

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ОБ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАХ ДЕЛА № 1-10-141/00-03-16

«09» декабря 2016 г.

г. Москва

Комиссия ФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе: <..>

### УСТАНОВИЛА:

1. В соответствии со статьей 22 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее - Закон о защите конкуренции) Федеральная антимонопольная служба осуществляет государственный контроль за соблюдением антимонопольного законодательства, а также предупреждает монополистическую деятельность, недобросовестную конкуренцию, другие нарушения антимонопольного законодательства хозяйствующими субъектами.

В рамках осуществления данных функций ФАС России письмом от 04.04.2016 № АР/21947/16 направлен запрос о предоставлении информации хозяйствующими субъектами, осуществляющими услуги по погрузке и выгрузке груза в морских портах с целью проведения анализа стоимости услуг по погрузочно-разгрузочным работам, оказываемых в портах Российской Федерации в период с 2013 г. по 1 кв. 2016 г, а также финансово-экономических показателей хозяйствующих субъектов, оказывающих данные услуги.

В ходе проведенного мониторинга цен установлено увеличение цен на услуги по погрузке выгрузке груза некоторыми хозяйствующими субъектами, осуществляющими свою деятельность в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург».

Так установлено, что АО «Петролеспорт» в период с 2014 по 1 кв. 2016 г. цены на оказываемые услуги были установлены в долларах США.

В конце 2014 г- начале 2015 г произошла резкая деноминация российского рубля, в ходе которой курс доллара США по отношению к Российскому рублю вырос более чем в 2 раза. При этом с 01 января 2015 г. АО «Петролеспорт» повысило стоимость на услуги по погрузке и выгрузке груза (контейнеров) в экспортно-импортном сегменте.

Анализ финансово-хозяйственной деятельности АО «Петролеспорт» показал, что условия, которые могли бы повлиять на рост цены на оказываемые услуги отсутствует.

Состав продавцов и условия обращения товара, в том числе налогообложение, тарифное регулирование на данном товарном рынке остались неизменными.

Таким образом, конечная стоимость услуг существенно возросла без наличия объективных на то оснований. При этом расходы АО «Петролеспорт» в 2015 г. по сравнению с 2014 г снизились.

Анализ доходов, расходов и прибыли АО «Петролеспорт» за указанный период показал, что цена на услугу по погрузке и выгрузке контейнеров в морском порту Санкт-Петербург превышает сумму необходимых для производства и реализации такой услуги расходов и прибыли, и является следствием повышения ранее установленной цены товара.

Одновременно с этим было установлено, что решением Министерства Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства (МАП России) от 21.05.1999 № 2/к-1-р АО «Петролеспорт» включено в реестр субъектов естественных монополий на транспорте в раздел III «Услуги портов и (или) транспортных терминалов»; основным видом деятельности АО «Петролеспорт» является хозяйственная деятельность, осуществляемая в морском порту – выполнение погрузки и разгрузки груза.

Согласно части 1 статьи 4 федерального закона от 17 августа 1995 года № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (далее – Закон о естественных

монополиях) услуги в портах относятся к сфере деятельности субъектов естественных монополий.

Согласно части 5 статьи 5 Закона о защите конкуренции доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта - субъекта естественной монополии на товарном рынке, находящемся в состоянии естественной монополии.

Таким образом, было установлено, что АО «Петролеспорт» занимает доминирующее положение на рынке услуг погрузки и выгрузки груза (контейнеров) в морском порту Большой порт Санкт-Петербург.

Учитывая изложенное, руководствуясь статьей 39 Закона о защите конкуренции, приказом ФАС России от 17.06.2016 №777/16 было возбуждено дело № 1-10-85/00-03-16 по признакам нарушения акционерным обществом «Первый Контейнерный Терминал» (198035, Санкт-Петербург, Межевой канал, д. 5, 3-й район), закрытым акционерным обществом «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (198096, Санкт-Петербург, Угольная гавань, Элеваторная площадка, 22) и акционерным обществом «Петролеспорт» (198095, Санкт-Петербург, Гладкий остров, д. 1), пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», которое выразилось в установлении монопольно высокой цены на услуги по погрузке и выгрузке контейнеров в морском порту Большой порт Санкт-Петербург.

В ходе заседания Комиссии ФАС России по рассмотрению дела № 1-10-85/00-03-16 о нарушении антимонопольного законодательства было принято решение о продлении срока рассмотрения дела № 1-10-85/00-03-16, а также выделении дел в отдельные производства в целях полного, всестороннего и объективного рассмотрения дела. Определением ФАС России от 19.08.2016 № АР/58542/16 дело в отношении АО «Петролеспорт» по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, было выделено в отдельное производство.

На основании изложенного издан приказ ФАС России от 26.09.2016 № 1359/16 о создании Комиссии по рассмотрению выделенного дела №1-10-141/00-03-16 о нарушении антимонопольного законодательства по признакам нарушения акционерным обществом «Петролеспорт» (198095, Санкт-Петербург, Гладкий остров, д. 1) пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

В ходе рассмотрения дела было установлено, что АО «Петролеспорт» специализируется на оказании услуг по погрузке и выгрузке контейнеров (код ОКВЭД: 63.11.1 - транспортная обработка контейнеров) в морском порту, и функционирует на территории порта «Большой порт Санкт-Петербург».

ПАО «ТрансКонтейнер» является хозяйствующим субъектом, оказывающим услуги по предоставлению контейнеров и подвижного состава для перевозки контейнеров, в том числе в морской порт «Большой порт Санкт-Петербург» для дальнейшей перегрузки контейнеров мощностями АО «Петролеспорт».

Также в ФАС России поступило письмо ОАО «РЖД» от 18.10.2016 № исх-19041, из содержания которого следует, что рост стоимости перевалки грузов в морских портах ведет к увеличению ценовой нагрузки на грузоотправителей, данный факт может оказывать негативное влияние на объемы перевалки грузов железнодорожным транспортом в направлении морских портов, в том числе в направлении морского порта «Большой порт Санкт-Петербург».

Таким образом, в рамках рассмотрения дела установлено, что в связи с рассмотрением дела о нарушении антимонопольного законодательства № 1-10-141/00-03-16 затрагиваются права и законные интересы ОАО «РЖД» и ПАО «ТрансКонтейнер». На основании изложенного ФАС России определением от 27.10.2016 о привлечении заинтересованных лиц к рассмотрению дела № 1-10-141/00-03-16 о нарушении антимонопольного законодательства привлекло к участию в рассмотрении дела № 1-10-141/00-03-16 в качестве заинтересованных лиц: ОАО «Российские железные дороги» (107174, г. Москва, Новая Басманная ул., д. 2) и ПАО «ТрансКонтейнер» (125047, г. Москва, Оружейный пер., д. 19).

2. АО «Петролеспорт» письмом от 29.07.2016 № 2173 сообщило, что основными причинами повышения стоимости услуг по погрузке и выгрузке контейнеров являются: <...>\*

\* информация, предназначенная для служебного пользования.

Комиссией ФАС России в ходе анализа материалов, представленных АО «Петролеспорт», в том числе аудиторского заключения бухгалтерской и финансовой отчетности АО «Петролеспорт» за 2014-2015 г установлено, что

утверждение АО «Петролеспорт» не имеет соответствующих подтверждений, и противоречит действительности.

Так, ФАС России установлено, что совокупные расходы, понесенные АО «Петролеспорт» в 2015 г. по сравнению с 2014 г., снизились (включая амортизационные отчисления, ремонт, аренду), что подтверждается аудиторским заключением бухгалтерской отчетности АО «Петролеспорт» за 2015 г.

При этом, согласно финансово-бухгалтерской документации, представленной АО «Петролеспорт» расходы, связанные с обслуживанием кредитов не влияют на затраты, связанные с оказанием услуги по погрузке и выгрузке контейнеров.

Одновременно с этим АО «Петролеспорт» затруднилось представить исчерпывающие обоснования повышения стоимости услуг по погрузке и выгрузке контейнеров, пояснив при этом, что указанный описательный перечень является ориентировочным.

Также АО «Петролеспорт» затруднилось определить (выделить) напрямую и обосновать все затраты (расходы), приходящиеся на погрузо-разгрузочные операции в разрезе типа/вида контейнера, мотивируя это тем, что учет затрат (расходов) ведется Обществом на основании Положения по бухгалтерскому учету «Расходы организации» ПБУ 10/99, утвержденного Приказом Минфина России от 06.05.1999 № 33н, а также Положения по бухгалтерскому учету «Учет договоров строительного подряда» (ПБУ 2/2008)», утвержденного Приказом Минфина России от 24.10.2008 № 116н.

Позже АО «Петролеспорт» письмом от 16.11.2016 г №б/н представило информацию о составе затрат, учтенных при расчете тарифа по погрузке и выгрузке контейнеров за 2013-2016 г.г., а также договоры АО «Петролеспорт» за 2013-2016 г.г., подтверждающие расходы.

ФАС России установлено, что представленные договоры являются подтверждением лишь общих расходов, понесенных обществом в ходе осуществления хозяйственной деятельности, и не позволяют установить какой объем расходов и по каким договорам приходится на расходы, учтенные при расчете тарифа по погрузке и выгрузке контейнеров, а также установить временной период, на который эти затраты учтены.

Более того, информация по расходам, представленная АО «Петролеспорт» письмом от 16.11.2016 г № б/н не соответствует сведениям, содержащимся в аудиторских заключениях бухгалтерской и финансовой отчетности АО «Петролеспорт» за 2014-2015 г.

Таким образом, информация о затратах, представленная АО «Петролеспорт» письмом от 16.11.2016 г №б/н не учитывалась при расчете затрат, понесенных АО «Петролеспорт» в связи с оказанием услуг по погрузке и выгрузке контейнеров.

Письмом от 27.10.2016 № исх 01/PLP АО «Петролеспорт» пояснило, что в действиях (бездействии) АО «Петролеспорт» отсутствует нарушение антимонопольного законодательства, в частности пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции. В обоснование своей позиции Ответчик приводит следующие доводы:

Положение АО «Петролеспорт» на определенном антимонопольным органом товарном рынке не отвечает условиям Закона о защите конкуренции, необходимым для признания его положения доминирующим, по следующим основаниям.

Определение продуктовых границ товарного рынка, по мнению АО «Петролеспорт», должно производиться согласно сферам деятельности субъектов естественных монополий, указанным в пункте 1 статьи 4 Федерального закона от 17 августа 1995 года № 147-ФЗ «О естественных монополиях».

Одновременно с этим, Ответчик в своих пояснениях предварительно определяет продуктовые границы в соответствии с классификатором ОКВЭД (код 61.10), как «Деятельность морского транспорта» и 61.10.2 «Деятельность морского грузового транспорта». В соответствии с классификатором КУВЭД (Классификатор услуг по внешнеэкономической деятельности) кодом 11102.2.208.61.10.24.120 как «Перевозки морским транспортом контейнеров с грузами в заграничном плавании».

Таким образом, предварительно определенные продуктовые границы рынка, на котором якобы функционирует АО «Петролеспорт» являются услуги связанные с деятельностью морского транспорта.

Однако такое определение продуктовых границ представляется комиссии

ФАС России ошибочной по следующим основаниям.

Анализ договоров, а также бухгалтерской отчетности АО «Петролеспорт», показал, что ответчик оказывает услуги по погрузке и выгрузке груза (контейнеров), а при ведении бухгалтерского учета использует код ОКВЭД: 63.11. - транспортная обработка грузов.

ФАС России согласно с утверждением ответчика о том, что временные границы исследования должны быть шире интервала с 01 января 2015 года по май 2016 года, поэтому в соответствии с целями исследования проведен ретроспективный анализ состояния конкуренции на товарном рынке и период исследования определен с 01.01.2014 по 30.06.2016.

По мнению ответчика внутри бассейнов существует конкуренция между отдельными портами. Почти в каждом морском торговом порту Балтийского бассейна (за исключением порта Пальяссааре и Палдиски Лыунасадам (Эстония), портов Высоцк (Выборг) и Приморск) есть мощности по перевалке контейнерных и других видов грузов. Для Рижского порта (Латвия) российские контейнерные грузы составляют около 60% от общего контейнерооборота, для порта Таллин (Эстония) этот показатель составляет 80%, для порта Хамина-Котка (Финляндия) - 30%.

Поскольку Общество оказывает услуги по перевалке контейнеров в пределах Балтийского бассейна, состав хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке включает лиц, оказывающих взаимозаменяемые услуги на территории России, Литвы, Латвии, Эстонии и Финляндии.

На основании изложенного, Ответчик считает, что географическими границами рынка услуг по погрузке и выгрузке груза (контейнеров) в рамках морских контейнерных перевозок является часть акватории Балтийского морского бассейна, в частности территории морских портов, расположенных как на территории Российской Федерации, так и на территории Финляндии и государств Прибалтики - Литвы, Латвии и Эстонии.

Таким образом, по мнению Ответчика, в число хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги ПРР контейнеров на рассматриваемом рынке должны быть включены также хозяйствующие субъекты, оказывающие такие услуги на территории указанных российских, финских, литовских, латвийских и эстонских портов Балтийского бассейна.

По мнению ФАС России Ответчиком некорректно определены географические границы ввиду того, что при определении географических границ рынка ответчиком некорректно определены продуктовые границы (услуги по погрузке и выгрузке груза (контейнеров) в рамках морских контейнерных перевозок).

Более того, определение в качестве географических границ части акватории Балтийского морского бассейна, в частности территории морских портов, расположенных как на территории Российской Федерации, так и на территории Финляндии и государств Прибалтики - Литвы, Латвии и Эстонии не позволяет определить точные географические границы, с указанием точного и исчерпывающего перечня портов, входящих в ту самую часть акватории Балтийского морского бассейна.

ФАС России не представляется возможным установить руководствуясь каким методом, в соответствии с какими нормами Приказа ФАС России № 220 ответчиком определены географические границы рынка.

В соответствии с Приказом ФАС России № 220 географические границы товарного рынка определяются как границы территории, на которой приобретатель (покупатель) приобретает или имеет экономическую, техническую или иную возможность приобрести товар (услугу) и не имеет такой возможности за её пределами.

Таким образом, ответчиком не представлены доводы, согласно которым четко определенная группа потребителей могла бы расширить географические границы приобретаемого товара до части акватории Балтийского морского бассейна.

Ответчик утверждает, что согласно данным о перевалке контейнерных грузов в портах Балтийского бассейна, доля АО «Петролеспорт» на указанном рынке не превышает 50% и является незначительной.

Таким образом, за период времени с 2013 по 2015 гг. доля АО «Петролеспорт» в общем объеме перевалки контейнеров, рассчитанная для различных вариантов географических границ рынка, не превышала 35 % и при этом имела понижательную тенденцию (динамика в интервале 6-12 % в зависимости от

варианта географических границ рынка). При этом, снижение объема перевалки контейнеров и, соответственно, долей на рынке оказания услуг ПРР контейнеров происходило при одновременном увеличении затрат АО «Петролеспорт» на осуществление деятельности по погрузке-разгрузке контейнеров.

По мнению АО «Петролеспорт», Общество не обладает рыночной властью на рынке услуг по погрузке и выгрузке груза (контейнеров), позволяющей ему определять общие условия обращения данных услуг на рынке и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам. Доля АО «Петролеспорт» на рынке услуг ПРР контейнеров подвержена значительным изменениям (от 6 до 12% в зависимости от географических границ рассматриваемого рынка). Такое изменение вызвано, в том числе, изменением количества хозяйствующих субъектов, действующих на рассматриваемом рынке.

По мнению ответчика, за рассматриваемый период времени в связи с существующей на рынке услуг ПРР контейнеров в российских портах Балтийского бассейна ценовой конкуренции произошло существенное перераспределение объемов перевалки контейнеров различными стивидорными компаниями как в рамках одного порта, так и между различными портами.

В 2016 году изменились также объемы перевалки контейнеров в рамках Большого порта Санкт-Петербург. Так, оборот АО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (АО «КТСП») вырос за два месяца 2016 г. на 99% до 94 700 TEU, при одновременном снижении до 44 900 TEU объемов перевалки АО «Петролеспорт». Такое изменение распределения объемов перевалки между контейнерными терминалами обусловлено снижением АО «КТСП» цен на оказываемые услуги ПРР контейнеров. По словам представителя АО «КТСП», контейнерооборот в феврале увеличился на 14,6% по отношению к февралю прошлого года, обработка в марте осталась на таком же уровне, доля терминала в Балтийском бассейне увеличилась за год с 16,5% до 32,4% благодаря сохранению существующих клиентов и привлечению новых судоводных линий.

По мнению ФАС России не представляется обоснованными выводы АО «Петролеспорт» о существенном перераспределении объемов перевалки контейнеров различными стивидорными компаниями в рамках одного порта на основе лишь динамики объемов оказываемых услуг за 2 месяца 2016 г.

В связи с указанным, Ответчик считает, что отсутствуют обстоятельства, позволяющие антимонопольному органу признать положение АО «Петролеспорт» на рассматриваемом ФАС России рынке доминирующим. Поэтому цена, установленная Обществом на услуги по погрузке и выгрузке груза (контейнеров), не может быть признана монополично высокой по смыслу части 1 статьи 6 Закона о защите конкуренции.

В рамках рассмотрения настоящего дела в ФАС России поступали ходатайства об отложении рассмотрения дела в связи с проведением ответчиком научно исследовательской работы, предметом которой является определение некоторых этапов анализа рынка, в том числе определение продуктовых и географических границ рынка, состава участников рынка.

В соответствии с пунктом 1.5 приказа ФАС России от 28.04.2010 № 220 при анализе состояния конкуренции на товарном рынке ФАС России вправе в качестве исходной информации о товарных рынках использовать результаты экономических и товароведческих экспертиз, заключения специализированных организаций, а также отдельных специалистов и экспертов, данные, предложенные к рассмотрению хозяйствующим субъектом.

В период с 17.06.2016 (возбуждение дела о нарушении антимонопольного законодательства) по 02.12.2016 (составление аналитического отчета, подтверждающего доминирующее положение АО «Петролеспорт») ФАС России была представлена возможность ответчику представить любые материалы, в том числе результаты экономических и товароведческих экспертиз, заключения специализированных организаций, а также отдельных специалистов и экспертов. Однако за 5 месяцев рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства ответчиком не было представлено никаких результатов исследований.

Одновременно с этим, при проведении ФАС России анализа рынка учитывались сведения и материалы, представленные ответчиком, о чем свидетельствует аналитический отчет.

ФАС России в целях установления (подтверждения) доминирующего положения АО «Петролеспорт» на рынке услуг по погрузке и выгрузке (перевалке) контейнеров в морском порту, а также в целях выявления случаев недопущения, ограничения или устранения конкуренции, при рассмотрении дела № 1-10-141/00-

03-16 о нарушении антимонопольного законодательства проведен анализ состояния конкуренции на рынке услуг по погрузке и выгрузке (перевалке) контейнеров (далее – услуга по погрузке и выгрузке, перевалка, погрузо-разгрузочные работы, услуга по транспортной обработке, стивидорная деятельность).

Анализ состояния конкуренции на рынке услуг по погрузке и выгрузке (перевалке) контейнеров (далее - анализ рынка) проведен в соответствии с Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденным приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (далее — Порядок, Приказ ФАС России № 220).

В соответствии с целями исследования проведен ретроспективный анализ состояния конкуренции на товарном рынке, период исследования определен с 01.01.2014 по 30.06.2016.

В целях определения продуктовых границ, в рамках анализа рынка выполнены следующие этапы:

- предварительное определение товара;
- выявление свойств товара, определяющих выбор приобретателя, и товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара;
- определение взаимозаменяемых товаров.

В соответствии со статьей 4 Закона о защите конкуренции:

товарный рынок — сфера обращения товара (в том числе товара иностранного производства), который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров (далее - определенный товар), в границах которой (в том числе географических) исходя из экономической, технической или иной возможности либо целесообразности приобретатель может приобрести товар, и такая возможность либо целесообразность отсутствует за ее пределами;

товар — объект гражданских прав (в том числе работа, услуга, включая финансовую услугу), предназначенный для продажи, обмена или иного введения в оборот.

взаимозаменяемые товары - товары, которые могут быть сравнимы по их функциональному назначению, применению, качественным и техническим характеристикам, цене и другим параметрам таким образом, что приобретатель действительно заменяет или готов заменить один товар другим при потреблении (в том числе при потреблении в производственных целях).

Нормативные акты, регулирующие деятельность услуг погрузо-разгрузочных работ в морских портах: Федеральный закон от 17.08.1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях»; Федеральный закон от 31.04.1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (далее - КТМ); Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее закон о Морских портах); Приказ Минтранса России от 09.07.2014 № 182 «Об утверждении Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту».

В соответствии с частью 1 статьи 9 КТМ под морским портом понимается совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в том числе в целях осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки.

В соответствии со статьей 4 Закона о морских портах:

перевалка грузов — комплексный вид услуг и (или) работ по перегрузке грузов и (или) багажа с одного вида транспорта на другой вид транспорта при перевозках в прямом международном сообщении и непрямом международном сообщении, прямом и непрямом смешанном сообщении, в том числе перемещение грузов в границах морского порта и их технологическое накопление, или по перегрузке грузов без их технологического накопления с одного вида транспорта на другой вид транспорта;

услуги, оказание которых осуществляется в морском порту (далее — услуги в морском порту), — услуги, оказание которых пользователям обычно осуществляется в морском порту и на подходах к нему в соответствии с международными договорами Российской Федерации и законодательством Российской Федерации.

Частью 1 статьи 17 Закона о морских портах установлено, что в морском порту осуществляется оказание услуг по обслуживанию судов, осуществлению операций с грузами, в том числе по перевалке грузов.

Главой 5 Закона о Морских портах определены особенности оказания услуг по перевалке грузов в морском порту. В соответствии со статьей 20 Закона о морских портах услуги по перевалке грузов оказываются операторами морских терминалов на основании договора перевалки груза.

По договору перевалки груза одна сторона (оператор морского терминала) обязуется осуществить за вознаграждение перевалку груза и выполнить другие определенные договором перевалки груза услуги и работы, а другая сторона (заказчик) обязуется обеспечить своевременное предъявление груза для его перевалки в соответствующем объеме и (или) своевременное получение груза и его вывоз. По договору перевалки груза заказчиком может выступать грузоотправитель (отправитель), грузополучатель (получатель), перевозчик, экспедитор либо иное физическое или юридическое лицо.

В договоре перевалки груза определяются объем, сроки перевалки груза и другие условия оказания услуг и выполнения работ оператором морского терминала, условия предъявления заказчиком груза для перевалки, а также иные условия, признаваемые сторонами существенными условиями для организации и осуществления процесса перевалки груза.

По договору перевалки груза оператором морского терминала могут осуществляться погрузка, выгрузка, перемещение в границах морского порта, технологическое накопление груза. Договором перевалки груза может быть предусмотрено оформление документов на грузы, подлежащие перевалке, а также осуществление иных дополнительных услуг и работ.

В соответствии с частью 3 статьи 17 Закона о морских портах, федеральный орган исполнительной власти в области транспорта с учетом предложений заинтересованных федеральных органов исполнительной власти утверждает, в том числе правила оказания услуг по перевалке грузов в морском порту.

Приказом Минтранса России от 09.07.2014 № 182 утверждены правила оказания услуг по перевалке грузов в морском порту (далее – Правила).

В соответствии с пунктом 9 Правил технологические процессы перевалки грузов включают в себя совокупность технологических операций, связанных с погрузкой (выгрузкой) грузов с одного вида транспорта на другой, креплением грузов на транспортном средстве, технологическим накоплением грузов.

Пунктом 2 Правил установлено, что правила оказания услуг в морском порту представляют собой изданные в установленном порядке нормативные правовые акты, которые регулируют оказание услуг в морском порту и являются обязательными для участников правоотношений, регулируемых данными правилами.

В целях определения мнения покупателей о продуктовых границах товарного рынка и выявления взаимозаменяемых товаров (услуг) ФАС России использовал метод «тест гипотетического монополиста» и провел опрос покупателей, которые относятся к предварительно определенной группе приобретателей услуг погрузки выгрузки (перевалки) контейнеров имеющие договорные отношения с АО «Петролеспорт».

В ходе опроса покупателей, респондентам предлагалось ответить на следующие вопросы:

1. Имеется ли у потребителей стивидорных услуг возможность заменить услугу по погрузке выгрузке груза (контейнеров) в морском порту на другую услугу, которая по своему функциональному назначению, применению, качественным и техническим характеристикам, цене и другим параметрам действительно заменила бы для потребителей стивидорных услуг услугу по погрузке выгрузке груза (контейнеров) в морском порту. Является ли услуга по погрузке выгрузке груза (контейнеров) в морском порту взаимозаменяемой в соответствии со статьей 4 Закона о защите конкуренции.
2. Какой услугой-заменителем и в каком объеме потребитель стивидорных услуг предпочтет заменить услугу по погрузке выгрузке груза (контейнеров) в морском порту, если цена на услугу по погрузке выгрузке груза (контейнеров) в морском порту долговременно (дольше одного года) повысится на 5 - 10 процентов, а цена на услугу-заменитель останется неизменной.

Опрос потребителей услуг по перевалке контейнеров показал, что

гипотетическое увеличение цены на услугу по погрузке выгрузке груза (контейнеров) не ведет к замене приобретателями данной услуги на другие услуги.

Заменить услугу по погрузке выгрузке груза (контейнеров) на другую, которая по своему функциональному назначению, применению, качественным и техническим характеристикам, цене и другим параметрам могла бы выступать в качестве заменителя, не представляется возможным по следующим основаниям, приведенным потребителями услуг. Значительная часть потребителей специализируется на морских грузовых перевозках и может выступать в качестве посредника между грузоотправителями и грузополучателями, что делает невозможным замену услуги по перевалке контейнеров.

Услуги, связанные с перевозкой воздушными суднами, в большинстве случаев не рассматриваются по причине массовости грузов, а также в связи с высокой стоимостью подобных перевозок. Возможности транспортировки железнодорожным транспортом в большинстве случаев ограничены невозможностью передвижения по водной поверхности, что обусловлено местоположением грузоотправителей и грузополучателей.

Услуга перевалки «брейк-балком» осуществляется, в основном, для негабаритных грузов, к которым относятся строительные конструкции и материалы, различное оборудование для промышленной и добывающей отрасли, трансформаторы, лодки и пр.

Таким образом, товар и, следовательно, продуктовые границы исследуемого товарного рынка, определены как услуга по погрузке и выгрузке (перевалке) контейнеров, включающая в себя комплекс технологических операций, работ и услуг, неразрывно связанных с перевалкой контейнеров.

В соответствии с пунктом 4.1. Приказа ФАС России № 220 в целях определения географических границ товарного рынка в ходе анализа рынка произведено:

- предварительное определение географических границ товарного рынка;
- выявление условий обращения товара (услуги), ограничивающих экономические возможности приобретения товара (услуги) приобретателем (приобретателями);
- определение территорий, входящих в географические границы рассматриваемого товарного рынка.

Географические границы товарного рынка определяются экономическими, технологическими, административными барьерами, ограничивающими возможность участия покупателей в приобретении данного товара на рассматриваемой территории, и устанавливают территорию, на которой покупатели из выделенной группы имеют возможность приобрести данный товар (услугу).

В соответствии с пунктом 4.5 Приказа ФАС России № 220 определение географических границ товарного рынка осуществлялось с использованием метода «тест гипотетического монополиста».

В соответствии с пунктом 4.7 Приказа ФАС России № 220 в сфере услуг субъектов естественных монополий географические границы товарных рынков определяются с учетом особенностей, предусмотренных Законом о естественных монополиях и вытекающих из него подзаконных актов (в том числе Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.04.2008 № 293) на основании совокупности организационных и технологических критериев:

- организационного критерия (территория деятельности хозяйствующего субъекта, территория деятельности филиала хозяйствующего субъекта);
- технологического критерия (наличие и расположение технологической инфраструктуры, включая доступ к инфраструктуре).

Учитывая изложенное, при определении географических границ рынка услуг перевалки контейнеров ФАС России использовал методом «тест гипотетического монополиста» с учетом особенностей, предусмотренных Законом о естественных монополиях и вытекающих из него подзаконных актов (в том числе Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.04.2008 № 293) на основании совокупности организационных и технологических критериев.

ФАС России в соответствии с пунктом 4.6 Приказа ФАС России № 220 провел опрос потребителей услуг перевалки контейнеров. В ходе опроса покупателей, респондентам предлагалось ответить на следующий вопрос:





имеющие долю на рынке менее 3 %	361,50	342,60	399,50	1103,60	1,52%	1,73%	3,87%	2,04%
<b>Итого:</b>	<b>23819,7</b>	<b>19842,2</b>	<b>10329,5</b>	<b>53991,4</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

В соответствии с пунктом 6.4 Приказа ФАС России № 220 доля группы лиц на соответствующем товарном рынке определяется как сумма долей хозяйствующих субъектов, действующих на одном товарном рынке и составляющих группу лиц.

**В ходе расчета долей проводилось исследование в целях установления доминирующего положения.**

В соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту (группе лиц) или таким хозяйствующим субъектам (группам лиц) возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам. Доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов.

В ходе Анализа рынка установлено, что сумма долей двух крупнейших хозяйствующих субъектов, образующих группу лиц, в соответствии со статьей 9 Закона о защите конкуренции - АО «Петролеспорт», АО «Первый контейнерный терминал», функционирующих на рынке услуг по перевалке контейнеров в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» в период с 2014 г. -1 полугодие 2016 г. образуют общую долю в размере 61,22%.

Учитывая изложенное, АО «Петролеспорт» занимает доминирующее положение на рынке услуг по погрузке и выгрузке (перевалке) контейнеров.

Более того, решением Министерства Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства (МАП России) от 21.05.1999 № 2/к-1-р АО «Петролеспорт» включено в реестр субъектов естественных монополий на транспорте в раздел III «Услуги портов и (или) транспортных терминалов».

**В процессе определения уровня концентрации исследуемого товарного рынка было установлено, что уровень концентрации рынка услуг по перевалке контейнеров в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» в период с 2014-1 полугодие 2016 г является высоким.**

По итогам проведенного аналитического исследования деятельности хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке услуг по погрузке и выгрузке контейнеров в порту Большой порт Санкт-Петербург, выявлены следующие барьеры:

а) экономические ограничения, в том числе:

- необходимость осуществления значительных первоначальных капитальных вложений при длительных сроках окупаемости этих вложений;
- 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;
- высокая арендная плата за пользование гидротехническими сооружениями;
- отсутствие доступа потенциальных участников к ресурсам, предложение которых ограничено и которые распределены между хозяйствующими субъектами, действующими на рассматриваемом рынке;

- необходимость создания и (или) поддержания инфраструктуры терминалов по оказанию услуг, закупки специализированного оборудования, возведение складов, административных сооружений и причального фронта;

б) административные ограничения, вводимые органами государственной власти и местного самоуправления и иными органами и организациями, наделенными правами данных органов:

- необходимость лицензирования погрузо-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам в морских портах;
- стандарты и предъявляемые к качеству требования (в том числе экологические, предъявляемые при осуществлении погрузо-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам в морских портах, а также необходимость соблюдения Правил и ГОСТов, регулирующих исследуемую деятельность);
- длительные сроки согласования госструктурами разрешительной проектной документации, различного рода экспертиз.

д) другие ограничения входа на товарный рынок:

- природно-климатические, ограничения неблагоприятные по погоде дни, затрудняют погрузо-разгрузочные работы;
- транспортными ограничениями, вызванными расположением береговой линии, прокладкой маршрутов к границам терминалов, пропускной способностью имеющихся маршрутов;

На основании всей доступной информации сделан вывод о наличии труднопреодолимых барьеров, а также о том, что вход на рынок новых хозяйствующих субъектов затруднен.

С учетом показателей уровня концентрации рынка погрузочно-разгрузочных работ в морском порту Большой порт Санкт-Петербург, а также наличия труднопреодолимых барьеров входа на рынок новых хозяйствующих субъектов ФАС России сделан вывод о том, что рынок услуг по погрузке и выгрузке (перевалке) контейнеров является рынком с неразвитой конкуренцией.

На основании вышеизложенного, с учётом норм статьи 5 Закона о защите конкуренции, сделан вывод о том, что АО «Петролеспорт» занимает доминирующее положение на рынке оказания услуг по перевалке контейнеров в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» и имеет возможность оказывать влияние на общие условия обращения товара (услуги по перевалке контейнеров) в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург», а доступ на товарный рынок новых конкурентов затруднен.

Пунктом 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, в том числе установление, поддержание монопольно высокой цены товара.

При анализе финансово-хозяйственной деятельности АО «Петролеспорт», а также действий по изменению цены на услугу по погрузочно-разгрузочным работам в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» ФАС России выявлено отсутствие условий, перечисленных в частях 2, 3, 5-7 статьи 6 Закона о защите конкуренции, при наличии которых изменение цены не может квалифицироваться, как монопольно высокая цена.

Частью 4 статьи 6 Закона о защите конкуренции установлено, что цена товара не признается монопольно высокой в случае непревышения цены, которая сформировалась в условиях конкуренции на сопоставимом товарном рынке.

Комиссией ФАС России, в целях выявления сопоставимых товарных рынков, функционирующих в условиях конкуренции, проанализирована информация о деятельности хозяйствующих субъектов, осуществляющих услуги по перевалке контейнеров в морских портах Российской Федерации и установлено следующее.

В таблице указаны хозяйствующие субъекты, оказывающие услуги по перевалке контейнеров в портах Российской Федерации.

	2013	2014	2015
	Тыс. тонн	Тыс. тонн	Тыс. тонн
<b>АРКТИЧЕСКИЙ БАССЕЙН</b>	<b>4 161.100</b>	<b>4 771.100</b>	<b>5 808.800</b>

<b>Порт Мурманск</b>	<b>1 518,700</b>	<b>1 313,600</b>	<b>1 411,400</b>
1. Мурманский транспортный филиал ПАО "ГМК Норильский никель"	221,000	796,400	1 408,500
2. ПАО "Мурманский МТП"	1 297,700	517,200	2,900
<b>Порт Кандалакша</b>	<b>221,000</b>	<b>796,400</b>	<b>1 408,500</b>
3. ООО "Кандалакшский МТП"	221,000	796,400	1 408,500
<b>Порт Нарьян-Мар</b>	<b>15,800</b>	<b>13,400</b>	<b>10,100</b>
4. АО "Нарьян-Марский морской торговый порт"	15,800	13,400	10,100
<b>Порт Дудинка</b>	<b>1 523,000</b>	<b>1 638,200</b>	<b>1 867,000</b>
5. ЗТФ ПАО "ГМК "Норильский никель" порт Дудинка	1 523,000	1 638,200	1 867,000
<b>Порт Тикси</b>	<b>17,000</b>	<b>13,100</b>	<b>8,700</b>
6. ОАО "Морской порт "Тикси"	17,000	13,100	8,700
<b>Порт Архангельск</b>	<b>602,700</b>	<b>776,600</b>	<b>913,400</b>
7. ОАО "Архангельский МТП"	602,700	776,600	913,400
<b>Порт Певек</b>	<b>168,900</b>	<b>116,600</b>	<b>94,500</b>
8. ОАО "Морской порт Певек"	168,900	116,600	94,500
<b>Порт Провидения</b>	<b>13,400</b>	<b>9,900</b>	<b>6,400</b>
9. ОАО "Анадырьморпорт" ППК Провидения	0,000	9,900	6,400
10. ООО "Провиденский морской порт"	13,400	0,000	0,000
<b>Порт Эгвекино</b>	<b>22,600</b>	<b>20,300</b>	<b>22,000</b>
11. АО "Морпорт Эгвекино"	22,600	20,300	22,000
<b>Порт Анадырь</b>	<b>51,400</b>	<b>66,400</b>	<b>60,000</b>
12. ОАО "Анадырьморпорт"	51,400	66,400	60,000
<b>Порт Беринговский</b>	<b>6,600</b>	<b>6,600</b>	<b>6,800</b>
13. ОАО "Анадырьморпорт" ППК Беринговский	6,600	6,600	6,800
<b>БАЛТИЙСКИЙ БАССЕЙН</b>	<b>61 649,200</b>	<b>64 997,600</b>	<b>53 912,800</b>
<b>Большой порт С-Петербург</b>	<b>57 597,900</b>	<b>59 613,700</b>	<b>49 778,300</b>
14. АО "Морской порт Санкт-Петербург"	77,700	83,600	76,100
15. АО "Первый контейнерный терминал"	28 235,100	27 860,600	18 791,600
16. АО "Петролеспорт"	15 469,700	15 001,900	11 220,000
17. ЗАО "Контейнерный терминал Санкт-Петербург"	8 353,600	9 506,400	10 941,800
18. ЗАО "Нева-Металл"	2 155,100	2 838,400	3 443,100
19. ООО "МГС-Терминал"	0,000	1,600	5,200
20. ООО "Моби Дик"	2 481,000	2 832,100	2 625,700
21. ООО "Морской рыбный порт"	28,200	741,800	1 924,100
22. ООО "Русмарин форвардинг"	797,500	747,300	750,700
<b>Порт Усть-Луга</b>	<b>904,000</b>	<b>2 132,500</b>	<b>1 940,100</b>

23. ОАО "Морской торговый порт Усть-Луга"	56,400	79,800	31,300
24. ОАО "Усть-Лужский Контейнерный терминал"	847,600	2 052,700	1 908,800
<b>Порт Калининград</b>	<b>3 147,300</b>	<b>3 251,400</b>	<b>2 194,400</b>
25. ОАО "Калининградский МТП"	1 325,800	1 383,300	825,700
26. ООО "Балтийская стивидорная компания"	1 821,500	1 868,100	1 368,700
<b>АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКИЙ БАССЕЙН</b>	<b>15 191,600</b>	<b>16 920,900</b>	<b>15 854,700</b>
<b>Порт Новороссийск</b>	<b>14 840,100</b>	<b>16 538,000</b>	<b>15 447,900</b>
27. АО "НЛЭ"	6 330,400	6 832,500	6 005,100
28. ООО "НУТЭП"	5 749,900	5 865,700	4 746,500
29. ПАО "Новороссийский МТП"	2 759,800	3 839,800	4 696,300
<b>Порт Азов</b>	<b>189,400</b>	<b>229,900</b>	<b>148,900</b>
30. ООО "Азовский морской порт"	0,000	2,700	0,500
31. ООО "Судоходная компания "Голубая волна"	0,000	0,000	148,400
32. ООО "ТКОФ "Голубая Волна"	189,400	227,200	0,000
<b>Порт Сочи</b>	<b>32,600</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>
33. ООО "Имеретинская Стивидорная Компания"	32,600	0,000	0,000
<b>Порт Таганрог</b>	<b>129,500</b>	<b>137,900</b>	<b>68,000</b>
34. ОАО "Таганрогский МТП"	129,500	137,900	68,000
<b>Порт Ростов-на-Дону</b>	<b>251,700</b>	<b>290,600</b>	<b>207,400</b>
35. АО "Ростовский порт"	0,000	1,000	0,000
36. ООО "Ростовский универсальный порт"	251,700	289,600	172,200
37. ООО «Порт «Корвет»	0,000	0,000	35,200
<b>Порт Севастополь</b>	<b>0,000</b>	<b>15,100</b>	<b>185,500</b>
38. АО "СК "Авлига"	0,000	15,100	185,500
<b>Порт Темрюк</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>4,200</b>
49. ООО "КГС-МОЛ"	0,000	0,000	4,200
<b>Порт Феодосия</b>	<b>0,000</b>	<b>0,000</b>	<b>0,200</b>
40. Филиал ГУП РК «КМП» «Феодосийский торговый порт»	0,000	0,000	0,200
<b>КАСПИЙСКИЙ БАССЕЙН</b>	<b>185,800</b>	<b>102,500</b>	<b>88,200</b>
<b>Порт Астрахань</b>	<b>143,300</b>	<b>82,500</b>	<b>82,700</b>
41. ООО "Лукойл-Нижневожжскнефть"	7,000	6,000	11,200
42. ООО ПКФ "Центральный грузовой порт"	4,600	0,000	0,000
43. ООО ПФ "ВТС-Порт"	124,800	74,400	59,900
44. ПАО "Астраханский порт"	6,900	2,100	11,600
<b>Порт Махачкала</b>	<b>6,500</b>	<b>5,500</b>	<b>3,900</b>
45. ФГУП "Махачкалинский МТП"	6,500	5,500	3,900

<b>Порт Оля</b>	<b>36,000</b>	<b>14,500</b>	<b>1,600</b>
46. АО "Морской торговый порт Оля"	36,000	14,500	1,600
<b>ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ БАССЕЙН</b>	<b>28 419,800</b>	<b>30 460,600</b>	<b>25 188,000</b>
<b>Порт Владивосток</b>	<b>12 638,600</b>	<b>13 527,800</b>	<b>10 843,000</b>
47. АО "ВМП "Гайдамак"	406,900	356,500	177,500
48. Владивостокский филиал "Владпром" ОАО "Челябинский электрометаллургический комбинат"	19,700	5,100	0,000
49. ЗАО "Дальзавод-Терминал"	98,000	923,900	31,100
50. ОАО "Владивостокский морской рыбный порт"	2 616,100	2 891,300	2 528,100
51. ООО "Владивостокский морской пассажирский терминал"	16,300	0,000	0,000
52. ООО "Владивостокский морской порт Первомайский"	0,000	25,100	371,800
53. ООО "Востокморсервис"	778,200	715,200	628,900
54. ООО "Пасифик Лоджистик"	604,000	668,200	540,300
55. ООО «Владивостокский морской терминал»	0,000	13,900	13,000
56. ПАО "Владивостокский морской торговый порт"	8 054,400	7 889,700	6 512,500
57. ФГУП "Дирекция по строительству в ДФО" УД Президента РФ	45,000	38,900	39,800
<b>Порт Зарубино</b>	<b>6,000</b>	<b>23,100</b>	<b>8,000</b>
58. ОАО "Морской порт бухты Троицы"	6,000	23,100	8,000
<b>Порт Находка</b>	<b>291,000</b>	<b>66,100</b>	<b>21,400</b>
59. АО "ЕВРАЗ Находкинский МТП"	1,500	0,000	0,000
60. ЗАО "Дальневосточный судомеханический завод"	11,400	10,800	0,000
61. ЗАО "Приморский межколхозный судоремонтный завод"	2,800	0,900	0,000
62. ОАО "Находкинский морской рыбный порт"	275,300	54,400	21,400
<b>Порт Ванино</b>	<b>35,200</b>	<b>3,500</b>	<b>0,600</b>
63. ОАО "Ванинский МТП"	35,200	3,500	0,600
<b>Порт Восточный</b>	<b>10 506,300</b>	<b>11 780,800</b>	<b>9 631,400</b>
64. ООО "Восточная стивидорная компания"	10 506,300	11 780,800	9 631,400
<b>Порт Советская Гавань</b>	<b>4,500</b>	<b>0,000</b>	<b>2,200</b>
65. ЗАО "Простор ДВ"	3,300	0,000	2,200
67. ООО "Норд +"	1,200	0,000	0,000
<b>Порт Николаевск-на-Амуре</b>	<b>41,700</b>	<b>34,600</b>	<b>28,100</b>
78. ОАО "Николаевский-на-Амуре морской порт"	41,700	34,600	28,100
<b>Порт Охотск</b>	<b>18,200</b>	<b>17,000</b>	<b>17,100</b>
69. ОАО "Николаевский-на-Амуре морской порт" Охотский участок	18,200	0,000	0,000
70. ООО "Охотский морской порт"	0,000	17,000	17,100
<b>Порт Корсаков</b>	<b>1 730,300</b>	<b>1 882,600</b>	<b>1 500,500</b>

71. АО "КМТП"	1 730,300	1 882,600	1 500,500
<b>Порт Магадан</b>	<b>1 392,100</b>	<b>1 234,900</b>	<b>1 023,700</b>
72. ОАО "Магаданский МТП"	1 392,100	1 234,900	1 023,700
<b>Порт Москальво</b>	<b>4,000</b>	<b>3,100</b>	<b>2,900</b>
73. ООО "Сахалин - Шельф - Сервис"	4,000	3,100	2,900
<b>Порт Невельск</b>	<b>63,700</b>	<b>42,600</b>	<b>85,000</b>
74. АО "Гидрострой"	35,900	35,800	47,500
75. МУП "Южно-Курильский Докер"	27,300	6,800	19,100
76. ООО "ТРАНСЕРВИС"	0,000	0,000	18,400
77. Филиал "Крабозаводск" ЗАО "Курильский рыбак"	0,500	0,000	0,000
<b>Порт Петропавловск-Камчатский</b>	<b>1 529,100</b>	<b>1 606,900</b>	<b>1 483,600</b>
78. ОАО "Петропавловск-Камчатский МТП"	1 522,700	1 606,900	1 483,600
79. Прочие компании	6,400	0,000	0,000
<b>Порт Холмск</b>	<b>159,100</b>	<b>237,600</b>	<b>540,500</b>
80. АО "Холмский МТП"	0,000	50,700	297,700
81. СП ООО "Сахалин-Шельф-Сервис"	159,100	186,900	242,800

Из приведенной таблицы следует, что из 38 морских портов, на территории которых осуществляется перевалка контейнеров, в 23 морских портах отсутствует конкурентная среда в сфере услуги по перевалке контейнеров, ввиду функционирования в данных портах единственного хозяйствующего субъекта, оказывающего услуги по перевалке контейнеров.

Таким образом, морские порты Кандалакша, Нарьян-Мар, Дудинка, Тикси, Архангельск, Певек, Эгвекино, Анадырь, Беринговский, Сочи, Таганрог, Севастополь, Темрюк, Феодосия, Махачкала, Оля, Зарубино, Ванино, Восточный, Москальво, Николаевск-на-Амуре, Корсаков, Магадан не могут учитываться в качестве сопоставимых рынков.

Анализ иных портов на предмет выявления сопоставимых рынков показал следующее.

При выявлении сопоставимых рынков необходимо сравнивать рынок, на котором функционирует АО «Петролеспорт» с иными рынками, которые будут сопоставимы с рынком, на котором функционирует АО «Петролеспорт» по совокупности следующих критериев: по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование.

Комиссия ФАС России, проанализировав информацию о составе продавцов, функционирующих на рынке услуг по перевалке контейнеров в иных географических границах, чем АО «Петролеспорт» установила, что в иных морских портах, в отличие от порта Большой порт Санкт-Петербург, функционирует от двух до пяти продавцов услуг по перевалке контейнеров (за исключением порта Владивосток, в границах которого функционируют 11 хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги перевалки контейнеров).

Однако, равно как Владивосток, так и иные порты Российской Федерации не могут быть сопоставимы по условиям обращения товара с портом Большой порт Санкт-Петербург по следующим основаниям.

Обращение товаров — это движение товаров от производителей к потребителям.

Под «общими условиями обращения товара на товарном рынке» понимаются условия, исследуемые при проведении анализа рынка, в частности: объем оказываемых услуг в натуральном выражении, состав продавцов, условия

заключения договора, иные условия обращения товара.

Одним из ключевых условий обращения товара является объемы оказываемых услуг, которые отражают уровень спроса на товар, и влияют/могут оказывать влияние на уровень цен, уровень предложения, иные условия обращения товара.

Комиссией установлено, что на товарном рынке, где функционирует АО «Петролеспорт» в границах порта Большой порт Санкт-Петербург совокупный объем оказываемых услуг в несколько раз превышает объем оказываемых услуг в иных морских портах.

К примеру, по статистическим данным, представленным АО «Морцентр-ТЭК», за 2015 г. в морском порту Большой порт Санкт-Петербург совокупный объем переваленных контейнеров составил 49 778,300 тыс. тонн.

В морском порту Владивосток было перевалено 10 843,000 тыс. тонн, что приблизительно в 5 раз меньше, а в порту Новороссийск, который является вторым в России морским портом по объемам переваленных контейнеров в этот же период перевалено 15 447,900 тыс. тонн.

Также необходимо отметить, что производственные мощности, выраженные в оснащённости портов необходимым оборудованием и недвижимым имуществом (в том числе причалами, швартовыми стенками, складскими помещениями и площадками, кранами, и т.д.), в каждом порту различны, равно как и возможность хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевалку контейнеров, удовлетворить спрос потребителей.

Что также не позволяет сопоставить порт Большой порт Санкт-Петербург с иными портами.

На основании изложенного, Комиссия делает вывод о том, что условия обращения товара (услуги по перевалке контейнеров), оказываемой АО «Петролеспорт» в морском порту Большой порт Санкт-Петербург по сравнению с иными морскими портами Российской Федерации (Мурманск, Провидения, Усть-Луга, Калининград, Новороссийск, Азов, Ростов-на-Дону, Астрахань, Владивосток, Находка, Советская Гавань, Охотск, Невельск, Петропавловск-Камчатский, Холмск) являются различными.

Таким образом, Комиссией ФАС России установлено отсутствие на территории Российской Федерации товарных рынков оказания услуг по перевалке контейнеров в морском порту, функционирующих в условиях конкуренции сопоставимых с товарным рынком, на котором функционирует АО «Петролеспорт».

При выявлении сопоставимых рынков за пределами Российской Федерации, Комиссией установлено, что такие рынки функционируют в рамках иных условий государственного регулирования и иных условиях обращения товара.

Учитывая изложенное, Комиссией ФАС России установлено отсутствие сопоставимых товарных рынков, функционирующих в условиях конкуренции с товарным рынком, на котором функционирует АО «Петролеспорт».

Комиссией ФАС России при анализе обстоятельств дела № 1-10-141/00-03-16, с целью установления наличия/отсутствия монопольно высокой цены на оказание услуг по перевалке контейнеров в морском порту Большой порт Санкт-Петербург, установленной АО «Петролеспорт» в 2015 г. проведено исследование, направленное на решение следующего вопроса:

Превышает ли цена на услугу по перевалке контейнеров в порту Большой порт Санкт-Петербург, введенная АО «Петролеспорт» с 01.01.2015, сумму необходимых для производства и реализации такой услуги расходов и прибыли?

Для реализации поставленной задачи комиссией ФАС России проведен следующий комплекс мероприятий:

1.
  - 1.
1. анализ и сопоставление цены (стоимости) услуг по перевалке контейнеров в 2013-2015 гг.;
2. анализ и сопоставление расходов, необходимых для производства и реализации услуг по перевалке контейнеров, понесенных АО «Петролеспорт» в 2013-2015 гг.;



3. анализ и сопоставление доходов, полученных АО «Петролеспорт» от реализации услуг по перевалке контейнеров в 2013-2015 гг.;

4. анализ и сопоставление прибыли, полученной АО «Петролеспорт» от реализации услуг по перевалке контейнеров в 2013-2015 гг.,

5. определение рентабельности АО «Петролеспорт» в 2013-2015 гг.

Приказом АО «Петролеспорт» от 29.12.2014 № 284 с 01.01.2015 г. были введены тарифы на услуги по перевалке грузов, в том числе контейнеров.

Исходя из анализа информации, представленной АО «Петролеспорт» письмом от 29.04.2016 № 1265, установлена следующая динамика цен на оказываемые АО «Петролеспорт» услуги в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург»:

<...>\*

*\* информация,предназначенная для служебного пользования.*

\* - среднегодовой курс доллара США по отношению к Российскому рублю рассчитан, на основе информации ЦБ РФ, представленной на официальном сайте по адресу: [http://www.cbr.ru/currency\\_base/dynamics.aspx](http://www.cbr.ru/currency_base/dynamics.aspx) и составляет: в 2014 г – 1\$ - 38,6 руб, в 2015 г - 1\$ - 61,3 руб.

Анализ представленных АО «Петролеспорт» сведений и информации, в том числе аудиторского заключения бухгалтерской и финансовой отчетности АО «Петролеспорт» за 2014-2015 г, показал следующее:

Общество применяет систему бухгалтерского учёта, которая учитывает специфику его производственной деятельности, и разработана в соответствии с российскими методологическими правилами бухгалтерского учета.

Бухгалтерский и налоговый учет ведется в соответствии с приказом № 277 от 26.12.2014 года «Об учетной политике организации на 2015 год», который разработан на основании действующего законодательства РФ.

<...>\*

*\* информация,предназначенная для служебного пользования.*

*\* информация,предназначенная для служебного пользования.*

Учитывая вышеизложенное, анализ финансово-хозяйственной деятельности АО «Петролеспорт» за 2013-2015 показал следующее:

*\* информация,предназначенная для служебного пользования.*

Из таблицы следует, что цена, выраженная в совокупном доходе АО «Петролеспорт» от реализации услуг по перевалке контейнеров за 2015 г., превышает сумму необходимых для производства и реализации такой услуги расходов за 2015 г и прибыли, сформировавшейся в 2013 г.

При этом расходы, необходимые для производства и реализации услуг по перевалке контейнеров, понесенные АО «Петролеспорт», в 2015 г. по сравнению с 2014 г. и 2013 г. существенно сократились. Изменение расходов не соответствует изменению цены на оказываемую АО «Петролеспорт» услугу, в том числе ввиду того, что объемы, оказываемых услуг АО «Петролеспорт» по перевалке контейнеров, прямо влияющие на уровень расходов, из года в год падали.

Несмотря на падение объемов оказываемых услуг и сокращение расходов необходимых для производства и реализации услуг по перевалке контейнеров прибыль, полученная АО «Петролеспорт» в 2015 г. по сравнению с 2014 г., увеличилась в 1,3 раза, к 2013 г. – 2,1 раз.

Рентабельность АО «Петролеспорт» в 2015 г. по сравнению с фактически сложившейся рентабельностью в 2014 г. увеличилась в 1,6 раз, а в сравнении с 2013 г. – 2,5 раза.

При этом рост рентабельности АО «Петролеспорт» в 2015 г. по сравнению с 2014 г. напрямую связан с ростом цены на услуги по перевалке контейнеров в 2015 г.

Анализ договоров АО «Петролеспорт» показал, что цена на услугу перевалки контейнеров номинируется в долларах США.

Расчет стоимости фактически оказанных услуг производится по тарифам, действующим на дату оказания услуг.

Курсовые колебания могут оказывать влияние на общие условия обращения товара, однако ни девальвация рубля, ни его укрепление по отношению к иностранной валюте не являются условием обращения товара.

В соответствии с Приказом ФСТ России от 30.06.2010 № 133-т/1 «Об изменении государственного регулирования в отношении субъектов естественной монополии в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» и Приказом ФСТ России от 19.11.2013 № 214-т/2 «Об изменении регулирования деятельности субъектов естественной монополии в морских портах Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Выборг, Высоцк, Усть-Луга, Калининград» в отношении АО «Петролеспорт» было принято решение не применять ценовое регулирование.

Таким образом, в анализируемый период (2014 — 1-е полугодие 2016 гг.) тарифное регулирование в отношении услуги погрузки и выгрузки груза не изменилось.

Учитывая вышеизложенное, общие условия обращения товара (услуг по перевалке контейнеров) на товарном рынке, обусловленные в том числе, мерами тарифного регулирования, обеспечивают возможность изменения цены товара в сторону уменьшения и остались неизменными или их изменение несоразмерно изменению цены товара.

Частью 1 статьи 6 Закона о защите конкуренции установлено, что монопольно высокой ценой товара является цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, если эта цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли и цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на товарном рынке, сопоставимом по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование, при наличии такого рынка на территории Российской Федерации или за ее пределами, в том числе установленная:

1) путем повышения ранее установленной цены товара, если при этом выполняются в совокупности следующие условия:

а) расходы, необходимые для производства и реализации товара, остались неизменными или их изменение не соответствует изменению цены товара;

б) состав продавцов или покупателей товара остался неизменным либо изменение состава продавцов или покупателей товара является незначительным;

в) условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, остались неизменными или их изменение несоразмерно изменению цены товара.

2) путем поддержания или неснижения ранее установленной цены товара, если при этом выполняются в совокупности следующие условия:

а) расходы, необходимые для производства и реализации товара, существенно снизились;

б) состав продавцов или покупателей товара обуславливает возможность изменения цены товара в сторону уменьшения;

в) условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, обеспечивают возможность изменения цены товара в сторону уменьшения.

Таким образом, ФАС России установлено, что в 2015 г. по сравнению с 2014 г.:

а) расходы АО «Петролеспорт», необходимые для производства и реализации товара, существенно снизились и их изменение не соответствует изменению цены товара;

б) состав продавцов остался неизменным и обуславливает возможность изменения АО «Петролеспорт» цены на услугу по погрузке выгрузке контейнеров в сторону уменьшения;

в) общие условия обращения товара (услуг по перевалке контейнеров) на товарном рынке, обусловленные в том числе, мерами тарифного регулирования, обеспечивают возможность изменения цены товара в сторону уменьшения и остались неизменными или их изменение несоразмерно изменению цены товара.

В таблице приведены сведения, в которых соотносится цена услуги по погрузке и выгрузке 1 единицы контейнера с суммой расходов и прибыли необходимых для производства и реализации 1 единицы такой услуги.

<...>\*

Таким образом, цена на погрузку и выгрузку 1 единицы контейнера превышает сумму необходимых для производства и реализации такой услуги расходов и прибыли в 1.6 раз.

Вышеизложенное свидетельствует об установлении и поддержании с 01.01.2015 г. АО «Петролеспорт» монопольно высокой цены на услугу погрузки-выгрузки контейнеров.

Пунктом 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, в том числе установление, поддержание монопольно высокой цены товара.

В соответствии с пунктом 4 постановления Пленума ВАС РФ от 30.06.2008 №30 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением арбитражными судами антимонопольного законодательства» в отношении действий (бездействия), прямо поименованных в части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, наличие или угроза наступления соответствующих последствий предполагается и не требует доказывания антимонопольным органом.

ФАС России установлено, что, утвердив 01.01.2015 г монопольно высокую цену на услуги погрузки выгрузки контейнеров АО «Петролеспорт» ущемило интересы неопределенного круга потребителей, о чем свидетельствует отрицательная динамика объемов услуг по погрузке и выгрузке грузов (контейнеров).

Также ФАС России установлено, что, высокие тарифы на услугу по погрузке выгрузке контейнеров, утвержденные АО «Петролеспорт», негативно влияют на интересы лиц, которые не являются пользователями услуг АО «Петролеспорт» и функционируют на другом товарном рынке.

Так ввиду установления АО «Петролеспорт» высокой цены на услуги погрузки выгрузки контейнеров нивелируются действия ОАО «РЖД» по привлечению новых потребителей услуг и удерживанию действующих потребителей услуг (путем предоставления скидок потребителям), что негативно влияет на рынок железнодорожных перевозок грузов и финансово-хозяйственную деятельность грузоотправителей.

Рост стоимости перевалки грузов (в том числе контейнеров) в морских портах, в том числе в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» ведет к увеличению ценовой нагрузки на грузоотправителей, что оказывает негативное влияние на объемы перевалки грузов железнодорожным транспортом в направлении морских портов.

На основании изложенного, Комиссия ФАС России приходит к выводу о необходимости квалификации действий АО «Петролеспорт» в части установления и поддержания цены на оказание услуг по перевалке контейнеров по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.