97	3,29	0,00	32,72	32,68
ZIM	0,01	0,03	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00
CMACGM	17,78	11,93	13,01	16,42	6,01	6,32	12,46	11,03	11,43	60,00	5,59	5,66
HLAG	0,83	1,72	1,56	8,54	0,59	0,83	1,85	1,25	1,42	0,00	0,05	0,05
NYK	1,95	1,48	1,56	7,74	0,03	0,27	3,49	2,09	2,48	0,00	0,54	0,54
COSCO	3,05	3,99	3,82	11,48	4,00	4,23	5,39	6,22	5,99	0,00	0,25	0,25
MSC	9,50	5,13	5,93	2,00	0,55	0,59	8,62	1,00	3,12	20,00	0,05	0,07
OOCL	12,32	10,63	10,94	4,41	7,99	7,88	11,57	9,60	10,15	0,00	39,26	39,21
EMC	8,38	7,82	7,92	0,00	11,44	11,12	9,63	10,29	10,10	0,00	6,58	6,58
HJS	2,87	1,68	1,90	2,40	0,64	0,69	2,52	3,38	3,14	0,00	0,00	0,00
ML	26,21	29,24	28,68	14,82	13,97	14,00	19,75	13,67	15,36	20,00	0,59	0,62
APL	4,79	5,40	5,29	0,00	21,76	21,11	8,95	20,30	17,14	0,00	10,45	10,43
MOL	1,12	2,13	1,94	14,95	4,31	4,63	1,00	2,65	2,19	0,00	0,05	0,05
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Приложения № 6,7: Доли рынка поставщиков (продавцов) услуг по перевозке грузов в контейнерах (универсальные 20/40, рефрижераторные 20/40) на направлении Дальний Восток и Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) и обратно (в натуральных показателях) в 2012, 2013 гг. соответственно – содержат коммерческую тайну хозяйствующих субъектов. Данным приложениям присвоен гриф «Для служебного пользования».

Начальник Управления

А.П. Тенишев.