**Информация об основных направлениях и результатах деятельности Приморского УФАС России за 2019 год (информационно- аналитический отдел)**

В 2019 году Управлением проведено 17 исследований конкурентной среды на товарных рынках (в том числе: 7 в соответствии с приказом ФАС России от 05.12.2016 № 1718/16 «О плане работы ФАС России по анализу состояния конкуренции на товарных рынках на 2017-2018 годы», 9 в рамках рассмотрения дел о нарушении антимонопольного законодательства)

Информация о проведенных Управлением исследованиях наиболее важных и социально значимых товарных рынках на территории Приморского края.

**1. Рынок розничной реализации электрической энергии (мощности).**

Анализ рынка розничной реализации электрической энергии мощности проведён во исполнение приказа ФАС России от 05.12.2016 № 1718/16 «О плане работы ФАС России по анализу состояния конкуренции на товарных рынках на 2017-2018 годы».

Временной интервал исследования - 2018 год.

Продуктовые границы товарного рынка – реализация электроэнергии на розничном рынке.

Географические границы - территория Приморского края.

Розничный рынок купли-продажи (поставки) электрической энергии на территории Приморского края является высококонцентрированным и характеризуется низким уровнем развития конкуренции.

По сравнению с данными предыдущего периода (2017 год) доли хозяйствующих субъектов изменились несущественно, что не отразилось на уровне концентрации товарного рынка.

Барьерами входа новых хозяйствующих субъектов (потенциальных конкурентов) на рассматриваемом товарном рынке являются:

– экономические ограничения, связанные с отсутствием необходимых оборотных средств для вхождения на рынок;

– экономические ограничения, связанные с преимуществом хозяйствующих субъектов, действующих на рассматриваемом рынке, перед потенциальными участниками товарного рынка, в частности, по затратам на единицу продукции и по спросу на товар, по наличию долгосрочных договоров с приобретателями;

– высокая степень монополизации рынка.

В рамках проведенного исследования установлено что ПАО «ДЭК» занимало доминирующее положение на рынке розничной реализации электроэнергии (мощности) в границах Приморского края, за исключением районов, технологически не связанных с Единой энергетической системой России в период с 01.01.2015 по 31.12.2018, с долей более 80 %.

**2. Рынок услуг по теплоснабжению на территории Приморского края.**

Анализ состояния конкуренции на рынке услуг по теплоснабжению проведён во исполнение приказа ФАС России от 29.12.2016 № 1929/18 «О плане работы ФАС России по анализу состояния конкуренции на товарных рынках на 2019-2020 годы».

Временным интервалом исследования 2018 год.

Продуктовыми границами рынка является услуга теплоснабжения конечного потребителя.

Географические границы определены территориями муниципальных образований Приморского края с населением свыше 100 000 человек (г. Владивосток, г. Уссурийск, г. Находка, г. Артём).

По сравнению с данными предыдущего периода (2015 год) состав хозяйствующих субъектов изменились несущественно, что не отразилось на уровне концентрации товарного рынка.

Наибольшие доли на рынке услуг по теплоснабжению в установленных географических границах в 2017 году имели следующие хозяйствующие субъекты:

- на территории города Владивосток - ОАО «Дальневосточная генерирующая компания» - доля на рынке свыше 80 %;

- на территории города Уссурийска - «Уссурийское муниципальное унитарное предприятие тепловых сетей Уссурийского городского округа» доля на рынке свыше 70 %;

- на территории города Находка - КГУП «Примтеплоэнерго» доля на рынке свыше 70 %;

- на территории города Артема - ОАО «Дальневосточная генерирующая компания» доля на рынке свыше 50 %.

В качестве основных барьеров входа на рынок теплоснабжения можно отметить следующие:

- государственное регулирование цен (тарифов) на данном рынке, муниципальные преференции;

- необходимость получения земельного участка для строительства котельной и иных объектов, участвующих в теплоснабжении и соответствующих правоустанавливающих документов;

- необходимость значительных первоначальных капитальных вложений, связанных со строительством и эксплуатацией объектов теплоснабжения.

Рынки услуг по теплоснабжению в границах городов Владивосток, Уссурийск, Находка, Артем характеризуются высоким уровнем концентрации и относятся к рынкам с неразвитой конкуренцией.

**3. Рынок услуг информационного взаимодействия между водителями такси и за 2017-2019 гг. на территории Приморского края.**

Целью обзора является оценка состояния конкуренции на рынке услуг агрегаторов такси в Приморском крае за 2017-2019 гг.

Временной интервал исследования товарного рынка определен отчетными периодами: 2017 год; 2018 год и 1 квартал 2019 года (далее - 2019 год).

В рамках данного исследования под услугами осуществления информационного взаимодействия пассажиров и водителей такси, соответственно под товаром, понимаются услуги по организации поездок такси.

На территории Приморского края информационное взаимодействие пассажиров и водителей осуществляется двумя способами:

1) на базе двусторонней мобильной платформы - мобильного приложения на смартфоне;

2) с использованием телефонной диспетчерской службы и сайтов (т.н. «традиционные» службы такси), которые позволяют соединить спрос со стороны пассажиров с предложением со стороны водителей, то есть услуги агрегаторов такси.

Услуги мобильных агрегаторов такси начали появляться в Приморском крае в течение последних нескольких лет в качестве конкурента «традиционным» диспетчерским службам такси.

Такси «Maxim» запустил свое мобильное приложение агрегатора такси в 2010 году, Rutaxi («Лидер») в 2014 году,  Яндекс, «Сатурн», Gett в 2016 году, а в 2018 было запущено мобильное приложение «Убер».

Услуги агрегаторов такси, оказываемые с помощью мобильных приложений (мобильные агрегаторы такси), позволяют водителям получать заказы от пассажиров, чем обеспечивают возможность оказания услуг по локальной перевозке пассажиров легковым такси в Приморском крае.

Для целей настоящего обзора состояния конкурентной среды на рынке услуг по организации поездок такси в Приморском крае, продуктовыми границами рынка предварительно определены услуги легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем.

Как и сервисы мобильных агрегаторов такси, большинство традиционных диспетчерских служб не имеют собственного таксопарка и не нанимают в штат водителей.

Вместо этого они заключают соглашения с водителями, которые действуют как индивидуальные предприниматели, и, как правило, предоставляют в аренду автомобили, используемые водителями для оказания услуг такси. Водители, осуществляющие свою деятельность под брендом провайдера услуг такси, получают заказы через диспетчерскую службу такого провайдера.

Таким образом, услуги мобильных агрегаторов такси направлены на достижение тех же целей, что и услуги «традиционных» диспетчерских такси, которые по сути, также выступают в качестве агрегаторов, организуя поездки на такси (включая предоставление информационных и диспетчерских услуг) посредством размещения и обработки заказов такси, сделанных пассажирами по телефону или иным образом, осуществляющие свою хозяйственную деятельность в соответствии с действующими российскими стандартами и классификаторами, соответствующую коду 49.32 ОКВЭД 2 (Деятельность легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем).

Следовательно, услуги мобильных агрегаторов такси и так называемых «традиционных» агрегаторов такси (включая и такие, которые в настоящее время не имеют мобильных приложений) являются взаимозаменяемыми.

Таким образом, на основании пунктов 3.5-3.9 Порядка, продуктовые границы исследуемого товарного рынка следует определять как деятельность по осуществлению информационного взаимодействия пассажиров и водителей такси.

Исходя из целей исследования и руководствуясь методическими рекомендациями, географические границы рынка услуг информационного взаимодействия пассажиров и водителей такси в Приморском крае предварительно определяются как локальные рынки в границах муниципальных образований края, с учетом расширения данных границ с возможным включением в границы ближайшие районы.

В соответствии с разрешениями на осуществление деятельности по перевозкам пассажиров легковым такси, выданными департаментом транспорта и дорожного хозяйства Приморского края, местами осуществления деятельности водителей такси является территория субъекта Российской Федерации.

Учитывая разные ограничения и факторы использования услуг агрегаторов такси, в частности, водители, являющиеся одной из сторон рынка, ограничены территорией субъекта, в котором выдано разрешение на таксомоторные перевозки. При этом, пассажиры, находящиеся в одном муниципальном образовании, не могут физически пользоваться такси, находящемся в другом (кроме случаев предварительного заказа с дальнейшим перемещением пассажира из одного муниципального образования в другое).

В соответствии с п. 4.5 Порядка географические границы товарного рынка определяются методом установления фактических районов продаж услуг по перевозке легковыми такси (месторасположения приобретателей услуг), хозяйствующих субъектов, индивидуальных предпринимателей (продавцов), осуществляющих продажи на рассматриваемом товарном рынке (в предварительно определённых географических границах).

Учитывая специфику деятельности по оказанию услуг, а именно: необходимость оказания услуг по перевозке пассажиров легковыми такси непосредственно по месту нахождения объектов в границах одних муниципальных районов, городских округов, географическими границами исследуемого рынка являются административные границы муниципальных образований Приморского края.

По результатам проведённого обзора рынка агрегаторов такси в Приморском крае можно сделать однозначный вывод, что так называемые мобильные агрегаторы такси в настоящее время доминируют над традиционными, к которым также относятся классические «диспетчерские» службы заказа такси, осуществляющие деятельность в регионе.

Необходимо отметить, что агрегаторы такси, осуществляющие деятельность посредством программного обеспечения фактически не являются и не могут себя позиционировать с таксомоторными компаниями, но имея некоторые недоработки и пробелы в законодательстве их услугами могут пользоваться и фактически пользуются все кто пожелает (достаточно взять автомобиль с оформленным разрешением в аренду, выкупить путевые листы, заключить договор с агрегатором) не зависимо от обязанности к традиционным, таксомоторным компаниям иметь определённые ограничения и требования при выпуске такси на линию.

Учитывая вышеизложенное, агрегаторы такси имеют необоснованное конкурентное преимущество перед традиционными службами заказа такси по причине отсутствия издержек связанных с контролем за деятельностью такси
(в том числе медицинский контроль за состоянием здоровья водителя и технический контроль за состоянием автомобиля при выпуске на линию).

Дальнейшее развитие сложившейся за последние годы тенденции может привести к увеличению количества дорожно-транспортных происшествий и как следствие недовольство потребителей на качество предоставляемых услуг.

Выход из такой ситуации возможен при условии изменения действующего законодательства путем запрета на передачу агрегаторами заказов перевозчикам, не владеющим разрешениями на таксомоторную деятельность, а также отсутствием информации о допуске такси на линию (в том числе о прохождении обязательного перед выездом на линию медицинского осмотра водителя такси, а также осмотра технического состояния автомобилей). А также возложением на агрегаторы полной ответственность за ДТП, выплачивая пострадавшим компенсации за причинённый вред.

**4-5. Рынки розничной реализации бензинов и дизельного топлива на территории Приморского края**

Анализ состояния конкуренции на рынках розничной реализации бензинов и дизельного топлива на территории Приморского края проведён в соответствии с пунктом Планом работы ФАС по анализу рынков.

Временным интервалом исследования 2018 год.

Целью исследования является оценка состояния конкурентной среды на товарном рынке, установление наличия или отсутствия доминирующего положения вертикально интегрированных нефтяных компаний (ВИНК).

Продуктовыми границами рынков является розничная реализация автомобильных бензинов в разрезе следующих товарных групп: автомобильный бензин А-76, АИ-80 (и его аналоги); автомобильный бензин АИ-92 (и его аналоги); автомобильный бензин АИ-95 (и его аналоги); автомобильный бензин АИ-98 (и его аналоги), а также розничная реализация дизельного топлива (далее - розничная реализация автомобильного топлива).

Принимая во внимание места расположения автозаправочных станций, и учитывая фактические районы продаж товара, географические границы товарного рынка определены по месту приобретения автомобильных бензинов, расположенных на территориях Приморского края, ограниченных муниципальными районами и городскими округами.

Продавцами на рынке розничной реализации автомобильного топлива являются хозяйствующие субъекты, осуществляющие деятельность по его реализации с автозаправочных станций (АЗС).

Среди действовавших на рынках розничной реализации автомобильного топлива хозяйствующих субъектов выявлены следующие группы лиц.

- АО «ННК-Приморнефтепродукт» входит в группу лиц вертикально-интегрированной нефтяной компании АО «ННК»;

- ООО «РН-Востокнефтепродукт» входит в группу лиц вертикально-интегрированной нефтяной компании ОАО «НК «Роснефть».

Потребителями на рассматриваемом товарном рынке являются физические и юридические лица, приобретающие автомобильное топливо с АЗС.

В качестве основных барьеров входа на товарные рынки можно отметить следующие.

1. Наличие экономически оправданного минимального объема реализации, обуславливающее для хозяйствующих субъектов более высокие затраты на единицу реализованного топлива до момента достижения такого объема реализации (эффект масштаба производства).

2. Наличие среди действующих на рынке розничной реализации автомобильных бензинов вертикально-интегрированных хозяйствующих субъектов.

3. Административные барьеры, связанные с получением и оформлением земельных участков под строительство автозаправочных станций для осуществления хозяйственной деятельности.

4. Процедуры, связанные с соблюдением природоохранных и противопожарных требований.

5. Недостаточное предложение нефтепродуктов со стороны бирж и вертикально-интегрированных хозяйствующих субъектов, осуществляющих оптовые (мелкооптовые) поставки, а также отсутствие производственных мощностей и сырья для производства нефтепродуктов на территории Приморского края. Эти факторы сказываются на возможности снижения издержек для осуществления хозяйственной деятельности и влияют на формирование цены.

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

Результаты проведенного анализа показали, что розничный рынок автомобильных бензинов в Приморском крае характеризуются высокой рыночной долей ООО «РН-Востокнефтепродукт» и АО «ННК-Приморнефтепродукт», входящих в группу лиц с вертикально – интегрированными нефтяными компаниями: ОАО «НК «Роснефть» и ОАО «НК «Альянс».

На рынках розничной реализации:

**Бензина А-80, с долей свыше 50 %, доминирующее положение занимают следующие хозяйствующие субъекты:**

1) АО «ННК -Приморнефтепродукт» в географических границах: Арсеньевский ГО, Артемовский ГО, Владивостокский ГО, Дальнегорский ГО, Дальнереченский ГО, Лесозаводский ГО, Находкинский ГО, Спасский ГО и МР, Уссурийский ГО, Анучинский МР, Кавалеровский МР, Кировский МР, Красноармейский МР, Михайловский МР, Надеждинский МР, Ольгинский МР, Пограничный МР, Пожарский МР, Ханкайский МР, Хасанский МР, Хорольский МР, Черниговский МР, Чугуевский МР, Яковлевский МР;

2). ООО «Арими» в географических границах ЗАТО Фокино;

3) ООО «НефтеСинтез» в географических границах Лазовского МР.

**На рынках розничной реализации бензина АИ-92, с долей свыше 50 %, доминирующее положение занимают следующие хозяйствующие субъекты:**

1) АО «ННК-Приморнефтепродукт» в географических границах: Арсеньевский Го, Артемовский Го, Владивостокский ГО,Дальнегорский ГО, Дальнереченский ГО, Спасский ГО и МР, Анучинский МР, Михайловский МР, Ольгинский МР, Пограничный МР, Пожарский МР, Ханкайский МР, Хасанский МР, Хорольский МР, Черниговский МР, Чугуевский МР, Яковлевский МР;

2) ООО «РН-Востокнефтепродукт» в географических границах: г.Большой Камень (ЗАТО), Партизанский ГО, Надеждинский МР, Партизанский МР, Шкотовский МР;

3) ООО «НефтеСинтез» в географических границах: ЗАТО Фокино, Лазовского МР.

**На рынках розничной реализации бензина АИ-95, с долей свыше 50 %, доминирующее положение занимают следующие хозяйствующие субъекты:**

1) АО «ННК-Приморнефтепродукт» в географических границах: Арсеньевский ГО, Артемовский ГО, Владивостокский ГО, Дальнегорский ГО, Дальнереченский ГО, Лесозаводский ГО, Находкинский ГО, Спасский ГО и МР, Уссурийский ГО, Анучинский МР, Кавалеровский МР, Кировский МР, Красноармейский МР, Ольгинский МР, Пограничный МР, Пожарский МР, Ханкайский МР, Хасанский МР, Хорольский МР, Черниговский МР, Чугуевский МР, Яковлевский МР;

2) ООО «РН-Востокнефтепродукт» в географических границах: г.Большой Камень (ЗАТО), Партизанский ГО, Партизанский МР, Шкотовский МР

3) ООО «НефтеСинтез» в географических границах, ЗАТО город Фокино, Лазовского МР.

На основании проведенного исследования установлено на рынках розничной реализации бензина АИ-98, с долей свыше 50 %, доминирующее положение занимают следующие хозяйствующие субъекты:

1) АО «ННК-Приморнефтепродукт» в географических границах: Арсеньевский ГО, Владивостокский ГО, Дальнереченский ГО, Лесозаводский ГО, Находкинский ГО, Спасский ГО и МР, Кавалеровский МР, Пожарский МР, Хасанский МР, Черниговский МР;

2) ООО «РН-Востокнефтепродукт» в географических границах: Артемовского ГО, ЗАТО Большой Камень, Дальнегорского ГО, Партизанского ГО, Кировского МР, Михайловского МР, Надеждинского МР, Чугуевского МР, Яковлевского МР;

3) ООО «НефтеСинтез» в географических границах, ЗАТО город Фокино, Шкотовский МР;

4) Группа лиц ООО «УссурНефтеПродукт» в географических границах, Октябрьский МР, Хорольский МР.

**На рынках розничной реализации дизельного топлива, с долей свыше 50 %, доминирующее положение занимают следующие хозяйствующие субъекты:**

1) АО «ННК-Приморнефтепродукт» в географических границах: Арсеньевский ГО, Артемовский ГО, Владивостокский ГО, Дальнегорский ГО, Дальнереченский ГО, Лесозаводский ГО, Находкинский ГО, Спасский ГО и МР, Уссурийский ГО, Анучинский МР, Кавалеровский МР, Красноармейский МР, Михайловский МР, Ольгинский МР, Пограничный МР, Пожарский МР, Ханкайский МР, Хасанский МР, Хорольский МР, Черниговский МР, Чугуевский МР, Тернейский МР; Яковлевский МР;

2) ООО «РН-Востокнефтепродукт» в географических границах: г.Большой Камень (ЗАТО), Партизанский ГО, Кировский МР, Надеждинский МР, Партизанский МР, Шкотовский МР;

3) ООО «НефтеСинтез» в географических границах: ЗАТО Фокино, Лазовского МР.

**6. Рынок услуг по убою скота и предложения по развитию на нем конкуренции на территории Приморского края.**

Цель исследования: определение состояния конкуренции на рынке услуг по убою скота на территории Приморского края.

Исследование проводилось за период 2017 – 2018 годы.

В соответствии со статьей 19 Технического регламента Таможенного союза «О безопасности пищевой продукции» (ТР ТС 021/2011), утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 880 (далее – Технический регламент
№ 880) убой животных должен производиться в специально отведенных для этого местах, где соблюдаются гигиенические и ветеринарно-санитарные требования по содержанию и эксплуатации производственных объектов по производству (изготовлению) мяса и мясной продукции, направленные на обеспечение выпуска безопасной пищевой и непищевой продукции, а также на предупреждение возникновения недопустимого риска и имеются все необходимые условия для проведения полной санитарно-ветеринарной экспертизы с обязательным предубойным и послеубойным осмотром.

Животные, предназначенные для убоя на мясо, называются убойными. К категории убойных животных относятся крупный (коровы) и мелкий рогатый скот, свиньи, буйволы, яки, олени, лошади, ослы, мулы, верблюды, кролики.

Основными видами убойных животных считаются крупный рогатый скот, свиньи, овцы, кролики. Предприятия по переработке животных на мясо и мясопродукты принято называть боенскими. Сырьем для этих предприятий являются убойные животные.

Боенские предприятия следует рассматривать как промышленный объект, где ветеринарно-санитарные задачи должны доминировать над промышленными интересами. Они имеют большое ветеринарно-санитарное и экономическое значение.

В Российской Федерации существуют следующие типы боенских предприятий: 1) мясокомбинаты; 2) хладобойни; 3) бойни; 4) скотоубойные пункты; 5) убойные площадки; 6) убойные цеха.

Мясокомбинаты - основной тип боенских предприятий. Они составляют подавляющее большинство мясоперерабатывающих предприятий. По производственной мощности мясокомбинаты подразделяют на 5 категорий: I категория — предприятия, производящие в год свыше 35 тыс. т мяса, колбасных изделий и других видов мясопродуктов; II категория — от 20 до 35 тыс. т; III категория - от 8 до 20 тыс. т, IV категория - от 3 до 8 тыс. т и V категория - до 3 тыс. т.

Основным назначением мясокомбинатов является переработка мяса и производство готовой продукции (колбасы, консервы и другие мясные изделия), а также хранение мяса и мясных продуктов.

Хладобойни предназначены для первичной переработки животных. Кроме того, на этих предприятиях предусмотрено охлаждение, замораживание и хранение мяса в виде туш, полутуш или четвертин. Переработка мяса на хладобойнях не проводится. На них осуществляется обработка тех продуктов убоя, которые нельзя вывозить с предприятия в необработанном виде. К таким продуктам убоя животных относят: кровь, кишечник, желудки, жиры и некоторые другие продукты. Хладобойни размещены в местах развитого животноводства.

Характерной чертой хладобоен является то, что они служат накопителями мяса, которое по мере необходимости доставляют в места потребления.

Скотоубойные пункты — это небольшие стационарные предприятия малой мощности по убою и переработке животных на мясо. На скотоубойном пункте можно переработать на мясо в смену до 20 голов крупного рогатого скота, до 60 голов свиней или до 100 голов мелкого рогатого скота. На убойных пунктах могут быть предусмотрены не только убой и первичная переработка животных на мясо, но и необходимая обработка субпродуктов, желудков, кишечника и консервирование шкур. Мясо и другие продукты убоя охлаждают в холодильных камерах с последующим кратковременным хранением. В настоящее время широкое распространение получили модульные бойни и мини-бойни, ориентированные на средние и малые производства.

Каждое боенское предприятие представляет собой законченные технологические линии убоя крупного рогатого скота, линии убоя мелкого рогатого скота, линии убоя свиней и другие, полностью оснащенные необходимым оборудованием.

Согласно Общероссийскому классификатору видов экономической деятельности ОК 029-2014 (КДЕС Ред. 2), утвержденному приказом Росстата от 31.01.2014 № 14-ст (ред. от 10.07.2018), услуги по убою скота классифицируется кодом группировки 10.11 «Переработка и консервирование мяса», включающей «Убой животных на мясокомбинатах, мясохладобойнях (включая убойные пункты), расфасовку и упаковку мяса (говядины, свинины, баранины, верблюжатины, оленины, крольчатины и т.д.)».

Продуктовые границы товарного рынка определяются как услуги по убою скота.

Предварительно географические границы исследуемых рынков определены на основании информации о регионе, в котором действует хозяйствующие субъекты.

Убой продуктивных животных производится в специально отведенных для этой цели местах. Непосредственно перед убоем продуктивные животные подлежат предубойному ветеринарному осмотру. После убоя туши продуктивных животных и другое непереработанное продовольственное (пищевое) сырье животного происхождения, полученное от их убоя, подлежат послеубойному осмотру и ветеринарно-санитарной экспертизе.

Предубойный ветеринарный осмотр животных и ветеринарно-санитарная экспертиза туш и иных продуктов убоя осуществляются в целях определения безопасности в ветеринарно-санитарном отношении туш и иных продуктов убоя, а также в целях экстренного принятия своевременных ветеринарно-санитарных мер по обеспечению защиты населения от болезней, общих для человека и животных.

В соответствии с пунктом 49.2 части 2 статьи 26.3 Федерального закона от 06.10.1999 № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации» вопросы осуществления регионального государственного ветеринарного надзора являются частью полномочий органов государственной власти субъекта Российской Федерации.

На производственных объектах, производящих убой, должны соблюдаться гигиенические и ветеринарно-санитарные требования по содержанию и эксплуатации производственных объектов по производству (изготовлению) мяса и мясной продукции, направленные на обеспечение выпуска безопасной пищевой и непищевой продукции, а также на предупреждение возникновения недопустимого риска.

Уполномоченным на осуществление регионального государственного ветеринарного надзора на территории Приморского края является государственная ветеринарная инспекция Приморского края (далее-Госветинспекция). Госветинспекция входит в систему Государственной ветеринарной службы Российской Федерации и является уполномоченным в области ветеринарии органом исполнительной власти Приморского края.

Госветинспекции подведомственны 13 краевых государственных бюджетных ветеринарных учреждений с 18 районными филиалами.

Цены на оказание платных ветеринарных услуг необходимых при осуществлении убоя скота и оформления ветеринарных сопроводительных документов, представлены в таблице 1.

Таблица №1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование инспекции | Ед измерения | Ветеринарная санитарная экспертиза мяса (руб) | Осмотр груза и документов (руб/партия) | Предубойный осмотр (руб) |
| КРС | МРС | свинина | поросята | КРС | свиньи | МРС |
| КГБУ «Хорольская Ветеринарная станция по борьбе с болезнями животных (ВСББЖ)»  | 1 туша | 320 | 171 | 343 | 171 | 154 | 116 | 116 | 116 |
| Октябрьская ВСББЖ | 1 туша | 350 | 230 | 370 | - | 58-463 | 125 | 125 | 125 |
| Уссурийская ВСББЖ | 1 туша | - | - | - | - | - | 138 | 138 | 138 |
| Находкинская ВСББЖ | 1 туша | - | - | - | - | - | 78 | 78 | 78 |
| Дальнереченская ВСББЖ | 1 туша | - | - | - | - | - | 240 | 230 | 149 |
| Кировская ВСББЖ | 1 туша | 370 | 165 | 329 | - | 120-267 | - |  | - |
| Дальнегорская ВСББЖ | 1 туша | 302 | 168 | 330 | 166 | - | 232 | 232 | 232 |
| Артемовская ВСББЖ | 1 туша | - | - | - | - | - | 186 | 186 | 186 |
| Хорольская ВСББЖ | 1 туша | 305 | 163 | 327 | 163 | 147 | 110 | 110 | 110 |
| Спасская ВСББЖ | 1 туша | - | - | - | - | - | 84 | 73 | 73 |

Подготовка животных к убою оказывает существенное влияние на качество полученного мяса и облегчает осуществление первичной обработки.

Для сельскохозяйственных предприятий экономически целесообразно организовать доставку скота до мясокомбинатов, мясохладобоен, убойных пунктов при минимальных транспортных расходах.

По результатам исследования установлено, что ввоз скота из других регионов для убоя является незначительным и составляет менее 3 %. Убойные предприятия общего назначения отсутствуют, расходы на транспортировку значительны, так как Приморский край географически расположен удаленно от других регионов Российской Федерации.

Географические границы товарного рынка определены территорией Приморского края.

На основании проведенного анализа установлено, что участников рынка всего два и доля на рынке услуг по убою скота на территории Приморского края
 ООО «Мерси трейд» в 2017 составила 98,78%, а в 2018 – 99,69%. Второй участник рынка ООО «Ива» имеет незначительную долю на рынке убоя скота, что составило в 2017 году – 1,22%, 2018 году – 0,31%.

Рассматривая обстоятельства, препятствующие и ограничивающие хозяйствующим субъектам начало деятельности на товарном рынке услуг по убою скота, следует отметить следующие барьеры входа на рынок:

- необходимость значительных первоначальных капитальных вложений (земельный участок, подведение к нему инфраструктуры дорог, линий электропередачи, водоснабжения, сооружения: карантинное отделение, изолятор и санитарную бойню, оборудование, и т.д.) в период входа на данный товарный рынок при длительных сроках их окупаемости;

- ветеринарно-санитарные требования для осуществления деятельности.

Анализ существующих барьеров входа на рынок, с точки зрения возможности потенциального продавца стать полноценным участником рынка, позволяет сделать вывод о том, что барьеры входа можно охарактеризовать как высокие или труднопреодолимые.

На основании анализа количественных и качественных показателей, рынок услуг по убою скота на территории Приморского края следует оценивать как региональный высококонцентрированный рынок с неразвитой конкуренцией.

1. Необходимо отметить, что рынок услуг по убою скота представлен в основном в разрезе одного сегмента рынка: услуги по убою свиней. При этом убой крупного рогатого скота осуществляется в незначительных объемах на убойных пунктах крестьянских хозяйств Приморского края.

2. По результатам проведённого исследования установлено, что на рынке услуг по убою скота на территории Приморского края отсутствуют специализированные предприятия, осуществляющие услуги по убою скота для сторонних организаций и физических лиц. Вместе с тем ООО «Мерси трейд», которое хоть и имеет высокую долю на рынке услуг по убою скота (2017-98,97%, 2018 – 99,69%) , услуги оказывает лишь одной компании ООО «Приморский бекон», которая с ООО «Мерси трейд» входит одну в группу лиц ООО «Мерси Агро Приморье».

2. Крестьянские и фермерские хозяйства осуществляют убой скота непосредственно на собственных животноводческих предприятиях, оборудованных специализированными убойными площадками. В целях обеспечения безопасности собственного стада услуги по убою скота сторонним хозяйствующим субъектам и физическим лицам не предоставляют. Также следует отметить общепринятую практику, когда крестьянские хозяйства и физические лица продают скот, предназначенный на убой, в живом весе.

4. На региональный рынок Приморского края зашел крупный сельхозпроизводитель - [ООО «ГК «Русагро»](https://basis.myseldon.com/company/7728278043). Начиная с 2016 года Группа «Русагро» реализует на Дальнем Востоке проект по строительству свинокомплексов мощностью 82 тысяч тонн свинины в живом весе, производства комбикорма и комплекса мясопереработки. Общий объем инвестиций в проект составляет 27,7 млрд. рублей, из которых 12 млрд. рублей уже освоены.

Оператором проекта является ООО «Русагро-Приморье». Проект предусматривает создание племенной фермы, цеха производства семени; шесть свинокомплексов по 3 тысячи свиноматок в каждом; элеватор; комбикормовый завод мощностью 300 тысяч тонн; завод по переработке отходов; убойное производство и мясоперерабатывающее предприятие производительностью 670 тысяч голов в год.

Выход на проектную мощность запланирован на 2021 год. Весь объем производимой свинины будет перерабатываться на собственном мясоперерабатывающем заводе. ООО «Русагро-Приморье» планирует реализовывать около 20 тысяч тонн полутуш, 33 тысяч тонн кускового полуфабриката и 8 тысяч тонн субпродуктов в год, в основном на внутреннем рынке. В случае открытия экспортных рынков проект предусматривает запуск двух дополнительных очередей и рост мощности до 340 тысяч тонн в живом весе.

**7. Анализ состояния конкуренции на оптовом рынке минеральных удобрений на территории Приморского края за 2016-2018.**

Цель исследования: оценка состояния конкурентной среды на оптовом рынке минеральных удобрений на территории Приморского края за 2016-2018 гг.

Временным интервалом исследования на оптовом рынке минеральных удобрений на территории Приморского края является 2016, 2017, 2018 годы.

В рамках данного исследования под оптовым рынком минеральных удобрений на территории Приморского края, соответственно под товаром, понимается осуществление хозяйственной деятельности по приобретению, хранению и реализации сельхозтоваропроизводителям минеральных удобрений.

Минеральные удобрения – неорганические вещества, главным образом соли, содержащие необходимые для растений элементы питания.

Минеральные удобрения подразделяют на простые и сложные. Простые удобрения содержат преимущественно какой-либо один питательный элемент. К ним относятся: азотные удобрения (аммиачная, натриевая, кальциевая селитры, сульфат аммония, мочевина и др.), фосфорсодержащие удобрения (суперфосфат, фосфоритная мука, преципитат и др.), калийные удобрения (хлористый калий, 30 и 40%-ная калийная соль, сульфат калия и др.), микроудобрения (ризоформ + статик). Сложные удобрения (двойные, тройные) содержат два и более питательных элементов (нитрофос, аммофос, нитрофоска и др.).

Для осуществления обзора состояния конкурентной среды на оптовом рынке минеральных удобрений на территории Приморского края, продуктовыми границами рынка предварительно определены:

- азотные удобрения;

- фосфорсодержащие удобрения;

- калийные удобрения;

- микроудобрения;

- комплексные (сложные) удобрения.

Азотные удобрения используются как источник азотного питания растений для увеличения урожайности сельскохозяйственных культур, так как в почвах содержание соединений азота, который входит в состав белка и легко усваивается растениями, очень мало. Их применение эффективно на разных почвах под различные сельскохозяйственные культуры, особенно в нечерноземной зоне и в районах орошаемого земледелия.

Азотные удобрения являются самым массовым видом минеральных удобрений Российской Федерации. Они традиционно доминируют как в структуре производства, так и в структуре потребления сельскохозяйственных производителей.

Причина распространенности азотных удобрений заключается в дешевизне их производства по сравнению с фосфорсодержащими и калийными удобрениями.

Фосфорсодержащие удобрения делятся на две подгруппы: простые и комплексные. Соотношение питательных веществ в комплексных удобрениях различно, что зависит от способа производства, исходных компонентов, потребности растений. Такие удобрения получают при химическом взаимодействии исходных компонентов – аммиака, фосфорной и азотной кислот, фосфоритов, апатитов, калийных природных солей и др. Выпускаются они в гранулированном виде и обладают хорошими физическими свойствами – не слеживаются, хорошо рассеваются при внесении машинами. Наиболее распространены из них: аммофос (содержание питательных веществ 56-64%), диаммофос (71-74%), нитрофос (38%), нитроаммофоска (50-54%), нитрофоска (36%).

Калийные удобрения – минеральные вещества, используемые как источник калия для питания растений. Они эффективны на различных почвах при внесении под картофель, корнеплоды, лен, табак и другие культуры, потребляющие много калия. Сырьем для производства являются размолотые калийные соли (сильвинит, карналлит, каинит) и концентрированные (хлористый калий, сульфат калия, и др.).

Калийные удобрения являются вторым по объему производства видом удобрений в России. Основным видом калийных удобрений является хлористый калий.

Микроудобрения – удобрения, содержащие микроэлементы, вещества потребляемые растениями в небольших количествах. Подразделяются на борные, медные, марганцевые, цинковые, кобальтовые и другие, а также полимикроудобрения, в состав которых входит 2 и более микроэлементов. В качестве микроэлементов применяют соли, отходы промышленности (шлаки, шламы), фритты (сплавы солей со стеклом), хелаты (Zn, Cu, B, Mo, Fe, Co) и другие соединения в качестве молекул.

Большинство минеральных удобрений производится в твердом виде (порошковидном и/или гранулированном). В жидком виде выпускаются аммиачная вода, жидкий аммиак, аммиакаты.

На основании пунктов 3.5-3.9 Порядка, а также, учитывая, что спрос крупных оптовых потребителей на минеральные удобрения формируется на основании спроса конечных потребителей – сельхозтоваропроизводителей, для которых азотные, калийные и фосфорсодержащие (сложные) минеральные удобрения не являются взаимозаменяемыми (за исключением микроудобрений, при использовании которых, как было сказано выше, частично и временно может быть уменьшено применение минеральных удобрений) а, следовательно, продуктовыми границами оптового рынка минеральных удобрений на территории Приморского края следует определять как:

1. Азотные минеральные удобрения

2. Фосфорсодержащие минеральные удобрения

3. Калийные минеральные удобрения

Исходя из целей исследования и руководствуясь методическими рекомендациями, географические границы на оптовом рынке минеральных удобрений на территории Приморского края предварительно определены как границы Приморского края.

В рамках проводимого анализа был исследован оптовый рынок минеральных удобрений, второго уровня, т.е. если на территории Российской Федерации источником производства минеральных удобрений являются заводы химической промышленности, производящие различные удобрения и реализующие свой товар через филиалы или представительства в регионах, что в соответствии с методическими рекомендациями является первым уровнем продаж, то хозяйствующие субъекты, осуществляющие свою деятельность по приобретению, хранению и реализации минеральных удобрений на территории Приморского края можно отнести ко второму уровню продаж, т.к. их поставщиками преимущественно являются компании реализующие продукцию, приобретённую в свою очередь у филиалов заводов, их представительств в регионах или непосредственно у самих заводов.

В рамках проведенного исследования установлено, что на оптовом рынке минеральных удобрений на территории Приморского края в 2016-2018 гг., доминирующее положение (по видам удобрений) занимали различные хозяйствующие субъекты, осуществляющие свою деятельность на рассматриваемом рынке.

На оптовом рынке азотных удобрений на территории Приморского края хозяйствующие субъекты, занимающие доминирующее положение в 2016 и 2018 гг. отсутствовали, а в 2017 году с долей 59,56 % занимало ООО «Примагро».

На оптовом рынке фосфорсодержащих удобрений на территории Приморского края доминирующее положение с долей 92,5 % в 2016, 68,44 % в 2017 и 54,39 % в 2018 гг. занимало КГУП «Госпродагентство ПК».

На оптовом рынке калийных удобрений на территории Приморского края доминирующее положение с долей 100 % в 2016, 2017 и 2018 гг. занимало ООО «ДальАгролига» (Таблица 6).

Конкурентная среда на оптовом рынке минеральных удобрений на территории Приморского края характеризуется низким уровнем развития конкуренции. Рынок является высококонцентрированным.

Необходимо отметить, что присутствие на рынке АО «Примагро», входящего в группу лиц с ГК «РУСАГРО» в качестве сельхозтоваропроизводителя.

АО «Примагро» однозначно можно считать потенциальным продавцом, так как доля поставок в Приморский край минеральных удобрений для собственных нужд превышает долю любого из участников рынка реализации удобрений и в случае переориентации направления бизнеса, данный хозяйствующий субъект может занять доминирующее положение на оптовом рынке минеральных удобрений любого вида на территории Приморского края.

Анализируя состав хозяйствующих субъектов, осуществлявших свою деятельность на оптовом рынке минеральных удобрений на территории Приморского края в 2016-2018 гг. и считая его достаточным, чтобы установить доли крупнейших хозяйствующих субъектов на товарном рынке и доминирующее положение, Приморское УФАС России приняло решение не включать АО «Примагро» в число хозяйствующих субъектов, поставщиков минеральных удобрений на рассматриваемом рынке.

**8. Рынок пассажирских авиаперевозок**

Исследование проведено в рамках задания ФАС России от 27.05.2019
№ ЦА/44031/19.

Целью исследования рынка регулярных внутренних пассажирских авиационных перевозок в Международном аэропорту Владивосток за фактический период является оценка состояния конкурентной среды и установление наличия или отсутствия доминирующего положения группы компаний «Аэрофлот» на товарном рынке.

Временной интервал исследования был взят 2018 год и 2019 год (с 01.01.2019 по 31.08.2019; далее 2019 год).

Предварительно товар определен как авиационные перевозки, а продуктовые границы рынка определены как внутренние пассажирские авиационные перевозки.

В качестве товара, который потенциально может являться взаимозаменяемым авиационным перевозкам, можно выделить автомобильные, железнодорожные и морские перевозки.

Однако особенности географического расположения Приморского края огромная удаленность с другими регионами Российской Федерации определили обособленность рынка внутренних пассажирских авиационных перевозок.

Аэропорт «Владивосток» является единственным и безальтернативным объектом транспортной инфраструктуры, с помощью которого осуществляются регулярные авиаперевозки пассажиров в другие регионы Российской Федерации с наименьшим времени нахождения в пути, высокой скоростью доставки пассажиров, что исключает возможность, кроме как воспользоваться услугами авиакомпаний.

Следовательно, услуги железнодорожного, автомобильного и морского транспорта не могут рассматриваться, как взаимозаменяемые товары.

На основании вышеизложенного, продуктовые границы рынка, определены как внутренние регулярные пассажирские авиационные перевозки.

Согласно предмету исследования, рассматриваемый товарный рынок является межрегиональным, так как охватывает территорию нескольких субъектов Российской Федерации, а именно пунктами отправления (назначения):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| №/п | Направление | Хозяйствующие субъекты |
| 1 | Владивосток – Москва - Владивосток | Аэрофлот, Россия, Уральские авиалинии, ИрАэро, Северный ветер |
| 2 | Владивосток – Петропавловск-Камчатский - Владивосток | Аэрофлот, Аврора, S7 |
| 3 | Владивосток - Южно-Сахалинск - Владивосток | Аэрофлот, Аврора, S7, Глобус |
| 4 | Владивосток – Хабаровск - Владивосток | Аэрофлот, Аврора, S7, Якутия, Северный ветер |
| 5 | Владивосток – Новосибирск - Владивосток | Аэрофлот, Аврора, S7, Уральские авиалинии, Глобус |
| 6 | Владивосток - Благовещенск - Владивосток  | Аврора, ИрАэро |
| 7 | Владивосток – Дальнегорск - Владивосток | Аврора |
| 8 | Владивосток – Дальнереченск - Владивосток | Аврора |
| 9 | Владивосток – Иркутск - Владивосток | Аврора, ИрАэро, S7, Уральские авиалинии |
| 10 | Владивосток – Кавалерово - Владивосток | Аврора |
| 11 | Владивосток – Пластун - Владивосток | Аврора |
| 12 | Владивосток – Преображение - Владивосток | Аврора |
| 13 | Владивосток – Терней - Владивосток  | Аврора |
| 14 | Владивосток – Якутск - Владивосток | Аврора, S7, Якутия, Алроса |
| 15 | Владивосток – Екатеринбург - Владивосток | Уральские авиалинии |
| 16 | Владивосток – Краснодар - Владивосток  | Уральские авиалинии |
| 17 | Владивосток – Санкт – Петербург - Владивосток | Уральские авиалинии |
| 18 | Владивосток – Чита - Владивосток  | ИрАэро |
| 19 |  Владивосток – Улан-Удэ - Владивосток | ИрАэро |
| 20 | Владивосток - Красноярск - Владивосток | Аэрофлот, Аврора, Саратовские авиалинии |
| 21 | Владивосток - Комсомольск-на-Амуре - Владивосток | Аврора |
| 22 | Владивосток – Магадан - Владивосток  | Якутия |

На территории Приморского края действует один аэропорт федерального значения, имеющий экономическую и техническую возможность оказывать услугу наземного обслуживания воздушных судов, осуществляющих межрегиональные рейсы - аэропорт «Владивосток» (ОАО «Международный аэропорт Владивосток»).

Принципиальным условием для пассажиров, вылетающих из Приморского края в другие регионы и обратно, является:

- беспосадочный маршрут;

- с промежуточной посадкой.

Данные рейсы выполнялись одним и тем же хозяйствующим субъектов в разные промежутки времени.

Альтернатива добраться от пункта отправления до пункта назначения иными маршрутами без дополнительных материальных затрат, увеличения протяженности маршрута, времени полета, пересадки с одного рейса на другой, а также ожидании рейса в аэропорту является нецелесообразной.

Таким образом, географические границы рынка определены в разрезе вышеуказанных направлений/

Регулярные внутренне пассажирские авиационные перевозки по всем перечисленным выше в исследуемый период времени осуществляли следующие хозяйствующие субъекты:

Таблица 2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № | Хозяйствующий субъект | ИНН | Юридический адрес |
| 1 | ПАО «Аэрофлот-Российские авиалинии» | 7712040126 | Москва г., Арбат ул., 10 |
| 2 | АО «Авиакомпания «Россия»  | 7810814522 | Санкт-Петербург г., Пилотов ул., 18/4  |
| 3 | АО «Авиакомпания «Аврора»  | 6501161401 | Сахалинская обл., Южно-Сахалинск г., Алексея Максимовича Горького ул., д. 50, корп. А  |
| 4 | ОАО Авиакомпания «Уральские Авиалинии» | 6608003013 | Свердловская Обл., Екатеренбург г, Утренний пер., дом 1-Г  |
| 5 | АО «Авиакомпания «Сибирь» (S7) | 5009053292 | Новосибирская обл., г. Обь, пр. Мозжерина, 10 офис 201  |
| 6 | АО «Авиакомпания «Якутия» | 1435149030 | Саха/Якутия/респ., г.Якутск, ул.Быковского,9 |
| 7 | АО Авиакомпания «ИрАэро» | 3808091156 | Иркутская обл., г. Иркутск, ул. Советская, 139 А  |
| 8 | ООО «Глобус Авиакомпания» | 2310011912 | Краснодарский кр., г. Краснодар, ул. Мира, 71 |
| 9 | ООО «Северный ветер» | 7733646084 | Московская обл., г. Химки, ул. Ленинградская, стр.25, к. 27. 28 |
| 10 | АО «Авиакомпания Алроса» | 7805004321 | Респ. Саха /Якутия/, г. Мирный, улица Аэропорт, ОФИС 24. |
| 11 | ОАО «Саратовские авиалинии» | 6452008711 | г.Саратов, ул.им Жуковского Н.Е., д.1 |

Покупателями на исследуемом товарном рынке являются физические и юридические лица, пользующиеся услугами авиационных компаний.

Согласно представленной информации АО «Международный аэропорт Владивосток» (далее Аэропорт) по всем направлениям (в разрезе авиакомпаний) на внутренних воздушных линиях в 2018 году было перевезено 1493572 пассажира.

На основании проведенного исследования установлено следующее:

- на маршруте Владивосток - Москва - Владивосток доля на рынке
группы Аэрофлот (ПАО «Аэрофлот-Российские авиалинии», АО «Авиакомпания «Россия», АО «Авиакомпания «Аврора»; далее - группа Аэрофлот) в 2018 составила - 97,27%, в 2019 году – 97,19%;

- на маршруте Владивосток – Петропавловск-Камчатский доля на рынке группы Аэрофлот в 2018 составила -70,89%, в 2019 году – 69,08%.;

- на маршруте Владивосток-Южно-Сахалинск-Владивосток доля на рынке группы Аэрофлот в 2018 году составила 61,32%, в 2019 году – 56,69 %;

- на маршруте Владивосток - Хабаровск - Владивосток доля на рынке группы Аэрофлот в 2018 составила - 87,45%, в 2019 году – 79,70%;

- на маршруте Владивосток - Красноярск - Владивосток доля на рынке группы Аэрофлот в 2018 году составила - 57,54%, (в 2019 году пассажирских авиационных перевозок по данному маршруту не осуществлялось;

- на маршруте Владивосток - Якутск - Владивосток, доля на рынке
АО «Авиакомпания «Якутия» в 2018 году составила 53,24, в 2019 году - 73,67 %;

- на маршруте Владивосток - Иркутск - Владивосток, доля на рынке
АО Авиакомпания «ИрАэро» составила в 2019 году - 52,38%;

- на маршруте Владивосток - Благовещенск - Владивосток, доля на рынке АО «Авиакомпания «ИрАэро» в 2018 году составила 57,01%, а в 2019 году – 58,25%.

- на маршруте Владивосток - Магадан- Владивосток доля
АО «Авиакомпания «Якутия» на рынке составляла в 2019 году - 100%;

- на маршрутах Владивосток - Чита - Владивосток, Владивосток – Улан-Удэ - Владивосток доля АО «Авиакомпания «ИрАэро» составила в 2018 - 2019 годах составила 100%;

- на маршрутах Владивосток - Краснодар - Владивосток, Владивосток – Санкт-Петербург - Владивосток доля на рынке ОАО Авиакомпания «Уральские Авиалинии» составила в 2018- 2019 годах - 100%;

- на маршрутах Владивосток - Пластун - Владивосток, Владивосток – Преображение - Владивосток, Владивосток - Терней - Владивосток, Владивосток – Дальнегорск – Владивосток, Владивосток - Дальнереченск - Владивосток доля на рынке группы Аэрофлот (АО «Авиакомпания «Аврора») составила в 2018-2019 годах -100%.

Рассматривая обстоятельства, препятствующие и ограничивающие хозяйствующим субъектам начало деятельности на товарном рынке, следует отметить:

– экономические ограничения, связанные с необходимостью осуществления значительных первоначальных капитальных вложений при длительных сроках окупаемости этих вложений (более 1 года);

– экономические ограничения, связанные с преимуществом хозяйствующего субъекта, действующего на рассматриваемом рынке, перед потенциальными участниками товарного рынка, в частности по затратам на единицу продукции и по спросу на товар, по наличию долгосрочных договоров с приобретателями;

– административные ограничения, связанные с безопасностью пассажирских перевозок и необходимостью соблюдения стандартов и предъявляемых к качеству требованиям;

– высокая степень монополизации рынка.

Барьеры входа на рынок можно признать труднопреодолимыми. На основании наличия труднопреодолимых барьеров, следует вывод о том, что доступ на рынок новых хозяйствующих субъектов затруднен.

На основании анализа количественных и качественных показателей, характеризующих структуру рассматриваемого рынка, рынок следует оценивать как высококонцентрированный с неразвитой конкуренцией.

На основании анализа количественных и качественных показателей, рынок регулярных внутренних пассажирских авиационных перевозок в Аэропорту следует оценивать как высококонцентрированный рынок с неразвитой конкуренцией.

По результатам исследования установлено доминирующее положение группы компаний «Аэрофлот», на следующих межрегиональных направлениях:

**-** Владивосток – Москва – Владивосток;

- Владивосток – Южно-Сахалинск – Владивосток;

- Владивосток – Хабаровск – Владивосток;

- Владивосток – Петропавловск-Камчатский - Владивосток.

Также Управлением по результатам вышеуказанного исследования установлено, что единственным хозяйствующим субъектом, действующим на рынках внутренних регулярных региональных пассажирских авиационных перевозок в Приморском крае (по направлениям: Владивосток-Пластун-Владивосток; Владивосток–Преображение-Владивосток; Владивосток-Терней-Владивосток; Владивосток–Дальнегорск–Владивосток; Владивосток-Дальнереченск-Владивосток, Владивосток-Кавалерово-Владивосток) является
АО «Авиакомпания «Аврора» (входит группа компаний «Аэрофлот» ().