**Заключение по результатам анализа состояния конкуренции на товарном рынке хранения авиатоплива в целях заправки в воздушные суда (аэропортовская деятельность) за период 2021-2023 годов**

|  |  |
| --- | --- |
| **г.Алматы**  | **2024 год** |

**1. Общие положения**

Анализ состояния конкуренции на рынке хранения авиационного топлива за период 2021-2023 годов*(далее - Анализ)* проведен в соответствии с Планом работы Агентства по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан *(далее - Агентство)*на 2024 год, а также поручения Агентства №04-04/315-Иот 2 февраля 2024 года, согласно со статьей 196 Предпринимательского Кодекса Республики Казахстан *(далее - Кодекс),* Методики по проведению анализа состояния конкуренции на товарных рынках, утвержденной приказом Председателя Агентства № 13 от 3 мая 2022 года *(далее-Методика)*.

**Целью Анализа является:**

* оценка состояния конкуренции на товарном рынке хранения авиатоплива;
* выявление субъектов рынка, занимающих доминирующее или монопольное положение на товарном рынке хранения авиатоплива;
* выявление обладателей ключевой мощности;
* исследование рынка.

Согласно пункту 5 Методики, анализ состояния конкуренции
на товарных рынках включает следующие этапы:

1. определение критериев взаимозаменяемости товаров;
2. определение границ товарного рынка;
3. определение временного интервала исследования товарного рынка;
4. определение состава субъектов рынка, действующих на товарном рынке;
5. расчет объема товарного рынка и долей субъектов рынка;
6. оценка состояния конкурентной среды на товарном рынке;
7. определение обстоятельств или признаков, свидетельствующих о наличии препятствий, затруднений либо иных ограничений деятельности субъектов рынка, влияющих на развитие конкуренции, в том числе определение барьеров входа на товарный рынок;
8. выводы по результатам проведенного анализа состояния конкуренции на товарном рынке, которые отражаются в заключении.

В рамках анализа, в том числе, использованы следующие нормативные правовые акты, материалы и сведения:

* Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»;
* Закон Республики Казахстан «О государственном регулировании производства и оборота отдельных видов нефтепродуктов»;
* Требования к организациям по обеспечению горюче-смазочными материалами гражданских воздушных судов, утвержденные приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года №188;
* Правила обеспечения авиационными горюче-смазочными материалами гражданских воздушных судов, утвержденные приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года №190;
* Правила хранения, подготовки к выдаче на заправку и проведения контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов
и специальных жидкостей в организациях гражданской авиации Республики Казахстан, утвержденные приказом исполняющего обязанности Министра
по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24 февраля 2015 года
№191;
* Перечень товаров, работ, услуг аэродромного и наземного обслуживания, входящих в состав аэропортовской деятельности, утвержденный приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 октября 2018 года № 749;
* Правила осуществления наземного обслуживания в аэропортах, утвержденные приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 октября 2019 года № 750*(далее – Правиланаземного обслуживания)*.

Анализ проведен на основании предоставленной информации нижеследующих государственных органов и субъектов рынка:

* Департамента государственных доходов по г. Алматы*(№-МК/6646 от 27.02.2024 года);*
* Департамент бюро национальной статистики Агентства
по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан
по г. Алматы*(№ 05-09/122 от 26.02.2024 года);*
* от следующих организаций:
* Комитет оперирующих авиаперевозчиков AOC-ALA;
* Филиал Международной Ассоциации Воздушного Транспорта «IATA»;
* ТОО «КазМунайГаз - Аэро»;
* АО «Международный аэропорт Алматы» *(далее – Аэропорт Алматы)*;
* AsianaAirlines;
* QatarAirways;
* Аэрофлот;
* ТОО «Нефтебаза Альмерек» и иные субъекты рынка.
1. **Определение критериев взаимозаменяемости товаров**

 В настоящем разделе приведены следующие основные определения
и понятия, используемые в Законе Республики Казахстан «О государственном регулировании производства и оборота отдельных видов нефтепродуктов»:

**нефтепродукты** - отдельные виды нефтепродуктов: бензин, **авиационное** и дизельное **топливо**, мазут;

**Авиационное топливо***(далее – авиатопливо)* – горючее вещество, вводимое вместе с воздухом в камеру сгорания двигателя летательного аппарата для получения тепловой энергии в процессе окисления кислородом воздуха (сжигания). Авиационное топливо делится на два типа — авиационные бензины и керосины. Первые применяются, как правило,
для заправкивоздушных судов с поршневыми двигателями, вторые — турбореактивными*(основная часть всех воздушных судов)*.

Таким образом, в рамках анализа под авиатопливом подразумевается авиационный керосин, применяемый для заправки воздушных судов
с турбореактивными двигателями.

В соответствии с подпунктами41-44), 41-45) и 41-59) пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» *(далее – Закон)*, уполномоченный орган в сфере гражданской авиации в пределах своей компетенции утверждает:

- правила обеспечения авиационными горюче-смазочными материалами гражданских воздушных судов *(далее – Правила обеспечения)*;

- правилахранения, подготовки к выдаче на заправку и проведения контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов
и специальных жидкостей в организациях гражданской авиации Республики Казахстан*(далее – Правила хранения)*;

- требования к организациям по обеспечению горюче-смазочными материалами гражданских воздушных судов *(далее – Требования)*.

Согласно подпункту 2) пункта 3 Правил обеспечения, авиационные горюче-смазочные материалы *(далее – авиаГСМ)* – общее наименование топлив, масел, смазок и специальных жидкостей всех марок, применяемых
при эксплуатации авиационной техники.

Правила хранения определяют порядок хранения, подготовки к выдаче на заправку и проведения контроля качества авиаГСМ и специальных жидкостей в организациях гражданской авиации Республики Казахстан, также предусматривают взаимосвязанный технологический цикл процессов, включающих в себя: приемку, контроль качества, фильтрацию
и подачу топлива на резервуары, подготовку к выдаче авиаГСМ на заправку.

В соответствии с подпунктом 18) статьи 1 Закона, организация гражданской авиации - юридическое лицо, осуществляющее деятельность
в сфере гражданской авиации.

Согласно пункту 3 Требований, организация по обеспечению горюче-смазочных материалов осуществляет следующие работы:

1) прием горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей
*(далее – ГСМ)*на склад аэропорта;

2) хранение ГСМ;

3) подготовку и выдачу ГСМ на заправку;

4) заправку ГСМ в гражданские воздушные суда.

Также, согласно приказу Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 октября 2018 года № 749*,* на территории аэропорта оказываются услуги наземного обслуживания, предусмотренные в перечне товаров, работ, услуг аэродромного и наземного обслуживания, входящих
в состав аэропортовской деятельности *(далее – Перечень аэропортовской деятельности)*.

Перечень аэропортовской деятельности включает в себя «Раздел 7. Хранение, заправка горюче-смазочных материалов и спецжидкостей»,состоящий из пунктов 33 «Обеспечение воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами» и 36 «Услуги по хранению горюче-смазочных материалов и спецжидкостей».

Согласно пункту 33, обеспечение воздушных судов авиаГСМ, включает в себя следующую деятельность:

1) организацию обеспечения авиаГСМ;

2) анализ и контроль качества авиаГСМ;

3) прием, слив и выдачу авиаГСМ;

4) предоставление персонала (оператора) и технических передвижных и/или стационарных средств для заправки воздушного судна авиаГСМ;

5) заправку авиаГСМ в баки воздушного судна;

6) оформление расходного ордера на заправку воздушного судна авиаГСМ.

Согласно пункту 36, услуги по хранению горюче-смазочных материалов и спецжидкостей, включают в себя следующую деятельность:

1) прием горюче-смазочных материалов;

2) анализ качества горюче-смазочного материала;

3) хранение горюче - смазочного материала;

4) отпуск горюче - смазочного материала.

В соответствии с пунктом 7 Требований, для обеспечения ГСМ гражданских воздушных судов на территории аэропорта или прилегающей
к нему территории располагается топливозаправочный комплекс, включающий:

1) объекты для слива авиаГСМ из транспортных средств, приема тарных продуктов;

2) резервуарный парк для хранения наливных авиаГСМ;

3) складские помещения;

4) насосные станции для производства сливо-наливных операций;

5) пункты фильтрации и водоотделения авиаГСМ;

6) пункты налива в средства заправки;

7) трубопроводные коммуникации;

8) автоматизированные или упрощенные централизованные заправочные системы;

9) заправочные средства;

10) лаборатории авиаГСМ;

11) объекты пожаротушения;

12) нефтеловушки и другие вспомогательные технологические объекты и пункты.

Таким образом, законодательство Республики Казахстан определило, что ряд услуг, включающий в себя, прием ГСМ (1), хранение ГСМ (2), подготовку и выдачу ГСМ (3) и заправку ГСМ в воздушные суда (4), является технологически взаимосвязанным цикломуслуг.

В соответствии с п. 6 Правил наземного обслуживания, доступ
на территорию аэропорта для оказания услуг наземного обслуживания поставщиком, осуществляется путем конкурса по отбору поставщика услуг наземного обслуживания (далее – конкурс), если иное не предусмотрено настоящими Правилами и (или) законодательством Республики Казахстан.

Согласно п. 36 Правил наземного обслуживания, эксплуатант аэропорта осуществляет наземное обслуживание, перечисленное в Приложении 4.
Так, приложением 4,услуги по хранению горюче-смазочных материалов
и спецжидкостей отнесены к перечню услуг оказываемых эксплуатантом аэропорта.

При этом, п. 35 Правил наземного обслуживания, услуги наземного обслуживания, перечисленные в Приложении 3, относятся к услугам перронного обслуживания, на которые предусматривается доступ
для поставщиков, в том числе не более 1 (одного) поставщика прямо
или косвенно аффилированного с эксплуатантом аэропорта.

Подпунктом 9) приложения 3, определен перечень услуг наземного обслуживания ограниченного доступа в аэропорту, в котором в том числе указаны услуги по обеспечению воздушных судов авиационными горюче-смазочными материалами.

Согласно пунктам 40, 41 и 45 Правил наземного обслуживания, обеспечение авиационными горюче-смазочными материалами воздушных судов в аэропортах осуществляется в соответствии с заключаемыми договорами, предусматривающие обеспечение заправки воздушных судов авиационным топливом.

Подача заявок на обеспечение авиационным горюче-смазочным материалом воздушных судов в аэропорту производятся в порядке, предусмотренном пунктом 22 настоящих Правил.

В случае если отсутствует техническая возможность в полной мере удовлетворять все заявки (по объему и (или) времени оказания услуг), аэропорт в течение 30 (тридцати) календарных дней со дня направления отказа от удовлетворения заявки на основании отсутствия технической возможности аэропорта разрабатывает план мероприятий, направленных на обеспечение такой технической возможности. Указанный план мероприятий размещается на официальном сайте аэропорта и направляется в уполномоченную организацию в сфере гражданской авиации.

На основании вышеизложенного, услуга по заправке воздушных судов авиатопливом носит ограниченный характер и не имеет свободного доступа
к ее оказанию.При этом услуга по хранению авиатоплива, ввиду технологической особенности ее оказания эксплуатантом аэропорта, направлена исключительно на дальнейшую заправку воздушных судов, следовательно не взаимозаменяема с иными видами хранения, в том числе
в нефтехранилищах, расположенных вне территории аэропорта.

В рамках изучения информации Комитета оперирующих авиаперевозчиков AOC-ALA следует, что обеспечение авиатопливом воздушных судов без использования резервуаров хранения на территории Аэропорта Алматы невозможно, так как, согласно технологического графика, лаборатории должны следить за качеством топлива, путем проведения отборов их анализа с резервуаров хранения, перед заполнением ТЗ и перед заправкой воздушных судов.

Филиалом Международной Ассоциации Воздушного Транспорта «IATA» в РК сообщается, что для поставки реактивного топлива
в значительных количествах, топливо обычно поступает в резервуары
для хранения, расположенные в аэропорту, и отгружаются оттуда для заправки в крыло самолета. Поставщик топлива, не имеющий доступа к резервуарам
для хранения, сочтет крайне неэффективным и неконкурентоспособным снабжение топлива в аэропорту. С практической точки зрения, доступ
к резервуарам для хранения является необходимым.

Как правило, авиационное топливо приобретается поставщиками топлива из разных источников (импортируется, или закупается на местных НПЗ) затем транспортируется в централизованные резервуары для хранения
в аэропорту (топливозаправочный комплекс) различными видами транспорта. Из резервуара для хранения в аэропорту топливо заправляется в самолет.

Департаментом в рамках анализа проведен опрос среди зарубежных авиакомпаний, осуществляющих грузовые и пассажирские авиаперевозки*(авиаперевозчики: AsianaAirlines, QatarAirways, Аэрофлот)*, а также субъектов рынка осуществляющих хранение нефтепродуктов в городе Алматы *(ТОО «Нефтебаза Альмерек», ТОО «Алем Петро Трейд», ТОО «Sinooil», ТОО «Гелиос» и ТОО «Газпром нефть-Казахстан»)*.

Согласно ответам авиакомпаний, обеспечение воздушных судов авиатопливом на территории Аэропорта Алматы осуществляетсяАэропортом Алматы самостоятельно, без возможности выбора альтернативных поставщиков. При этом, Аэрофлот сообщает о возможности выбора поставщика в случае прохождения соответствующих конкурсных процедур. Однако, в ходе анализа установлено отсутствие конкурсных процедур
по выбору поставщиков по услуге обеспечения авиатопливом воздушных судов на территории Аэропорта Алматы.

Вместе с тем, QatarAirways, на вопрос о причинах отсутствия альтернативных поставщиков сообщает о монополизации рынка обеспечения авиатопливом воздушных судов.

AsianaAirlines, на аналогичный вопрос, сообщает о том, что Аэропорт Алматы единолично предоставляет услугу обеспечения авиатопливом воздушных судов для иностранных перевозчиков, при этом, за рубежом,
как правило, работают не менее 2-х операторов.

ТОО «Нефтебаза Альмерек» сообщает о наличии объемов хранения авиатоплива, однако, компанией невозможно обеспечение авиатопливом воздушных судов с резервуаров своей нефтебазы, ввиду отсутствия технической возможности, несоответствия оборудования и отсутствия допуска на территорию Аэропорта Алматы. Если компания хочет заправлять свои воздушные суда на территории Аэропорта Алматы, они должны заключить договор аренды резервуара и встать на учет по месту нахождения объекта.

ТОО «Sinooil», ТОО «Гелиос», ТОО «Газпром нефть-Казахстан»
и ТОО «Алем Петро Трейд» сообщают об отсутствии услуг по хранению авиатоплива.

Согласно ответу ТОО «КазМунайГаз - Аэро», на сегодняшний день
без использования топливно-заправочной инфраструктуры Аэропорта Алматы (резервуары с системой фильтрации, лаборатория, топливозаправщики и др.) заправка воздушных судов «в крыло»
не представляется возможной.

Таким образом, услуга хранения авиатоплива для дальнейшей заправки в воздушные суда, ввиду технологических особенностей ее оказания,
а также задействованных объектов инфраструктуры Аэропорта Алматы, являются невзаимозаменяемой, более того являются ключевой мощностью, без доступа к которой субъекты рынка не могут осуществлять розничную реализацию авиатопливана территории Аэропорта Алматы.

Согласно пункту 1 статьи 176-1 Кодекса, ключевой мощностью являются товар, объект инфраструктуры субъекта рынка, занимающего доминирующее или монопольное положение *(далее – обладатель ключевой мощности)*, без доступа к которым другие субъекты рынка не могут осуществлять производство и (или) реализацию товара на соответствующем или смежном товарном рынке.

В соответствии с пунктом 2 статьи 176-1 Кодекса, товар, объект инфраструктуры субъекта рынка признаются ключевой мощностью
при совокупности следующих условий:

* 1. дублирование товара, объекта инфраструктуры невозможно или экономически нецелесообразно в силу технологических особенностей;
	2. обладатель ключевой мощности вправе владеть, пользоваться и распоряжаться соответствующим товаром, объектом инфраструктуры;
	3. наличие возможности у обладателя ключевой мощности в предоставлении доступа к соответствующему товару, объекту инфраструктуры;
	4. необоснованный отказ обладателя ключевой мощности в доступе к соответствующему товару, объекту инфраструктуры будет оказывать отрицательное влияние на конкуренцию;
	5. доступ к соответствующему объему товара, объекту инфраструктуры обладателя ключевой мощности не предоставляется посредством биржевых торгов.

На основании вышеизложенного, товаром в рамках данного анализа признанауслуга хранения авиатоплива в целях дальнейшей заправки в воздушные суда на территории Аэропорта Алматы. При этом, данная услуга соответствуют совокупности условий, предусмотренных пунктом 2 статьи 176-1 Кодекса.

Согласно пункту 4-2 Правила равного доступа к ключевой мощности, утвержденный приказом Председателя Агентства по защите и развитию конкуренции Республики Казахстан от 13 июня 2022 года № 15 *(далее – Правила равного доступа)*, в течение пяти календарных дней с даты размещения заключения и перечня антимонопольный орган направляет субъекту рынка письменное уведомление о признании его обладателем ключевой мощности.

В соответствии пунктом 4-3 Правила равного доступа, обладатель ключевой мощности по истечении шестидесяти календарных дней со дня получения уведомления приводит свою деятельность в соответствие с требованиями настоящих Правил.

**3. Определение границ товарного рынка**

Согласно пункту 17 Методики, границы товарного рынка определяют территорию, на которой потребители приобретают товар
или взаимозаменяемый товар, если его приобретение нецелесообразно
за пределами данной территории по экономическим, технологическим
и другим причинам.

Вместе с тем, определение границ товарного рынка осуществляется
по одному из критериев либо их совокупности:

1) возможность приобретения товара на данной территории;

2) обоснованность и оправданность транспортных затрат относительно стоимости товара;

3) сохранение качества, надежности и других потребительских свойств товара при его транспортировке;

4) отсутствие ограничений (запретов) купли-продажи, ввоза и вывоза товаров;

5) наличие равных условий конкуренции на территории, в пределах которой осуществляются реализация, поставка товаров.

Услугахранения авиатоплива для дальнейшей заправки в воздушные суда, ввиду ее технологических и инфраструктурных особенностей невозможна за пределами Аэропорта.

Согласно пункту 1 статьи 65 Закона, в состав аэропортовской деятельности входят товары, работы, услуги аэродромного и наземного обслуживания, перечень которых утверждается уполномоченным органом
в сфере гражданской (государственной) авиации по согласованию
с антимонопольным органом.

Наземным обслуживанием признается вид аэропортовской деятельности, осуществляемой эксплуатантом аэропорта и (или) поставщиком услуг наземного обслуживания, а также авиакомпанией, самостоятельно обслуживающей свои воздушные суда, пассажиров, багаж, груз и почту.

Согласно Перечню аэропортовской деятельности, услуги по хранению
авиатоплива в целях заправки в воздушные суда,является услугой наземного обслуживания, входящей в состав аэропортовской деятельности.

Следовательно, осуществление данной деятельности, вне территории Аэропорта невозможно.

Вместе с тем, в географических границах города Алматы расположен единственный международный аэропорт, Аэропорт Алматы.

Согласно пункту 24 Методики в сфере услуг, связанных с деятельностью субъектов естественных монополий, границы товарных рынков определяются с учетом возможностей субъектов рынка по доступу к инфраструктуре
и ее использованию.

В соответствии с пунктом 2 Приказа министра индустрии
и инфраструктурного развития «Об утверждении перечня регулируемых услуг» в сфере аэропортов, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с осуществлением технических посадок в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях и по международным направлениям:

1) обеспечение взлета и посадки воздушного судна, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с осуществлением технических посадок в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях и по международным направлениям;

2) обеспечение авиационной безопасности, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с осуществлением технических посадок в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях и по международным направлениям;

3) предоставление места стоянки воздушному судну сверх трех часов после посадки для пассажирских и шести часов для грузовых
и грузопассажирских сертифицированных типов воздушных судов
при наличии грузов (почты), подлежащих обработке (погрузке
и/или выгрузке) в аэропорту посадки, за исключением обслуживания авиаперевозок, осуществляющих транзитные пролеты через воздушное пространство Республики Казахстан с осуществлением технических посадок
в аэропортах Республики Казахстан в некоммерческих целях
и по международным направлениям;

4) предоставление места стоянки воздушному судну на базовом аэродроме, за исключением международных направлений.

Исходя из вышеизложенного, ввиду отсутствия иной технологической возможности хранения авиатопливав целях заправки в воздушные суда,при проведении анализа,географическими границами определена территория Аэропорта Алматы.

**4. Определение временного интервала
исследования товарного рынка**

В соответствии с пунктом 26 Методики временной интервал исследования товарного рынка определяется в зависимости от цели исследования, особенностей товарного рынка и доступности информации.

Кроме того, согласно пункту 56 Методики, анализируемый период товарного рынка определяется руководителем ведомства антимонопольного органа или его заместителем, курирующим вопросы проведения анализов товарных рынков, и (или) руководителем территориального подразделения ведомства антимонопольного органа.

Временной интервал исследования товарного рынка определяется в зависимости от цели исследования, особенностей товарного рынка и доступности информации.

Согласно поручению Агентства №04-04/315-и от 2 февраля 2024 года временной интервал исследования рынка хранение авиатоплива определен период 2021-2023 годов.

### 5. Определение состава субъектов рынка,действующих на товарном рынке

В ходе рассмотрения обращения и проведения анализа на основании информации, поступившей в ходе своей деятельности, а также субъектов рынка, осуществляющих непосредственно деятельность на рассматриваемом товарном рынке, установлено, что в период2021-2023 годовна рынкехранения авиатопливана территории Аэропорта Алматы осуществлял деятельность 1 субъект рынка.

**АО «Международный аэропорт Алматы»**

Местонахождение: город Алматы,ул. Майлина, 42, БИН 950440001445, субъект крупного предпринимательства, тел.+7 (727) 388-84-88.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Наименование субъекта** | **Учредители** | **Доля участия** |
| **1** | **Аэропорт Алматы** | \* | \* |

**6. Расчет объема товарного рынка и долей субъектов рынка
на товарном рынке похранению авиатопливаза 2021 год**

Согласно пункту 35 Методики, расчет объема товарного рынка за определенный период времени в пределах границ рассматриваемого рынка (далее – общий объем товарного рынка) определяется как сумма реализации субъектами рынка товара или взаимозаменяемых товаров в натуральном или стоимостном выражении, с учетом объемов ввоза и вывоза товара или взаимозаменяемых товаров.

Доля субъекта рынка на соответствующем товарном рынке определяется как отношение объема реализации субъектом рынка товара или взаимозаменяемых товаров в пределах границ рынка к общему объему соответствующего товарного рынка.

*таблица №1*

|  |
| --- |
| **2021 год** |
| **№** | **Наименование субъектов рынка** | **Объем реализации, т.** | **Доля в общем объеме (%)** | **Квадраты долей** |
| **1** | **Аэропорт Алматы** | \* | \* | \* |
|  | **Итого** | **\*** | **\*** | **\*** |

На основании вышеизложенного за период 2021 год в географических границах территории Аэропорта Алматы доля Аэропорта Алматы составляет **100%**.

Согласно пункту 7 статьи 172 Кодекса, монопольным признается положение субъектов рынка, занимающих стопроцентную долю доминирования на соответствующем товарном рынке (субъекты, занимающие монопольное положение).

Таким образом, Аэропорт Алматы, является субъектом рынка, занимающиммонопольное положение.

*таблица №2*

|  |
| --- |
| **2022 год** |
| **№** | **Наименование субъектов рынка** | **Объем реализации, т.** | **Доля в общем объеме (%)** | **Квадраты долей** |
| 1 | **Аэропорт Алматы** | \* | \* | \* |
|  | **Итого** | **\*** | **\*** | **\*** |

На основании вышеизложенного за период 2022 годв географических границах территории Аэропорта Алматы монопольное положение занимает Аэропорт Алматы с долей – **100%.**

*таблица №3*

|  |
| --- |
| **2023 год** |
| **№** | **Наименование субъектов рынка** | **Объем реализации, т.** | **Доля в общем объеме (%)** | **Квадраты долей** |
| 1 | **Аэропорт Алматы** | \* | \* | \* |
|  | **Итого** | **\*** | **\*** | **\*** |

На основании вышеизложенного за период 2023 год в географических границах территории Аэропорта Алматы монопольное положение занимает Аэропорт Алматы с долей – **100%.**

**7. Оценка состояния конкурентной среды на товарном рынке**

В соответствии с пунктом 64 Методики, для определения уровня концентрации рынка используется:

1) коэффициент рыночной концентрации (CR). Рассчитывается как процентное отношение объема реализации (поставки) товара определенным числом крупнейших поставщиков к общему объему реализации (поставки) товара на данном товарном рынке всеми поставщиками.

Рекомендуется использовать уровень концентрации трех (CR 3), четырех (CR 4) крупнейших поставщиков.

2) индекс рыночной концентрации Герфиндаля - Гиршмана (НН) рассчитывается как сумма квадратов долей всех предприятий, действующих на рынке, и может измеряться в долях или процентах.

В соответствии с различными значениями CR и НН выделяются три типа рынка по степени концентрации:

*таблица №4*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Высококонцентрированные рынки *(далее* ***–*** *ВК)* | При 70% < CR-3< 100%2000<ННК<10000 | При 80% < CR-4< 100%1800 <ННК<10000 |
| Умеренно концентрированные рынки (*далее* ***–*** *УК)* | При 45% < CR-3< 70%1000< ННК<2000 | При 45% < CR-4< 80%1000 <ННК<1800 |
| Низкоконцентрированные рынки *(далее – НК****)*** | При CR-3< 45%ННК<1000 | При CR-4< 45%ННК<1000 |

Как следует из рассчитанных значений коэффициентов концентрации и индексов Герфиндаля-Гиршмана, товарные рынки услуг по хранению авиатоплива определяются следующими типами рынка:

|  |  |
| --- | --- |
| **периоды** | **услуги по хранению авиатопливо** |
| 2021 год | ВК (10 000) |
| 2022 год | ВК (10 000) |
| 2023 год | ВК (10 000) |

Показатели рыночной концентрации дают возможность сделать предварительную оценку степени монополизации, равномерности (неравномерности) присутствия на нем субъектов рынка. Чем больше субъектов с разномасштабной поставкой продукции действует на соответствующем товарном рынке, тем меньшее значение имеют данные показатели.

За анализируемые периоды, рынок услуг по хранению авиатоплива оценивается как:

- 2021, 2022, 2023 годы - индекс рыночной концентрации **высококонцентрированный**, что объясняется превышением занимаемой доли одного, или нескольких субъектов рынка, относительно долям других участников рынка.

**8. Определение барьеров входа на товарный рынок**

Основными барьерами входа на рынок хранения авиатоплива являются:

а) экономические ограничения: - высокие затраты (*в том числе на строительство, приобретение, аренду резервуаров и топливнозаправочных комплексов*), длительный срок окупаемости первоначальных вложений;

- затруднен доступ потенциальных участников рынка к ресурсам (*при приобретении авиатоплива для перепродажи*), данные ресурсы распределены между действующими участниками;

б) административные ограничения: - необходимость получения специальных разрешений (*например, получение земельных участков для строительства нефтебазы и ТЗК*);

-технологические и экологические требования, предъявляемые к деятельности в данной сфере.

Необходимость поддержания специфических условий хранения, таких как температура и давление. Риск коррозии и износа оборудования, что требует регулярного технического обслуживания и замены.

**9. Оценка целесообразности присутствия государства на товарном рынке**

Субъекты рынка, осуществляющие хранение авиатоплива, имеют форму собственности частную, в этой связи оценка целесообразности присутствия государства на товарном рынке не проводилась.

**10. Выводы по результатам проведенного анализа состояния конкуренции на товарном рынке, которые отражаются в заключении**

Выводы по результатам проведенного анализа включают следующие разделы:

1) общие положения анализа рынка –Анализ состояния конкуренции
на товарном рынке оказания услуг аэропортовской деятельности по хранению авиатоплива на территории Аэропорта Алматы за период 2021-2023 годов проведен в соответствии Кодексом и Методикой;

2) временной интервал исследования –2021-2023годов;

3) границы товарного рынка–учитывая,технологическую и нормативно правовую особенность оказания услуг аэропортовской деятельности по хранению авиатоплива, границами товарного рынка определена территория Аэропорта Алматы;

4) состав субъектов рынка, действующих на рассматриваемом товарном рынке – по результатам проведенного Анализа установлено, что за период 2021-2023 годов, на соответствующем товарном рынке, аэропортовской деятельностью хранения авиатоплива фактически осуществлял 1 субъект рынка – Аэропорт Алматы.

5) объем рынка и доли субъектов рынка:

Аэропорт Алматы за период 2021-2023 годов на товарном рынке аэропортовской деятельности по хранению авиатоплива занимало монопольное положение с долей **100%**.

6) оценка состояния конкурентной среды на товарном рынке - состояние конкуренции на рынкеаэропортовской деятельности по хранению авиатоплива на территории Аэропорта Алматы характеризуется отсутствием конкуренции имонопольным положениемединственного субъекта рынка Аэропорт Алматы.

7) рекомендации по развитию конкуренции на рассматриваемом товарном рынке - Департаментом в рамках проведенного анализа состояния конкурентной среды на товарном рынке аэропортовской деятельности по хранению авиатоплива, установлено, что услуги хранения авиатоплива в целях заправки воздушных судов, ввиду технологических особенностей ее оказания, а также задействованных объектов инфраструктуры Аэропорта Алматы, является невзаимозаменяемой, более того является ключевой мощностью, без доступа к которой субъекты рынка не могут осуществлять розничную реализацию авиатоплива на территории Аэропорта Алматы.

Таким образом, в целях развития конкуренции на смежных товарных рынках, в том числе розничной реализации авиатопливом, обладателю ключевой мощности в лице Аэропорта Алматы необходимо обеспечить равный доступ к товарам, работам и услугам, а также объектам инфраструктуры без доступа к которым другие субъекты рынка не могут осуществлять производство и (или) реализацию товара на соответствующем или смежном товарном рынке.

Рекомендации по развитию конкуренции на рассматриваемом товарном рынке необходимо направить в Министерство индустрии и инфраструктурного развития, как государственному органу, осуществляющему руководство соответствующей отраслью (сферой) государственного управления для учета и использования в работе.

**Главный специалист**

**отдела развития конкуренции А. Сахыбаева**

**Заместитель руководителя Е.Абдубакиев**

**Руководитель Н.Уранхаев**