

РЕШЕНИЕ

г. Магадан

Резолютивная часть решения оглашена 1 ноября 2011г.

В полном объеме решение изготовлено 15 ноября 2011г.

Комиссия Магаданского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе: председатель комиссии Отменная Л.А. – заместитель руководителя – начальник отдела управления, члены комиссии: Коновалова Н.Н. – ведущий специалист-эксперт управления, Стырина К.Б. – ведущий специалист-эксперт управления,

рассмотрев дело № 03-10/03-2011 по признакам нарушения ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» (690091, Приморский край, г. Владивосток ул. Посьетская, 34) части 1 статьи 10 Федерального Закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», в присутствии представителя Общества по доверенности № 15/06/11ФЛВ011 <...>.

УСТАНОВИЛА:

14.02.2011 в адрес Магаданского УФАС России поступила жалоба, в которой указано на высокий рост тарифов на перевозку контейнеров морским транспортом в порт Магадан.

Руководителем Магаданского УФАС России издан приказ № 01-12/49 от 13.05.2011 о возбуждении дела и создании комиссии по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства. Определением № 86 от 17.05.2011 дело № 03-10/03-2011 назначено к рассмотрению на 19.07.2011, определением № 121 от 19.07.2011 рассмотрение дела отложено на 05.09.2011. Определением № 146 от 05.09.2011 на основании ходатайства представителя ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» (далее ФЕСКО) рассмотрение дело отложено на 01.11.2011.

ФЕСКО зарегистрировано 3 июня 2006 года за основным государственным номером 1062536055856. Последняя редакция устава утверждена решением единственного участника 11.12.2007. Единственным участником Общества является ОАО «Дальневосточное морское пароходство», у которого ФЕСКО на условиях «тайм-чартера» до 4 марта 2011 года арендовало морские суда, работавшие, в том числе на линии по направлению в порт Магадан (далее ФМЛ), с указанной даты суда переданы другому участнику группы лиц ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» (далее «ФИТ»), который продолжает деятельность на ФМЛ, а ФЕСКО на момент вынесения решения находится в стадии реорганизации к ООО «ФИТ». В соответствии с частью 1 статьи 9 Федерального Закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее Закон о конкуренции) указанные лица составляют одну группу юридических лиц.

В соответствии с уставом, ФЕСКО оказывает следующие основные виды деятельности: осуществление каботажных и международных морских перевозок; организацию смешанных внутренних и международных перевозок совместно с другими видами транспорта; транспортно-экспедиторскую деятельность, связанную с осуществлением транспортного процесса на морском, железнодорожном и автомобильном транспорте; предоставление полного комплекта агентских услуг российским и иностранным судовладельцам и фрахтователям и др. Морские перевозки грузов осуществляются в соответствии с кодом 61.10.2 Общероссийского классификатора видов экономической деятельности (ОКВЭД), организация перевозок грузов, транспортно-экспедиционная деятельность осуществляются в соответствии с кодом 63.40 ОКВЭД, предоставление агентских услуг в соответствии с кодом 63.22 ОКВЭД. Кодом 61.10.24 Общероссийского классификатора продукции по видам экономической деятельности ОК 034-2007 (КПЕС 2002), утвержденного Минэкономразвития и торговли РФ, предусмотрена перевозка морскими судами отдельных предметов или упаковок, собранных и упакованных в специально сконструированные контейнеры,

предназначенные для удобства погрузочно-разгрузочных работ. Таким образом, классификаторы предусматривают самостоятельный вид деятельности – перевозки морским транспортом контейнеров с грузами.

Общество осуществляет на регулярной основе перевозку линейными судами грузов на каботажной линии ФМЛ из портов Восточный и Владивосток в порт Магадан более 10 лет, кроме того перевозит грузы из этих портов в порты Анадырь, Петропавловск-Камчатский, Корсаков.

В соответствии с Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденным приказом ФАС России № 220 от 28.04.2010, управлением проведен анализ состояния конкуренции на рынке услуг перевозки морским транспортом контейнеров (универсальных и специализированных) с грузами в морской порт Магадан Магаданской области по итогам 2009-2010 годов.

Для оценки состояния конкуренции на исследуемом рынке проведена расчетно-аналитическая работа по определению: продуктовых и географических границ товарного рынка; состава хозяйствующих субъектов, действующих на рынке; объема и долей хозяйствующих субъектов на рынке; уровня концентрации и барьеров входа.

По результатам аналитической работы 01.09.2011 составлен аналитический отчет, из которого следует, что доля ФЕСКО на рынке услуг перевозки морским транспортом крупнотоннажных контейнеров с грузами в порт Магадан Магаданской области по итогам 2009 – 2010 годов составила 65.0% и 55.5% соответственно.

Согласно пункту 1 части 1 статьи 5 Закона о конкуренции, доминирующим признается положение хозяйствующего субъекта (за исключением финансовой организации), доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов, если только при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства или при осуществлении [государственного контроля за экономической концентрацией](#) не будет установлено, что, несмотря на превышение указанной величины, положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке не является доминирующим.

Комиссия устанавливает, что в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 5 Закона о конкуренции положение ФЕСКО на рынке услуг перевозки морским транспортом крупнотоннажных контейнеров с грузами в порт Магадан Магаданской области является доминирующим с долей свыше 50%.

Представитель ФЕСКО ознакомлен с результатами аналитического отчета на заседании Комиссии.

Законодательным актом, регулирующим деятельность по оказанию услуг перевозки грузов морским транспортом, является Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее КТМ РФ). В соответствии со статьей 2 КТМ РФ под торговым мореплаванием понимается деятельность, связанная с использованием судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа. Согласно статье 115 КТМ РФ по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

В соответствии с пунктом 6 части 1 статьи 10 Закона о конкуренции запрещается установление хозяйствующим субъектом, занимающим доминирующее положение, экономически, технологически и иным образом не обоснованное установление различных цен (тарифов) на один и тот же товар, если иное не установлено федеральным законом.

Действующим законодательством регулирование тарифов на морские перевозки не предусмотрено, вместе с тем, до настоящего времени действует в части, не

противоречащей законодательству, Прейскурант 11-01 «Тарифы на перевозки грузов морским транспортом в каботажном плавании», утвержденный постановлением Госкомцен СССР от 27.03.1989 № 274. Указанным Прейскурантом, кроме размеров тарифов, установлены структурные моменты их формирования. В соответствии с п.1.8.1 Прейскуранта тарифы на перевозки грузов в универсальных контейнерах исчисляются за один контейнер, независимо от рода и количества загруженного в него груза. Согласно п.1.8.3 Прейскуранта в тарифах на перевозку грузов в универсальных контейнерах, принадлежащих транспорту, учитываются стоимость перевозки порожних контейнеров, а также расходы, связанные с использованием контейнеров во время перевозки с грузом или без груза и в нормативное время пребывания под погрузкой у грузоотправителя и разгрузкой у грузополучателя. Плата за перевозки порожних универсальных контейнеров отдельно не взимается. В соответствии с 1.8.4 Прейскуранта перевозки универсальных контейнеров, принадлежащих грузовладельцам или арендованных ими, оплачиваются отдельно за грузовой или за порожний контейнер по единым ставкам.

В соответствии с Прейскурантом, тарифы ФЕСКО в 2009-2010 годах на каботажные перевозки контейнеров разделяются в зависимости от принадлежности контейнеров по позициям: тарифы на перевозке контейнеров перевозчика и тарифы на перевозке контейнеров грузовладельца. При этом, тарифы на перевозку контейнеров с грузами ФЕСКО (перевозчика), как и установлено п. 1.8.3 Прейскуранта, включают стоимость перевозки порожних контейнеров, а также расходы по содержанию контейнерного парка. В отношении контейнеров грузовладельцев, ФЕСКО, в отсутствие технологических и экономических оснований, при наличии п.1.8.1 и п.1.8.4 Прейскуранта, устанавливает разный размер платы за перевозку грузовой и порожнего контейнера.

ФЕСКО в 2009-2010 годах устанавливал тарифы разного уровня по морским перевозкам контейнеров с грузами в порт Магадан в межпортовом сообщении (далее МПС) и в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (далее ПСЖВС). Определением № 121 от 19.07.2011 Комиссия запросила экономические, технологические или иные обоснования установления разного уровня тарифов на перевозки контейнеров. Ни экономических расчетов, ни технологических обоснований Комиссии не представлено. Ссылка Общества на РД.31.10.30-88, которой установлены сроки доставки грузов морским транспортом по направлениям, не может являться обоснованием разницы в стоимости морской перевозки контейнера с грузом, в зависимости от того, как он отправлен: передан от железной дороги (ПСЖВС) или сдан в порту отправки. Перевозка морским транспортом контейнеров и в ПСЖВС и в МПС, осуществляется одновременно на одном и том же судне, значит затраты на перевозку контейнера не могут быть разными. Кроме того, на протяжении 2009-2010г.г., в соответствии с примечанием к тарифным планам ФЕСКО применяло увеличенную на 50% плату для грузов в контейнерах, прибывших в импорте на судах других, кроме ООО «ФЛВ» и аффилированных ООО «ФЛВ» компаний, далее следующих в каботаже.

Таким образом, ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» нарушило пункт 6 части 1 статьи 10 Закона о конкуренции в части необоснованного установления различных тарифов на услугу перевозки морским транспортом крупно тоннажных контейнеров с грузами из портов Владивосток и Восточный в порт Магадан в 2009 – 2010 годах посредством экономически, технологически необоснованного завышения тарифов в межпортовом сообщении по сравнению с тарифами в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Доводы представителя ФЕСКО о том, что Общество в направлении ПСЖВС вынуждено работать с пониженной рентабельностью, по сравнению с перевозками в МПС, чтобы привлечь больше сухогрузов в Магаданскую область, Комиссия считает не состоятельными, не относящимися к целям предпринимательской деятельности Общества, не дающим контрагентам ФЕСКО преимуществ, соразмерным экономической выгоде, которую Общество получает от применения необоснованно завышенных тарифов при перевозке контейнеров с грузами в МПС. Кроме того, на пункт 6 части 1 статьи 10 Закона о конкуренции не распространяется часть 2 указанной статьи, согласно которой в установленных частью 1 статьи 13 Закона случаях, действия хозяйствующего субъекта могут быть признаны

допустимыми.

Согласно пункту 1 части 1 статьи 6 Закона о конкуренции 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.

Проанализировав информацию, полученную от ОАО «Сахалинское морское пароходство», ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток», терорганов ФАС России и др. источников, Комиссия установила, что товарные рынки по перевозке контейнеров с грузами морским транспортом сопоставимые по составу покупателей и продавцов, условиям обращения и условиям доступа на рынок линиям ФМЛ в морской порт Магадан отсутствуют, поскольку условия оказания услуги на каждом направлении обуславливаются совокупностью многочисленных факторов: протяженностью линий, объемами перевозимых грузов, условиями навигации, различной стоимостью погрузочно-разгрузочных работ в портах, условиями оказания стивидорных услуг, удаленностью портов от железной дороги, наличием специфики экономики Магаданской области, во многом обеспечивающей себя за счет поставок товаров из центральных районов страны и за рубежа, географической особенностью региона, численностью населения. Найти сопоставимый конкурентный рынок, где все эти критерии будут совпадать практически невозможно. Кроме того, налогообложение и таможенно-тарифное регулирование за пределами Российской Федерации иное, чем на территории РФ. В отсутствие сопоставимых рынков отсутствуют и сопоставимые тарифы на перевозку.

Расчеты применяемых ФЕСКО тарифов на перевозку контейнеров на запросы Комиссии не представлены по мотивам утери. На определение Комиссии о представлении необходимой суммы прибыли для обоснования уровня рентабельности, включаемой в тарифы, ФЕСКО (письмо 51/Ю от 29.06.2011) сообщает, что расчет необходимой суммы прибыли в определенном формализованном виде, оформленном отдельным документом, не осуществлялся, вычисления производились в рабочем порядке. В связи с проведенной в Обществе в начале 2011 года реорганизации организационной структуры и штатной численности, часть рабочих расчетов за прошлые периоды времени была утрачена, поэтому представить расчеты ФЕСКО не имеет возможности. В этом же письме Общество приводит рентабельность линии ФМЛ (в процентах к выручке): 1 кв.2009г. -25.7%, 2 кв.2009г.-7.92%, 3 кв.2009г.-минус 3.67%, 4 кв.2009г.-минус 4.87%, 1 кв.2010г.-21.33%, 2 кв.2010г.-16.41%, 3 кв.2010г.-минус 5.31%, 4 кв. 2010г. –минус 0.55 %, и рентабельность по данным Росстата: 1 кв.2009 г.-11.01%, 2 кв.2009 г.-11.52%, 3 кв. 2009 г.-11.24%, 4 кв.2009 г.-11.48%, 1 кв. 2010 г.-12.7%, 2 кв.2010 г.-11.13%, 3 кв. 2010 г.-11.6%, 4 кв.2010г.-11.43%, полагает, что функционирование линии в финансовом плане происходит с соблюдением разумного уровня прибыли, который в среднем не сильно отличается от общероссийского. Исходя из указанных доводов Комиссия в качестве необходимой прибыли применяет уровень рентабельности продаж на услуге - 12%.

В соответствии с учетной политикой ФЕСКО для целей бухгалтерского учета доходы ФЕСКО подразделяются на доходы от обычных видов деятельности: от эксплуатации флота, от интермодальных перевозок, от операций с контейнерным оборудованием и прочие доходы. В доходы от перевозок (эксплуатации флота) включаются фрахтовые суммы за перевозку грузов со всеми надбавками, выручка от перевозки пассажиров, мертвый фрахт, полученный от грузоперевозчиков и фрахтователей, др. поступления, возникающие при перевозках грузов и пассажиров. Расходы предприятия подразделяются на расходы, связанные с эксплуатацией флота, расходы по содержанию и обслуживанию контейнерного парка, общехозяйственные расходы и прочие расходы. Учет затрат

основного производства на предприятии ведется на счете 20 «Основные производственные расходы» по субсчетам в зависимости от вида операций. Затраты, связанные с эксплуатацией контейнерного парка, используемого в линейных перевозках, учитываются на счете 24 «Расходы по эксплуатации контейнерного парка в линейных перевозках». Себестоимость перевозок включает в себя следующие группы элементов: плату за суда, принятые в аренду; топливо; прочие затраты: судовые сборы, агентирование судов, навигационные и стивидорные расходы, контейнерные расходы при осуществлении интермодальных перевозок и по использованию контейнерного оборудования; косвенные расходы: общепроизводственные расходы, контейнерные в линейных перевозках. При этом расходы по содержанию контейнерного парка распределяются на себестоимость линейных перевозок по судам на этих линиях пропорционально контейнеро-суткам в законченных рейсах.

Исходя из указанного, себестоимость перевозки груза в контейнерах, находящихся в собственности либо пользовании ФЕСКО, состоит из 3 составных частей: расходов по эксплуатации транспорта: расходов связанных с эксплуатацией контейнерного парка, используемого в линейных перевозках; общепроизводственных расходов. Себестоимость перевозки груза в контейнерах других собственников состоит из двух частей: расходов по эксплуатации транспорта и общепроизводственных расходов.

Расходы по услуге морской перевозки грузов между портами ДВФО, которые должны ложиться в основу тарифов, логически неверно принимать поквартально, в связи с неритмичностью в течение года объемов перевозимых грузов и производимых расходов, учитывая климатические и географические особенности Северо-Востока. Так, согласно ответу ФЕСКО от 16.08.2011 № 67/Ю в адрес Комиссии, средняя продолжительность рейса в первом квартале года составляет 15.2 суток, во втором -12.9 суток, в третьем -13.5 суток, в четвертом -14.2 суток, соответственно в этот период повышаются и расходы на осуществление рейса, поскольку увеличивается количество потребляемого топлива и расходы, связанные с эксплуатацией судна. Кроме того, по объяснениям Общества документы от поставщиков для оплаты зачастую поступают со значительным опозданием от 2 до 6 мес. Спрос на услугу в течение года также не стабилен, в том числе и в разрезе портов отправки.

Перевозки грузов в каботаже осуществляются морским транспортным флотом ФЕСКО отдельными рейсами – законченными производственными циклами перевозки грузов, в связи с чем, детализация по отдельным частям кругового рейса в управленческом учете отсутствует. Начальными (базовыми) портами являются порты Владивосток и Восточный. Учет объемов перевезенных грузов ведется в ДЭФ (количество контейнеров в 20-футовом выражении) и тысячах тонн. Исходя из представленной Обществом информации по линии по объемам перевезенных контейнеров в ДЭФ (приведенных к 20-ти футовым контейнерам) и себестоимости перевезенных грузов, Комиссия определила необходимые расходы ФЕСКО в 2009-2010 годах в расчете на приведенный 20 фут. контейнер в зависимости от портов отправления и от принадлежности контейнеров.

При распределении расходов учтены следующие технологические параметры: 1) разница в расстоянии от портов Владивосток и Восточный до порта Магадан составляет 30 миль или 1.8%; 2) ставки ПРР в порту Владивостока на 1900 руб. больше, чем в порту Восточный, но при этом ПРР составляют всего лишь 8%-15% (в зависимости от вида перевозки) в структуре линейного тарифа; 3) структура перевезенных контейнеров по направлению в порт Магадан составила в 2009г.: Владивосток 77.5%, Восточный 22.5%, в 2010г. Владивосток 72.2%, Восточный- 27.8%; 4) количество судозаходов в порт Магадан из порта Владивосток в 2009г.- 31, в 2010г.-38, из порта Восточный в 2009г.-25, в 2010г.-11. 5) Соотношение перевезенных контейнеров с грузами в зависимости от принадлежности контейнеров 75%-перевозчика, 25%-грузовладельца.

На определение Комиссии Обществом представлена информация о структуре линейных тарифов каботажных контейнерных линий Владивосток-Магадан-Владивосток, Восточный –

Магадан – Восточный на даты изменения тарифов. В структуре тарифов по направлению в Магадан 86.6% составляют расходы на фрахт, 13.4% – расходы в портах, которые в течение 2009-2010 годов не изменялись.

По итогам за 2008г. ФЕСКО на линии ФМЛ перевезено 14169 контейнеров (в ДЭФ), получено 474310 тыс. руб. доходов, при этом расходы составили 422555 тыс. руб., рентабельность линии составила по году 12.25%, в том числе рентабельность линии в 4 кв. 2008г. составила 7.7%, а расходы на перевозку одного контейнера в 20-ти футовом эквиваленте на ФМЛ-33285 руб.

Несмотря на то, что расходы Общества на перевозку контейнера в 1 квартале 2009 года снизились по сравнению с 4 кв. 2008г. на 21.1% (до 26 261 руб.) Общество с 20.03.09 увеличило в 1 кв. 2009г. тарифы по направлению в Магадан в МПС от 6.1% до 9.6%, не изменяя их в ПСЖВС, в результате чего норма прибыли (рентабельность продаж) увеличилась в 4.5 раза и составила 35%, что свидетельствует о значительном превышении роста тарифов над ростом расходов.

Исходя из указанных выше критериев необходимые расходы ФЕСКО в 1 кв. 2009г., на перевозку 20 фут. контейнера (далее конт.) перевозчика в среднем по Обществу составили 27 712 руб., в том числе из Владивостока – 26 690 руб., из Восточного – 29 302 руб.; на перевозку контейнера грузовладельца в среднем – 21 909 руб., в том числе из Владивостока – 20 887 руб., из Восточного – 23 499 руб.

Тарифы на 20 фут. конт. с грузом действовали до 20.03.09 в следующих размерах: в МПС по контейнеру перевозчика: из Владивостока 71 700 руб., из Восточного 58 200 руб., по конт. грузовладельца соответственно 67 700 руб. и 53 500 руб., а с 20.03.09 были установлены: по конт. перевозчика из Владивостока – 78 200 руб., из Восточного – 63 200 руб., по конт. грузовладельца из Владивостока – 74 200 руб., из Восточного – 58 500 руб. Соответственно средневзвешенные тарифы за 1 кв. 2009г. составили: по конт. перевозчика 72 567 руб. и 58 867 руб., по конт. грузовладельца 68 567 руб. и 54 167 руб. Таким образом, прибыль на перевозке 1 конт. с грузом перевозчика в МПС из Владивостока составила 45 877 руб., рентабельность (норма прибыли) – 177%, из Восточного – прибыль 29 565 руб., норма прибыли – 101%. Прибыль на перевозке конт. с грузом грузовладельца в МПС из Владивостока составила – 47 680 руб., норма прибыли – 228%, из Восточного – 30 668 руб., норма прибыли – 131%.

Тарифы в ПСЖВС действовали в течение 1 квартала 2009 года в размере, установленном 31.10.08: по конт. с грузом перевозчика из Владивостока – 39 050 руб., из Восточного – 38 350 руб., по конт. с грузом грузовладельца из Владивостока – 34 350 руб., из Восточного – 31 650 руб. Таким образом, прибыль на перевозке конт. с грузом перевозчика в ПСЖВС из Владивостока составила 12 360 руб., норма прибыли – 46%, из Восточного – прибыль 9 048 руб., норма прибыли – 31%. Прибыль на перевозке конт. с грузом грузовладельца в ПСЖВС из Владивостока составила – 13 463 руб., норма прибыли – 64%, из Восточного – 8 151 руб., норма прибыли – 35%.

Несмотря на наличие высоких результатов финансовой деятельности по перевозке конт. с грузами в порт Магадан в 1 кв. 2009г., ФЕСКО не снизило тарифы во 2 кв. 2009года. В результате, по итогам 6 мес. 2009г. прибыль на перевозке конт. с грузом перевозчика в МПС из Владивостока составила 43 843 руб., норма прибыли – 139%, из Восточного прибыль составила 34 046 руб., норма прибыли – 126%. Прибыль на перевозке конт. с грузом грузовладельца в МПС из Владивостока составила – 44 640 руб., норма прибыли – 167%, из Восточного – 34 143 руб., норма прибыли – 154%. Прибыль на перевозке конт. с грузом перевозчика в ПСЖВС из Владивостока составила 7 494 руб., норма прибыли – 24%, прибыль на перевозке конт. из Восточного – 11 351 руб., норма прибыли – 42%. Прибыль на перевозке конт. грузовладельца в ПСЖВС из Владивостока составила – 7 591 руб., норма прибыли – 28%, из Восточного – 9 448 руб., норма прибыли – 43%.

Несмотря на значительное снижение тарифов с 20.08.2009 по сравнению с тарифами,

введенными с 20.03.2009, по итогам работы за 2009 год рентабельность тарифов на направлении из Владивостока составила по конт. с грузом перевозчика 162% в МПС, 41% в ПСЖВС ; по конт. с грузом собственников 221% в МПС ,61% в ПСЖВС; рентабельность тарифов в МПС по направлению из Восточного- по конт. с грузом перевозчика -13%, по конт. с грузом собственников -22%.

Исходя из того, что ФЕСКО в своих тарифных планах принимает к 40тн. контейнерам в МПС повышающий к-т 1,5, а в ПСЖВС к-т -1,3 и применив эти коэффициенты, Комиссия определила, что в 2009 году по перевозке 40фут. контейнеров в МПС из Владивостока прибыль составила : 65350 руб.(рент.157%) -70149 руб. (218%) ; в ПСЖВС из Владивостока: 9685 руб. (23%)-16535 руб. (51%); в МПС из Восточного прибыль составила 12622 руб. (17%) – 19062 руб. (29%).

Таким образом, повышение ФЕСКО с 20.03.2009 установленных с 1.10.2008 года тарифов на перевозку крупнотоннажных контейнеров с грузами по направлению в порт Магадан из порта Владивосток в межпортовом и ПСЖВС сообщении, не снижение их в течение 2009 года до соответствующего размера расходов и прибыли, необходимых для оказания названной услуги, при том, что изменение расходов на оказание услуги в течение года не соответствует изменению тарифа; состав покупателей услуги остался неизменным; изменения условий обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, несоразмерно изменению тарифов свидетельствует о наличии монопольно высоких цен в 2009г.

19.02.2010 ФЕСКО утвердило новые тарифы на перевозку контейнеров с грузами в МПС с повышением к ранее установленным на 15% и ввело их с 05.03.2010, в ПСЖВС ввело с 15.03.2010 с повышением на 15% по мотивам «увеличения стоимости эксплуатационных расходов». Между тем расходы на перевозку одного приведенного к 20 фут. контейнера в 1 кв. 2010г. составили в целом на линии 28 255 руб., что на 10% меньше средних эксплуатационных расходов на перевозку конт. в 2009 году (31399 руб.) и на 16% меньше чем эксплуатационные расходы на 1 конт. в предыдущем 4 кв. 2009г.(33549 руб.). Несмотря на неповышение тарифов с марта 2009г. по март 2010г., в том числе и значительное снижение тарифов в МПС с августа 2009 года, повышение тарифов только в последний месяц квартала, рентабельность контейнерных перевозок в 1 квартале 2010 года составила 27%.

Однако в разрезе портов, в этом квартале, как некогда, значительно подскочили расходы на линии Владивосток-Магадан. В результате по итогам работы за 1 кв. 2010г., необходимые расходы на перевозку 20 фут. конт. перевозчика в среднем по Обществу составили 29 067 руб., в том числе из Владивостока – 60 031 руб., из Восточного – 12 509 руб.; на перевозку конт. грузовладельца в среднем – 25 821 руб., в том числе из Владивостока – 56 785 руб., из Восточного – 9 263 руб.

Тарифы по 20 фут. конт. действовали до 05.03.10 в МПС по конт. перевозчика из Владивостока – 66 700 руб., из Восточного – 50 200 руб., по конт. грузовладельца из Владивостока 65 000 руб., из Восточного 50 000 руб.; а с 05.03.10 по конт. перевозчика из Владивостока – 76 850 руб., из Восточного – 57 730 руб., по конт. грузовладельца соответственно 74 750 руб. и 57 500 руб. Средневзвешенные тарифы за 1 кв. 2010г. соответственно составили: по конт. перевозчика 69 745 руб. и 52 459 руб., по конт. грузовладельца 67 925 руб. и 52 250 руб. Таким образом, прибыль на перевозке конт. с грузом перевозчика. в МПС из Владивостока составила 9 714 руб., норма прибыли – 16%, из Восточного – 39 950 руб., норма прибыли – 319%; прибыль на перевозке конт. грузовладельца в МПС из Владивостока составила 11 140 руб., норма прибыли – 20%, из Восточного – 42 987 руб., норма прибыли – 464%.

Тарифы в ПЖВС по 20 фут конт. действовали до 15.03.10 в размерах по конт. с грузом перевозчика из Владивостока 39 050 руб., из Восточного 35 500 руб., по конт. с грузом

грузовладельца из Владивостока – 35 500 руб., из Восточного – 35 500 руб. С 15.03.10 увеличились по конт. с грузом перевозчика до 44 900 руб. и 40 625 руб., по конт. с грузом грузовладельца до 40 820 руб. и 40 625 руб., соответственно. Средневзвешенные тарифы на перевозку 20 фут. конт. в 1 кв. 2010г. составили по перевозчику из Владивостока – 40 155 руб., из Восточного – 36 468 руб., по грузовладельцам 36 505 руб. и 36 468 руб. соответственно. Таким образом, прибыль на перевозке конт. с грузом перевозчика в ПСЖВС из Восточного – 23 959 руб., норма прибыли – 192%; прибыль на перевозке конт. с грузом грузовладельца в ПСЖВС из Восточного – 27 205 руб., норма прибыли – 294%.

31.05.2010 ФЕСКО, еще не имея результаты финансовой деятельности по полугодю на ФМЛ, утвердило новый прейскурант, которым введение тарифов предусмотрено через месяц, с 1.07.2010, и проинформировало ЗАО «МАК Трансфес» что ставки повышаются в связи с увеличением стоимости эксплуатационных расходов. В этом Прейскуранте сезонные надбавки, действующие с до этого, на МПС в прямом сообщении из Восточного в размере 1,6 т. р., из Владивостока в размере 6 тыс. руб. включены в тарифные ставки перевозки, сама стоимость перевозки не изменилась. Одновременно произошло увеличение ставок из портов Восточный и Восточный в ПСЖВС на контейнеров перевозчика на 11% и уменьшение ставок на контейнеры грузовладельца на 8.7% по обоим направлениям.

По итогам деятельности за первое полугодие 2010 года рентабельность на линии ФМЛ составила 23%, что на 15% больше, а расходы на 3% меньше по сравнению с соответствующим периодом 2009года.

Средние расходы на перевозку 20 фут конт. перевозчика за 1 п/г 2010г. составили 27 568 руб., в том числе из Владивостока – 31 145 руб., из Восточного – 19 291 руб.; на перевозку конт. грузовладельца – 24 183 руб., в том числе из Владивостока – 27 760 руб., из Восточного – 15 906 руб. При этом, средние расходы на 1 конт. по направлению из Владивостока уменьшились по сравнению с 1кв. 2010г. практически в два раза, а по направлению из Восточного увеличились на 57%.

Средневзвешенные тарифы в МПС за 6 мес. 2010г. составили по 20 фут. конт. с грузом перевозчика из Владивостока 73 317 руб., из Восточного 55 109 руб., по конт. с грузом грузовладельца соответственно 71 356 руб. и 54 890 руб. Таким образом, прибыль на перевозке конт. с грузом перевозчика в МПС из Владивостока составила 42 172 руб., норма прибыли – 135%, из Восточного прибыль 35 818 руб., норма прибыли – 186%; прибыль на перевозке конт. с грузом грузовладельца в МПС из Владивостока составила 43 596 руб., норма прибыли – 157%, из Восточного – 38 984 руб., норма прибыли – 245%.

Средневзвешенные тарифы в ПСЖВС за 6 мес. 2010г. составили по 20 фут. конт. с грузом перевозчика из Владивостока 42 541 руб., из Восточного – 38 558 руб., по конт. с грузом грузовладельца соответственно 38 674 руб. и 38 558 руб. Таким образом, прибыль на перевозке конт. с грузом перевозчика в ПСЖВС из Владивостока составила 11 396 руб., норма прибыли – 37%, из Восточного – 19 267 руб., норма прибыли – 100%; прибыль на перевозке конт. с грузом грузовладельца в ПСЖВС из Владивостока составила 10 914 руб., норма прибыли – 39%, из Восточного – 22 652 руб., норма прибыли – 142%.

Таким образом, у Общества не было оснований для повышения с 1 июля 2010 тарифов на перевозки конт. грузоперевозчика, следующих в ПСЖВС на 11 %, указанное повышение, также как и незначительное снижение тарифов по контейнерам с грузами в ПСЖВС грузовладельцев, не соответствовало изменению расходов на оказание услуги и способствовало получению прибыли на направлении, превышающей необходимую.

По итогам деятельности за 9 мес. 2010 года рентабельность на линии ФМЛ составила 13%, что на 18% больше по сравнению с соответствующим периодом 2009года.

Средние расходы на перевозку 20 фут конт. за 9 мес. 2010г. составили 28566 руб., что на 6.5% меньше, чем за соответствующий период 2009г. Расходы перевозчика составили 29437

руб., в том числе из Владивостока – 29 278 руб., из Восточного – 29 906 руб., что составило к уровню 9 мес. 2009г. 92.2%, 102%, 76.5% соответственно. Расходы грузовладельца составили – 25 952 руб., в том числе из Владивостока – 25 793 руб., из Восточного 26 421 руб., что составляет к уровню 9 мес. 2009г: 98%, 110.7%, 78.5%.

Средневзвешенные тарифы за 9 мес. 2010г. составили в МПС по конт. с грузом перевозчика из Владивостока – 74 508 руб., из Восточного – 55 992 руб., по конт. с грузом грузовладельца 72 500 руб. и 55 769 руб. Таким образом, прибыль на перевозке конт. с грузом перевозчика в МПС из Владивостока составила 45230 руб., норма прибыли 154%, из Восточного-26086 руб., норма прибыли 87%. Прибыль на перевозке конт. с грузом грузовладельца в МПС из Владивостока составила 46707 руб., норма прибыли 187%, из Восточного – прибыль 29348 руб., норма прибыли 111%. Средневзвешенные тарифы в ПСЖВС на контейнеры с грузом составили: по перевозчику из Владивостока 45 021 руб., из Восточного 41 032 руб., по грузовладельцу 37712 руб. и 37635 руб., соответственно. Таким образом, прибыль на перевозке конт. с грузом перевозчика в ПСЖВС из Владивостока составила 15743 руб., норма прибыли 53.7%, из Восточного-11126 руб., норма прибыли 37.2%. Прибыль на перевозке конт. грузовладельца из Владивостока составила 11919 руб., норма прибыли 37%, из Восточного 11214 руб., норма прибыли 42.4%.

Несмотря на указанную высокую рентабельность, и еще не имея результаты финансовой деятельности по итогам 9 мес., Общество утверждает 1.10.10 и вводит с 1.11.10 тарифы на перевозку 20-ти фут. контейнеров с грузом из порта Восточный, которые в МПС на 24,5-27,6%, в ПСЖВС на 6,5 -8,4% выше тарифов, установленных с 1.07.2010, и на 43,5-47% в МПС, на 37,7% -9,3 % в ПСЖВС выше действовавших по состоянию на 10.10.2009. Тарифы на перевозку 20-ти фут. контейнеров с грузом из порта Владивосток в МПС на 3,6- 4%, в ПСЖВС на 6-8% выше установленных с 1.07.2010, и на 19,4- 19,6% в МПС и 35,5-11% в ПСЖВС, действовавших по состоянию на 1.10.2009г.

Средние расходы на перевозку 20 фут конт. в 2010 году составили 30558 руб. или 97,3 % к уровню 2009г. Средние расходы на перевозку 20 фут конт. перевозчика за 2010г. составили 31444руб., в том числе из Владивостока – 33786 руб., из Восточного – 25371 руб., что составило к уровню 2009г. 94,5%, 122%, 50% соответственно. Расходы грузовладельца составили – 27902 руб., в том числе из Владивостока – 30244 руб., из Восточного 21829 руб., что составляет к уровню 9 мес. 2009г : 104%, 140%, 49% соответственно.

Средневзвешенные тарифы за 2010г. составили в МПС по 20 фут. конт. с грузом перевозчика из Владивостока – 75566 руб., из Восточного – 59091 руб., по конт. с грузом грузовладельца 73568 руб. и 58587 руб. Прибыль на перевозке конт. с грузом перевозчика в МПС из Владивостока 41780 норма прибыли, норма прибыли 124%, из Восточного 33720 руб., норма прибыли 133%. Прибыль на перевозке конт. с грузом собственника в МПС из Владивостока 43324, норма прибыли 143%, из Восточного 36758 руб., норма прибыли 168%. Средневзвешенные тарифы в ПСЖВС составили за 2010 год по перевозчику из Владивостока 46752 руб., из Восточного 42761 руб., по грузовладельцу 37737 руб. и 37679 руб.соответственно. Таким образом, прибыль на перевозке конт. с грузом перевозчика в ПСЖВС из Владивостока составила 12966 руб., норма прибыли 38%, из Восточного-17390 руб., норма прибыли 68,5%. Прибыль на перевозке конт. с грузом грузовладельца в ПСЖВС из Владивостока составила 7493 руб., норма прибыли 25%, из Восточного 15850 руб., норма прибыли 73%.

Прибыль в 2010 году по перевозке 40фут. контейнеров с грузом в МПС из Владивостока прибыль составила: 63559 руб. (рент.125%) – 64234 руб. (142%); в ПСЖВС из Владивостока: 11717 руб. (23%) – 6316 руб. (14%); в МПС из Восточного прибыль составила 55042 руб. (145%) – 59096 руб. (180%), в ПСЖВС – 20217 руб. (53%), 18390 руб. (56%).

Таким образом, повышение ФЕЕКО в течение 2010 года установленных с 1.10.2009 года тарифов на перевозку крупнотоннажных контейнеров с грузами по направлению в порт Магадан из порта Владивосток и Восточный в межпортовом и ПСЖВС сообщении, не

снижение их в течение 2010 года до соответствующего размера расходов и прибыли, необходимых для оказания названной услуги, при том, что изменение расходов на оказание услуги в течение года не соответствует изменению тарифа; состав покупателей услуги остался неизменным; изменения условий обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, несоразмерно изменению тарифов свидетельствует о наличии монопольно высоких цен на указанную услугу в 2010 году.

Кроме того, в период с 15.08.2009 по 01.07.2010 ФЕСКО необоснованно включало в стоимость перевозки грузевых 20-ти и 40 футовых контейнеров грузовладельца, следующих в ПСЖВС в порт Магадан, стоимость возврата порожних в порт Владивосток и в порт Восточный (п.5 Примечаний к тарифам), которые не являются необходимыми расходами ФЕСКО при перевозке контейнеров с грузами, принадлежащими грузовладельцам. В прејскуранте, утвержденном 31.05.2010, введенном с 01.07.2010, этот пункт исключен, стоимость тарифов в ПСЖВС для грузовладельцев из порта Восточного снижена для 20 фут. контейнера на 5 тыс. руб., 40фут. контейнера - на 3850 руб., из порта Владивосток снижена на тот и другой на 5 тыс. руб.

Доход, полученный ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» от применения монопольно высоких цен за 2009 г. составляет 27 421,4 тыс. руб., за 2010 г. – 14 346,3 тыс. руб.

ФЕСКО объясняет, что тарифная политика компании исходит из необходимости учета объективных факторов, влияющих на стоимость производства и реализации соответствующей услуги, а также баланса спроса и предложения на рынке, а все изменения тарифов осуществляются исключительно по результатам анализа этих обстоятельств и обуславливаются ими. Так, в качестве обстоятельств, повлекших повышение тарифов с 1.11.10, Общество называет в качестве объективных факторов общую инфляцию, рост цен на топливо за период, прошедший с момента установления предыдущих цен, предстоящий зимний период, во время которого себестоимость перевозки возрастает по причине увеличения длительности рейса, затрат на ледовую проводку, а также общего увеличении степени риска морского предприятия.

С указанными доводами Комиссия не может согласиться по следующим причинам: во-первых, тарифы ФЕСКО повышало 1 октября 2009 и 2010 года, то есть за 3 мес. до возникновения затрат на ледовую проводку и значительного увеличения длительности рейса; во-вторых, после зимнего периода следует весенний, летний, однако тарифы после исключения перечисленных причин ФЕСКО не снижались; в-третьих, практически все действия по принятию решения о повышении тарифов осуществлялись еще в тот момент, когда отсутствовали финансовые результаты от применения предыдущих тарифов; в-четвертых, прибыльность (рентабельность) перевозок контейнеров с грузом на направлении из портов Владивосток и Восточный, превышающих «разумную» в разы, опровергает наличие объективных факторов для повышения тарифов в 2009-2010 годах.

Доводы представителя ФЕСКО о том, что за счет тарифов на перевозку контейнеров с грузами в порт Магадан Общество компенсирует убытки от обратной перевозки контейнеров, комиссия не считает обоснованными по следующим основаниям. Во-первых, расходы по перевозке контейнеров с грузами, принадлежащих ФЕСКО, в прямом направлении, то есть в Магадан, включают стоимость перевозки порожних контейнеров, как это установлено Прејскурантом 11-01, а плата за провоз порожних контейнеров грузовладельцев должна взиматься как указано в том же прејскуранте в одинаковых размерах с грузевыми; во-вторых, на пункт 1 части 1 статьи 10 Закона о конкуренции не распространяется часть 2 указанной статьи, согласно которой в установленных частью 1 статьи 13 Закона случаях, действия хозяйствующего субъекта могут быть признаны допустимыми; в-третьих, необоснованное завышение стоимости морской перевозки контейнеров с грузами в Магадан прямо влияет на уровень потребительских цен в области и конкурентоспособность производимой в области продукции.

Пунктом 1 части 1 статьи 10 Закона о конкуренции хозяйствующему субъекту, занимающему доминирующее положение запрещается совершать действия посредством установления, поддержания монопольно высоких или монопольно низких цен на товар.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-4 статьи 41, частью 1 статьи 49 Федерального Закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

РЕШИЛА:

1. Установить, что в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 5 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» положение ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» на рынке услуг перевозки морским транспортом крупнотоннажных контейнеров с грузами в порт Магадан Магаданской области является доминирующим с долей свыше 50%.

2. Признать ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» нарушившим пункт 1 части 1 статьи 10 Федерального Закона от 26.07.2006 «О защите конкуренции» в части установления, поддержания монопольно высоких тарифов по услуге перевозки морским транспортом крупнотоннажных контейнеров с грузами из портов Владивосток и Восточный в порт Магадан в 2009 – 2010 годах в межпортовом и в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

3. Признать ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» нарушившим пункт 6 части 1 статьи 10 Федерального Закона от 26.07.2006 «О защите конкуренции» в части необоснованного установления различных тарифов на услугу перевозки морским транспортом крупнотоннажных контейнеров с грузами из портов Владивосток и Восточный в порт Магадан в 2009 – 2010 годах посредством экономически, технологически необоснованного завышения тарифов в межпортовом сообщении по сравнению с тарифами в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

4. Выдать группе лиц в части, входящих в нее ОАО «Дальневосточное морское пароходство», ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток», ООО «ФЕСКО интегрированный транспорт» предписание об устранении нарушений антимонопольного законодательства и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции на соответствующих рынках, для чего: сформировать тарифы на перевозку морским транспортом грузов в крупнотоннажных контейнерах грузоперевозчика и грузовладельца в направлении в порт Магадан Магаданской области на основе расходов и прибыли, необходимых для оказания услуги; не допускать необоснованного установления разного уровня тарифов на перевозку крупнотоннажных контейнеров в порт Магадан в МПС и ПСЖВС.

5. В связи с тем, что при рассмотрении дела установлено нарушение антимонопольного законодательства, ответственность за которое предусмотрена статьей 14.31 КоАП РФ, направить материалы должностному лицу управления для принятия мер в соответствии с КоАП РФ.

ПРЕДПИСАНИЕ

ООО «Феско Лайнз Владивосток»

«15» ноября 2011 г.

г. Магадан

Комиссия Магаданского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе: председатель комиссии Отменная Л.А. – заместитель руководителя – начальник отдела управления, члены комиссии: Стырина К.Б. – ведущий специалист-эксперт управления, Коновалова Н.Н. – ведущий специалист-эксперт управления,

руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частью 4 статьи 41, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», на основании своего решения от 15.11.2011 по делу № 03-10/3-2010 о нарушении ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» (690091, Приморский край, ул. Посьетская, 34) пунктов 1, 6 части 1 статьи 10 Федерального Закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

ПРЕДПИСЫВАЕТ:

1. Обществу с ограниченной ответственностью «ФЕСКО Лайнз Владивосток» (ул. Посьетская, д.34, г. Владивосток, 690090) прекратить нарушение пунктов 1, 6 части 1 статьи 10 Федерального Закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

2. Группе лиц в составе: Общество с ограниченной ответственностью «ФЕСКО Лайнз Владивосток» (ул. Посьетская, д.34, г. Владивосток, 690091), Открытое акционерное общество «Дальневосточное морское пароходство» (ул. Алеутская, д.15, г. Владивосток, 690091), Общество с ограниченной ответственностью «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» (2-й Южнопортовый проезд, дом 12а, стр.7, г. Москва, 109432) совершить действия, направленные на обеспечение конкуренции, для чего:

2.1. Формировать тарифы на перевозку морским транспортом грузов в крупнотоннажных контейнерах грузоперевозчика и грузовладельца в направлении в порт Магадан Магаданской области на основе расходов и прибыли, необходимых для оказания услуги.

2.2. Не допускать не обоснованного установления разного уровня тарифов на перевозку крупнотоннажных контейнеров с грузами в порт Магадан Магаданской области в межпортовом сообщении и прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

2.3. В срок до 01.01.2012г. рассчитать и установить тарифы на перевозку грузов в крупнотоннажных контейнерах в порт Магадан Магаданской области на 2012 год на основе экономически обоснованных затрат и экономически обоснованной прибыли.

2.4. Документарные доказательства (приказы об установлении тарифов, расчеты тарифов, документы, подтверждающие экономическую обоснованность расходов и прибыли, включенных в тарифы и т.п.) исполнения настоящего Предписания представить в адрес Магаданского УФАС России не позднее пяти дней со дня издания приказов.