



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

07 березня 2024 р.

Київ

№ 70-р

Про результати розгляду
справи про концентрацію

Антимонопольний комітет України, розглянувши матеріали справи № 126-25/5-23-ЕКк про концентрацію у вигляді придбання товариством з обмеженою відповідальністю «Автомагістраль-Південь» (далі – ТОВ «Автомагістраль-Південь») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*) частки у статутному капіталі товариства з обмеженою відповідальністю «Об'єднана мостобудівельна компанія» (далі – ТОВ «ОМК») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*), що забезпечує перевищення 50 відсотків голосів у вищому органі управління товариства,

ВСТАНОВИВ:

1. ПРЕДМЕТ СПРАВИ

- (1) Відповідно до пункту 4 частини другої статті 22 Закону України «Про захист економічної конкуренції» (у редакції закону, яка була чинною до 01.01.2024) (далі – Закон) концентрацією визнається безпосереднє або опосередковане придбання, набуття у власність іншим способом чи одержання в управління часток (акцій, паїв), що забезпечує досягнення чи перевищення 25 або 50 відсотків голосів у вищому органі управління відповідного суб'єкта господарювання.
- (2) ТОВ «Автомагістраль-Південь» планує придбати 100 відсотків частки у статутному капіталі ТОВ «ОМК», що забезпечить перевищення 50 відсотків голосів у вищому органі управління товариства, та набути опосередкований контроль над:
 - товариством з обмеженою відповідальністю «Київська мостобудівельна компанія» (далі – ТОВ «Київська мостобудівельна компанія») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*);
 - товариством з обмеженою відповідальністю «Мостобудівельна Механізація» (далі – ТОВ «МБ Механізація») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*);
 - товариством з обмеженою відповідальністю «Підприємство «Маст-Буд»» (далі – ТОВ «Підприємство «Маст-Буд»») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*);
 - товариством з обмеженою відповідальністю «Містіндустрія» (далі – ТОВ «Містіндустрія») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*);
 - товариством з обмеженою відповідальністю «Мостобудівельне Підприємство «Мостострой»» (далі – ТОВ «Підприємство «Мостострой»») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*);

- товариством з додатковою відповідальністю «МЗБК» (далі – ТДВ «МЗБК») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*).

- (3) Отже, заявлена дія відповідно до статті 22 Закону є концентрацією.
- (4) Учасниками концентрації є ТОВ «Автомагістраль-Південь» (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*), як суб'єкт господарювання, який набуває контроль, та ТОВ «ОМК» (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*), як суб'єкт господарювання, над яким набувається контроль.
- (5) Оскільки відповідні вартісні показники учасників концентрації, з урахуванням відносин контролю, за підсумками 2022 року перевищують порогові значення, визначені частиною першою статті 24 Закону, зазначена концентрація потребує дозволу Антимонопольного комітету України.

2. ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ

- (6) До Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) надійшла заява уповноваженого представника ТОВ «Автомагістраль-Південь» та ТОВ «ОМК» від 01.06.2023 № 31-23 (зарєстрована в Комітеті 02.06.2023 за № 8-01/216-ЕКк) про надання дозволу на концентрацію, яка буде здійснена шляхом придбання ТОВ «Автомагістраль-Південь» частки у статутному капіталі ТОВ «ОМК», що забезпечує перевищення 50 відсотків голосів у вищому органі управління товариства.
- (7) Розпорядженням Голови Комітету – державного уповноваженого від 17.07.2023 № 01/138-р розпочато розгляд справи № 126-25/5-23-ЕКк про концентрацію у вигляді придбання ТОВ «Автомагістраль-Південь» частки у статутному капіталі ТОВ «ОМК», що забезпечує перевищення 50 відсотків голосів у вищому органі управління товариства, у зв'язку з **виявленням у поданих матеріалах підстав для заборони концентрації**.
- (8) Уповноваженого представника заявників було повідомлено листом державного уповноваженого Комітету про початок розгляду справи про концентрацію та надання інформації від 20.07.2023 № 126-25/01-8485є.
- (9) 24 липня 2023 року на офіційному вебсайті Комітету розміщено текст повідомлення про розгляд справи про концентрацію у вигляді придбання ТОВ «Автомагістраль-Південь» частки у статутному капіталі ТОВ «ОМК», що забезпечує перевищення 50 відсотків голосів у вищому органі управління товариства.
- (10) Під час розгляду справи були опитані:
 - суб'єкти господарювання – конкуренти учасників концентрації на ринку будівництва та ремонту мостів, а саме: товариства з обмеженою відповідальністю «ГРУПА КОМПАНІЙ «АВТОСТРАДА» (*раніше мало назву – товариство з обмеженою відповідальністю «СПІЛЬНЕ УКРАЇНСЬКО-НІМЕЦЬКЕ ПІДПРИЄМСТВО «АВТОСТРАДА»*) (далі – ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА») (*«Інформація, доступ до якої обмежено» «Інформація, доступ до якої обмежено»*), «МОСТБУДІВЕЛЬНИЙ ЗАГІН № 112» (далі – ТОВ «МОСТБУДІВЕЛЬНИЙ ЗАГІН № 112») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*), «УКРТРАНСМІСТ» (далі – ТОВ «УКРТРАНСМІСТ») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*), «РОСТДОРСТРОЙ» (далі – ТОВ «РДС») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*), «МОСТБУД» (далі – ТОВ «МОСТБУД») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*), «ЕНЕРГЕТИЧНО- ДОРОЖНЄ БУДІВНИЦТВО» (далі – ТОВ «ЕДБ») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*), «ПБС» (далі – ТОВ «ПБС») (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*), «ТЕХНОМІСТБУД ХОЛДІНГ» (далі – ТОВ «ТМБ ХОЛДІНГ»)

(«Інформація, доступ до якої обмежено»), «ДОГУШ ІНШААТ ТІДЖАРЕТ ЛІМІТЕТ ШІРКЕТІ» (далі – ТОВ «ДОГУШ») («Інформація, доступ до якої обмежено»), «ШЛЯХОВЕ БУДІВНИЦТВО «АЛЬТКОМ» (далі – ТОВ «ШБ «АЛЬТКОМ») («Інформація, доступ до якої обмежено»), «ОНУР КОНСТРУКЦІОН ІНТЕРНЕСНІЛ» (далі – ТОВ «ОНУР КОНСТРУКЦІОН ІНТЕРНЕСНІЛ») («Інформація, доступ до якої обмежено») та ПРЕДСТАВНИЦТВО «ОНУР ТААХХУТ ТАШИМАДЖИЛИК ІНШААТ ТІДЖАРЕТ ВЕ САНАЇ АНОНІМ ШІРКЕТІ» (далі – ПРЕДСТАВНИЦТВО «ОНУР») («Інформація, доступ до якої обмежено») і приватне підприємство «АВТОМАГІСТРАЛЬ» (далі – ПП «АВТОМАГІСТРАЛЬ») («Інформація, доступ до якої обмежено»);

- Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України («Інформація, доступ до якої обмежено»);

- державне підприємство «Укрпромзовнішекспертиза»¹ (далі – ДП «Укрпромзовнішекспертиза») («Інформація, доступ до якої обмежено»).

3. ІНФОРМАЦІЯ ПРО УЧАСНИКІВ КОНЦЕНТРАЦІЇ

За інформацією заявників:

- (11) **об'єкт придбання: ТОВ «ОМК»** є холдинговою компанією і контролює:
- (12) ТОВ «Київська мостобудівельна компанія», основним видом діяльності якого є «Інформація, доступ до якої обмежено»;
- (13) ТОВ «МБ Механізація», основним видом діяльності якого є надання послуг «Інформація, доступ до якої обмежено»;
- (14) ТОВ «Підприємство «Маст-Буд», основним видом діяльності якого є «Інформація, доступ до якої обмежено»;
- (15) ТОВ «Містіндустрія», основним видом діяльності якого є «Інформація, доступ до якої обмежено»;
- (16) ТОВ «Підприємство «Мостострой», основним видом діяльності якого є «Інформація, доступ до якої обмежено»;
- (17) ТДВ «МЗБК» здійснює діяльність із надання «Інформація, доступ до якої обмежено»;
- (18) ТОВ «ОМК» разом із суб'єктами господарювання, що пов'язані з ним відносинами контролю, утворює групу об'єкта придбання (далі – Група Об'єкта придбання);
- (19) контроль над Групою Об'єкта придбання здійснює компанія «Vonum Pontem GmbH» (м. Відень, Австрія);
- (20) **продавець: компанія «Vonum Pontem GmbH»** здійснює інвестиційну діяльність у проведенні операцій із корпоративними правами компаній Групи Об'єкта придбання;
- (21) кінцевим бенефіціарним власником компанії «Vonum Pontem GmbH» є фізична особа – громадянин України «Інформація, доступ до якої обмежено»;
- (22) крім того, «Інформація, доступ до якої обмежено» пов'язаний відносинами контролю [через родинні зв'язки] з фізичною особою-підприємцем – громадянкою України

¹ Для підготовки більш обґрунтованих та всебічних відповідей учасниками концентрації в межах справи про концентрацію було замовлено маркетингове дослідження «Дослідження окремих ринків товарів і послуг у 2021-2023 (6 міс.) рр.», підготовлене ДП «Укрпромзовнішекспертиза» та надіслане до Комітету листом від 13.09.2023 № 49-23 (зареєстрований у Комітеті від 14.09.2023 за № 8-01/1209-кі).

«Інформація, доступ до якої обмежено», яка здійснює діяльність із *«Інформація, доступ до якої обмежено»*;

- (23) після здійснення концентрації відносини контролю Групи Об'єкта придбання із Продавцем будуть припинені;
- (24) **набувач: ТОВ «Автомагістраль-Південь»** здійснює основну діяльність із *«Інформація, доступ до якої обмежено»*;
- (25) ТОВ «Автомагістраль-Південь» пов'язане відносинами контролю з іншими суб'єктами господарювання, які разом утворюють групу набувача (далі – Група Набувача);
- (26) Група Набувача на території України здійснює діяльність через суб'єктів господарювання – резидентів України, основними видами діяльності яких, зокрема, є: *«Інформація, доступ до якої обмежено»*;
- (27) кінцевим бенефіціарним власником Групи Набувача є фізична особа – громадянин України *«Інформація, доступ до якої обмежено»*;
- (28) крім того, *«Інформація, доступ до якої обмежено»* разом із *«Інформація, доступ до якої обмежено»* здійснюють спільний контроль над суб'єктом господарювання – резидентом України, яке здійснює діяльність із *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.

3.1. Мета концентрації

- (29) Наразі ТОВ «Автомагістраль-Південь» для ремонту та реконструкції мостів використовує субпідрядників, проте щодо них регулярно виникають занепокоєння і щодо якості, і щодо термінів виконання робіт. Тому, ТОВ «Автомагістраль-Південь» створило окремий мостобудівний підрозділ і планує розширити спектр своєї діяльності за рахунок придбання ТОВ «ОМК» та його дочірніх компаній, які мають відповідний досвід та інфраструктуру для здійснення будівництва й ремонту мостів.

4. РИНКИ, НА ЯКИХ ВІДБУВАЄТЬСЯ КОНЦЕНТРАЦІЯ

За інформацією заявників:

- (30) Основною спеціалізацією Групи Об'єкта придбання є господарська діяльність із **будівництва, ремонту, експлуатаційного утримання мостів** та супутньої діяльності, яка необхідна для їхнього будівництва та ремонту, зокрема, виробництво бетонних виробів для будівництва, **надання в оренду автомобілів та будівельної техніки**. Крім того, Група Об'єкта придбання [через *«Конфіденційна інформація»*] здійснює діяльність із надання в оренду й експлуатацію власного чи орендованого нерухомого майна в межах *«Інформація, доступ до якої обмежено»* (*«Конфіденційна інформація»*).
- (31) Група Набувача на території України здійснює господарську діяльність із **будівництва, ремонту, експлуатаційного утримання** автомобільних доріг та інфраструктури, **мостів**, шляхопроводів, злітно-посадкових смуг, аеродромів та їхньої інфраструктури, розробки проектної та проектно-кошторисної документації, здійснення лабораторного контролю якості виконуваних робіт, а також із виробництва та реалізації асфальтобетонних сумішей, бетону та бетонних сумішей, бітумної емульсії, **надання в оренду автомобілів та дорожньо-будівельної техніки**. Також Група Набувача здає незадіяні у виробничій діяльності комерційні площі стороннім компаніям та фізичним особам (переважна більшість таких площ звичайні офісні

приміщення («Конфіденційна інформація»), не спеціалізовані складські та промислові приміщення) в таких областях: «Інформація, доступ до якої обмежено».

- (32) Отже, задіяними товарними ринками в заявленій концентрації є: ринок будівництва та ремонту мостів; ринок оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва.
- (33) Разом із цим лише Група Об'єкта придбання здійснює діяльність на ринку виробів із бетону.
- (34) Крім того, учасники концентрації здійснюють діяльність на регіональних ринках оренди комерційної (нежитлової) нерухомості в різних територіальних межах України.

4.1. Загальнодержавний ринок оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва

- (35) За інформацією ДП «Укрпромзовнішекспертиза», автомобілі й обладнання для будівництва та ремонту дорожньої інфраструктури або дорожньо-будівельні машини – це група машин (автомобільної техніки), призначених для проведення будівельних робіт, а також для експлуатації та утримання доріг. Така техніка має високу потужність, ефективність та прохідність.
- (36) У будівництві використовуються понад 1000 типорозмірів будівельних машин, які можна класифікувати за:
 - призначенням (технологічна ознака): транспортні; вантажно-розвантажувальні; вантажопідйомні; для земляних робіт; для паливних робіт; для переробки та сортування кам'яних матеріалів; для приготування, транспортування, укладання й ущільнення бетонних і розчинних сумішей; для ущільнення ґрунтів; для ремонту й утримання доріг; для оздоблювальних робіт; ручні машини;
 - принципом дії: машини періодичної (циклічної) дії та машини безперервної дії;
 - видом використання енергії: машини з двигуном внутрішнього згорання та електричні;
 - ступенем рухомості: стаціонарні, переносні й пересувні;
 - універсальністю: універсальні, оснащені різними видами змінного робочого обладнання для виконання певних технологічних операцій; спеціалізовані, які мають один вид робочого обладнання.
- (37) До найбільш затребуваних будівельних машин належать: екскаватори, крани, бульдозери, бетонозмішувачі, гідромолоти, автомобілі-самоскиди.
- (38) Під час будівельно-ремонтних робіт також використовуються різні ємності. Ємність – загальна назва посудин, споруд, пристроїв, контейнерів або резервуарів для складування, зберігання або транспортування рідин, газів або сипучих тіл. Ємності можуть бути горизонтальними, що полегшує їх транспортування. Вертикальні ємності краще підходять для зберігання, складування, у т. ч. шляхом економії місця. Прикладами можуть бути ємності для перевезення води, палива (нафтопродуктів) тощо.
- (39) Ринок оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва – це задача в оренду або суборенду автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва, з подальшим їх використанням у своїй діяльності. Такий товар може транспортуватися на далекі відстані, споживатися на всій території України. Відповідно, оренда автомобілів, ємностей та обладнання може здійснюватися на всій території України.
- (40) Продавцями (орендодавцями) автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва в такому випадку виступатимуть власники та/або орендарі, що здають в оренду або

суборенду такий товар. Не задіяні у виробництві автомобілі, ємності та обладнання будівельних компаній також можуть здаватись в оренду. Отже, на ринку присутні два типи учасників: суб'єкти господарювання, що спеціалізуються на здачі в оренду техніки та суб'єкти господарювання, що здають не задіяну у виробництві власну техніку.

- (41) Автомобілі, ємності та обладнання для будівництва й ремонту дорожньої інфраструктури активно використовуються на початкових стадіях та в інших видах будівництва. Зокрема, при підготовці майданчиків під будівельні роботи, облаштування фундаментів будівель, при будівництві АЗС тощо. Наприклад: грейдери та землерийні мати використовуються для підготовки будь-якого будівельного майданчика.
- (42) Оскільки будівельна техніка зазвичай використовується в комплексі, тобто одними й тими споживачами, то сегментувати ринок недоцільно. Наприклад, будівництво доріг, облаштування під'їзних шляхів біля ЖК / супермаркету, будівництво АЗС тощо – у всіх цих випадках замовник використовує не один тип машин, а одразу декілька різних видів техніки залежно від стадії, на якій знаходиться його будівництво.
- (43) У разі відсутності необхідної техніки поблизу споживач (орендар) розширює територію пошуку. Це пояснюється високими витратами, що виникнуть у разі зупинки будівництва, а також високою потужністю та ефективністю такої техніки. Наприклад, при відсутності необхідного грейдера в м. Київ, орендар замовить його з іншого регіону. Транспортні витрати на перевезення техніки в такому випадку будуть не суттєвими.
- (44) Отже, ринок оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва дорожньої інфраструктури відповідає ринку оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва.
- (45) Група Об'єкта придбання та Група Набувача надають в оренду автомобілі, ємності та обладнання для будівництва в межах групи та поза межами групи стороннім компаніям. Стороннім компаніям здаються не задіяні у власних виробничих процесах автомобілі, ємності та обладнання для будівництва та ремонту дорожньої інфраструктури.
- (46) Інформація про частки Групи Об'єкта придбання та Групи Набувача на ринку оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва надається в таблиці 1.

Таблиця 1

Суб'єкт господарювання	Частка, %	Сукупна частка, %
2021		
Група Набувача	«Конфіденційна інформація»	«Конфіденційна інформація»
Група Об'єкта придбання	«Конфіденційна інформація»	
2022		
Група Набувача	«Конфіденційна інформація»	«Конфіденційна інформація»
Група Об'єкта придбання	«Конфіденційна інформація»	
2023 (6 міс.)		
Група Набувача	«Конфіденційна інформація»	«Конфіденційна інформація»
Група Об'єкта придбання	«Конфіденційна інформація»	

- (47) Як видно з наведеного в таблиці 1:

- сукупні частки учасників концентрації на ринку оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва за підсумками 2021-2022 років не перевищували «Конфіденційна інформація» %;

- Група Об'єкта придбання в І-му півріччі 2023 року «Конфіденційна інформація»;

- частка Групи Набувача на ринку оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва за 6 місяців 2023 року становила «Конфіденційна інформація» %.

- (48) За інформацією заявників, основними конкурентами учасників концентрації на ринку оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва протягом 2021-2022 років та 6 місяців 2023 року були: ТОВ «РЕНТА ЛІЗИНГ» із частками в натуральному виразі [7-9 %], ТОВ «ПЕРІ УКРАЇНА» – [4-7 %], ТОВ «ДОРОЖНІ МАШИНИ» – [1-7 %], ТОВ «ПЕККАНІСКА» – [1-2 %], ТОВ «НАВІТЕХ» – [1-2 %] та інші.
- (49) Отже, на ринку оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва присутня достатня кількість конкурентів із більш високими частками на ринку.
- (50) **Враховуючи, що учасники концентрації надають в оренду автомобілі, ємності та обладнання для будівництва, незадіяні у власних виробничих процесах, а їх сукупні частки є незначними, заявлена концентрація не призводить до монополізації чи суттєвого обмеження конкуренції на ринку оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва.**

4.2. *Загальнодержавний ринок виробів із бетону*

- (51) *За інформацією ДП «Укрпромзовнішекспертиза», вироби з бетону – це завчасно виготовлений елемент збірної або збірно-монолітної конструкції. Ключова характеристика такого виробу полягає саме в його завчасному виробництві, що дозволяє прискорити будівництво (скоротити строки).*
- (52) Основою класифікації виробів із бетону є такі ознаки: спосіб їх виготовлення, галузь застосування, форма виробу, вид армування, внутрішня будова та інші. Зокрема, за галузями будівництва вироби з бетону використовуються для: житлових та цивільних будівель; промислових будівель; сільськогосподарського будівництва; спеціального призначення (вироби для інженерних споруд тощо).
- (53) Вироби для інженерних споруд широко використовують у транспортному, гідротехнічному та інших видах будівництва. Зокрема, для транспортного будівництва виготовляють мостові конструкції, опори контактної мережі електрифікованих залізниць, шпали, блоки опорядження тунелів, які здебільшого виготовляють із важких бетонів класів В15 ... В40 і вище з попередньо напруженою арматурою.
- (54) Процес виготовлення будь-яких виробів із бетону має однакові головні операції. Такі операції не залежать від способу виготовлення, номенклатури продукції та технологічної схеми виробництва.
- (55) Транспортування готових виробів із бетону не обмежене часом, на відміну від готових бетонних сумішей. Типорозміри готового виробу, вага, стан дороги, якою транспортується виріб, можуть вимагати використання спеціальної техніки та додаткового пакування. Зокрема, для розвантаження такого виробу може знадобитись спеціальний маніпулятор. Вартість транспортування таких виробів може вплинути на вибір постачальника.
- (56) Отже, для виготовлення готових виробів із бетону для будівництва мостів не потрібне спеціальне обладнання. Технологія виробництва такої продукції аналогічна виробництву звичайних бетонних виробів. Відмінність існує лише у формах, що використовуються при заливці бетону, а також в інгредієнтах бетонних сумішей. Зміна рецептури сумішей та форм дозволяє виробляти інші види виробів із бетону. Тобто взаємозамінність товарів із точки зору їх виробництва визначає товарні межі даного ринку як ринку виробів із бетону.

- (57) Ринок виробів із бетону – це реалізація завчасно виготовлених елементів збірної або збірно-монолітної конструкції, виготовленої з бетону. Готові вироби з бетону є товаром тривалого зберігання, що споживається на будівельному ринку. Такий товар може транспортуватись на далекі відстані, при цьому якість і споживчі властивості виробів із бетону не змінюються. Отже, географічними межами ринку виробів із бетону є межі загальнодержавного ринку України.
- (58) Як було зазначено в пункті 33 цього рішення, лише Група Об'єкта придбання здійснює діяльність на ринку виробів із бетону.
- (59) Група Об'єкта придбання [через «Конфіденційна інформація»] виготовляє вироби з бетону, зокрема: «Конфіденційна інформація». Такі вироби використовуються не лише для будівництва мостів, а й для будівництва доріг.
- (60) Виробництво залізобетонних виробів «Конфіденційна інформація» та матеріалів насамперед здійснюється для забезпечення необхідними будівельними матеріалами інших суб'єктів господарювання Групи Об'єкта придбання та є допоміжною для основної спеціалізації Групи Об'єкта придбання, а саме будівництва та ремонту мостів.
- (61) Інформація про частки Групи Об'єкта придбання на ринку виробів із бетону надається в таблиці 2.

Таблиця 2

Рік	Найменування	Ринкова частка, %	
		у натуральному виразі	у грошовому виразі
2021	Готові вироби з бетону	«Конфіденційна інформація»	«Конфіденційна інформація»
2022	Готові вироби з бетону	«Конфіденційна інформація»	«Конфіденційна інформація»
2023 (6 міс.)	Готові вироби з бетону	«Конфіденційна інформація»	«Конфіденційна інформація»

- (62) Як видно з наведеного в таблиці 2, частка Групи Об'єкта придбання на ринку виробів із бетону за підсумками 2021-2022 років та 6 місяців 2023 року в натуральному виразі не перевищувала «Конфіденційна інформація» %, а в грошовому – «Конфіденційна інформація» %. Група Набувача не здійснює діяльності на ринку виробів із бетону.
- (63) За інформацією заявників, основними конкурентами Групи Об'єкта придбання на ринку виробів із бетону протягом 2021-2022 років та 6 місяців 2023 року були: ТЗДВ «ХМЕЛЬНИЦЬКЗАЛІЗОБЕТОН» із частками у натуральному виразі [9-18 %], ЗАВОД ЗАЛІЗОБЕТОННИХ ВИРОБІВ ПРАТ «ДБК-4» – [4-9 %], ТОВ «ЕФЕ БЕТОН» – [3-7 %], ТОВ «БЕТОН КОМПЛЕКС» – [3-7 %], ТОВ «ОБЕРБЕТОН-ІНВЕСТ» – [2-6 %] та інші.
- (64) Отже, на ринку виробів із бетону присутня достатня кількість конкурентів із більш високими частками на ринку.
- (65) Враховуючи, що лише Група Об'єкта придбання здійснює діяльність на ринку виробів із бетону з незначною часткою, заявлена концентрація не призводить до монополізації чи суттєвого обмеження конкуренції на ринку виробів із бетону.

4.3. *Загальнодержавний ринок будівництва та ремонту мостів*

- (66) *За інформацією заявників*, Група Набувача має досвід будівництва та ремонту мостів, втім для цього вона переважно залучала субпідрядників. Група Об'єкта придбання має досвід будівництва та ремонту мостів як генпідрядник та субпідрядник.
- (67) Отже, за рахунок здійснення зазначеної концентрації Група Набувача прагне повноцінно увійти на ринок будівництва та ремонту мостів.

Визначення товарних меж ринку будівництва та ремонту мостів

- (68) Визначення товарних меж ринку здійснювалося відповідно до Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку, затвердженої розпорядженням Антимонопольного комітету України від 05.03.2002 № 49-р та зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 01.04.2002 за № 317/6605 (далі – **Методика**).
- (69) Відповідно до пункту 5.1 розділу 5 Методики товарні межі ринку визначаються шляхом формування групи взаємозамінних товарів (товарних груп), у межах якої споживач за звичайних умов може легко перейти від споживання одного товару до споживання іншого.
- (70) Формування групи взаємозамінних товарів (товарних груп) здійснюється із переліку товарів, які мають для продавців (постачальників, виробників), покупців (споживачів, користувачів) ознаки одного (подібного, аналогічного) товару (товарної групи), за показниками взаємозамінності, якими зокрема є:
- подібність призначення, споживчих властивостей, умов використання тощо;
 - подібність фізичних, технічних, експлуатаційних властивостей і характеристик, якісних показників тощо;
 - наявність спільної групи споживачів товару (товарної групи);
 - відсутність суттєвої різниці в цінах;
 - взаємозамінність товарів (товарної групи) з точки зору їх виробництва, тобто здатності виробників запропонувати нові товари на заміну існуючих.

За інформацією ДП «Укрпромзовнішекспертиза»:

- (71) Мости є частиною дорожньої інфраструктури. Зокрема, згідно з державним класифікатором будівель та споруд ДК 018-20001 мости відповідають 2141 класу споруд:
- розділ 2 – інженерні споруди;
 - - підрозділ 21 – транспортні споруди;
 - - - група 214 – мости, естакади, тунелі та метро;
 - - - - клас 2141 – мости та естакади.
- (72) Мости є інженерними конструкціями, що забезпечують транспортним засобам та пішоходам проїзд / прохід через природні чи створені людьми перешкоди: річки, протоки, долини, яри, каньйони, канали, водотоки, інші дороги, і з'єднують в єдину мережу подібні транспортні системи.
- (73) До мостів згідно з ДК 018-2000 належать такі типи споруд: автодорожні та залізничні мости з металу, залізобетону або інших матеріалів, включаючи конструкції естакад; шляхопроводи, пересувні мости, віадуки, мости польових доріг, пішохідні мости, наплавні мости та поромні переправи, розв'язки доріг тощо.

- (74) Строк будівництва мостів за сучасними технологіями може становити 3-4 роки. Розрахунковий термін експлуатації таких споруд – 100 років, але за умови обов'язкової перевірки та за потреби ремонту кожні вісім років.
- (75) Мости класифікують за:
- строком експлуатації: тимчасовий (до 10 років), постійний;
 - призначенням: пішохідний, велосипедний, автодорожній, залізничний, міст метро, суміщений, спеціальний, міський, декоративний (садово-парковий);
 - статичною схемою: балкові, розпірні (аркові, підвісні, рамний, вантовий), комбіновані;
 - матеріалами, що використані при будівництві: дерев'яні, сталеві, залізні, залізобетонні, з переднапруженого залізобетону, композитний міст, кам'яний, скляний тощо;
 - типом перешкод, що долаються: перетин водоймищ (річок, боліт, озер, проток інше)
 - мости, через дорогу – шляхопровід, через яр або ущелину – віадук, долання декількох перешкод одночасно – естакада;
 - довжиною: малі (до 25 м), середні (25-100 м), великі (понад 100 м). Автодорожні (у тому числі міські) мости завдовжки менше ніж 100 м, але з прогонами понад 60 м також належать до великих;
 - шириною проїзної частини;
 - розвідні мости – окремий позакласний вид мостів.
- (76) Отже, інженерні транспортні споруди, що прокладають шлях над перешкодами належать до однієї товарної групи. Найбільш відома і вживана назва якої – «міст».
- (77) Попри наведену вище класифікацію, всі мости мають однакові етапи та принципи будівництва. Зокрема, зведення мостів включає такі етапи робіт:
- 1) проектування інженерної споруди: отримання технічного завдання від замовника, геодезичні вишукування та дорозвідки місцевості, врахування результатів геодезичних вишукувань в проєкті, вибір та узгодження матеріалів і проєкту;
 - 2) будівництво мосту: підготовчі роботи – зведення опор – спорудження прольотів.
- (78) На всіх етапах будівництва використовується як звичайна, так і спеціалізована техніка й обладнання для будівництва дорожньої інфраструктури.
- (79) Таким чином, мости є складною інфраструктурною спорудою, а їх будівництво та ремонт є складнішим, аніж будівництво доріг.
- (80) В Україні замовником будівництва та ремонту всіх мостів виступає держава в особі відповідних представників: міністерств та/або органів влади, у т. ч. місцевої; державних підприємств тощо. В окремих, поодиноких, випадках замовником можуть бути великі підприємства, що мають на своїй території власну дорожню інфраструктуру та міжнародні організації (ЄБРР, ЄІБ, МБРР).
- (81) Враховуючи зазначене, мости є складною інженерною спорудою, що належить до транспортної інфраструктури. Будувати та ремонтувати мости можуть лише компанії, що володіють спеціальними навичками, технологіями, досвідом, а також мають відповідну техніку й обладнання (у т. ч. спеціальне).

- (82) Ринок будівництва та ремонту мостів – це роботи й послуги з будівництва та ремонту мостів, що надаються спеціалізованими будівельними компаніями, що мають відповідний досвід, технологію та обладнання.
- (83) З метою з'ясування можливості та необхідного часу для переходу з будівництва та ремонту мостів до будівництва й ремонту інших транспортних споруд (автострад, доріг, злітно-посадкових смуг, портів тощо) та навпаки, Комітет опитав учасників ринку будівництва й ремонту мостів і встановив таке.
- (84) Частина суб'єктів господарювання (ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА», ТОВ «ПБС», ТОВ «ЕДБ», ТОВ «ОНУР КОНСТРУКЦІОН ІНТЕРНЕТІНЛ» і ПРЕДСТАВНИЦТВО «ОНУР») зазначили, що є як виконавцями робіт / надавачами послуг із будівництва та ремонту мостів, так й автомобільних доріг (автострад, доріг), тому перехід із будівництва та ремонту мостів до будівництва й ремонту інших транспортних споруд (автострад, доріг, злітно-посадкових смуг, портів тощо) та навпаки не вплине суттєвим чином на фінансові витрати, оскільки вже наявні необхідні механізми та технології, персонал і досвід виконання аналогічних робіт. Зокрема, ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА»² зазначило, що для можливості виконання робіт / надання послуг із будівництва та ремонту мостів, так й автомобільних доріг (автострад, доріг), їхнім товариством було проведено інвестування в матеріально-технічну базу, обладнання, залучення кваліфікованих працівників та отримання багаторічного досвіду в частині будівництва й ремонту мостів, так і автомобільних доріг (автострад, доріг).
- (85) Ще частина суб'єктів господарювання (ТОВ «ТМБ ХОЛДИНГ», ТОВ «ДОГУШ», ТОВ «УКРТРАНСМІСТ», ТОВ «МОСТБУД») зазначили, що є, зокрема, виконавцями робіт / надавачами послуг із будівництва та ремонту мостів і не зможуть легко перейти до будівництва інших транспортних споруд у зв'язку з необхідністю значних фінансових інвестицій, іншого обладнання, техніки та навичок роботи персоналу. Зокрема, ТОВ «ДОГУШ»³ вказало, що не зможе швидко чи легко перейти з діяльності з будівництва чи ремонту мостів до діяльності з будівництва чи ремонту інших транспортних споруд, з огляду на такі об'єктивні ринкові обставини, що виникли внаслідок вторгнення РФ до України та негативно впливають на здатність до такого переходу:
- нестача вільного кваліфікованого персоналу (виконавців конкретних робіт) на ринку праці (внаслідок часткової окупації та військової мобілізації робочої сили);
 - складнощі із релокацією наявного персоналу в межах України (внаслідок вимог законодавства щодо релокації чоловіків у межах України);
 - складнощі з імпортуванням необхідного високотехнологічного обладнання, неможливість використання наявного в Україні високотехнологічного обладнання (внаслідок окупації дельти р. Дніпро та мінування прибережних вод України);
 - неможливість ефективно забезпечити безпеку виконання робіт та загроза втрати наявного в Україні високотехнологічного обладнання (внаслідок обстрілів території України).
- (86) Один суб'єкт господарювання (ТОВ «РДС»⁴) зазначив, що на відміну від будівництва доріг, будівництво мостів потребує використання додаткової техніки, наявності інженерно-проектного підрозділу, якими Група РДС не володіє (не мають власного мостобудівельного підрозділу). Отже, для будівництва та ремонту мостів суб'єкт господарювання зазвичай залучає субпідрядників.

² Лист ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА» від 11.09.2023 № 2187 (zareєстрований у Комітеті 14.09.2023 за № 8-01/11250).

³ Лист ТОВ «ДОГУШ» від 23.11.2023 № ULLC-HQ-ACU-GEN-LET-00001 (zareєстрований у Комітеті 28.11.2023 за № 8-01/14092).

⁴ Лист ТОВ «РДС» від 09.10.2023 № 01-07/2990/РДС (zareєстрований у Комітеті 12.10.2023 за № 8-01/1375-кі).

- (87) На питання «чи можуть надавачі послуг із будівництва та ремонту інших транспортних споруд (автострад, доріг, злітно-посадкових смуг, портів тощо) легко перейти до будівництва та ремонту мостів, без значних фінансових інвестицій, модернізації обладнання, тощо?» більшість опитаних суб'єктів господарювання зазначили, що надавачі послуг із будівництва та ремонту інших транспортних споруд (автострад, доріг, злітно-посадкових смуг, портів тощо) не можуть легко перейти до будівництва та ремонту мостів, оскільки виконання таких робіт потребує наявності відповідного кваліфікованого персоналу, обладнання й досвіду роботи.
- (88) Так, за інформацією ТОВ «ЕДБ»⁵, до специфічних вимог, які висуваються лише до надавачів послуг із будівництва та ремонту мостів належать:
1. Ліцензія на провадження господарської діяльності із будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із середніми та значними наслідками, має містити, зокрема, в розділі «будівництво об'єктів транспортної інфраструктури» такі види робіт як будівництво: мостів і мостових переходів; мостів для перепуску через перешкоди водних потоків; мостових переходів, шляхопроводів, естакад, віадуків, переходів.
 2. Необхідна наявність КВЕД 42.13 будівництво мостів і тунелів.
 3. Необхідна наявність кваліфікованих спеціалістів: інженерів, монтажників, зварювальників, та відповідний досвід роботи у них.
 4. Необхідна наявність власної або залученої спеціалізованої техніки: крани вантажопідйомні 50 та більше тонн.
 5. Необхідна наявність спеціалізованого обладнання: піскоструменеві апарати, зачисне обладнання, обладнання для гідроізоляційних робіт, обладнання для виконання монтажних (висотних) робіт.
 6. Наявність досвіду виконаних робіт підприємством по об'єктах за класами наслідків відповідальності СС2, СС3.
 7. Наявність персоналу, що має допуск до висотних та особливо небезпечних робіт.
- (89) **Отже, враховуючи викладене, товарними межами ринку є роботи та послуги з будівництва й ремонту мостів.**
- Визначення територіальних (географічних) меж ринку будівництва та ремонту мостів***
- (90) Визначення територіальних (географічних) меж ринку будівництва та ремонту мостів здійснювалося відповідно до розділу 6 Методики.
- (91) Згідно з пунктом 1.3 Методики територіальними (географічними) межами ринку є територія зі сферою взаємовідносин купівлі-продажу товару (групи товарів), у межах якої за звичайних умов споживач може легко задовольнити свій попит на певний товар.
- (92) У свою чергу, відповідно до пункту 6.1 Методики, територіальні (географічні) межі ринку певного товару (товарної групи) визначаються шляхом установлення мінімальної території, за межами якої, з точки зору споживача, придбання товарів (товарної групи), що належать до групи взаємозамінних товарів (товарної групи), є неможливим або недоцільним.
- За інформацією ДП «Укрпромзовнішекспертиза»:*
- (93) Група Набувача за останні роки будувала та ремонтувала мости в різних областях України відповідно до виграних тендерів: «*Інформація, доступ до якої обмежено*».

⁵ Лист ТОВ «ЕДБ» від 20.09.2023 № 08/20-09 (zareestrovaniy u Komiteti 22.09.2023 za № 8-01/11596).

- (94) Група Об'єкта придбання впродовж 2021-2023 (6 міс.) рр. будувала та ремонтувала мости також у різних областях України відповідно до виграних тендерів або як субпідрядник: *«Інформація, доступ до якої обмежено»*.
- (95) Враховуючи, що :
- замовником будівництва (споживачем) виступає держава в особі відповідних міністерств, органів місцевої влади, держпідприємств тощо;
 - замовлення на будівництво та виконання ремонтів мостів надходить шляхом оголошення тендеру на загальнодержавному рівні;
 - ціни на будівництво та ремонт мостів визначаються на тендерних засадах через платформу електронних та публічних закупівель Прозорро;
 - будівництво та ремонт мостів виконується спеціальними компаніями, що мають відповідний досвід, технологію, техніку й обладнання;
 - основні елементи та складові моста (металеві троси, бетонні елементи тощо) можуть транспортуватись на великі відстані;
 - техніка й обладнання для будівництва та ремонту мостів може переміщуватись на значні відстані до місцезнаходження мостів, які ремонтуються або будуються;
 - проекти з будівництва та ремонту мостів є достатньо великими та масштабними й, відповідно, учасники ринку мають достатньо часу, щоб транспортувати необхідну техніку та персонал у будь-який регіон України;
- територіальними (географічними) межами ринку будівництва та ремонту мостів, є територія України.
- (96) Більшість учасників ринку будівництва та ремонту мостів також зазначили, що цей ринок не характеризується регіональним розподілом, зокрема:
- (97) ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА»⁶ повідомило, що замовниками не встановлюються вимоги щодо доцільності виконання робіт / надання послуг із будівництва та ремонту мостів по територіальному принципу знаходження суб'єктів господарювання. Єдина вимога, яка встановлюється замовниками, є підтвердження логістичної можливості поставки основних будівельних матеріалів: готового бетону й асфальтобетонної суміші. Дані матеріали потребують своєчасної поставки на об'єкт виконання робіт / надання послуг у зв'язку з особливостями часу транспортування, що спрямовано насамперед на збереження такими матеріалами своїх фізико-хімічних властивостей;
- (98) ТОВ «ПБС»⁷ повідомило, що замовниками будівництва та (або) надавачами послуг не встановлюються та не враховуються інші критерії, які б визначали доцільність надання послуг лише на певній території України. Проекти є тривалими та великими, тому під проєкт техніка та персонал можуть завозитися в будь-який регіон України;
- (99) ТОВ «РДС»⁸ повідомило, що мости є складними інженерними спорудами. Якісно збудований міст за належної експлуатації стоятиме до 100 років. Рекомендований огляд / ремонт здійснюється не щорічно, а фактично, по суті, не проводиться десятиліттями. Територія України не велика – відстань від крайньої східної до західної точки України 1366 км, відстань між крайніми північною та південною точками становить 893 км. Отже, за потреби впродовж дня (добі) необхідні спеціалісти або техніка можуть потрапити до місцезнаходження будівельного

⁶ Лист ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА» від 11.09.2023 № 2187 (zareєстрований у Комітеті 14.09.2023 за № 8-01/11250).

⁷ Лист ТОВ «ПБС» б/д № 13/09-ю (zareєстрований у Комітеті 21.09.2023 за № 8-01/11573).

⁸ Лист ТОВ «РДС» від 09.10.2023 № 01-07/2990/РДС (zareєстрований у Комітеті 12.10.2023 за № 8-01/1375-кі).

майданчика (моста). Ландшафт України досить рівномірний у порівнянні з іншими країнами світу (наприклад, Китай з його горами). Тобто в Україні немає потреби будувати значну кількість мостів. Для порівняння: в Європі найбільша концентрація мостів у Гамбурзі (Німеччина) – 2485 мостів. Періодично такі мости необхідно перевіряти, ремонтувати. Час від часу будувати нові / реконструювати старі. Маючи таку велику кількість мостів в одному місці, а також достатню кількість коштів у бюджеті, розмістити тут регіональну (місцеву) мостобудівельну компанію буде економічно доцільно. Така компанія (або навіть декілька) будуть забезпечені роботою в достатній кількості. В Україні кількість мостів та їх щільність є недостатньою (28 тис. од. / 603,5 тис. км² = 0,05). В Китаї – 1 млн мостів на 9,6 млн км² (співвідношення = 0,1), в Німеччині (130 тис. мостів/ 357,6 тис. км²) – 0,36. Таким чином, Україна відстає від провідних країн світу за якістю та розвиненістю транспортної інфраструктури. Це робить ринок будівництва й обслуговування (ремонту) мостів не достатньо розвиненим і задля замовлень учасники ринку мають переміщатись по всій країні. Відповідно, існування регіональних ринків і регіональних компаній є економічно недоцільним у поточних умовах;

- (100) ТОВ «ДОГУШ»⁹ повідомило, що ринок послуг із будівництва та ремонту мостів не характеризується будь-яким регіональним розподілом у межах України протягом останніх двадцяти років. Протягом зазначеного терміну реалізовувалася незначна кількість проектів із будівництва чи ремонту мостів внаслідок недостатності відповідного бюджетного фінансування. До 24 лютого 2022 року кожен із надавачів таких послуг мобілізував робочу силу та виробничі потужності (обладнання та механізми) на всій території України (і навіть частково з-за меж України). Цьому сприяла також як розвиненість транспортної інфраструктури в Україні (Україна є країною міжнародного транзиту), так і розвиненість виробничої та торговельної інфраструктури в підгалузі різних видів будівельних матеріалів. Після 24 лютого 2022 року можливості швидкої мобілізації ресурсів у межах України знизилися внаслідок часткової окупації територій та військової мобілізації робочої сили, часткової втрати специфічного високовартісного будівельно-ремонтного обладнання та механізмів внаслідок бойових дій та складнощів із ввезенням такого обладнання з-за кордону, зменшення обсягів виробництва та імпорту будівельних матеріалів;
- (101) ПРЕДСТАВНИЦТВО «ОНУР»¹⁰ і ТОВ «ОНУР КОНСТРУКЦІОН ІНТЕРНЕТШНЛ»¹¹ повідомили, що більшість компаній можуть надавати послуги будівництва та ремонту мостів на всій території України, маючи філіали та представництва в різних регіонах. Окрім цього, перебазування техніки й устаткування не створює значних економічних витрат для компаній. Таким чином, регіональний розподіл в даному випадку не є суттєвим.
- (102) **Отже, враховуючи викладене, територіальними (географічними) межами ринку будівництва та ремонту мостів є територія України, тобто ринок є загальнодержавним.**

Становище учасників концентрації на ринку будівництва та ремонту мостів

За інформацією заявників:

⁹ Лист ТОВ «ДОГУШ» від 23.11.2023 № ULLC-HQ-ACU-GEN-LET-00001 (zareestrovaniy u Komiteti 28.11.2023 za № 8-01/14092).

¹⁰ Лист ПРЕДСТАВНИЦТВА «ОНУР» від 29.11.2023 № 348/1 (zareestrovaniy u Komiteti 07.12.2023 za № 15-01/14524).

¹¹ Лист ТОВ «ОНУР КОНСТРУКЦІОН ІНТЕРНЕТШНЛ» від 17.11.2023 № 792/1 Л/ (zareestrovaniy u Komiteti 08.12.2023 za № 8-01/14571).

- (103) Група Об'єкта придбання здійснює діяльність із будівництва та ремонту мостів через «Конфіденційна інформація», які виступають у якості як генеральних підрядників, так і субпідрядників.
- (104) Група Набувача здійснює діяльність на задіяному ринку виключно через «Конфіденційна інформація» (зокрема, вигравали тендери, виступали генпідрядниками, виконували самостійно та із залученням сторонніх організацій (субпідрядників) роботи з будівництва та ремонту мостових споруд).
- (105) Заявниками було самостійно здійснено оцінку обсягу ринку будівництва та ремонту мостів, зважаючи на відсутність більш репрезентативних джерел інформації. Для визначення сукупного обсягу ринку України у грошовому вимірі були використані дані єдиного вебпорталу використання публічних коштів «Spending»¹². Розрахунок здійснювався за пошуком вручну усіх можливих державних замовників (за кодами ЄДРПОУ юридичних осіб структури Агентства відновлення, місцевих державних адміністрацій тощо) та додаванням відповідних статей їхніх вже здійснених витрат зазначених замовників на будівництво, реконструкцію та ремонт мостів, естакад, тунелів.
- (106) Відтак за розрахунками заявників, частки / сукупні частки учасників концентрації на ринку будівництва та ремонту мостів є такими (див. табл. 3):

Таблиця 3

«Конфіденційна інформація»

- (107) Як видно з наведеного в таблиці 3, сукупні частки учасників концентрації на ринку будівництва та ремонту мостів з року в рік зростають, при цьому частка Групи Набувача за підсумками 4 місяців 2023 року зросла в 4 рази порівняно з 2021 роком.
- (108) Заявники надали такі пояснення щодо зростання частки учасників концентрації: зміна (збільшення / зменшення) часток учасників ринку у 2022 році, порівняно з попередніми роками, обумовлена насамперед військовою агресією з боку російської федерації і наслідками до яких вона призвела. Ринок будівництва мостів, як і більшість ринків з будівництва, у першому півріччі 2022 року повністю зупинився, а у другому півріччі був непередбачуваний та ризиковий для здійснення масштабних робіт на відповідних територіях. Зокрема, багато компаній призупинили основну діяльність через повну або часткову втрату майна, тимчасову або постійну втрату працівників та/або небажанням ризикувати в умовах воєнного стану. Натомість низка компаній не зупинили своєї діяльності в цих складних умовах, більше того, активно здійснювали підтримку Збройних Сил України, соціальних і медичних закладів тощо. У зв'язку з нагальною потребою здійснення робіт з відновлення зруйнованих споруд такі компанії першими отримали пропозиції здійснити ці роботи. Отже, з урахуванням зазначеного вище, зміна часток ринку компаній є ситуативною, що обумовлено умовами військового стану.
- (109) Оцінка часток основних конкурентів учасників концентрації та підрядників (постачальників) на ринку будівництва та ремонту мостів в Україні, за розрахунками заявників, надається в таблиці 4:

Таблиця 4

№ п/п	Суб'єкт господарювання	Частка, %		
		2021	2022	2023 (4 міс.)
1	ПРЕДСТАВНИЦТВО «ОНУР»	40,49	13	-
2	ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА»	7,24	47,11	23,6
3	ТОВ «МОСТОБУДІВЕЛЬНИЙ ЗАГІН № 112»	8,29	3,88	23,86

¹² Єдиний вебпортал використання публічних коштів. URL: <https://spending.gov.ua/new/transactions>

4	ТОВ «ОНУР КОНСТРУКЦІОН ІНТЕРНЕСІНЛ»	6,92	-	1,16
5	ТОВ «РДС»	2,79	2,82	-

- (110) Враховуючи, що ринок будівництва та ремонту мостів характеризується сезонністю надання послуг і більша частина оплат та актування робіт проводиться в кінці року, інформація про діяльність учасників ринку будівництва та ремонту мостів за підсумками неповного року не може бути релевантною для оцінки заявленої концентрації.
- (111) На підставі даних, наданих заявниками в рамках заяви про надання дозволу на концентрацію, Комітетом розраховано коефіцієнт концентрації – CR для трьох (CR₃) та п'яти (CR₅) провідних учасників ринку будівництва та ремонту мостів до та після концентрації, результати розрахунку наведено в таблиці 5:

Таблиця 5

Коефіцієнт концентрації	До концентрації (2022 рік)	Після концентрації
CR ₃	<p>≈ 76,87 % (ТОВ «СП»АВТОСТРАДА», Група Набувача, ПРЕДСТАВНИЦТВО «ОНУР»)</p>	<p>≈ 87,66 % (ТОВ «СП»АВТОСТРАДА», Група Набувача+ Група Об'єкта придбання, ПРЕДСТАВНИЦТВО «ОНУР»)</p>
CR ₅	<p>≈ 91,54 % (ТОВ «СП»АВТОСТРАДА», Група Набувача, ПРЕДСТАВНИЦТВО «ОНУР», Група Об'єкта придбання, ТОВ «МОСТОБУДІВЕЛЬНИЙ ЗАГІН № 112»)</p>	<p>≈ 94,36 % (ТОВ «СП»АВТОСТРАДА», Група Набувача+ Група Об'єкта придбання, ПРЕДСТАВНИЦТВО «ОНУР», ТОВ «МОСТОБУДІВЕЛЬНИЙ ЗАГІН № 112», ТОВ «РДС»)</p>

- (112) З таблиці 5 вбачається, що коефіцієнти концентрації найбільших трьох та п'яти учасників ринку будівництва та ремонту мостів до та після концентрації перевищують порогові значення, визначені частиною п'ятою статті 12 Закону, а саме: CR₃ > 50 %, CR₅ > 70 % та вказують на помірну конкуренцію на ринку.
- (113) Отже, згідно з даними попередніх розрахунків заявників щодо часток учасників ринку будівництва та ремонту мостів, учасники концентрації, після здійснення заявленої концентрації можуть мати структурні ознаки монопольного (домінуючого) становища.
- (114) Відтак під час розгляду заяви Комітет встановив, що концентрація може призвести до монополізації чи суттєвого обмеження конкуренції на ринку будівництва та ремонту мостів і виявив підстави для заборони концентрації.
- (115) Враховуючи зазначене, з метою всебічного й об'єктивного розгляду справи та отримання інформації, яка не може бути надана учасниками концентрації, Комітет здійснив поглиблене дослідження щодо наявності або відсутності значної конкуренції та ринкової влади на ринку будівництва та ремонту мостів і становища учасників концентрації на ньому.
- (116) Беручи до уваги те, що частки учасників концентрації та учасників ринку будівництва та ремонту мостів були розраховані заявниками за пошуком вручну усіх можливих державних замовників, відповідно є підстави вважати, що частки учасників концентрації та їх конкурентів можуть бути іншими (більшими / меншими) та потребують перевірки.

- (117) З метою встановлення загального обсягу ринку будівництва та ремонту мостів України Комітет звернувся до Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України (далі – Агентство відновлення).
- (118) Так, відповідно до пункту 2 Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для будівництва та реконструкції мостів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 26 лютого 2020 року № 140, Агентство відновлення¹³ є головним розпорядником бюджетних коштів та відповідальним виконавцем бюджетної програми «Будівництво та реконструкція мостів».
- (119) *За інформацією Агентства відновлення*¹⁴, загальні обсяги бюджетних коштів, використані на будівництво, реконструкцію та капітальний і поточний ремонт мостів на автомобільних дорогах загального користування державного значення, становили: у 2021 році – 7 570 184 тис грн; у 2022 році – 7 172 697 тис грн.
- (120) Отже, обсяги ринку будівництва та ремонту мостів, надані Агентством відновлення, відрізняються від оцінки обсягів ринку будівництва та ремонту мостів здійсненою заявниками самостійно. Зокрема, відхилення в зазначених обсягах за підсумками 2021 року є незначним ($\approx 3\%$), тоді як за підсумками 2022 року така різниця є суттєвою ($\approx 25\%$).

За інформацією ДП «Укрпромзовнішекспертиза»:

- (121) Замовлення на роботи на ринку будівництва та ремонту мостів надходять через тендерні процедури. Основний замовник – держава в особі відповідних міністерств або балансоутримувачів мостів.
- (122) Найчастіше таке замовлення є частиною тендеру на будівництво чи ремонт доріг. Кваліфікаційні вимоги до учасників тендеру, післяплата як одна з умов тощо, все це впливає на потенційних учасників тендеру. В такому випадку переможцем тендеру можуть стати два типи суб'єктів господарювання:
перший тип суб'єктів господарювання – суб'єкт господарювання, що має у своєму складі мостобудівельний підрозділ, і відповідно сам стає виконавцем робіт. У випадках, коли обсяги робіт перевищують потужності суб'єкта господарювання, до виконання замовлення можуть залучатись субпідрядники;
другий тип суб'єктів господарювання – суб'єкт господарювання, який не має власного мостобудівельного підрозділу. Такий суб'єкт господарювання виступатиме виключно як генпідрядник і залучатиме субпідрядника для виконання всіх мостобудівельних робіт.
- (123) Рідше замовлення на будівництво чи ремонт мостів оформлюється окремим тендером. У такому випадку переможець тендеру зазвичай є і виконавцем робіт.
- (124) Отже, кошти за виграними тендерами найчастіше отримують генпідрядники, які конкурують між собою на тендерах. Надалі вони виступають розпорядниками коштів.
- (125) Часто генпідрядники мають вже сталі зв'язки, зокрема, перевірених виконавців, що здатні побудувати таку складну інженерну споруду як міст. Такий порядок взаємодії дозволяє учасникам тендеру, що не мають власних виробничих мостобудівельних потужностей, отримувати замовлення.

¹³ Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 13 січня 2023 року № 29 (пункт 1) Державне агентство автомобільних доріг України було перейменоване на Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України.

¹⁴ Лист Агентства відновлення від 01.11.2023 № 4673/1/06-02/02.2/13-1504/07-23 (зарєєстрований у Комітеті 01.11.2023 за № 7-01/12994).

- (126) Таким чином, перелік учасників тендерів, які виграли тендер, та перелік безпосередніх виконавців робіт із будівництва мостів може відрізнятись.
- (127) **Отже, враховуючи наведене вище, як учасників ринку будівництва та ремонту мостів також доцільно розглядати суб'єктів господарювання, що безпосередньо здійснюють будівництво або ремонт мостів.**

За інформацією заявників:

- (128) На підставі інформації, наданої ДП «Укрпромзовнішекспертиза» та Агентством відновлення, заявники скорегували свої частки на ринку будівництва та ремонту мостів за обсягом коштів, отриманих **за результатами: тендерів та виконаних робіт**, оцінка часток / сукупних часток наведена в таблиці 6:

Таблиця 6

«Конфіденційна інформація»

- (129) З таблиці 6 вбачається, що учасники концентрації є як переможцями тендерів, так і виконавцями робіт на ринку будівництва та ремонту мостів. Сукупні частки учасників концентрації на ринку будівництва та ремонту мостів за підсумками 2021–2022 років і 9 місяців 2023 року, в розрізі обсягів коштів, отриманих як за результатами тендерів, так і за результатами виконаних робіт, не перевищували *«Конфіденційна інформація»* % по кожному року окремо.
- (130) Також заявники¹⁵ надали пояснення ДП «Укрпромзовнішекспертизи», за даними якого були розраховані частки учасників концентрації в межах справи про концентрацію, щодо значного відхилення у 2022 році:

- у кінці лютого 2022 року державним структурам дозволили проводити закупівлі без електронної системи, а звітувати про них після закінчення війни. Наприкінці червня 2022 року ці правила змінили — замовників зобов'язали проводити спрощені закупівлі, коли це можливо. Проте повний обсяг інформації щодо таких закупівель можна буде оцінити лише після війни (*зокрема, про це зазначено в постановках КМУ від 28.02.2022 № 169 і від 12.10.2022 № 1178*).

- таким чином, на час війни на офіційному державному порталі з відкритими даними про використання розпорядниками й одержувачами публічних коштів державного та місцевого бюджетів «Spending» можуть відобразитися не всі витрати.

Перелік основних конкурентів на ринку будівництва та ремонту мостів

- (131) *За інформацією ДП «Укрпромзовнішекспертиза», з 1225 суб'єктів господарювання, що здійснювали діяльність на ринку будівництва та ремонту мостів України впродовж 2021 – 2022 та 6 міс. 2023 років, основних учасників ринку лише декілька десятків.*
- (132) Інформація про частки найбільших конкурентів учасників концентрації на ринку будівництва та ремонту мостів за підсумками 2021-2022 років та 9 міс. 2023 року, в розрізі обсягів коштів, отриманих за результатами тендерів, скорегована заявниками з урахуванням даних Агентства відновлення, надається в таблиці 7.

Таблиця 7

№ п/п	Суб'єкт господарювання	Частка, %		
		2021	2022	2023 (9 міс.)
1	ПРЕДСТАВНИЦТВО «ОНУР»	39,31	10,42	-
2	ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА»	7,02	37,6	47,2

¹⁵ Лист уповноваженого представника заявників від 22.12.2023 № 64-23 (zareestrovanyy u Komiteti 29.12.2023 za № 8-01/1707-ki).

3	ТОВ «МОСТОБУДІВЕЛЬНИЙ ЗАГІН №112»	8,05	3,1	10,47
4	ТОВ «ОНУР КОНСТРУКЦІОН ІНТЕРНЕСНЛ»	6,72	2,25	2,02
5	ТОВ «РДС»	2,71	2,25	8,34

- (133) Інформація про частки найбільших конкурентів учасників концентрації на ринку будівництва та ремонту мостів за підсумками 2021-2022 років¹⁶, в розрізі обсягів коштів, отриманих за результатами виконаних робіт, скорегована заявниками з урахуванням даних Агентства відновлення, надається в таблиці 8.

Таблиця 8

№ п/п	Суб'єкт господарювання	Частка, %	
		2021	2022
1	ТОВ «ОНУР КОНСТРУКЦІОН ІНТЕРНЕСНЛ»	7,4	8,9
2	ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА»	4,6	5,7
3	ТОВ «ВК «УКРСТАЛЬСПЕЦКОНСТРУКЦІЯ»	4,7	3,8
4	ТОВ «УКРТРАНСМІСТ»	4,9	1,4
5	ТОВ «СК АВТОСТРОЙ»	3,1	2,0

- (134) З таблиць 7 і 8 вбачається, що значні частки основних переможців тендерів, зокрема, ПРЕДСТАВНИЦТВА «ОНУР» і ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА» різко скорочуються під час виконання робіт. Частки найбільших конкурентів учасників концентрації в розрізі обсягів коштів, отриманих за результатами виконаних робіт, не перевищують 10 % по кожному конкуренту окремо.
- (135) Крім того, таблиці 6-8 підтверджують зазначене в пунктах 122-126 цього рішення, а саме те, що перелік переможців тендерів та перелік безпосередніх виконавців робіт із будівництва та ремонту мостів відрізняється.
- (136) Так, для порівняння, ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА» у 2022 році отримало значний обсяг коштів на будівництво мостів. Не дивлячись на те, що ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА» має власний мостобудівельний підрозділ – потужності товариства обмежені. Як наслідок, для виконання повного обсягу робіт ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА» залучало субпідрядників.
- (137) Зазначене щодо ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА» також стосується Групи Набувача й ТОВ «ОНУР КОНСТРУКЦІОН ІНТЕРНЕСНЛ», які за результатами тендерів отримували значні кошти, проте для виконання робіт та послуг із будівництва та ремонту мостів, у т. ч. залучали субпідрядників.
- (138) Наприклад, ТОВ «РДС»¹⁷ всі роботи щодо будівництва та ремонту мостів передавало для виконання субпідрядникам, оскільки в товариства відсутня матеріально-технічна база для виконання таких робіт.
- (139) У свою чергу Група Об'єкта придбання спеціалізується на будівництві та ремонті мостів, відтак вона не лише виконує роботи по власних виграних тендерах, а є й субпідрядником.

Рівень конкуренції на ринку будівництва та ремонту мостів

- (140) За інформацією ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА»¹⁸, конкуренція на ринку будівництва та ремонту мостів є «помірною». Це твердження зумовлене такими факторами:

¹⁶ Листом від 22.12.2023 № 64-23 (zareestrovaniy u Komiteti 29.12.2023 za № 8-01/1707-ki) уповноважений представник заявників повідомив, що в заявників відсутня інформація щодо часток основних учасників ринку будівництва та ремонту мостів як безпосередніх виконавців послуг. Водночас за власною оцінкою такі показники не мають суттєво відрізнятися від показників за період 2021-2022 років.

¹⁷ Лист ТОВ «РДС» від 09.10.2023 № 01-07/2990/РДС (zareestrovaniy u Komiteti 12.10.2023 za № 8-01/1375-ki).

- відсутність довгострокового планування державною видатків на будівництво та ремонт мостів;
 - необхідність значних інвестицій;
 - відсутність у достатній кількості фахових спеціалістів у частині будівництва та ремонту мостів;
 - відсутність капіталовкладень держави у сферу будівництва та ремонту мостів протягом останніх десяти років.
- (141) Такої ж думки дотримується ТОВ «ПБС»¹⁹ та оцінює рівень конкуренції як помірний, оскільки з однієї сторони є значна кількість конкуруючих суб'єктів, замовників і об'єму робіт, а з іншої сторони такі роботи потребують більшої і вищої кваліфікації працівників порівняно з іншими галузями, а також потребує наявності відповідної спеціалізованої техніки й іншого обладнання.
- (142) ТОВ «ЕДБ»²⁰ зазначає, що:
- у 2021 році брало участь у 6 процедурах закупівлі за кодом класифікатора ДК 021:2015: 45221000-2 – Будівництво мостів і тунелів, шахт і метрополітенів. Кількість учасників, що брали участь у публічних закупівлях – по двоє на кожну процедуру. Рівень конкуренції – помірний. Невелика кількість учасників процедури закупівлі пов'язана з тим, що для виконання даного виду робіт необхідний великий досвід, велика кількість дозвільних документів, техніки, працівників відповідної кваліфікації, матеріальних ресурсів та фінансової спроможності, оскільки умови договору про закупівлю часто не передбачають надання до 30 % авансу для придбання матеріалів;
 - у 2022 році брало участь у 4 процедурах закупівлі. Кількість учасників, що брали участь у публічних закупівлях: у двох процедурах – по двоє на кожну процедуру; в інших двох – конкурентів не було. Рівень конкуренції – незначний, оскільки в Україні розпочалось повномасштабне вторгнення російської федерації, кількість працюючих підприємств скоротилась, а для виконання даного виду робіт необхідний великий досвід, велика кількість дозвільних документів, техніки, працівників відповідної кваліфікації, матеріальних ресурсів та фінансової спроможності, оскільки умови договору про закупівлю часто не передбачають надання до 30 % авансу для придбання матеріалів;
 - у 2023 році брало участь у 2 процедурах закупівлі. Кількість учасників, що брали участь у публічних закупівлях: у процедурах – конкурентів не було. Рівень конкуренції – незначний, оскільки в Україні продовжується повномасштабне вторгнення, кількість працюючих підприємств скоротилось, а для виконання даного виду робіт необхідний великий досвід, велика кількість дозвільних документів, техніки, працівників відповідної кваліфікації, матеріальних ресурсів та фінансової спроможності, оскільки умови договору про закупівлю часто не передбачають надання до 30 % авансу для придбання матеріалів.
- (143) У свою чергу ТОВ «РДС»²¹ вважає, що рівень конкуренції на ринку високий. Так, за оцінками ТОВ «РДС», на ринку будівництва та ремонту мостів України немає компаній, які б мали високі ринкові частки (20 % і більше). Ринкові частки основних трьох учасників ринку (Група ТОВ «АВТОМАГІСТРАЛЬ-ПІВДЕНЬ», Група

¹⁸ Лист ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА» від 11.09.2023 № 2187 (zareestrovaniy u Komiteti 14.09.2023 za № 8-01/11250).

¹⁹ Лист ТОВ «ПБС» б/д № 13/09-ю (zareestrovaniy u Komiteti 21.09.2023 za № 8-01/11573).

²⁰ Лист ТОВ «ЕДБ» від 20.09.2023 № 08/20-09 (zareestrovaniy u Komiteti 22.09.2023 za № 8-01/11596).

²¹ Лист ТОВ «РДС» від 09.10.2023 № 01-07/2990/РДС (zareestrovaniy u Komiteti 12.10.2023 za № 8-01/1375-кі).

ТОВ «ОМК» та ТОВ «ОНУР КОНСТРУКЦІОН ІНТЕРНЕСНЛ») коливаються у межах від 7 % до 15 %, решта часток на ринку розподілена між іншими гравцями. Це свідчить про високу конкуренцію на ринку.

(144) ТОВ «ДОГУШ»²² також оцінює рівень конкуренції як високий та зазначає, що такий рівень є наслідком низки факторів:

- а) наявність лише одного головного замовника відповідних послуг (держава);
- б) обмеженість доступного йому фінансування (принаймні протягом 2021 та 2022 років);
- в) жорстке регулювання на законодавчому та підзаконному рівнях умов закупівель послуг із будівництва та ремонту мостів в Україні;
- г) жорстке регулювання на законодавчому та підзаконному рівнях умов ціноутворення на ринку будівництва та ремонту мостів в Україні;
- д) відсутність спеціально встановлених бар'єрів вступу на ринок будівництва.

Також є підстави вважати, що із часом рівень конкуренції як мінімум не знижуватиметься, оскільки попит на відповідні послуги збільшується з огляду на наслідки вторгнення РФ на територію України і продовжуватиме збільшуватись в процесі деокупації (поточний хід ведення бойових дій виразно демонструє, що більшість інфраструктурних об'єктів буде суттєво пошкоджена чи знищена під час деокупації). За таких умов більше ніж ймовірно входження до ринку нових учасників. Крім того, як мінімум у пост-воєнний період слід очікувати входження на ринок і великих іноземних компаній із досвідом роботи на ринку будівництва та ремонту великих інфраструктурних об'єктів (автошляхів, мостів, портів, ГЕС, аеродромів, аеропортів тощо), що лише збільшить рівень конкуренції.

(145) Враховуючи, що думки учасників щодо рівня конкуренції на ринку будівництва та ремонту мостів розділилися, Комітет скористався коефіцієнтом концентрації – CR, який дозволяє визначити ступінь концентрації ринку при наявності інформації про частки найбільших учасників ринку.

(146) На підставі наведених у таблицях 6 і 8 даних Комітет²³ здійснив перерахунок коефіцієнтів концентрації для трьох (CR₃) та п'яти (CR₅) провідних учасників ринку будівництва та ремонту мостів до та після концентрації (див. табл. 9):

Таблиця 9

Коефіцієнт	До концентрації (2022 рік)	Після концентрації
CR ₃	≈ 30,78 %	≈ 36,48 %
CR ₅	≈ 40,28 %	≈ 41,68 %

(147) Отже, з таблиці 9 вбачається, що коефіцієнти концентрації найбільших трьох та п'яти учасників ринку будівництва та ремонту мостів до та після концентрації не перевищують порогові значення, визначені частиною п'ятою статті 12 Закону.

(148) Таким чином, є підстави вважати, що ринок будівництва та ремонту мостів, в розрізі обсягів коштів, отриманих за результатами виконаних робіт, до та після концентрації є низькоконцентрованим із конкурентною структурою.

²² Лист ТОВ «ДОГУШ» від 23.11.2023 № ULLC-HQ-ACU-GEN-LET-00001 (zareєстрований у Комітеті 28.11.2023 за № 8-01/14092).

²³ Розрахунки здійснено на основі даних, наданих заявниками.

- (149) Крім того, з огляду на практику Комітету, зокрема, кількості звернень суб'єктів господарювання із заявами щодо створення консорціумів, які, в т. ч. стосуються й ринку будівництва та ремонту мостів, дрібніші учасники ринку будівництва та ремонту мостів намагаються конкурувати з великими учасниками ринку ще на етапі публічних закупівель, об'єднуючись у консорціуми.
- (150) Зазначене також підтверджується думками експертів, які вважають, що:
- особливості ліцензування окремих видів діяльності (наприклад, будівельної), масштабність проектів відбудови та специфіка процедур публічних закупівель в Україні зумовлюють необхідність для компаній об'єднувати свої зусилля, серед іншого, для участі в публічних закупівлях. Завдяки переорієнтації витрат українського бюджету та фінансовій допомозі партнерів, публічні закупівлі в Україні стали найбільш фінансово забезпеченим і стабільним ринком для товарів і послуг²⁴;
 - значення консорціумів може значно зрости за повоєнної відбудови, коли об'єднання, що успішно поєднують компетенцію і спеціалізацію декількох бізнесів і водночас є економічно ефективними, можуть стати реальними конкурентами учасникам ринку, які діють індивідуально²⁵.
- (151) Отже, постійна зміна основних учасників ринку, зміна часток учасників ринку та об'єднання учасників ринку в консорціуми свідчить про сильну конкурентну боротьбу серед учасників ринку будівництва та ремонту мостів.

Визначення бар'єрів вступу на ринок будівництва та ремонту мостів

За інформацією ДП «Укрпромзовнішекспертиза»:

- (152) На ринку будівництва та ремонту мостів наявні адміністративні та структурні (обмеження за попитом) бар'єри вступу.
- (153) Зокрема, адміністративним бар'єром для вступу на ринок суб'єктів господарювання є вимоги, встановлені ст. 16 Закону України «Про публічні закупівлі» та замовниками кваліфікаційні критерії, такі як:
- наявність обладнання, матеріально-технічної бази та технологій;
 - наявність працівників відповідної кваліфікації, які мають необхідні знання та досвід;
 - наявність документально підтвердженого досвіду виконання аналогічного (аналогічних) за предметом закупівлі договору (договорів);
 - наявність фінансової спроможності, яка підтверджується фінансовою звітністю.
- (154) Тільки за умови відповідності зазначеним вище вимогам, замовники допускають до аукціону учасників торгів.
- (155) Структурним бар'єром для чинних та потенційних учасників ринку є обмеження за попитом. Попит – це платоспроможна потреба споживача. Тобто бажання купити обов'язково має підкріплюватись грошима (здатністю сплатити).
- (156) В Україні замовником (споживачем) на ринку будівництва та ремонту мостів виступає держава. Попри високу потребу в будівництві та ремонту мостів, брак коштів у держави обмежує обсяги ринку. Як наслідок, замалий обсяг ринку підвищує внутрішньо-ринкову конкуренцію.

²⁴ Участь консорціумів у публічних торгах в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://dlf.ua/ua/uchast-konsortsiuiv-u-publichnih-torgah-v-ukrayini/>

²⁵ Сидоренко Н. Створення консорціуму – чи потрібно звертатися до АМКУ? / Н. Сидоренко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://surl.li/queew>

- (157) Більшість суб'єктів господарювання – учасників ринку будівництва та ремонту мостів (ТОВ «ГК «Автострада», ТОВ «ТМБ ХОЛДИНГ», ТОВ «ПБС», ТОВ «УКРТРАНСМІСТ», ТОВ «РДС»), окрім ТОВ «Догуш», також дотримуються схожої думки й вважають, що основними бар'єрами вступу на відповідний ринок є обмеження за попитом та адміністративні бар'єри.
- (158) Отже, наявні ринкові бар'єри вступу на ринок будівництва та ремонту мостів можна оцінити як високі.

Перспективи розвитку ринку будівництва та ремонту мостів

За інформацією ДП «Укрпромзовнішекспертиза»:

- (159) Завдяки роботі Національної програми відновлення мостів, яка почала працювати у 2021 році, попит на ринку будівництва та ремонту мостів зріс. Компанії – учасники ринку нарощували власні потужності. На ринок почали виходити іноземні компанії, зокрема, активно почали працювати турецькі компанії.
- (160) У 2022 році ситуація кардинально змінилась: повномасштабна війна призвела до руйнації мостів, переважно діючих. Частина персоналу була мобілізована до лав ЗСУ. Частина українських територій (а з ними і мостів) та мостобудівних компаній опинилась на окупованих територіях. Наприклад, «Конфіденційна інформація». Через значні руйнації мостів виникла потреба у відновленні зруйнованих або принаймні у спорудженні тимчасових мостів.
- (161) На середину 2023 року деякі з мостів вже відновлені, у т. ч. у вигляді тимчасових мостів із переліком обмежень: по вазі, по ширині тощо. Частина відновлювальних робіт здійснювалась за рахунок міжнародної допомоги.
- (162) Таким чином, обсяг ринку будівництва та ремонту мостів упродовж наступних 3-5 років зросте не менш як в 1,5-2 рази до показників 2022 року, що пояснюється потребою у відновленні, ремонтах та відбудові мостів.
- (163) Оскільки за один рік зруйноване не відновити, то ринок будівництва та ремонту мостів зростатиме впродовж тривалого періоду.
- (164) Обмеженням до зростання ринку в наступних періодах стануть потужності самих будівельних компаній. Зокрема, через обмежену кількість працівників.

Вплив концентрації на функціонування ринку будівництва та ремонту мостів в Україні

За інформацією, наданою конкурентами учасників концентрації:

- (165) Деякі опитані конкуренти (ТОВ «ТЕХНОМІСТБУД ХОЛДИНГ», ТОВ «ДОГУШ») учасників концентрації відповіли, що важко щось прогнозувати на сьогоднішній день.
- (166) ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА»²⁶ зазначило, що неможливо оцінити вплив на ринок у зв'язку з незрозумілістю обсягу ринку ТОВ «Об'єднана мостобудівельна компанія» на ринку виконання робіт / надання послуг із будівництва та ремонту мостів.
- (167) Інші конкуренти (ТОВ «ПБС», ТОВ «ЕДБ», ТОВ «РДС», ТОВ «УКРТРАНСМІСТ») учасників концентрації вважають, що концентрація не буде мати впливу на функціонування ринку будівництва та ремонту мостів в Україні, зокрема:
- (168) ТОВ «ПБС»²⁷ повідомило, що концентрація не буде мати впливу на функціонування ринку будівництва та ремонту мостів, оскільки:

²⁶ Лист ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА» від 11.09.2023 № 2187 (зарєстрований у Комітеті 14.09.2023 за № 8-01/11250).

- обсяг ринку щороку збільшується,
 - на ринку існує значна кількість незалежних і конкуруючих між собою суб'єктів (виконавців робіт),
 - суб'єкти, які мають досвід із будівництва та ремонту інших транспортних об'єктів (доріг, портів і т.д.), можуть при потребі розширювати власну діяльність, у тому числі шляхом збільшення переліку й частки робіт із ремонту та будівництва мостів.
- (169) ТОВ «ЕДБ»²⁸ вважає, що концентрація не матиме впливу на функціонування ринку будівництва та ремонту мостів в Україні. Це пов'язано з тим, що на даний час в Україні наявна велика кількість об'єктів інфраструктури (у т.ч. транспортної), що потребують проведення ремонтних робіт (мости, автомобільні дороги тощо), велика кількість котрих не підлягали ремонту вже багато десятиліть та потребують відновлення. З урахуванням потенційного попиту на ремонт та будівництво таких об'єктів (їх кількості) ресурсів учасників ринку будівництва, задовольнити такий попит будівельним компаніям не є можливим у повному обсязі. Тобто відсутній сам дефіцит потенційних обсягів робіт.
- (170) Таким чином, жоден з опитаних конкурентів не зазначив про негативний вплив концентрації на конкуренцію на ринку будівництва та ремонту мостів в Україні.
- (171) **Отже, враховуючи, що:**
- **сукупні частки учасників концентрації на ринку будівництва та ремонту мостів за підсумками 2021–2022 років і 9 місяців 2023 року в розрізі обсягів коштів, отриманих як за результатами тендерів, так і за результатами виконаних робіт, не перевищували «Конфіденційна інформація» % по кожному року окремо;**
 - **існує значна кількість конкурентів на рівні безпосередніх виконавців робіт на цьому ринку;**
 - **потенційно високий повоєнний попит на послуги відновлення мостів, що у свою чергу має зумовити появу нових гравців на ринку та стимулювання конкуренції,**
- заявлена концентрація не призводить до монополізації чи суттєвого обмеження конкуренції на ринку будівництва та ремонту мостів.**

5. ВИСНОВКИ

Під час розгляду справи встановлено таке:

- (172) діяльність учасників концентрації перетинається на ринках будівництва та ремонту мостів і оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва;
- (173) сукупні частки учасників концентрації на ринку будівництва та ремонту мостів за підсумками 2021–2022 років і 9 місяців 2023 року в розрізі обсягів коштів, отриманих як за результатами тендерів, так і за результатами виконаних робіт, не перевищували «Конфіденційна інформація» % по кожному року окремо;
- (174) частки / сукупні частки учасників концентрації на ринку оренди автомобілів, ємностей та обладнання для будівництва за підсумками 2021–2022 років і 6 місяців 2023 року не перевищували «Конфіденційна інформація» % по кожному року окремо;

²⁷ Лист ТОВ «ПБС» б/д № 13/09-ю (zareestrovaniy u Komiteti 21.09.2023 za № 8-01/11573).

²⁸ Лист ТОВ «ЕДБ» від 20.09.2023 № 08/20-09 (zareestrovaniy u Komiteti 22.09.2023 za № 8-01/11596).

- (175) частка Групи Об'єкта придбання на ринку виробів із бетону за підсумками 2021 – 2022 років і 6 місяців 2023 року не перевищувала *«Конфіденційна інформація»* % по кожному року окремо.
- (176) Отже, заявлена концентрація не призводить до монополізації чи суттєвого обмеження конкуренції на товарних ринках України.

Відповідно до пункту 2 розділу II «Прикінцеві та перехідні положення» Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства про захист економічної конкуренції та діяльності Антимонопольного комітету України» від 09.08.2023 № 3295-IX справи про концентрацію суб'єктів господарювання, розгляд яких розпочато до дня набрання чинності цим Законом, розглядаються відповідно до законодавства, яке діяло до дня набрання чинності цим Законом.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» (у редакції закону, яка була чинною до 01.01.2024), статтями 25 і 31 Закону України «Про захист економічної конкуренції» (у редакції закону, яка була чинною до 01.01.2024) та підпунктом 1 пункту 9 розділу XII Положення про порядок подання та розгляду заяв про попереднє отримання дозволу Антимонопольного комітету України на концентрацію суб'єктів господарювання, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 лютого 2002 року № 33-р, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 21 березня 2002 року за № 284/6572 (у редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 21.06.2016 № 14-рп), Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Надати дозвіл товариству з обмеженою відповідальністю «Автомагістраль-Південь» (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*) на придбання частки у статутному капіталі товариства з обмеженою відповідальністю «Об'єднана мостобудівельна компанія» (*«Інформація, доступ до якої обмежено»*), що забезпечує перевищення 50 відсотків голосів у вищому органі управління товариства.

Голова Комітету

Павло КИРИЛЕНКО