

РЕШЕНИЕ

по делу № 1-11-313/00-22-13

г. Москва

Резолютивная часть решения оглашена «14» декабря 2015 года

В полном объеме решение изготовлено «15» декабря 2015 года

Комиссия Федеральной антимонопольной службы по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе <...> (далее – Комиссия, Комиссия),

рассмотрев дело № 1-11-313/00-22-13 по признакам нарушения ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь» (196084, город Санкт-Петербург, Московский проспект, дом 97, литер А, пом. 20Н, 23Н, 25Н (ИНН 7805111901), ООО «Маэрск» (190103, город Санкт-Петербург, улица 10-я Красноармейская, дом 22, литер А (ИНН 7839505397), ООО «СиЭмЭй СиджиЭм Русь» (119017, город Москва, улица Большая Ордынка, дом 40, строение 4, офис 209 (ИНН 7705563140), ООО «Эвергрин Шиппинг Эйдженси (Рашиа) Лимитед» (191186, город Санкт-Петербург, улица Миллионная, дом 11, литер А, пом. 50Н (ИНН 7816371563), ООО «Оу-Оу-Си-Эл (Раша) Лимитед» (198097, город Санкт-Петербург, проспект Стачек, дом 48, строение 2 (ИНН 7805257700), ООО «Хендэ Мерчант Марин (СНГ)» (198097, город Санкт-Петербург, проспект Стачек, дом 48, строение 2 (ИНН 7839372877) пункта 1 части 1 статьи 11 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее также – Закон о защите конкуренции); а также по признакам нарушения ООО «Маэрск» (190103, город Санкт-Петербург, улица 10-я Красноармейская, дом 22, литер А (ИНН 7839505397), A.P. Moller-Maersk A/S (Espalanden 50, 1098 Copenhagen, Denmark), Maersk Line Agency Holding A/S (Espalanden 50, 1098 Copenhagen, Denmark), ООО «Оу-Оу-Си-Эл (Раша) Лимитед» (198097, город Санкт-Петербург, проспект Стачек, дом 48, строение 2 (ИНН 7805257700), Orient Overseas Container Line Limited (33/F Harbour Centre, 25 Harbour road, Wanchai, Hong Kong), Orient Overseas Container Line (Europe) Limited (OOCL House, Levington Park, Bridge Road, Levington, Ipswich, Suffol K IP10 ONE, United Kingdom), Orient Overseas Container Line Limited - OOCL Hong Kong Branch (32/F., Harbour Centre, 25 Harbour Road, Wanchai, Hong Kong), ООО «СиЭмЭй СиджиЭм Русь» (119017, город Москва, улица Большая Ордынка, дом 40, строение 4, офис 209 (ИНН 7705563140), CMA CGM SA (4 Quai d'Arenc, 13002 Marseille, France), CMA CGM Agencies Worldwide SAS (Quai d'Arenc, 13002 Marseille, France), ООО «Эвергрин Шиппинг Эйдженси (Рашиа) Лимитед» (191186, город Санкт-Петербург, улица Миллионная, дом 11, литер А, пом. 50Н (ИНН 7816371563), Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd (Evergreen Marine Building 166, Minsheng East Road, Sec 2, Taipei 104, Taiwan), Evergreen Shipping Agency (Deutschland) (Evergreen Building, Amsinckstrasse 55, 20097 Hamburg, Germany), Peony Investment S.A. (53rd Street, Urbanization Orbario, Torre Swiss Bank, 2nd Floor, Republic of Panama), ООО «Хендэ Мерчант Марин (СНГ)»

(198097, город Санкт-Петербург, проспект Стачек, дом 48, строение 2 (ИНН 7839372877), Hyundai Merchant Marine Co., LTD (194 Yulgok-Ro, Jongno-Gu, Seoul, South Korea), Hyundai Merchant Marine (Europe) Limited (4th Floor, City Reach, 5 Greenwich View Place, London E 14 9NN, United Kingdom), ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь» (196084, город Санкт-Петербург, Московский проспект, дом 97, литер А, пом. 20Н, 23Н, 25Н (ИНН 7805111901), Mediterranean Shipping Company S.A. (12-14 Chemin Rieu, 1208 Geneva, Switzerland), MSC Scandinavia Holdings A/S (Orient Plads 1, DK-2100 Copenhagen, Denmark), Eastern Europe Holding ApS (Orient Plads 1, DK-2100 Copenhagen, Denmark) (далее - Ответчики) пункта 1 части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции,

УСТАНОВИЛА:

Приказом Федеральной антимонопольной службы (далее – ФАС России) от 26.11.2013 № 794/13 возбуждено дело № 1-11-313/00-22-13 по признакам нарушения ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь», ЗАО «Маэрск», ООО «СиЭмЭй СиджиЭм Русь», ООО «Эвергрин Шиппинг Эйдженси (Раша) Лимитед», ООО «Оушен Контейнер Сервисиз», ООО «Оушен Контейнер Сервисиз МСК», ООО «КОСКО РАША», ООО «АПЛ СНГ», ООО «Чайна Шиппинг Эйдженси (Раша)», ООО «НИК Лайн (Рус)», ООО «Оу-Оу-Си-Эл (Раша) Лимитед», ООО «К» Лайн (РУС)», ЗАО «ЗИМ Раша», ООО «Хендэ Мерчант Марин (СНГ)» пункта 1 части 1 статьи 11 Закона о защите конкуренции.

Основанием для возбуждения дела № 1-11-313/00-22-13 послужили признаки нарушения антимонопольного законодательства, обнаруженные антимонопольным органом в ходе внеплановых выездных проверок агентов зарубежных линейных контейнерных перевозчиков, проведенных в Москве и Санкт-Петербурге в 2013 году. В частности, в соответствии с Приказами ФАС России проверены: ООО «Оу-Оу-Си-Эл (Раша) Лимитед» - от 04.02.2013 № 43/13; ЗАО «Маэрск» - от 04.02.2013 № 52/13; ООО «СиЭмЭй СиджиЭм Русь» - от 04.02.2013 № 60/13; ООО «Эвергрин Шиппинг Эйдженси (Раша) Лимитед» - от 04.02.2013 № 59/13; ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь» - от 04.02.2013 № 53/13; ООО «К Лайн (РУС)» - от 04.02.2013 № 54/13; ООО «Хенда Мерчант Марин (СНГ)» - от 04.02.2013 № 44/13; ООО «Оушен Контейнер Сервисиз МСК» - от 04.02.2013 № 45/13; ООО «Оушен Контейнер Сервисиз» от 04.02.2013 № 46/13; ЗАО «ЗИМ Раша» - от 04.02.2013 № 51/13; ООО «Чайна Шиппинг Эйдженси (Раша)» - от 04.02.2013 № 49/13; ООО «АПЛ СНГ» - от 04.02.2013 № 62/13; ООО «КОСКО РАША» - от 04.02.2013 № 48/13; ООО «НИК ЛАЙН (РУС)» - от 04.02.2013 № 50/13.

Основанием для проведения проверок послужили признаки нарушения антимонопольного законодательства, обнаруженные ФАС России.

05.02.2014 в соответствии с частями 3, 5 статьи 47 Закона о защите конкуренции, в целях принятия законного и обоснованного решения о наличии или отсутствии в действиях Ответчиков признаков нарушения антимонопольного законодательства, Комиссия определила (исх. от 06.02.2014 № КА/3932/14) провести экспертизу на предмет комплексного исследования рынка линейных контейнерных перевозок (далее - Экспертиза). Для проведения Экспертизы привлечено Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Государственный университет морского и

речного флота имени адмирала С.О. Макарова».

05.02.2014 (исх. от 06.02.2014 № КА/3934/14) Комиссия определила приостановить рассмотрение дела № 1-11-313/00-22-13 до получения результатов Экспертизы на основании пункта 2 части 3 статьи 47 Закона о защите конкуренции.

05.06.2015 в ФАС России поступил отчет о научно-исследовательской работе по теме: «Комплексное исследование рынка международных линейных контейнерных перевозок на направлении Азия – Санкт-Петербург/Санкт-Петербург – Азия. Результаты (характеристики) присутствия международных контейнерных линий и их российских агентов на рынке контейнерных перевозок. Порядок формирования цен (надбавок) при оказании услуг по перевозке грузов в контейнерах» (вх. от 05.06.2015 № 56418-ДСП/15). Результаты Экспертизы приобщены к материалам рассматриваемого дела.

09.07.2015 Комиссия возобновила рассмотрение дела № 1-11-313/00-22-13 и назначила заседание на 12.08.2015 (исх. от 09.07.2015 № КА/34303/15).

17.07.2015 Комиссия продлила срок рассмотрения дела до 02.02.2016 (исх. от 17.07.2015 № КА/37048/15).

19.08.2015 (после перерыва заседания Комиссии от 12.08.2015) Комиссия, рассмотрев материалы дела, в соответствии с частью 3 статьи 42 Закона о защите конкуренции определила прекратить участие в рассмотрении дела № 1-11-313/00-22-13 ООО «Оушен Контейнер Сервисиз», ООО «Оушен Контейнер Сервисиз МСК», ООО «КОСКО РАША», ООО «АПЛ СНГ», ООО «Чайна Шиппинг Эйдженси (Раша)», ООО «НИК Лайн (Рус)», ООО «К» Лайн (РУС)», ЗАО «ЗИМ Раша».

19.08.2015 Комиссия определила в соответствии с частью 3 статьи 42 Закона о защите конкуренции привлечь к участию в рассмотрении дела № 1-11-313/00-22-13 в качестве ответчиков ЗАО «Маэрск» (ООО «Маэрск», созданное в ходе реорганизации), A.P.Moller-Maersk A/S (Espalanden 50, 1098 Copenhagen, Denmark), Maersk Line Agency Holding A/S (Espalanden 50, 1098 Copenhagen, Denmark), ООО «Оу-Оу-Си-Эл (Раша) Лимитед», Orient Overseas Container Line Limited (33/F Harbour Centre, 25 Harbour road, Wanchai, Hong Kong), Orient Overseas Container Line (Europe) Limited (OOCL House, Levington Park, Bridge Road, Levington, Ipswich, Suffol K IP10 0NE, United Kingdom), Orient Overseas Container Line Limited - OOCL Hong Kong Branch (32/F., Harbour Centre, 25 Harbour Road, Wanchai, Hong Kong), ООО «СиЭмЭй СиДжиЭм Русь», CMA CGM SA (4 Quai d'Arenc, 13002 Marseille, France), CMA CGM Agencies Worldwide SAS (Quai d'Arenc, 13002 Marseille, France), ООО «Эвергрин Шиппинг Эйдженси (Рашиа) Лимитед», Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd (Evergreen Marine Building 166, Minsheng East Road, Sec 2, Taipei 104, Taiwan), Evergreen Shipping Agency (Deutschland) (Evergreen Building, Amsinckstrasse 55, 20097 Hamburg, Germany), Peony Investment S.A. (53rd Street, Urbanization Orbario, Torre Swiss Bank, 2nd Floor, Republic of Panama), ООО «Хендэ Мерчант Марин (СНГ)», Hyundai Merchant Marine Co., LTD ((194 Yulgok-Ro, Jongo-Gu, Seoul, South Korea), Hyundai Merchant Marine (Europe) Limited (4 th Floor, City Reach, 5 Greenwich View Place, London E 14 9NN, United Kingdom), ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь», Mediterranean Shipping Company S.A. (12-14 Chemin Rieu, 1208 Geneva, Switzerland), MSC Scandinavia Holdings A/S (Orient Plads 1, DK-2100 Copenhagen, Denmark), Eastern Europe Holding ApS (Orient Plads 1, DK-2100 Copenhagen, Denmark) по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции (исх. от

20.08.2015 № КА/43709/15).

08.12.2015 Комиссия, рассмотрев ходатайства представителей Mediterranean Shipping Company S.A. и A.P. Moller-Maersk A/S определила привлечь в качестве физического лица, располагающего сведениями о рассматриваемых Комиссией обстоятельствах по делу № 1-11-313/00-22-13, гражданина Бельгии <....>.

На основании статьи 25 Закона о защите конкуренции определениями по делу № 1-11-313/00-22-13 и запросами ФАС России были истребованы документы и информация, необходимые для рассмотрения дела: у Ответчиков, потребителей товаров (услуг), государственных органов и иных организаций.

Документы и информация, поступившие в ФАС России приобщены к материалам дела № 1-11-313/00-22-13 о нарушении антимонопольного законодательства.

В ходе рассмотрения дела № 1-11-313/00-22-13 ФАС России проведен анализ состояния конкурентной среды рассматриваемого товарного рынка в соответствии с требованиями Приказа ФАС России от 28.04.2010 № 220 «Об утверждении Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке» (далее – Порядок проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке).

«Аналитический отчет по результатам исследования конкурентной среды на товарном рынке международных линейных контейнерных перевозок по направлению Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга)/Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) – Дальний Восток и Юго-Восточная Азия» был приобщен к материалам рассматриваемого дела.

В ходе рассмотрения дела № 1-11-313/00-22-13, после ознакомления с Аналитическим отчетом Ответчики представили свои замечания и предложения к анализу. В частности, участниками по делу представлены документы и информация относительно продуктовых границ рассматриваемых товарных рынков. Комиссия изучила указанные документы и информацию.

С учетом изложенного, в Аналитический отчет были внесены изменения и дополнения в части продуктовых границ товарных рынков и долей хозяйствующих субъектов на соответствующих рынках. Аналитический отчет с изменениями и дополнениями от 11.12.2015 приобщен к материалам рассматриваемого дела (далее - Аналитический отчет). С данным Аналитическим отчетом участники по делу, также были ознакомлены.

Комиссия проанализировала материалы дела № 1-11-313/00-22-13 и установила следующее.

Особенности функционирования и регулирования рынка международных морских линейных контейнерных перевозок

На функционирование рынка морских международных линейных контейнерных

перевозок существенное влияние оказывают ряд международных и национальных актов, в том числе:

- Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций (1974).

- Постановления Европейского Совета № 4055/86 и № 4056/86 от 22.12.1986.
- Закон США о судоходстве от 1998 года (Ocean Shipping Reform Act 1998, OSCRA 1998).
- Уведомление Министерства транспорта КНР № 2009-20 о порядке предоставления информации о тарифах и их изменениях от 10.06.2009.
- Закон Японии о судоходстве 1949/1999.
- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ, который регулирует отдельные вопросы линейных перевозок (далее - КТМ).

Одним из международных актов, оказавших существенное влияние на рынок линейных перевозок является «Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций» (далее - Конвенция). Конвенция была принята Конференцией Организации Объединенных Наций в апреле 1974 года. Ратифицирована СССР в 1979 году. Конвенция вступила в силу в 1983 году.

1

Конвенция должна была вступить в силу по истечении шести месяцев от даты, когда не менее 24 государств, общий тоннаж которых составляет, по меньшей мере 25% мирового тоннажа, станут её договаривающимися сторонами. Эти критерии были выполнены, когда Конвенция была ратифицирована Нидерландами и Федеративной Республикой Германии 06.04.1983 в качестве 57 и 58 договаривающихся сторон.

Целями Конвенции являются: обеспечение баланса интересов грузоотправителей и линейных судовладельцев; содействие развитию морской торговли; стимулирование развития регулярного и эффективного линейного обслуживания торговли.

В частности, в целях обеспечения баланса интересов между грузоотправителями и линейными судовладельцами Конвенция регламентировала поведение линейных конференций. Это было необходимо в связи с тем, что большинство линейных перевозчиков были объединены в линейные конференции, и их позиция на рынке являлась более устойчивой (выгодной), чем позиция грузоотправителей, которые не могли организовано защищать свои интересы. Неравноправное положение линейных перевозчиков и фрахтователей часто приводило к кризисам на рынке перевозок и наносило ущерб внешней торговле отдельных стран.

Линейная конференция или конференция

2

- как определяет Конвенция - группа, состоящая из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда, которые предоставляют услуги по международным линейным перевозкам грузов на определенном направлении или направлениях в обусловленных географических пределах и которые имеют соглашение или договоренность, независимо от их характера, в рамках которых они осуществляют перевозки по единым или общим тарифным ставкам и на любых других согласованных условиях в отношении предоставления линейных услуг

3

Преобладающая часть конференций осуществляла перевозки на международных направлениях. Одна и та же судовладельческая компания могла быть участником нескольких конференций, действующих на различных направлениях. Количество участников одной конференции могло достигать до 100 и более судоходных компаний. Как правило, крупные судоходные компании являлись членами всех или большинства конференций определенного географического района и определяли их политику в своих интересах за счет мелких и средних судовладельцев. По различным экспертным оценкам, во второй половине XX века в мире насчитывалось около 300 различных по структуре и степени монополизации конференций, охватывающих большинство направлений морских перевозок.

В Конвенции определено, что конференции не должны допускать какую-либо дискриминацию по отношению к судовладельцам, грузоотправителям или внешней торговле любой страны, должны проводить консультации с организациями грузоотправителей и грузополучателей по вопросам, представляющим взаимный интерес, с участием соответствующих органов власти и предоставлять заинтересованным сторонам информацию о своей деятельности.

В положениях Конвенции, касающихся вопросов тарифных (фрахтовых) ставок, указаны следующие важные для отрасли нормы:

- тарифные ставки должны устанавливаться на таком низком уровне, какой возможен с коммерческой точки зрения, и должны позволять судовладельцам получать разумную прибыль (статья 12 Конвенции);
- конференции уведомляют за 150 дней грузоотправителей о своём намерении произвести повышение тарифных ставок с указанием его размера, даты введения в действие и причин, обосновывающих предлагаемое повышение (пункт 1 статьи 14 Конвенции);
- по просьбе любой стороны после получения уведомления, должны начаться консультации в течение обусловленного срока, не превышающего 30 дней, или срока, ранее согласованного между заинтересованными сторонами;

консультации проводятся в отношении оснований и величины предлагаемого повышения и даты введения его в действие (пункт 2 статьи 14 Конвенции).

В Европейском союзе (далее - ЕС) согласно Директивам ЕС 4056/86 от 1986 года, 870/95 от 1995 года (с изм. от 2000 года) линейные конференции и консорциумы получили право на освобождение от антимонопольных требований ЕС.

Однако, с учетом позиции европейских грузоотправителей в 2004 году Европейская Комиссия (далее также - ЕК) приняла Положение, по которому требования о свободной конкуренции ст. 81 Договора Европейского Союза вступали в силу для трампового и каботажного судоходства с 18.10.2006, а для линейного судоходства с 18.10.2008.

Одной из наиболее крупных и влиятельных конференций была Дальневосточная Фрахтовая конференция (Far East Freight Conference - FEFC). Данная Конференция, среди прочих вопросов, определяла фрахтовую политику на направлении перевозок из Дальнего Востока, Юго-Восточной Азии в Европу, в том числе в Российскую Федерацию (порт Санкт-Петербург).

С октября 2008 года Дальневосточная фрахтовая конференция, в состав которой входили A.P. Møller-Maersk A/S – Trading as Maersk Line, Safmarine Container Lines N.V., Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC), American President Lines Ltd (APL), Hapag Lloyd AG, CSAV Norasia Liner Services, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd (HMM), Mitsui O.S.K. Lines, Ltd, Nippon Yusen Kaisha (NYK), Orient Overseas Container Line Ltd (OOCL), Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd (K Line), Yangming Marine Transport Corporation, CMA CGM S.A., ANL Singapore Pte, Egyptian International Shipping Company и MISC Berhad, официально прекратила деятельность.

Таким образом, для объединений (соглашений) линейных контейнерных перевозчиков в виде конференций, позволяющих определять на основе антиконкурентных соглашений уровень ставок фрахта (надбавок), доли рынка или иные условия обращения товаров (услуг) на рынке, с 2008 года в Европейском союзе не предусмотрено каких-либо исключений в антимонопольном законодательстве

4

Глобальный экономический кризис в 2008 году и перепроизводство контейнеровозов привели линейное судоходство к отраслевому кризису. На фоне такой ситуации 30.09.2009 ЕК продлила блок исключений для линейного судоходства от действия антимонопольного законодательства на 5 лет до апреля 2015 года. Однако, различным объединениям судоходных компаний запрещено определять ограничивающие конкуренцию условия взаимоотношений, в частности договариваться о ставках, ценах, объемах (долях) и т.д. В классическом виде линейные конференции, определенные Конвенцией на европейских направлениях перестали существовать.

Вместе с этим, в 2014 году после различных консультаций, ЕК приняла постановление, о продлении существующих исключений для Консорциумов еще на пять лет до апреля 2020. По истечении этого срока ЕК планирует вновь изучить рынок и решить актуальность дальнейших исключений для линий. ЕК считает, что в отличие от Конференций Консорциумы являются формой технического

сотрудничества. Консорциум может быть организован в разных формах, от полностью интегрированного сотрудничества часто называемых альянсами до простого обмена пространством на судах друг у друга. Совместная рыночная доля членов консорциума не может превышать 30% от общего объема рынка.

В антимонопольном законодательстве Российской Федерации не предусмотрены какие-либо изъятия/исключения в отношении линейных перевозок. Деятельность линейных контейнерных перевозчиков рассматривается наравне с другими сферами предпринимательской деятельности. Требования Закона о защите конкуренции в полном объеме, без исключений, распространяются на деятельность международных линейных перевозчиков и/или их объединения.

Продуктовые границы рынка

Под линейным судоходством понимается регулярная перевозка судами грузов, принадлежащих неопределённому кругу грузоотправителей (грузополучателей), между портами захода по объявленному расписанию. Линейный перевозчик является общественным перевозчиком, то есть не может проводить дискриминацию каких-либо потребителей, грузов или линейных портов. Перевозчик должен принимать к перевозке грузы без ограничения минимального количества и организовать работу с грузами в портах, на определённых перевозчиком терминалах (причалах) с которыми имеет договорные отношения.

Морское судно является транспортным средством, используемым в целях морского судоходства. Судно обладает различными характеристиками, которые позволяют оценить возможность и целесообразность его использования для перевозки грузов и/или пассажиров, а также их багажа. Контейнерная вместимость учитывает одновременно грузоподъёмность и грузовместимость судна, то есть определяется числом контейнеров определённого типоразмера и массы.

Перевозка большей части контейнеров морем осуществляется на специализированных ячеистых судах, называемых контейнеровозами. ЮНКТАД

5

ЮНКТАД - Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

определяет контейнерные перевозки, именно как перевозки на специализированных ячеистых контейнеровозах.

В целях оптимизации международных линейных перевозок, перевозчики используют океанские суда большой контейнерной вместимости только между несколькими самыми крупными портами, а последующие перевозки между

основными и второстепенными портами на короткие расстояния осуществляются на контейнеровозах, имеющих, соответственно, меньшие размеры и контейнерную вместимость. Такой сервис называется фидерным, а суда – фидерными судами. При такой организации договор морской перевозки, заключённый с контейнерным перевозчиком, не прерывается и действует все время доставки груза от порта отправления до порта назначения (port to port).

Согласно части 26 Конвенции Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, «контейнер» означает любой тип грузовых контейнеров, пригодный для транспортировки цистерну или платформу, съемный каркасный кузов или любую подобную тару, используемую для объединения груза, а также любое вспомогательное приспособление для такой тары.

Международная конвенция по безопасным контейнерам дает определение понятию «контейнер», которое означает транспортное оборудование, имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного пользования; специально сконструированное для облегчения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки грузов.

В соответствии с ГОСТ Р 52202-2004 (ИСО 830-99) «Контейнеры грузовые» под грузовыми контейнерами понимается единица транспортного оборудования, имеющая постоянную техническую характеристику, обеспечивающую прочность для многократного применения (в течение установленного срока службы); специальную конструкцию, обеспечивающую перевозку грузов одним или несколькими видами транспорта в прямом и смешанном сообщениях без промежуточной перевалки грузов; приспособления, обеспечивающие механизированную перегрузку с одного вида транспорта на другой; конструкцию, позволяющую легко загружать и выгружать груз; внутренний объем, равный 1 м³ и более.

Согласно стандарту ISO 668 «Контейнеры грузовые серии 1 Классификация, размеры и номинальные характеристики» в связи с назначением контейнеры классифицируются по их номинальному размеру длины: 10 футов — 3 м; 20 футов — 6 м; 30 футов — 9 м; 40 футов — 12 м. Таким образом, необходимо отметить разнообразие типоразмеров контейнеров для перевозки грузов.

При этом было установлено, что наиболее востребованными типоразмерами контейнеров являются 20-ти или 40-ка футовые морские контейнеры. Как правило, перевозчики оставляют за грузовладельцем право выбора типа контейнера и всегда имеют в наличии необходимое количество стандартных 20-ти или 40-ка футовых морских контейнеров, как наиболее распространенных и востребованных размеров. Учитывая, что услуги по перевозке грузов в универсальных контейнерах (20-ти футовые, 40-ка футовые) и рефрижераторных контейнерах (20-ти футовые, 40-ка футовые) занимают около 98%

порту Усть-Луга, исходя из обстоятельств рассматриваемого дела, иные типоразмеры контейнеров не исследуются.

Условной единицей измерения вместимости грузовых транспортных средств является TEU (twenty-foot equivalent unit)

7

TEU (twenty-foot equivalent unit) – двадцати футовый эквивалент (ДФЭ).

. TEU эквивалентен полезному объёму стандартного контейнера длиной 20 футов (около 6,1 м).

Результаты проведенного Анализа состояния конкурентной среды, основанные на материалах дела № 1-11-313/00-22-13, опроса потребителей, материалов, представленных участниками дела позволили определить наличие следующих самостоятельных товарных рынков на рассматриваемом направлении:

- продуктовые границы рынка услуг по перевозке грузов в 20-ти (20DRY) и 40-ка футовых универсальных контейнерах (40DRY) определены как услуги по перевозке любых видов грузов с использованием специализированных судов - контейнеровозов на заданном направлении, для которых в качестве средства укрупнения груза потребитель товарного рынка выбрал 20-ти или 40-ка футовый универсальный (сухой) контейнер (далее – перевозки грузов в универсальных (сухих) контейнерах);

- продуктовые границы рынка услуг по перевозке грузов в 20-ти (20 RF) и 40-ка (40 RF) футовых рефрижераторных контейнерах определены как услуги по перевозке любых видов грузов с использованием специализированных судов - контейнеровозов на заданном направлении, для которых в качестве средства укрупнения грузов потребитель товарного рынка выбрал 20-ти или 40-ка футовый рефрижераторный контейнер (далее – перевозки грузов в рефрижераторных контейнерах).

Комиссия проанализировала возможность замены морской линейной контейнерной перевозки на перевозки иными видами транспорта, в частности железнодорожным, авиационным или автомобильным, на заданном направлении.

Результаты проведенного анализа и материалы дела показали, что потребители не готовы заменить перевозку своих грузов на заданном направлении иными видами транспорта, а именно автомобильным, железнодорожным или авиационным, так как такая замена приводит к удорожанию перевозки более чем на 10 %. Также выбор морской перевозки грузов в контейнере обусловлен конкретными габаритами и свойствами грузов, наличием подходящих транспортных путей, относительной надежностью и более доступной стоимостью перевозки в 2012-2013гг.

Установлено, что в целях объективного и всестороннего рассмотрения дела № 1-11-313/00-22-13 большое значение имеют данные о структуре рынка морских

контейнерных перевозок на рассматриваемом направлении, контейнерный баланс/дисбаланс, различия ставок фрахта, а также различия в составе продавцов и покупателей в импорте и экспорте, в связи с чем, данные направления рассмотрены самостоятельно, т.е. Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) (импорт) и обратно – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) – Дальний Восток и Юго-Восточная Азия (экспорт).

Географические границы рынка

В соответствии с Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке географические границы 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.

В соответствии с практикой морской перевозки грузов в контейнерах линейными перевозчиками, сложившейся в последние десятилетия, ЮНКТАД определяет укрупнённое деление глобального рынка услуг по перевозке грузов в контейнерах по географическому принципу следующим образом: внутренние азиатские перевозки; перевозки между портами Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии и Европы; трансатлантические перевозки между портами Европы и США; тихоокеанские перевозки между портами Дальнего Востока и США; перевозки на направлении Север-Юг.

Комиссия по делу № 1-11-313/00-22-13 рассматривает перевозки из стран Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Европу с конечным пунктом доставки грузов в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга) и обратно.

Комиссией установлено, что международные линейные контейнерные перевозчики осуществляют прямые заходы не во все порты на рассматриваемом направлении. Заходы судов-контейнеровозов осуществляются в крупнейшие порты (так называемые хабы). Например, наиболее часто посещаемыми портами погрузки/выгрузки Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии являются: китайские порты: Шанхай, Нингбо, Янтъян, Сингапур, Танжунг Пелепас и малазийский порт Келанг. Это крупнейшие хабы для обслуживания региона через региональные (фидерные) линии. Портами погрузки/выгрузки океанских судов и одновременно хабами для обслуживания через региональные (фидерные) линии в северной Европе являются порты: Роттердам, Гамбург, Бремерхафен и Саутгемптон. Далее, грузы в контейнерах доставляются непосредственно в порт назначения, указанный заказчиком (потребителем), через фидерные линии, в частности в Санкт-Петербург или Усть-Лугу. При этом обязательства морского линейного контейнерного перевозчика по перевозке импортируемого в Российскую Федерацию товара начинаются в дальневосточном (азиатском) порту погрузки и заканчиваются в российском порту выгрузки для импорта и наоборот для экспортируемых товаров, что фиксируется в документе (коносаменте), подтверждающем наличие договора морской перевозки.

Определение географических границ товарных рынков проводилось на основе сведений о структуре товаропотоков, результатов опроса линейных контейнерных

перевозчиков и их агентов на предмет их зоны охвата, опроса потребителей услуг морских контейнерных перевозок на предмет определения альтернативных портов погрузки и выгрузки, услугами которых они пользуются при организации перевозки грузов в контейнерах. Анализ результатов указанных опросов позволил определить и сгруппировать страны (порты), тем самым уточнить географические границы исследуемых рынков.

В рамках анализа также установлено, что Большой порт Санкт-Петербург является крупнейшим контейнерным портом Российской Федерации. Северо-Западный регион выполняет функции центра консолидации и распределения экспортно-импортных контейнерных потоков. Помимо выполнения функций по обслуживанию экспортно-импортного контейнерного потока для внутренних районов Российской Федерации, Санкт-Петербург выступает в качестве крупного получателя и отправителя контейнерных грузов. Значительная часть отправляемых и получаемых грузов генерируется и потребляется непосредственно в Санкт-Петербурге. Учитывая, что Санкт-Петербург и Усть-Луга являются конкурирующими портами, они объединены в целях определения географических границ рассматриваемого рынка. Прочие российские порты в рамках рассматриваемого дела не исследуются ввиду их географического расположения и несоответствия направлению перевозок (в частности, на российском Дальнем Востоке или Новороссийске).

В свою очередь, порты Санкт-Петербург и Усть-Луга связаны с европейскими хабами фидерным (региональным) сервисом. В соответствии с классификацией ЮНКТАД, перевозки в Санкт-Петербург представляют собой продолжение сервиса Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Северная Европа.

Установлено, что услуга по перевозке грузов из портов Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Лугу) или обратно считается оказанной только после доставки груза в Большой порт Санкт-Петербург и Усть-Лугу или обратно. Заказчик перевозки (потребитель) оплачивает услугу перевозки груза из порта погрузки в конечный порт выгрузки (пункт доставки груза). Он не участвует в процессах перевалки грузов в хабах и не вступает в договорные отношения с фидерными линиями или хабами в связи с организацией перевалки контейнеризированных грузов в этих портах.

Таким образом, географические границы исследуемых товарных рынков определены как перевозки грузов в контейнерах с Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга) и обратно. Перечень стран включенных в географические границы исследуемых рынков приведен в таблице №1.

Таблица №1

Страна загрузки/разгрузки	Страна загрузки/разгрузки
Российская Федерация КНР, Республика Корея, Тайвань, Япония, Вьетнам, (Санкт-Петербург, Усть-Луга)	Индонезия, Камбоджа, Малайзия, Мьянма, Сингапур, Таиланд, Филиппины

Графическое изображение маршрута перевозок представлено на рисунке № 1.

Рисунок № 1

Состав хозяйствующих субъектов

Состав поставщиков (продавцов) услуг морских контейнерных перевозок определен на основании сведений, полученных в результате внеплановых проверок, ответов на запросы ФАС России, материалов дела, опросов потребителей (покупателей), результатов Экспертизы, результатов анализа состояния конкурентной среды; сбора и анализа информации из открытых источников.

Поставщиками (продавцами) услуг международных морских линейных контейнерных перевозок в рассматриваемый период являлись хозяйствующие субъекты, которые оказывали такие услуги на заданном направлении.

В состав поставщиков (продавцов) услуг (товаров) в установленных продуктовых границах товарных рынков в 2012-2013 гг. входило от 10 до 16 организаций в зависимости от товарного рынка (при этом они представляют собой как крупные, так и менее крупные хозяйствующие субъекты). Значительная доля рынка консолидирована небольшим числом субъектов – крупнейшими международными линейными контейнерными перевозчиками.

Комиссией установлено, что Поставщиками (продавцами) услуг по перевозке грузов в контейнерах на специализированных судах — контейнеровозах, на исследуемом направлении, являются следующие линейные контейнерные перевозчики:

Таблица №2

№	Наименование поставщиков услуг (перевозчиков)	Страна регистрации
1	A.P. Moller-Maersk - ML	Дания
2	Mediterranean Shipping Company S.A. - MSC	Швейцария
3	CMA CGM S.A. - CMACGM	Франция
4	APL Co. Pte, Ltd - APL	Сингапур
5	«K» Line (Kawasaki Kishen Kaisha, Ltd.) – K-Line	Япония
6	NYK Line (Nippon Yusen Kabushiki Kaisha) - NYK	Япония
7	China Shipping Container Line Co., Ltd. - CSCL	КНР
8	Hyundai Merchant Marine Co., Ltd - HMM	Южная Корея
9	Orient Overseas Container Line Limited - OOCL	Гонконг
10	ZIM Integrated Shipping Services Ltd. - ZIM	Израиль
11	COSCO Container Lines Co., Ltd. - COSCO	КНР
12	Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd. - EMC	Тайвань
13	Hapag-Lloyd AG - HLAG	Германия
14	Hanjin Shipping Co., Ltd. - HJS	Республика Корея
15	Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. - MOL	Япония
16	Yang Ming Marine Transport Corp. - YM	Тайвань

В Российской Федерации интересы вышеперечисленных компаний представляют агенты (организации), полномочия которых определяются на основании агентских соглашений (договоров, меморандумов). Как правило, такие агенты входят в одну группу лиц с морскими линейными контейнерными перевозчиками. Агенты линий не оказывают услуг линейных контейнерных перевозок, а представляют интересы своих принципалов при взаимодействии с покупателями (клиентами).

В частности, Ответчики рассматриваемого дела представлены в Российской Федерации следующими агентами, перечисленными в таблице № 3.

Таблица № 3.

№ п/п линии	Наименование	Наименование принципала по агентскому соглашению (субагентскому)	Агент (субагент) на территории РФ
1	CMA CGM SA	CMA CGM SA	ООО «СиЭмЭй СиДжиЭм Русь»
2	Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd.	Evergreen Shipping (Deutschland) GmbH	Agency ООО «Эвергрин Шиппинг Эйдженси (Рашиа) Лимитед»
3	Orient Overseas Container Line Limited	OOCL (Europe) Limited	ООО «Оу-Оу-Си-Эл (Раша) Лимитед»
4	A.P. Moller-Maersk A/S	A.P. Moller-Maersk A/S	ЗАО «Маэрск», ООО «Маэрск»
5	Mediterranean Shipping Company S.A.	MSC Scandinavia Holding A/S	ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь»
6	Hyundai Merchant Marine Co Ltd.,	Hyundai Merchant Marine (Europe) Ltd.	ООО «Хендэ Мерчант Марин (СНГ)

Потребителями (покупателями) услуг по перевозке грузов в контейнерах являются участники внешнеэкономической деятельности, а также транспортно-экспедиционные компании, оказывающие услуги транспортного-экспедиционного обслуживания (ТЭО) от имени и по поручению клиента или от собственного имени.

Состав прямых и конечных потребителей (покупателей) услуг по перевозке грузов в контейнерах на специализированных судах – контейнеровозах на заданном направлении определен на основании материалов дела о нарушении антимонопольного законодательства № 1-11-313/00-22-13, результатов Экспертизы и анализа состояния конкурентной среды, иных открытых источников информации.

Доли хозяйствующих субъектов в 2012-2013 гг.

Расчет объема рынков услуг по перевозке грузов в контейнерах из/в портов Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в/из порты Санкт-Петербург и Усть-Луга осуществлен на основании количества: перевезенных универсальных (сухих) контейнеров в импорте; перевезенных универсальных (сухих) контейнеров в экспорте; количества перевезенных рефрижераторных контейнеров в импорте; количества перевезенных рефрижераторных контейнеров в экспорте; за рассматриваемый период времени, исчисляемых в специальных расчётных единицах, эквивалентных стандартному 20-ти футовому морскому контейнеру (TEU, ДФЭ).

Доли рынка поставщиков (продавцов) услуг по перевозке грузов в в рефрижераторных и универсальных контейнерах на направлении

Дальний Восток /Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) и обратно в 2012 г. (в %)

Таблица № 4

Линия	Дальний Восток/Юго-Восточная Российская Федерация Азия (Санкт-Петербург, Усть-Луга) - (Санкт-Петербург, Усть-Луга) - - Российская Федерация											
	(Санкт-Петербург, Усть-Луга), %						Дальний Восток/Юго-Восточная Азия, %					
	20'	40'	DRY	20'RF	40'RF	RF	20'	40'	DRY	20'RF	40'RF	RF
K-LINE	0,03	1,02	0,86	0,00	0,08	0,08	0,05	2,56	1,87	0,00	0,00	0
CSCCL	4,46	1,57	2,03	0,00	0,20	0,19	5,30	4,42	4,66	0,00	0,00	0,00
HMM	5,27	19,89	17,54	8,46	7,36	7,40	3,95	11,14	9,16	0,00	0,00	0,00
YM	4,38	3,36	3,52	0,00	10,64	10,2	3,68	2,42	2,77	0,00	29,68	29,51
ZIM	0,01	0,06	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
CMACGM	15,29	11,34	11,98	24,97	7,06	7,67	15,80	13,49	14,13	0,00	0,56	0,56
HLAG	1,07	1,74	1,64	1,77	1,53	1,54	1,47	2,34	2,10	35,71	6,72	6,88
NYK	1,78	1,96	1,93	2,18	0,02	0,09	1,86	2,45	2,29	0,00	0,08	0,08
COSCO	2,43	4,51	4,18	3,96	2,21	2,27	3,89	6,21	5,57	0,00	0,00	0,00
MSC	14,29	6,47	7,73	5,05	0,83	0,98	19,76	0,37	5,72	0,00	0,16	0,16
OOCL	13,14	10,97	11,32	6,96	9,06	8,98	13,46	8,64	9,97	28,57	48,56	48,45
EMC	7,11	5,70	5,93	0,00	17,42	16,9	9,78	8,63	8,95	0,00	2,16	2,15
HJS	1,41	1,29	1,31	1,64	1,31	1,32	1,85	2,86	2,58	0,00	0,00	0,00
ML	24,35	24,49	24,47	38,06	15,32	16,1	10,29	17,39	15,43	35,71	4,64	4,81
APL	4,07	4,35	4,31	0,00	25,95	25,1	8,04	15,95	13,77	0,00	7,04	7,00
MOL	0,91	1,26	1,21	3,68	1,02	1,12	0,84	1,13	1,05	0,00	0,40	0,4
Всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

20' – доля в объеме перевозок 20 футовых универсальных контейнеров;

40'- доля в объеме перевозок 40 футовых универсальных контейнеров;

DRY –доля всего в объеме перевозок универсальных контейнеров (20+40);

20'RF – доля в объеме перевозок 20 футовых рефрижераторных контейнеров;

40'RF- доля в объеме перевозок 40 футовых рефрижераторных контейнеров;

RF - всего в объеме перевозок рефрижераторных контейнеров (20+40).

оли рынка поставщиков (продавцов) услуг по перевозке грузов в в рефрижераторных и универсальных контейнерах на направлении

Дальний Восток /Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) и обратно в 2013 г. (в %)

Таблица № 5

Линия	Дальний Восток/Юго-Восточная Российская Федерация Азия – (Санкт-Петербург, Усть-Луга) -											
	Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга), %						Дальний Восток/Юго-Восточная Азия, %					
	20'	40'	DRY	20'RF	40'RF	RF	20'	40'	DRY	20'RF	40'RF	RF
K-LINE	0,03	0,98	0,80	0,00	0,09	0,09	0,04	2,17	1,58	0,00	0,00	0,00
CSCCL	3,82	1,90	2,26	0,27	0,06	0,06	7,37	5,82	6,25	0,00	0,00	0,00
HMM	3,94	12,28	10,74	16,15	16,60	16,59	3,23	7,54	6,34	0,00	3,86	3,86
YM	3,41	3,66	3,62	0,00	11,95	11,59	4,12	2,97	3,29	0,00	32,72	32,68
ZIM	0,01	0,03	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00
CMACGM	17,78	11,93	13,01	16,42	6,01	6,32	12,46	11,03	11,43	60,00	5,59	5,66
HLAG	0,83	1,72	1,56	8,54	0,59	0,83	1,85	1,25	1,42	0,00	0,05	0,05
NYK	1,95	1,48	1,56	7,74	0,03	0,27	3,49	2,09	2,48	0,00	0,54	0,54
COSCO	3,05	3,99	3,82	11,48	4,00	4,23	5,39	6,22	5,99	0,00	0,25	0,25
MSC	9,50	5,13	5,93	2,00	0,55	0,59	8,62	1,00	3,12	20,00	0,05	0,07
OOCL	12,32	10,63	10,94	4,41	7,99	7,88	11,57	9,60	10,15	0,00	39,26	39,21
EMC	8,38	7,82	7,92	0,00	11,44	11,12	9,63	10,29	10,10	0,00	6,58	6,58
HJS	2,87	1,68	1,90	2,40	0,64	0,69	2,52	3,38	3,14	0,00	0,00	0,00
ML	26,21	29,24	28,68	14,82	13,97	14,00	19,75	13,67	15,36	20,00	0,59	0,62
APL	4,79	5,40	5,29	0,00	21,76	21,11	8,95	20,30	17,14	0,00	10,45	10,43
MOL	1,12	2,13	1,94	14,95	4,31	4,63	1,00	2,65	2,19	0,00	0,05	0,05
Всего	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

20' – доля в объеме перевозок 20 футовых универсальных контейнеров;

40' - доля в объеме перевозок 40 футовых универсальных контейнеров;

DRY –доля всего в объеме перевозок универсальных контейнеров (20+40);

20'RF – доля в объеме перевозок 20 футовых рефрижераторных контейнеров;

40'RF- доля в объеме перевозок 40 футовых рефрижераторных контейнеров;

RF - всего в объеме перевозок рефрижераторных контейнеров (20+40).

Ценообразование, анализ структуры цены товара (ставки фрахта)

Как следует из материалов дела и результатов Экспертизы, ставки фрахта морских линейных перевозок состоят из базовой ставки фрахта, применяемой к определенной тарифной группе или к грузам любой номенклатуры (freight all commodities), действующих фрахтовых скидок и надбавок (surcharges and rebates)

и локальных сборов, применяемых в портах отправления и назначения (local charges).

Расчёт фрахта и определение стоимости услуг между двумя портами формируется следующим образом.

Стоимость перевозки состоит из базовой ставки фрахта – условно обозначенной как «BAS», и действующих фрахтовых надбавок, учитывающих текущие изменения, к которым в большинстве случаев относятся валютная надбавка (CAF, currency adjustment factor), бункерная надбавка (BAF, bunker adjustment factor): Ставка фрахта = BAS+CAF+BAF.

Расчёт конечной стоимости перевозки, как правило, не ограничивается для потребителя прибавлением CAF и BAF к базисной ставке, поскольку полученная ставка не включает стоимость операций на контейнерных терминалах портов погрузки и выгрузки (THC, terminal handling charges). Линии могут применять различное обозначение для стоимости погрузки и выгрузки, что не меняет сути. В частности, может быть применено название ОНС и DHC, то есть origin и destination terminal handling charges (стоимость терминальных операций в порту отправления и порту назначения соответственно).

Как правило, ставка фрахта котируется (предлагается потребителю) с включением стоимости терминальных операций в порту отправления (при обращении в офис перевозчика в порту отправления) или в порту назначения (при обращении в офис перевозчика в порту назначения), то есть: Ставка фрахта = BAS+CAF+BAF+ОНС или Ставка фрахта = BAS+CAF+BAF+DHC.

Ставка фрахта, прокотированная на полных линейных условиях будет включать как ОНС, так и DHC, то есть: Ставка фрахта = BAS+CAF+BAF+ОНС+DHC.

Отдельно тарифицируются документационные расходы в портах погрузки (ODF, origin documentation fee) и выгрузки (DDF, destination documentation fee):

Ставка фрахта = BAS+CAF+BAF+ОНС+DHC+ODF+DDF.

Среди других надбавок, которые получили большое распространение, можно отметить сборы за электронное декларирование грузов в таможне портов транзита EDI или ENS (Electronic Data Interchange), надбавка за обеспечение мер безопасности в порту PSI или ISPS (Port Security Service), надбавка за самостоятельный вывоз груза грузоотправителем MHH (Merchant Haulage Service), в таком случае: Ставка фрахта = BAS+CAF+BAF+ОНС+DHC+ODF+DDF+EDI+PSI+MHH.

Вышеуказанные надбавки применимы для всех грузов в большинстве случаев. При этом часть стоимости, по согласованию сторон или по требованию линии, может быть отнесена на счёт грузоотправителя, а часть на грузополучателя. В таком случае, один из них, присоединяясь к договору морской перевозки, не будет иметь возможности обсуждать суммы платежей, которые ему предстоит сделать, если не оговорит с грузоотправителем право согласовать и подтвердить выбор перевозчика до отгрузки товара.

Кроме этого, перевозчики могут применять надбавку за перевозку опасных грузов (IMO) и, в отдельных случаях, надбавку за «дополнительный вес» груза HWS или OWS (Heavy Weight Surcharge/Over Weight Surcharge).

Географические особенности маршрута перевозки, влияющие на фрахт, нашли отражение в применении надбавок за проход каналами – Панамским PCC (Panama Canal Fee) или Суэцким STT (Suez Canal Fee), а также «ледовом» (зимнем) сборе WSC (Winter Surcharge).

Кроме этого, могут применяться надбавки (сборы) за экстренные ситуации, применяемые в случае отсутствия возможности обеспечить прежний уровень сервиса без дополнительных расходов из-за ограничений в портах отправления или назначения CON (Congestion Fee) и различных рисков и опасностей ERS (Emergency Risk Surcharge).

Описанный порядок ценообразования является общепринятым и наиболее часто применяемым. Однако, перечень надбавок у отдельной компании может быть значительно больше. A.P. Moller-Maersk (MaerskLine) применяет около 115 различных фрахтовых сборов и надбавок

8

Экспертиза

Линейные контейнерные перевозчики и потребители также могут использовать систему сервисных (долгосрочных) контрактов (наиболее характерно для иностранных потребителей). В ряде случаев сервисные контракты позволяют согласовывать ставки фрахта на условиях «всё включено», ограничивать применение, сроки действия и процедуру изменения отдельных надбавок и сборов.

В целях получения дополнительной прибыли при увеличении спроса и сохранении предложения линейные контейнерные перевозчики используют сезонные надбавки - PSS (Peak Season Surcharge).

Проанализировав общий порядок ценообразования и основные составляющие ставки фрахта, Комиссия установила следующее.

Такие обстоятельства, как изменение стоимости топлива, курса валют, сезонный (пиковый) спрос и прочее, которые могут в равной мере влиять на всех хозяйствующих субъектов на рассматриваемых рынках, имеют самостоятельные обозначения и учитываются, т.е. прибавляются к базовой ставке фрахта как самостоятельные величины.

При повышении (увеличении, восстановлении) базовой ставки фрахта линейные контейнерные перевозчики используют GRI (General Rate Increase) или GRR (General Rate Restoration) или RR (Rate Restoration).

Использование GRI (GRR, RR) в целях повышения базовой ставки фрахта

Как установлено Комиссией, в целях общего повышения ставки фрахта линейные

контейнерные перевозчики, устанавливают величину GRI (GRR, RR) и публикуют объявления о введении GRI (GRR, RR) с определенной даты, указывая величину за TEU в долларах США, на своих электронных ресурсах-сайтах и в отраслевых изданиях, а также уведомляют массово своих клиентов по электронной почте. Таким образом, линейные перевозчики повышают базовую ставку (цену товар) для неопределенного круга лиц.

Различные перевозчики могут применять GRI (GRR, RR), однако суть данных терминов сводится к общему повышению ставок фрахта на определенном направлении перевозок на установленную величину. Как следует из пояснений Ответчиков и материалов рассматриваемого дела, как правило, GRI, GRR или RR вводится одновременно на все виды контейнеров (в том числе 20 футовые и 40 футовые). В случае, каких либо исключений из общего правила, перевозчики указывают о них в своих объявлениях (notices, press releases).

Такие объявления были доведены сведения неограниченного круга лиц в 2012-2013 гг. на публичных информационных ресурсах в информационно-коммуникационной сети интернет A.P. Moller-Maersk A/S, Mediterranean Shipping Company S.A., CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd., Orient Overseas Container Line Limited, других перевозчиков-участников рынка.

В период существования Дальневосточной фрахтовой конференции общее повышение ставок фрахта линейными контейнерными перевозчиками оформлялось публичным сообщением от имени всех участников конференции. Однако, после запрета Конференций на территории Европейского союза в 2008 году, перевозчики перестали публиковать совместные объявления о ставках, надбавках или иных условиях перевозок. Контейнерные линии начали практику самостоятельного конкурентного ценообразования и борьбу за клиентов.

Вместе с тем, после нескольких лет активной конкуренции, а именно начиная, с 2012 года, перевозчики вернулись к практике относительно единообразного и синхронного публичного повышения ставок фрахта. Однако, публикации установленных перевозчиками величин GRI (GRR, RR) осуществлялись ими самостоятельно от своего имени на своих интернет сайтах.

Комиссия отмечает, что период с момента объявления GRI и до момента её вступления в силу для направления Дальний Восток и Юго-Восточная Азия – Санкт-Петербург и обратно не регулируется законодательством, в отличие от практики, применяемой в США, где введению GRI в обязательном порядке предшествует 30-ти дневный извещение (notice).

Как установлено Комиссией, основное содержание таких объявлений схоже для всех перевозчиков - участников рынка и является информированием потребителей (покупателей) об установленном повышении ставок фрахта для различных направлений перевозок с определенной даты. Объявления публиковались в разделах новостей, пресс-релизов, информации для клиентов и были доступны для неограниченного круга лиц. Ниже представлен перевод ряда таких объявлений о повышении ставок с 15 декабря 2012 года:

Тарифные изменения

Для того чтобы в дальнейшем предоставлять наш обширный ассортимент услуг и высокий уровень надежности, нам необходимо применять следующее повышение тарифов/компенсации. Мы ждем вашего понимания и надеемся продолжать предоставлять тот уровень услуг, который вы ожидаете от «Маерск Лайн».

.....

Из Восточной и Юго-Восточной Азии до Северной Европы

Повышение общего тарифа

Дата начала действия: 15 декабря 2012 года

Область: из Восточной и Юго-Восточной Азии (включая Японию) до пунктов назначения в Северной Европе (включая Россию, Балтийские и Скандинавские страны)

Повышение общего тарифа: 550 долларов США за каждый двадцатифутовый сухой универсальный контейнер.....»

OOCL, 20 ноября 2012 года

Уважаемые клиенты!

Для продолжения предоставления качественных, долгосрочных и стабильных услуг по направлению из Азии в Европу мы объявляем запуск Программы восстановления доходов на декабрь, а также применение надбавки в связи с возрастающим объемом перевозок в январе.

Начиная с 15 декабря 2012 года транспортные тарифы для западного направления с Дальнего Востока (включая Японию), Индийского субконтинента и Ближнего Востока возрастут на 550 долларов США за каждый двадцатифутовый эквивалент в Северную Европу и на 650 долларов США за каждый двадцатифутовый эквивалент для Средиземноморского региона и Черного моря.

Для получения дальнейшей информации свяжитесь с нашим местным торговым представителем.

Спасибо за понимание и поддержку ООС».

НММ, 22 ноября 2012 года

Уважаемые клиенты!

Для поддержания высокого уровня услуг, оказываемых нами в рамках вашей системы поставок, начиная с 16 декабря 2012 года мы будем применять Общее повышение ставок (GRI) для всех грузов:

- из Азии (включая Японию)/Индийского субконтинента в страны Северной Европы и Средиземноморского региона;

- Сумма: 550 долларов США за каждый двадцатифутовый эквивалент (Северная Европа)/ 600 долларов США за каждый двадцатифутовый эквивалент (Средиземноморский регион);

- Вступает в силу с 16 декабря 2012 года.

Мы ожидаем от вас понимания и дальнейшей поддержки»

Комиссией проведен анализ величин и периодичности установления GRI (GRR, RR) перевозчиками - участниками рынка.

Установлено, что большинством перевозчиков GRI (GRR, RR) устанавливались на одни и те же даты в 2012-2013 гг. (в редких случаях дата вступления – применения надбавки различалась в несколько дней).

Сравнительный анализ также показал, что для части линейных контейнерных перевозчиков объявленное увеличение базовой ставки фрахта относительно единообразно по сумме. В частности, такие объявления о повышении ставок фрахта публиковались для направления Дальний Восток/Юго-Восточная Азия – Европа (в том числе, для перевозок до портов Санкт-Петербург, Усть-Луга). На рассматриваемых рынках осуществляют деятельность от 10 до 16 хозяйствующих субъектов. Комиссия отмечает, что данная практика была характерна для большинства участников рынка в 2012-2013 гг.

Апрель 2012

п/п	Наименование перевозчика	линии- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI
				USD за TEU
1	ML	23.02.2012	01.04.2012	400
2	CSCL	24.02.2012	01.04.2012	425
3	MSC	27.02.2012	01.04.2012	400
4	MOL	28.02.2012	01.04.2012	400
5	ZIM	01.03.2012	01.04.2012	475

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI
					USD за TEU
6	HMM		02.03.2012	01.04.2012	400
7	OOCL		06.03.2012	01.04.2012	450
8	HJS		07.03.2012	01.04.2012	400
9	EMC		08.03.2012	01.04.2012	450
10	K-LINE		-	01.04.2012	400

10 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки фрахта на сумму 400 - 475 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 72,44 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 53,10 %.

Май 2012

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI
					USD за TEU
1	HLAG		29.03.2012	01.05.2012	400
2	ML		30.03.2012	01.05.2012	400
3	COSCO		31.03.2012	01.05.2012	425
4	MSC		02.04.2012	01.05.2012	400
5	EMC		02.04.2012	01.05.2012	400
6	ZIM		02.04.2012	01.05.2012	425
7	HMM		03.04.2012	01.05.2012	400
8	MOL		03.04.2012	01.05.2012	400
9	OOCL		03.04.2012	01.05.2012	450
10	NYK		03.04.2012	03.05.2012	425
11	HJS		04.04.2012	01.05.2012	425
12	K-LINE		-	01.05.2012	400

12 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки фрахта на сумму 400 - 450 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 90,14 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 56,81 %.

Июль 2012

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI
					USD за TEU
1	HLAG		31.05.2012	01.07.2012	500
2	COSCO		01.06.2012	01.07.2012	530
3	CSCL		04.06.2012	01.07.2012	475
4	ZIM		06.06.2012	01.07.2012	515
5	HMM		11.06.2012	01.07.2012	500
6	MSC		12.06.2012	01.07.2012	500

7	HJS	12.06.2012	01.07.2012	500
8	EMC	13.06.2012	01.07.2012	500
9	CMACGM	04.07.2012	01.07.2012	450

9 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки фрахта на сумму 400 - 530 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 52,38 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 38,29 %.

Август 2012

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	HJS		13.06.2012	01.08.2012	300
2	MOL		17.06.2012	01.08.2012	250
3	HLAG		02.07.2012	15.08.2012	250
4	CSCL		12.07.2012	01.08.2012	300
5	ZIM		16.07.2012	10.08.2012	300
6	ML		17.07.2012	01.08.2012	250
7	HMM		17.07.2012	01.08.2012	300
8	OOCL		18.07.2012	01.08.2012	300
9	EMC		19.07.2012	01.08.2012	275
10	APL		20.07.2012	01.08.2012	275

10 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки на сумму 250 - 300 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 69,8 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 78,64 %.

Сентябрь 2012

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	HLAG		02.08.2012	01.09.2012	250
2	NYK		08.08.2012	07.09.2012	250
3	HJS		17.08.2012	01.09.2012	300
4	CMACGM		20.08.2012	01.09.2012	300
5	HMM		22.08.2012	07.09.2012	250
6	OOCL		27.08.2012	10.09.2012	250

6 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки на сумму 250-300 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 45,72

% от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 27,01 %.

Ноябрь 2012

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	CSCCL		25.09.2012	01.11.2012	525
2	OOCL		26.09.2012	01.11.2012	525
3	CMACGM		28.09.2012	01.11.2012	500
4	HLAG		28.09.2012	01.11.2012	500
5	MSC		29.09.2012	01.11.2012	500
6	NYK		01.10.2012	01.11.2012	550
7	ML		02.10.2012	01.11.2012	500
8	HMM		02.10.2012	01.11.2012	500
9	EMC		02.10.2012	01.11.2012	525
10	HJS		04.10.2012	01.11.2012	500
11	MOL		25.10.2012	01.11.2012	500

11 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки на сумму 500 - 550 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 87,08 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 62,33 %.

Декабрь 2012

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	MSC		07.11.2012	15.12.2012	600
2	COSCO		15.11.2012	15.12.2012	550
3	HLAG		16.11.2012	17.12.2012	600
4	CSCCL		16.11.2012	15.12.2012	575
5	ZIM		18.11.2012	15.12.2012	600
6	EMC		19.11.2012	15.12.2012	550
7	MOL		19.11.2012	15.12.2012	550
8	HJS		19.11.2012	16.12.2012	600
9	ML		20.11.2012	15.12.2012	550
10	OOCL		20.11.2012	15.12.2012	550
11	NYK		21.11.2012	20.12.2012	550
12	HMM		22.11.2012	16.12.2012	550
13	K-LINE		22.11.2012	15.12.2012	600
14	CMACGM		23.11.2012	15.12.2012	575

14 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки на сумму 550 - 600 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 92,17

% от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 64,67 %.

Январь 2013

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	MSC		11.12.2012	10.01.2013	350
2	MOL		14.12.2012	10.01.2013	350
3	HJS		14.12.2013	13.01.2013	350
4	EMC		18.12.2012	10.01.2013	350
5	CMACGM		21.12.2012	10.01.2013	350

5 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки на 350 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 30,72 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 23,36 %.

Март 2013

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	HLAG		25.01.2013	15.03.2013	750
2	COSCO		01.02.2013	15.03.2013	775
3	ML		05.02.2013	15.03.2013	600
4	MSC		06.02.2013	15.03.2013	650
5	EMC		06.02.2013	15.03.2013	700
6	ZIM		06.02.2013	15.03.2013	700
7	MOL		07.02.2013	15.03.2013	600
8	OOCL		07.02.2013	15.03.2013	700
9	HJS		07.02.2013	15.03.2013	700
10	APL		08.02.2013	15.03.2013	650
11	NYK		08.02.2013	15.03.2013	650
12	HMM		09.02.2013	15.03.2013	700
13	K-LINE		08.02.2013	15.03.2013	725
14	CMACGM		14.02.2013	15.03.2013	650

14 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки на 600 - 775 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 94,13 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 88,35 %.

Апрель 2013

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	HLAG		18.03.2013	15.04.2013	500
2	ZIM		21.03.2013	15.04.2013	500
3	HJS		21.03.2013	15.04.2013	500
4	ML		22.03.2013	15.04.2013	500
5	EMC		22.03.2013	15.04.2013	500
6	HMM		22.03.2013	15.04.2013	550
7	MOL		22.03.2013	15.04.2013	500
8	CMACGM		25.03.2013	15.04.2013	550
9	OOCL		25.03.2013	15.04.2013	525

9 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки фрахта на 500 - 550 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 84,92 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 62,07 %.

Май 2013

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	HLAG		18.03.2013	13.05.2013	500
2	OOCL		12.04.2013	15.05.2013	550
3	ZIM		17.04.2013	15.05.2013	550
4	APL		02.05.2013	17.05.2013	550
5	COSCO		09.05.2013	27.05.2013	600

5 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки фрахта на 500-600 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 21,62 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 34,05 %.

Июль 2013

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	COSCO		22.05.2013	01.07.2013	950
2	HMM		23.05.2013	01.07.2013	1000
3	MSC		27.05.2013	01.07.2013	1000
4	OOCL		30.05.2013	01.07.2013	975
5	ZIM		30.05.2013	01.07.2013	900

5	EMC	30.05.2013	01.07.2013	700
6	EMC	31.05.2013	01.07.2013	975
7	CSCL	03.06.2013	01.07.2013	925
8	ML	04.06.2013	01.07.2013	950

8 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки фрахта на 900 - 1000 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 70,32 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 54,47 %.

Август 2013

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	MOL		28.06.2013	01.08.2013	500
2	HMM		04.07.2013	01.08.2013	500
3	HJS		04.07.2013	01.08.2013	500
4	MSC		08.07.2013	01.08.2013	500
5	ZIM		09.07.2013	01.08.2013	500
6	OOCL		09.07.2013	01.08.2013	525
7	EMC		10.07.2013	01.08.2013	400
8	CSCL		12.07.2013	01.08.2013	500

8 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки фрахта на 400 - 525 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 41,66 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 41,57 %.

Сентябрь 2013

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	HJS		01.08.2013	01.09.2013	500
2	HMM		01.08.13	01.09.2013	515
3	MOL		05.08.2013	01.09.2013	500
4	MSC		07.08.2013	01.09.2013	500
5	OOCL		08.08.2013	01.09.2013	500
6	EMC		08.08.2013	01.09.2013	450
7	CSCL		08.08.2013	01.09.2013	450
8	COSCO		08.08.2013	01.09.2013	450
9	ZIM		08.08.2013	01.09.2013	450
10	CMACGM		12.08.2013	01.09.2013	450
11	ML		13.08.2013	01.09.2013	500
12	HLAG		29.08.2013	23.09.2013	500

12 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки на 450 - 515 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 88,73 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 66,12 %.

Ноябрь 2013

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	NYK		23.09.2013	01.11.2013	920
2	HMM		24.09.2013	01.11.2013	950
3	HJS		25.09.2013	01.11.2013	900
4	OOCL		26.09.2013	01.11.2013	975
5	ZIM		27.09.2013	01.11.2013	950
6	HLAG		30.09.2013	01.11.2013	1000
7	MOL		30.09.2013	01.11.2013	900
8	ML		01.10.2013	01.11.2013	950
9	EMC		02.10.2013	01.11.2013	950
10	MSC		02.10.2013	01.11.2013	975
11	COSCO		08.10.2013	01.11.2013	1000
12	CMACGM		09.10.2013	01.11.2013	1000

12 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки на 900 - 1000 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 88,04 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 60,83 %.

Декабрь 2013

п/п	Наименование перевозчика	линии	- Дата объявления	Дата введения	Величина GRI USD за TEU
1	MOL		12.11.2013	16.12.2013	750
2	HLAG		12.11.2013	16.12.2013	750
3	NYK		12.11.2013	15.12.2013	800
4	ZIM		13.11.2013	15.12.2013	750
5	CSCL		13.11.2013	15.12.2013	775
6	HJS		13.11.2013	16.12.2013	800
7	HMM		13.11.2013	16.12.2013	800
8	MSC		14.11.2013	15.12.2013	775
9	EMC		14.11.2013	15.12.2013	750
10	OOCL		14.11.2013	15.12.2013	775
11	COSCO		14.11.2013	16.12.2013	800
12	APL		15.11.2013	16.12.2013	775
13	CMACGM		15.11.2013	15.12.2013	750

14 перевозчиков из 16 синхронно повысили ставки фрахта на 750 - 800 долл. США. Их совокупная доля на рынке перевозок универсальных контейнеров составила 95,58 % от общего объема товарного рынка, а для рынка перевозок рефрижераторных контейнеров доля компаний, синхронно повысивших ставки фрахта, составила 88,32%

Проанализировав факты установления и публикации GRI (GRR, RR), Комиссия пришла к следующему выводу: в том случае, если GRI (GRR, RR) – результат внутренних расчётов перевозчиков и связан с хозяйственно-финансовыми показателями каждого хозяйствующего субъекта, то GRI (GRR, RR) не должны совпадать по дате установления и величине для двух и более перевозчиков, поскольку все Ответчики утверждают, что ведут самостоятельную, то есть не согласованную хозяйственную деятельность.

Пояснения Ответчиков о причинах и условиях установления GRI (GRR, RR)

На запросы ФАС России и вопросы Комиссии о причинах и условиях введения GRI (GRR, RR), линейные контейнерные перевозчики и их агенты пояснили, что GRI (GRR, RR) устанавливается для достижения запланированных показателей финансово-хозяйственной деятельности, в частности уровня запланированной рентабельности перевозок, компенсации издержек хозяйствующих субъектов и представляет собой размер повышения базовой ставки фрахта при оказании услуг линейных контейнерных перевозок. В частности:

1. «...»

9

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе закрытого заседания Комиссии и имеет гриф «Коммерческая тайна»

: «Введение GRI означает корректировку величины BAS. Введение GRI на практике обусловлено рядом рыночных факторов, имея своей целью сохранение прибыльности операций Компании по грузоперевозкам. Основными факторами, обуславливающими введение GRI являются: фактор погрузки (показатель использования вместимости судна) и операционные расходы...». Агент этого же перевозчик в Российской Федерации пояснил, что GRR (GRI) используется также для «поддержания рентабельности продаж»

10

Т. 9, ч. 5

;

2. «...»

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе закрытого заседания Комиссии и имеет гриф «Коммерческая тайна»

: «При установлении GRI Линия исходит из складывающейся рыночной ситуации и баланса спроса и предложения...В целом можно выделить два основных случая введения GRI: Заранее известные всем участникам рынка периоды. Носящие сезонный характер, когда спрос будет существенно превышать предложение.... Периоды, когда спрос растет стихийно в силу иных общих для рынка факторов»

Т. 10, ч. 17

. Агент перевозчика в Российской Федерации пояснил, что GRI «преследует общекоммерческие цели по покрытию затрат и обеспечению разумной доходности бизнеса в данной отрасли»

Т. 10, ч 6

; кроме этого в ходе осмотра территорий и помещений агента этого же перевозчика «...»

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе внеплановых выездных проверок и имеет гриф «Коммерческая тайна»

в г. Москве на рабочем месте менеджера обнаружена справка с терминами и определениями, используемыми в работе. В частности, среди прочих отраслевых обозначений и определений (BAF, CAF, Коносамент и тд.) указано, что «GRI – Дополнительный сбор к базовой ставке фрахта, устанавливается в соответствии с тарифной политикой линейной конференции, носит, как правило, сезонный характер»

Т. 10, ч. 4

.

3. «...»

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе закрытого заседания Комиссии и имеет гриф «Коммерческая тайна»

: «GRI представляет собой результат внутренних расчетов, который показывает, какое повышение ставок компания считает для себя приемлемым в конкретный период времени с учетом понесенных и текущих расходов, таких как расходы на содержание судов, забюджетированная норма прибыли, текущий уровень спроса, рыночные условия и тд.» На вопрос о том, каков финансовый результат практики GRI, представитель компании пояснил, что «это исторически сложилось со времен Кодекса поведения линейных конференций... Это стало обычаем делового оборота. Поэтому мы продолжаем это делать...». Агент перевозчика в Российской Федерации также пояснил, что «GRI представляет собой результат внутренних расчетов, показывающий, как принципал хотел бы изменить текущую стоимость фрахта...»;

4. «...»

17

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе закрытого заседания Комиссии и имеет гриф «Коммерческая тайна»

: «Линейный перевозчик принимает решение о введении GRI, когда расходы, которые он несет, не покрываются ставкой океанского фрахта. По сути, GRI представляет собой желаемый уровень повышения ставки океанского фрахта, при котором перевозчик может возместить свои потери»

18

Т. 1, ч. 11

. Агент перевозчика в Российской Федерации пояснил: «Термин GRI означает общее повышение ставки и используется для описания повсеместного повышения общей ставки фрахта... Перед принятием решения о введении GRI и сообщением об этом своим потребителям ...морская линия принимает во внимание историческое изменение грузооборота и сезонность, рыночные обстоятельства и прогнозы потребителей по увеличению уровня грузопотока, а также собственные прогнозы»

19

Т. 1, ч. 8

;

5. «...»

20

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе закрытого заседания Комиссии и имеет гриф «Коммерческая тайна»

: «При определении изменения величины GRI учитывается множество факторов, включая изменения в структуре цены, включая изменения судоходных расходов, колебания цен на топливо, расходы на финансирование и т.п.; результаты маркетинговых исследований спроса и предложения; ожидаемый уровень рентабельности и др.». Агент перевозчика в Российской Федерации пояснил, что «все решения в отношении изменения GRI ... принимаются руководством принципала на основе анализа финансовых результатов каждого направления (линии) перевозок, а также рыночной ситуации»;

6. «...»

21

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация представлена в ФАС России с грифом «Коммерческая тайна»

представил перечень причин введения GRI на различные даты, в виде таблицы. Как правило, такими причинами являются: «покрытие затрат», «восстановление рентабельности после значительных потерь», восстановление цен и покрытие затрат перед переговорами по контрактам», «регулирование потоков спрос/предложение, вызванное концом года»

22

Т. 2, ч. 13

. Агент перевозчика в Российской Федерации пояснил, что «GRI свидетельствует лишь о том, что Общество объявило клиентам о своем намерении повысить базовую стоимость тарифа на перевозку».

Вместе с этим Ответчики рассматриваемого дела утверждают, что установленные Комиссией факты синхронного и единообразного повышения ставок фрахта в 2012-2013 гг. не влияют на цену (ставку фрахта) для потребителей, а также, что GRI (GRR, RR) не является ценой, надбавкой к цене, не увеличивает ставки фрахта.

Анализ влияния GRI (GRR, RR) на ставку фрахта

Комиссия изучила пояснения Ответчиков относительно результатов установления и применения GRI (GRR, RR). Ответчики утверждают, что GRI (GRR, RR) не влияет на ставку и не приводит к ее увеличению.

Как следует из анализа совокупности документов и информации, имеющих в материалах дела, установление GRI (GRR, RR) и информирование потребителей об этом происходит примерно за один месяц до даты применения надбавки

перевозчиками.

С даты установления надбавки («активной даты») перевозчики предлагают (продают) услуги уже с учетом установленного повышения на определенную величину GRI (GRR, RR). В ходе переговорного процесса и стадии заключения договора морской перевозки отдельные потребители могут получить скидку к повышенной ставке.

Комиссия проанализировала средние базовые ставки фрахта (BAS) за 2011-2013 гг., на основании сведений, представленных Ответчиками рассматриваемого дела.

20DRY	Ед. изм.	2011 год	2012 год	2013 год	2013/2011 гг.
Средняя базовая ставка фрахта (BAS) с учетом примененных GRI (рассчитана на основании материалов дела), Китай- СПб	USD	958,67	1230,61	1127,00	
Рост	%		28,37	-8,42	17,56
Рост	USD		271,95	-103,61	168,34
40DRY	Ед. изм.	2011 год	2012 год	2013 год	2013/2011 гг.
Средняя базовая ставка фрахта (BAS) с учетом примененных GRI (рассчитана на основании материалов дела), Китай- СПб	USD	518,71	1922,35	1835,75	
Рост	%		26,58	-4,50	20,88
Рост	USD		403,64	-86,60	317,04

Таким образом, в 2012 году - в период наиболее активного проявления согласованных действий участников рынка, ставки фрахта в сегменте 20'DRY выросли на 28,37 %, а в сегменте 40'DRY выросли на 26,58 % по сравнению с 2011 годом.

При относительном снижении ставок в 2013 году по сравнению с 2012 годом, ставки 2013 года оставались выше, чем в 2011 году на 17,56% в сегменте 20'DRY, и на 20,88 % в сегменте 40'DRY.

Наиболее существенные изменения базовых ставок фрахта (BAS) Комиссия установила в период с января по июль 2012 года, когда ставки фрахта выросли в два раза и более для перевозок из Китая в Санкт-Петербург.

	2012 январь	2012 июль	Соотношение ставок Январь/июль 2012
20'DRY	775,2	1534,8	Рост на 759,6 USD
Рост ставок в процентах		97,99	
40'DRY	1015,3	2484,8	Рост на 1469,6 USD

В частности в сегменте 20'DRY ставки фрахта выросли на 97,99 %, а в сегменте 40'DRY ставки выросли на 144,7 %.

Комиссия считает, что такие колебания ставок не характерны для рынков с развитой конкурентной средой и связывает общий рост базовых ставок фрахта в 2012-2013 гг. с согласованными многократными действиями перевозчиков по синхронному и единообразному установлению GRI (GRR, RR).

В 2011 году перевозчики не практиковали синхронных и единообразных GRI (GRR, RR), что по мнению Комиссии, являлось одной из причин низких ставок фрахта в соответствующий период.

Как отмечает UNCTAD в «Обзоре морского транспорта»

23

Обзор морского транспорта является периодической публикацией, выпускаемой секретариатом UNCTAD с 1968 года в целях повышения прозрачности рынков морских перевозок и анализа соответствующих тенденций.

от 2013 года: «Ввиду расширяющегося разрыва между предложением провозной способности судов и спросом на транспортные услуги фраховые ставки на различных рынках контейнерных перевозок оставались на низком уровне, повысившись, однако, в относительном выражении по сравнению с 2011 годом....Объяснить это можно главным образом изменением стратегии судоходных линий и обеспечением рыночной дисциплины, т.е. компании не стремились, как в 2011 году, увеличить долю рынка или объемы перевозок, концентрируя, скорее, усилия на повышении доходности. В 2011 году ставки оставались низкими, поскольку судоходные компании проводили демпинговую политику в борьбе за доли рынка и дополнительные объемы грузов. Пытаясь взять под контроль падение фраховых ставок, перевозчики в первом полугодии 2012 года в известной мере осуществляли рыночную власть, придерживаясь норм общего ценообразования, получивших название общего повышения ставок (ОПС)

24

ОПС - Общее повышение ставок (GRI)

. В результате, несмотря на в целом вялый спрос, после нескольких последовательных серий ОПС средние фраховые ставки на маршрутах Дальний Восток–Европа и на транстихоокеанских маршрутах выросли на 51%. Так, в июне 2012 года в расчете на СФЭ ставки на маршрутах из портов Дальнего Востока до западного побережья Соединенных Штатов достигли 2 600 долл. против 1 800 долл. в январе 2012 года. Аналогичным образом на маршрутах из портов Дальнего Востока в Северную Европу в расчете на один ДФЭ ставки подскочили с 750 долл. в январе 2012 года до пикового уровня 1 900 долл. в июне того же года (BIMCO,

2013)...»

25

Обзор морского транспорта за 2013 UNCTAD, стр. 78-79

Как следует из «Обзора морского транспорта»

26

Обзор морского транспорта за 2014 UNCTAD, стр. 51

от 2014 года ставки фрахта в 2013 году, на направлении Дальний Восток – Европа (в частности, Шанхай – Северная Европа), так и не вернулись к уровню 2011 года — в период, когда перевозчики конкурировали друг с другом за доли рынка и клиентов.

Комиссия ФАС России отмечает, что несмотря на тот факт, что в относительном выражении в 2013 году (по данным UNCTAD) фрахтовые ставки снизились на 19,88 % по сравнению с 2012 годом, средние фактические ставки оставались выше чем в 2011 году на 23,04 %.

Фрахтовые рынки	2011 год	2012 год	2013 год
Дальний Восток – Европа (в долларах за ДФЭ)			
Шанхай – Северная Европа	881	1351	1084
Изменение в процентах		53,58	-19,88

Результаты анализа средних базовых ставок фрахта (BAS), произведенного Комиссией по делу на основании сведений, представленных ответчиками (по маршруту Китай - Санкт-Петербург), в целом отражают тенденции и обстоятельства, которые установил UNCTAD за период 2012-2013 гг. (по маршруту Шанхай- Северная Европа).

Комиссия также проанализировала средневзвешенные ставки, рассчитанные на основании выручки и натуральных показателей на рассматриваемом направлении за 2011-2013 гг., на основании сведений, представленных Ответчиками рассматриваемого дела.

20'DRY	ЕД. 2011 изм. ГОД	2012 ГОД	2013 ГОД	2013/2011 гг.
Средневзвешенная ставка фрахта (с учетом различных надбавок и сборов, рассчитана на основании выручки на товарном рынке и натуральных показателей)	USD	2005,73	2239,71	1928,56
Рост	%	11,67	-13,89	-3,85
Рост	USD	233,98	-311,14	-77,17
40'DRY	ЕД. 2011 изм. ГОД	2012 ГОД	2013 ГОД	2013/2011 гг.
Средневзвешенная ставка фрахта (с учетом различных надбавок и сборов, рассчитана на основании выручки на товарном рынке и натуральных показателей)	USD	3 281,09	3737,17	3189,94
Рост	%	13,90	-14,64	-2,78
Рост	USD	456,08	-547,23	-91,15

Анализ рассчитанных средневзвешенных ставок фрахта (с учетом различных надбавок и сборов) за 2011-2013 гг. в соответствующих сегментах перевозок на направлении Дальний Восток/Юго-Восточная Азия - Санкт-Петербург/Усть-Луга также подтвердил тенденцию, установленную при анализе базовых ставок фрахта.

Комиссия отмечает, что многократные единообразные и синхронные установления и объявления GRI (GRR,RR) привели к росту средних конечных ставок фрахта (с учетом различных надбавок и сборов) в 2012 году в сегменте 20DRY на 11,67 %, а в сегменте 40DRY на 13,9%. Кроме этого, несмотря на колебания (снижение/увеличение) составляющих элементов ставки фрахта (надбавок и различных сборов), полное или частичное применение перевозчиками синхронных и единообразных GRI (GRR, RR) привело к замедлению снижения ставок (поддержанию цен) в 2013 году для перевозок из Дальнего Востока/Юго-Восточной Азии в Санкт-Петербург/Усть-Лугу. Это также подтверждает выводы Комиссии о том, что результат многократно повторяющихся действий перевозчиков по синхронному и единообразному установлению GRI (GRR,RR) и повышению цен, соответствовал интересам каждого хозяйствующего субъекта.

Мнение потребителей относительно практики объявления GRI (GRR,RR)

ФАС России рассмотрев позицию и пояснения ответчиков относительно практики объявления GRI (GRR, RR), в целях проверки доводов Ответчиков провела выборочный опрос потребителей на предмет их оценки данной практики (запрос ФАС России № КА/64071/15 от 16.11.2015). Среди прочих вопросов потребителям были заданы следующие вопросы:

- Что понимается под термином GRI (General Rate Increase), GRR (General Rate Restoration) или альтернативными обозначениями данной величины на рынке

услуг линейных контейнерных перевозок

- Является ли GRI (GRR и т. п.) ценой, надбавкой, наценкой, увеличением базовой ставки фрахта или чем-то иным на рынке линейных контейнерных перевозок?
- Какую роль играет GRI, GRR (аналоги) в вопросах ценообразования услуг на рынке линейных контейнерных перевозок? Как GRI (GRR) влияет на итоговую ставку фрахта?

Большинство опрошенных потребителей пояснили, что GRI (GRR) является надбавкой к базовой ставке фрахта и увеличивает размер ставки фрахта. Ниже приведены ответы некоторых потребителей на поставленные вопросы:

- ООО ТД «Шины и Каучуки» сообщает (исх. б/н от 24.11.2015, вх. ФАС 135510-ЭП/15 от 24.11.2015): «GRI – сезонное повышение тарифов морских линий, осуществляющих контейнерные перевозки. GRI является надбавкой к базовой ставке фрахта. GRI повышает ставку фрахта. Это создает искусственный спрос и основание для повышения ставок»;

ООО «Хайгер Бас Рус» сообщает (исх. 01-30/02 от 30.11.2015, вх. ФАС 138987-ЭП/15 от 30.11.2015): «GRI (General Rate Increase) - дополнительный сбор к базовой ставке фрахта. Как правило, носит сезонный характер и применяется с определенной даты. GRI (GRR и т.д.) является надбавкой, наценкой, увеличением базовой ставки фрахта. Введение морскими линиями дополнительных сборов к базовой ставке фрахта (GRI, GRR и т.д.), естественно увеличивает итоговую стоимость фрахта»;

ООО «Ай.Эр.Эм.Си» сообщает (исх. б/н от 24.11.2015, вх. ФАС 138519/15 от 30.11.2015): «Под термином GRI (General Rate Increase), GRR (General Rate Restoration) понимается «надбавка за возрастающий, либо крайне уменьшающийся объем перевозок чтобы, как правило, компенсировать затраты на ввод дополнительных судов в эксплуатацию, либо вывода из эксплуатации на некоторое время нескольких судов, а также чтобы компенсировать недогруженность судов в непиковые месяцы» GRI (GRR и т.п.) это надбавка или наценка, увеличивающая базовые ставки фрахта на рынке линейных контейнерных перевозок. GRI, GRR (аналоги) негативно влияют в ценообразовании услуг на рынке линейных контейнерных перевозок»;

ООО «БИАПУР ТРЕЙДИНГ» сообщает (исх. б/н от б/д, вх. ФАС России №140376-ЭП/15 от 02.12.2015): «GRI - дополнительный сбор к базовой ставке фрахта, устанавливается в соответствии с тарифной политикой линейной конференции. Как правило, носит сезонный характер и применяется с определенной даты. Если GRI вводится, то ставка фрахта увеличивается»;

ООО «Гловис Рус» сообщает (исх. № 172-15 от 02.12.2015, вх. ФАС России № 140370-ЭП/15 от 02.12.2015): « GRI (General Rate Increase), GRR (General Rate Restoration) является надбавкой к базовой ставке фрахта. GRI (General Rate Increase), GRR (General Rate Restoration) добавляется линейными перевозчиками в зависимости от Клиента и контракта, а также сезона. Надбавка увеличивает стоимость фрахта»;

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация представлена в ФАС России с грифом «Коммерческая тайна»

сообщает (исх. №МОВ-74 от 01.12.2015, вх. ФАС России № 140379-ДСП/15 от 02.12.2015): «GRI - термин, используемый при морских перевозках, обозначающий плановое повышение базовой ставки с определенной даты. GRI является увеличением базовой ставки морского фрахта с определенной даты. В зависимости от размера вводимого GRI, итоговая ставка морского фрахта может незначительно или существенно повлиять на итоговую цену морской перевозки»;

ООО «Русмарин-Логистика» сообщает (исх. б/н от 02.12.2015, вх. ФАС России № 140550-Ф/15 от 02.12.2015): «GRI (General Rate Increase) - надбавка к базовой ставке фрахта за возрастающий, либо крайне уменьшающийся объем перевозок чтобы, как правило, компенсировать затраты на ввод дополнительных судов в эксплуатацию, либо вывода из эксплуатации на некоторое время нескольких судов, а также чтобы компенсировать недогруженность судов в непиковые месяцы. GRI является увеличением базовой ставки фрахта. GRI увеличивает итоговую ставку фрахта»;

ООО «ИКС 5 РИТЕЙЛ ГРУПП» сообщает (исх. 010/3299 от 26.11.2015, вх. ФАС 138745/15 от 30.11.2015): «Под термином GRI (General Rate Increase) понимается дополнительный сбор к базовой ставке фрахта (плановое повышение базовой ставки), который устанавливается в соответствии с тарифной политикой линейной конференции. Как правило, носит сезонный характер и применяется с определенной даты. ...GRI является надбавкой за возрастающий, либо крайне уменьшающийся объем перевозок чтобы, как правило, компенсировать затраты на ввод дополнительных судов в эксплуатацию, либо вывода из эксплуатации на некоторое время нескольких судов, а также чтобы компенсировать недогруженность судов в непиковые месяцы. Таким образом, чтобы не снимать маршрут как убыточный, линии просто повышают ставку на определенную сумму»;

ЗАО «ГЕОЛОГИСТИКС» сообщает (исх. 419 от 25.11.2015, вх. ФАС 137276-ЭП/15 от 26.11.2015): «GRI (general rate increase) - это увеличение стоимости морского фрахта, которое вводится линейными перевозчиками периодически на определенном маршруте доставки контейнеров. В основном оно применяется по направлениям из портов Юго-Восточной Азии на порты Средиземного моря и Северной Европы, в том числе порты Санкт-Петербург и Усть-Луга. GRI является увеличением базовой ставки фрахта. GRI вводится одновременно всеми линейными перевозчиками и увеличивает стоимость фрахта более чем на 100% за 20-футовый контейнер. Но данное увеличение не длится долго, и постепенно стоимость фрахта начинает опять снижаться, пока не достигнет определенного минимума, после чего линейные перевозчики вводят новый GRI»;

ТД НПО «Азот» сообщает (исх. № 666 от 01.12.2015, вх. ФАС России № 139646-ЭП/15 от 01.12.2015): «Под термином GRI (General Rate Increase), GRR (General Rate Restoration) или альтернативными обозначениями данной величины на рынке услуг линейных контейнерных перевозок понимается повышения морского фрахта к текущей ставке, которая устанавливается в соответствии с тарифной политикой линейной конференции. GRI (GRR и т. п.) является увеличением базовой ставки фрахта на рынке линейных контейнерных перевозок. GRI, GRR (аналоги) участвует в вопросах ценообразования услуг на рынке линейных контейнерных перевозок. GRI (GRR) увеличивает итоговую ставку фрахта. В зависимости от политики разных морских линий»;

ООО «МОРПОРТСЕРВИС» сообщает (исх. 124 от 02.12.2015, вх. ФАС России № 141065-ЭП/15 от 03.12.2015): «Термин GRI - дополнительный сбор к базовой ставке фрахта. GRI является надбавкой (дополнительным сбором) к базовой ставке фрахта. Роль GRI - увеличивать стоимость фрахта»;

ООО «Адидас» сообщает (исх. 2236-001 от 01.12.2015, вх. ФАС России № 140038-ЭП/15 от 02.12.2015): «По информации, имеющейся в распоряжении ООО «АДИДАС», термины GRI (General Rate Increase) и GRR (General Rate Restoration) означают надбавки к базовой величине ставки фрахта, носящие, как правило, сезонный характер. Указанные надбавки связаны с возрастающим либо крайне уменьшающимся объемом перевозок и применяются с целью компенсации затрат на ввод дополнительных судов в эксплуатацию, либо вывода из эксплуатации на некоторое время нескольких судов, а также чтобы компенсировать недогруженность судов в непииковые месяцы перевозок»;

ООО «БАЛТРА» сообщает (исх. 129 от 30.11.2015, вх. ФАС России № 139557-ЭП/15 от 01.12.2015): «Под термином GRI понимается, дополнительный сбор к базовой ставке фрахта, который устанавливается в соответствии с тарифной политикой Фрахтовой (Линейной) Конференции (Freight Conference). Как правило, носит сезонный характер. Является надбавкой. Исходя из определения увеличивает базовую ставку фрахта»;

ООО «Транспортное агентство Еврологистика» сообщает (исх. б/н, б/д, вх. ФАС 142183/15 от 04.12.2015): «GRI - общее увеличение ставки фрахта. GRI - увеличение базовой ставки фрахта. GRI - увеличивает ставку фрахта»;

ЗАО «СИ ЛОГИСТИКС» сообщает (исх. 470/2015 от 02.12.2015, вх. ФАС 141376-Ф/15 от 03.12.2015): «Под термином GRI (General Rate Increase) или GRR (General Rate Restoration) понимается увеличение базовой ставки по причине возрастающего, либо уменьшающегося объема перевозок, вводимое морскими перевозчиками (контейнерными линиями - судовладельцами), с целью компенсировать затраты на ввод дополнительного флота в эксплуатацию, либо вывод из эксплуатации на некоторое время нескольких судов, а также, чтобы компенсировать недогруз судов в месяцы спада перевозок. У некоторых морских перевозчиков GRI является надбавкой к базовой ставке фрахта, у некоторых увеличением базовой ставки..»;

ООО «...»

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация представлена в ФАС России с грифом «Коммерческая тайна»

сообщает (исх. б/н от 04.12.2015, вх. ФАС 141714-ДСП/15 от 04.12.2015): «Под терминами GRI и GRR понимается механизм изменения величины базовой ставки фрахта на рынке услуг линейных контейнерных перевозок. GRI, GRR являются наценкой или надбавкой. GRI, GRR являются стандартом рынка линейных контейнерных перевозок и могут вводиться перевозчиками при изменении соотношения спроса и предложения на рынке линейных контейнерных перевозок - к примеру - в периоды пиковой нагрузки»;

ООО «ТЛ БРОКЕР» сообщает (исх. №0312-03/15 от 03.12.2015, вх. ФАС 141355-ЭП/15 от 03.12.2015): «Под термином GRI/GRR понимается применимая морскими контейнерными перевозчиками надбавка на текущий уровень фрахта, которая компенсирует их расходы на осуществление перевозки или же позволяет получать запланированную прибыль с перевозки. GRI/GRR является увеличением базовой ставки фрахта на морскую контейнерную перевозку. GRI/GRR играет существенную роль в ценообразовании и влияет на итоговую стоимость фрахта, на ее увеличение»;

ООО «Транс-Бизнес Брокер» сообщает (исх. 0312-001/15 от 03.12.2015, вх. ФАС 141764-ЭП/15 от 04.12.2015): «GRI - дополнительный сбор к базовой ставке фрахта, устанавливается в соответствии с тарифной политикой линейной конференции. Как правило, носит сезонный характер и применяется с определенной даты. GRI (GRR) является надбавкой, увеличивающей базовую ставку фрахта. GRI (GRR) увеличивает базовую ставку фрахта на рынке линейных контейнерных перевозок на определенный промежуток времени»;

ООО «Международный таможенный терминал» сообщает (исх. № 51/11/15 от 30.11.2015, вх. ФАС России № 144197/15 от 09.12.2015): «Под термином GRI, GRR понимается общее увеличение ставок линейных контейнерных перевозок. GRI, GRR является наценкой, увеличением базовой ставки фрахта. GRI, GRR напрямую влияет на размер ставки фрахта. GRI, GRR увеличивает ставку фрахта»;

ЗАО «СТС Логистикс» сообщает (исх. № 27/11/15 - ю/1 от 27.11.2015, вх. ФАС России № 144027/15 от 09.12.2015): «Под термином GRI (General Rate Increase) на рынке услуг линейных контейнеров понимается надбавка за возрастающий, либо крайне уменьшающийся объем перевозок. По сложившейся практике, GRI это надбавка к основной ставке фрахта. GRI по объяснению судоходных линий, вводится чтобы компенсировать затраты на ввод дополнительных судов в эксплуатацию, либо вывода из эксплуатации на некоторое время нескольких судов, а также, чтобы компенсировать недогруженность судов в непиковые месяцы. GRI может существенно (в разы) повысить ставку фрахта».

С учетом анализа ответов потребителей, а также основываясь на материалах дела и позициях ответчиков, Комиссия пришла к выводу, что GRI (GRR, RR) не имеет законодательного определения и в силу сложившихся обычаев делового оборота на рассматриваемых товарных рынках, является надбавкой к ставкам фрахта,

увеличивающей текущую базовую ставку фрахта.

Перевозчики принимают решение об установлении надбавки к текущей ставке фрахта на определенную сумму в двадцатифутовом эквиваленте (TEU) с определенной даты, а затем публично уведомляют о принятом решении участников рынка. Эти уведомления в равной мере доступны для потребителей (покупателей) и конкурентов.

По оценке Комиссии, описываемые ответчиками и потребителями действия по общему повышению ставки фрахта и публикации GRI (GRR,RR) в значительной степени соответствует классической практике применения фрахтовых надбавок, отраженной в Конвенции. В частности, из Конвенции следует, что конференциями надбавки вводятся «для покрытия неожиданного или чрезвычайного увеличения издержек или снижения доходов, считаются временными»

29

Конвенция, пункт 1 статья 16

. Вместе с тем, в настоящее время помимо GRI (GRR, RR) перевозчиками применяется множество иных фрахтовых надбавок, а события происходят в совершенно ином, более открытом информационном поле.

Однако, принимая во внимание тот факт, что Дальневосточная фрахтовая конференция прекратила свою деятельность в 2008 году, Комиссия отмечает, что перевозчики на рассматриваемом направлении в настоящее время не имеют права совместно (одновременно, прямо или косвенно) определять ценовую политику, в том числе совместно устанавливать и публиковать информацию об установлении каких-либо иных надбавок к ставке фрахта. Ранее такие совместные объявления осуществляла Конференция от имени всех ее участников согласно нормам Конвенции, в тех странах, которые подписали Конвенцию или присоединились к ней.

В 2012-2013 гг. Ответчики повышали ставки фрахта согласованно - относительно синхронно и единообразно, устанавливая и публикуя GRI (GRR, RR) от своего имени на своих общедоступных электронных ресурсах (интернет сайтах).

Комиссия считает, что термины «надбавка», «доплата», «наценка», указанные в пункте 1 части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции, имеют одно и то же правовое значение и призваны установить запрет на согласование условий, при которых базовая цена товара (услуги) будет увеличиваться для покупателя. По этой причине, данная норма предполагает запрет на любые согласованные действия, при которых цена будет ниже или выше для покупателя.

В рассматриваемом случае, с учетом материалов дела и пояснений ответчиков и потребителей, Комиссия пришла к выводу, что GRI (GRR, RR) это надбавка (доплата) к текущей цене (ставке фрахта).

Согласованные действия о введении GRI (GRR, RR), подпадающие под запрет в соответствии с законодательством Российской Федерации

Комиссия исходит из норм российского законодательства, о том что запрет на согласованные действия не распространяются на действия хозяйствующих субъектов, совокупная доля которых на товарном рынке не превышает 20% и при этом доля каждого из которых на товарном рынке не превышает 8%.

Далее приводятся установленные Комиссией факты в отношении хозяйствующих субъектов-конкурентов, совокупная доля которых на соответствующем товарном рынке превышает 20% и при этом доля каждого из которых на товарном рынке превышает 8%.

Согласованные действия о введении GRI (GRR, RR), подпадающие под запрет в соответствии с российским законодательством на рынке линейных перевозок грузов в универсальны (сухих) контейнерах на направлении Дальний Восток/Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в 2012-2013 гг.

Апрель 2012 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	ML	24,47	23.02.2012	01.04.2012	400
2	HMM	17,54	02.03.2012	01.04.2012	400

Май 2012 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	ML	24,47	30.03.2012	01.05.2012	400
2	HMM	17,54	03.04.2012	01.05.2012	400

Август 2012 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	HMM	17,54	17.07.2012	01.08.2012	300
2	OOCL	11,32	18.07.2012	01.08.2012	300

Сентябрь 2012 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	HMM	17,54	22.08.2012	07.09.2012	250
2	OOCL	11,32	27.08.2012	10.09.2012	250

Ноябрь 2012 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	СМАСGM	11,98	28.09.2012	01.11.2012	500
2	ML	24,47	02.10.2012	01.11.2012	500
3	HMM	17,54	02.10.2012	01.11.2012	500

Декабрь 2012 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	ML	24,47	20.11.2012	15.12.2012	550
2	OOCL	11,32	20.11.2012	15.12.2012	550
3	HMM	17,54	22.11.2012	16.12.2012	550

Март 2013 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	OOCL	10,94	07.02.2013	15.03.2013	700
2	HMM	10,74	09.02.2013	15.03.2013	700

Апрель 2013 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	HMM	10,74	22.03.2013	15.04.2013	550
2	CMA CGM	13,01	25.03.2013	15.04.2013	550

Сентябрь 2013 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	OOCL	10,94	08.08.2013	01.09.2013	500
2	ML	28,68	13.08.2013	01.09.2013	500

Ноябрь 2013 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	HMM	10,74	24.09.2013	01.11.2013	950
2	ML	28,68	01.10.2013	01.11.2013	950

Декабрь 2013 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	CMA CGM	13,01	15.11.2013	15.12.2013	750
2	ML	28,68	19.11.2013	15.12.2013	750

Таким образом, A.P.Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., LTD, Orient Overseas Container Line Limited, имея совокупную долю более 20% (при этом доля каждого из них превышала более 8%) на товарном рынке перевозок грузов в универсальных (сухих) контейнерах на направлении Дальний Восток/Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в 2012-2013 гг. совершали согласованные действия, подпадающие под запрет, предусмотренный пунктом 1 части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции.

Согласованные действия о введении GRI (GRR, RR), подпадающие под запрет в соответствии с российским законодательством на рынке линейных перевозок грузов в рефрижераторных контейнерах на направлении Дальний Восток/Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в 2012-2013 гг.

Апрель 2012 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	OOCL	8,98	06.03.2012	01.04.2012	450
2	EMC	16,93	08.03.2012	01.04.2012	450

Май 2012 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	ML	16,11	30.03.2012	01.05.2012	400
2	EMC	16,93	02.04.2012	01.05.2012	400

Ноябрь 2012 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	OOCL	8,98	26.09.2012	01.11.2012	525
2	EMC	16,93	02.10.2012	01.11.2012	525

Декабрь 2012 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	EMC	16,93	19.11.2012	15.12.2012	550
2	OOCL	8,98	20.11.2012	15.12.2012	550
3	ML	16,11	20.11.2012	15.12.2012	550

Март 2013 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	EMC	11,12	06.02.2013	15.03.2013	700
2	HMM	16,59	09.02.2013	15.03.2013	700

Апрель 2013 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	ML	28,68	22.03.2013	15.04.2013	500
2	EMC	11,12	22.03.2013	15.04.2013	500

Ноябрь 2013 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	HMM	16,59	24.09.2013	01.11.2013	950
2	ML	28,68	01.10.2013	01.11.2013	950
3	EMC	11,12	02.10.2013	01.11.2013	950

Декабрь 2013 года

п/п	Наименование линии	Доля рынке	на Дата объявления	Дата установления	Величина GRI за TEU
1	EMC	11,12	14.11.2013	15.12.2013	750
2	ML	28,68	19.11.2013	15.12.2013	750

Таким образом, A.P.Moller-Maersk A/S, Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd, Hyundai Merchant Marine Co., LTD, Orient Overseas Container Line Limited, имея совокупную долю более 20% (при этом доля каждого из них превышала более 8%) на рынке перевозок грузов в рефрижераторных контейнерах на направлении Дальний Восток/Юго-Восточная Азия – Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в 2012-2013 гг. совершали согласованные действия, подпадающие под запрет, предусмотренный пунктом 1 части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции.

Результат согласованных действий соответствовал интересам каждого из хозяйствующих субъектов

Изучив все материалы дела и пояснения Ответчиков, Комиссия установила, что результат таких действий соответствовал интересам каждого из хозяйствующих субъектов Ответчиков, совершавших запрещенные согласованные действия - A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd., Orient Overseas Container Line Limited.

Интерес данных хозяйствующих субъектов заключался в получении запланированных показателей финансово-хозяйственной деятельности, в

частности - уровня запланированной рентабельности перевозок из Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Северную Европу, в том числе в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга). Наличие соответствующего интереса для каждой из указанных компаний подтверждается пояснениями Ответчиков о целях и значении GRI (GRR, RR), а также материалами настоящего дела.

Действия по достижению запланированных показателей финансово-хозяйственной деятельности реализовывались путем относительно синхронного и единообразного установления надбавок (доплат) GRI (GRR, RR) к ставкам фрахта в 2012-2013 гг.

Комиссия считает, что самостоятельное поведение Ответчиков в целях достижения определенных финансово-хозяйственных результатов деятельности не может расцениваться как нарушение антимонопольного законодательства.

Однако, в 2012-2013 гг. A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd., Orient Overseas Container Line Limited и другие перевозчики рынка действовали относительно синхронно и единообразно, ориентируясь на публикации других участников рынка, т.е. согласованно.

Комиссия, исходит из того, что финансово-хозяйственная деятельность A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd., Orient Overseas Container Line Limited и других участников рассматриваемого рынка характеризуется с индивидуальными для каждого хозяйствующего субъекта особенностями. В частности, у данных компаний различное количество судов-контейнеровозов, контейнерная вместимость на этих судах, эксплуатационные расходы, управленческие расходы, учетная политика, доли рынка, количество клиентов и т.д. При этом, каждый из Ответчиков утверждает, что самостоятельно планирует финансово-хозяйственную деятельность и уровень рентабельности.

Таким образом, следуя экономической логике, состав и размер затрат, включаемых в себестоимость ставок фрахта, предлагаемых потребителю каждым из хозяйствующих субъектов должен быть различен, а величина рентабельности индивидуальной. При таких обстоятельствах, надбавки GRI (GRR, RR) к ставкам фрахта не могли быть единообразными множественное количество раз для большинства участников рынка в течении двух лет, если они не совершали согласованных действий.

Действия заранее были известны каждому из участвовавших в согласованных действиях хозяйствующих субъектов, в связи с публичным заявлением одного из них о совершении таких действий

Комиссией установлено, что действия A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd., Orient Overseas Container Line Limited и других участников рынка заранее были известны каждому из участвующих в согласованных действиях хозяйствующих субъектов, в связи с публичным заявлением одного из них о совершении таких действий. Такие публичные заявления A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine

Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd., Orient Overseas Container Line Limited и других участников рынка подтверждаются публикациями об установлении и введении GRI (GRR, RR) на сайтах перевозчиков в информационно-коммуникационной сети Интернет, а также в информационных-отраслевых изданиях.

Доказательства публичности объявлений получены Комиссией в рамках проведенных внеплановых проверок хозяйствующих субъектов - участников, в рамках рассмотрения дела № 1-11-313/00-22-13 от Ответчиков, а также путем осмотра Интернет сайтов, отраслевых публичных ресурсов и изданий.

В частности, такие объявления Ответчиков публиковались на следующих интернет сайтах:

№ п/п	Наименование (перевозчика)	линии	Интернет адрес сайта
1	A.P. Moller-Maersk A/S		www.my.maerskline.com ; www.classic.maerskline.com ; www.maerskline.com
2	CMA CGM SA		www.cma-cgm.com
3	Hyundai Merchant Marine Co. Ltd		www.hmm21.com ; www.hmm21.com/uk
4	Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd.		www.evergreen-marine.com
5	Orient Overseas Container Line Limited		www.oocl.com

A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd., Orient Overseas Container Line Limited в рамках рассмотрения дела не отрицали факт публикации GRI (GRR, RR) на своих интернет сайтах в 2012-2013 гг.

Вместе с этим, Комиссия отмечает, что известность каждому из субъектов о согласованных действиях друг друга заранее может быть установлена не только при представлении доказательств получения ими конкретной информации, но и исходя из общего положения дел на товарном рынке, которое предопределяет предсказуемость такого поведения как групповой модели, позволяющей за счет ее использования извлекать неконкурентные преимущества. Такая предсказуемость поведения у Ответчиков сложилась в предшествующие периоды, а именно в период участия перевозчиков в Дальневосточной фрахтовой конференции.

Кроме этого, одним из доказательств, что действия участников рынка заранее были известны неограниченному кругу лиц, в том числе, каждому из участвующих в согласованных действиях хозяйствующих субъектов, в связи с публичным заявлением одного из них является переписка между сотрудниками агента «...»

гриф «Коммерческая тайна»

об установлении их конкурентами GRI (GRR, RR) и информация обнаруженная в ходе осмотра территорий, помещений и предметов «...»

31

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе внеплановых выездных проверок и имеет гриф «Коммерческая тайна»

(агент перевозчика в Российской Федерации).

В частности, в ходе осмотра компьютеров общества обнаружено электронное письмо, отправленное «...»

32

Данные физического лица не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе внеплановых выездных проверок и имеет гриф «Коммерческая тайна»

в адрес генерального директора (агента) «...»

33

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе внеплановых выездных проверок и имеет гриф «Коммерческая тайна»

и других сотрудников компании о заявленных и установленных 14 линейными контейнерными перевозчиками GRI на 15.03.2013 в виде таблицы с указанием конкурента, размера надбавки, отметки об официальном опубликовании. Примечательно, что письмо отправлено 08.02.2013 в 11 часов 10 минут. Согласно материалам дела, установленная «...»

34

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе внеплановых выездных проверок и имеет гриф «Коммерческая тайна»

надбавка GRI на 15.03.2013 его принципалом официально была опубликована только 13.02.2013 года. Данный факт подтверждает, что публикации об установлении GRI для участников рынка являются ориентиром и сигналом для реализации согласованных действий между конкурентами. Кроме этого, в офисе

того же агента обнаружены множественные GRI (GRR, RR), установленные и опубликованные другими участниками рынка

35

Т. 4, ч. 1

Таким образом, для установления единообразных цен и/или надбавок (доплат), участниками рассматриваемого рынка в 2012-2013 гг. не обязательно вступать в антиконкурентные соглашения - картели, в том числе вступать в переписку с конкурентами или уведомлять друг друга официально. Перевозчиками достаточно было следовать публично заявленному действию конкурента, принимая во внимание, что таким же образом будут поступать и остальные участники рынка.

Действия каждого из указанных хозяйствующих субъектов не являлись следствием обстоятельств, в равной мере влиявших на все хозяйствующие субъекты на соответствующем товарном рынке

Комиссией установлено, что действия каждого из указанных хозяйствующих субъектов не являются следствием обстоятельств, в равной мере влияющих на все хозяйствующие субъекты на соответствующем товарном рынке.

В частности, в ходе рассмотрения дела путем дачи письменных и устных пояснений A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd., Orient Overseas Container Line Limited не дали убедительных ответов о причинах, побудивших действовать синхронно и единообразно в течении 2012-2013 гг. при установлении и публикации GRI (GRR, RR). Ответчики дали различное объяснение установленным Комиссией фактам, в том числе указали, что действовали на основании собственных оценок расходов и рыночных факторов.

В частности, на вопросы Комиссии о том, могло ли данное поведение быть вызвано изменением регулируемых государством тарифов Ответчики ответили следующим образом:

- представитель «...»

36

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе закрытого заседания Комиссии и имеет гриф «Коммерческая тайна»

«Мой доверитель в качестве основополагающего фактора это не называл»;

- представитель «...»

37

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе закрытого заседания Комиссии и имеет гриф «Коммерческая тайна»

: «Факторы разные, первый фактор – рост спроса, где-то падение спроса, тогда GRI не объявляется, где рост – вводится GRI»;

- представитель «...»

38

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе закрытого заседания Комиссии и имеет гриф «Коммерческая тайна»

: «мы считаем, что на этом рынке существует транспарентность, которая сложилась в результате долгого развития данного рынка. Тем самым, этот рынок несколько отличается от других рынков. При этом, если у ФАС есть какие-то рекомендации, в плане того, что что-то нужно поменять – мы считаем, что это предмет для обсуждения. Таким образом, на данном рынке существует регулярное опубликование GRI, что является благоприятным для экспедиторов и делается исключительно для участников рынка, не для конкурентов, а для покупателей этих услуг»;

- представитель «...»

39

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе закрытого заседания Комиссии и имеет гриф «Коммерческая тайна»

: «.. введение GRI связано с тем, что был экономический кризис в 2009 году и, соответственно компании нужно было оставаться «на плаву», таким образом – это желание компании получить большую прибыль»;

- представитель «...»

40

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе закрытого заседания Комиссии и имеет гриф «Коммерческая тайна»

: «регулируемые государством тарифы не влияли на формирование величины GRI»;

- представитель «...»

41

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация получена ФАС России в ходе закрытого заседания Комиссии и имеет гриф «Коммерческая тайна»

: «мы давали пояснения о том, что входит в ставку фрахта. Я думаю, что там такого элемента, как такового нет, но безусловно все расходы, которые несет компания, именно для перевозки по морю, она пытается компенсировать».

Комиссия проанализировала изменения цен на сырье (топливо и т.д.) или иные факторы, которые существенно могли бы многократно повлиять на ставку фрахта, и отмечает следующее.

Как установлено, в рассматриваемый период конечная ставка фрахта формировалась для потребителей из следующих основных составляющих: Ставка фрахта/цена для потребителя = BAS+CAF+BAF+OHC+DHC+ODF+DDF+EDI+PSI+MHH.

При этом, GRI (GRR, RR) применяется только к базовой ставке фрахта (BAS), являясь надбавкой, как воспринимают это потребители и определено Конвенцией. Такие обстоятельства как BAF (Бункерная надбавка)

42

BAF (Бункерная надбавка) – дополнительный сбор к базовой ставке фрахта, величина зависит от стоимости топлива на международном рынке. Может изменяться ежемесячно или ежеквартально. Величина зависит от стоимости топлива на международном рынке. Обычно котируется за TEU (например, 500 USD/TEU).

, CAF (Валютная надбавка)

43

CAF (Валютная надбавка) – дополнительный сбор к базовой ставке фрахта, величина зависит от изменения курса валют. Может изменяться ежемесячно или ежеквартально. Обычно котируется в процентах к базовой ставке фрахта.

, или иные перечисленные выше надбавки (сборы, доплаты) тарифицируются как самостоятельные составляющие в конечной цене для потребителя.

GRI (GRR, RR) также не является надбавкой в связи с сезонным возрастанием объема перевозок в определенное время года («высокий сезон»), как утверждали отдельные ответчики. Для таких ситуаций перевозчики используют надбавку PSS

(Peak Season Surcharge), что подтверждается материалами дела. В рассматриваемый период перевозчики также публиковали PSS как отдельную временную надбавку с указанием ограниченного периода действия. Однако, Комиссия не усмотрела нарушений в случаях установления PSS в 2012-2013 гг.

Таким образом, установление GRI (GRR, RR) и её величина не имеет прямой связи с колебаниями цены на топливо, курсов валют, портовыми или погрузочно-разгрузочными сборами, сезонными изменениями объемов перевозок, или иными надбавками и сборами.

Комиссия также изучила вопрос существенного изменения спроса и объемов (емкости) товарного рынка в рассматриваемый период в качестве причины, которая могла бы повлиять на поведение всех участников рынка многократно и пропорционально количеству GRI в течение 2012-2013 гг. Однако, фактов существенных изменений объемов рынка в указанный период, Комиссией не установлено, ответчиками не представлено.

Комиссия не усматривает пропорциональное количество существенных изменений спроса на рынке в 2012-2013 гг., которые могли бы повлиять на поведение всех участников рынка. Комиссия отмечает, что надбавки GRI (GRR, RR) устанавливались синхронно и единообразно большинством участников рынка в 2012 году 7 раз, в 2013 году 9 раз.

Несмотря на отсутствие существенных изменений в спросе, существовало его незначительное колебание. В период наибольших колебаний (середина 2012 года), происходило снижение спроса на линейные контейнерные перевозки (по данным UNCTAD). Перевозчики продолжали повышать ставки путем установления все новых надбавок GRI (01.04.2012, 01.05.2012, 01.07.2012). Комиссия считает, что повышение ставок при падении спроса не соответствует экономической логике, если такое же повышение не осуществляют другие участники рынка. Однако, перевозчики настойчиво синхронно и единообразно устанавливали новые GRI каждые 2-3 месяца.

Каких-либо иных обстоятельств, которые могли бы, в равной мере повлиять на всех хозяйствующих субъектов на рассматриваемом товарном рынке в части синхронного и единообразного повышения базовой ставки фрахта путем объявления GRI (GRR, RR) Ответчиками не представлено и Комиссией не установлено.

Таким образом, Комиссия пришла к выводу, что рассматриваемые запрещенные согласованные действия вызваны действиями хозяйствующих субъектов, участвовавших в них, и не являлись следствием обстоятельств, в равной мере влиявших на всех участников рынка.

Синхронное и единообразное поведение A.P. Moller-MaerskA/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd., Orient Overseas Container Line Limited ограничивало конкуренцию на товарном рынке линейных контейнерных перевозок

В соответствии с пунктом 17 статьи 4 Закона о защите конкуренции к признакам

ограничения конкуренции относится рост или снижение цены товара, не связанные с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке, а также иные обстоятельства, создающие возможность для хозяйствующего субъекта или нескольких хозяйствующих субъектов в одностороннем порядке воздействовать на общие условия обращения товара на товарном рынке.

Как следует из всей совокупности рассматриваемых обстоятельств, если в случае переговорного процесса потребителям удавалось снизить ставку фрахта и получить скидку или спровоцировать общее снижение ставок, то перевозчики синхронно и единообразно путем установления и введения новых надбавок GRI (GRR, RR) в 2012-2013 гг. компенсировали падение ставок на рассматриваемом направлении перевозок.

Вместо возможности привлечения дополнительных клиентов, в связи с повышением цены конкурентами на товарном рынке, каждый из перевозчиков сам увеличивал ставки фрахта путем установления GRI.

Такое поведение являлось сигналом о ценовых условиях конкурентов на определенную дату для других участников рынка и способствовало росту цен в определенные периоды времени. После очередного снижения ставок фрахта перевозчики снова синхронно и единообразно устанавливали надбавку GRI с целью увеличения цен.

Такие действия приводили к периодическому повышению цен, волатильности рынка и имели для потребителей негативный эффект, что подтверждается пояснениями потребителей и материалами дела.

Получая публичную информацию от перевозчиков о том, что увеличение базовой ставки фрахта пройдет синхронно и единообразно у всех ключевых участников рынка, потребитель (покупатель) в ходе переговоров имел более слабые позиции, чем продавцы (перевозчики).

Кроме этого, для покупателя отказ или отложение сроков перевозки всегда связано с дополнительными расходами в транспортно-логистической цепочке доставки грузов, а переход от одного перевозчика к другому – с временными и иными издержками. Наиболее негативный эффект от такого поведения формируется для средних и мелких потребителей (покупателей), которые вынуждены были соглашаться с установленной надбавкой. Комиссия располагает фактами, подтверждающими применение GRI перевозчиками в полном объеме для отдельных потребителей.

При этом попытки перехода или обращения покупателя от одного продавца к другому не представляли для клиента (грузоотправителя) существенной выгоды, так как соответствующие надбавки к ставкам фрахта вводились регулярно большинством участников рынка.

Комиссия считает, что сложившаяся практика синхронного и единообразного установления GRI не характерна для товарных рынков с развитой конкурентной средой и ограничивает конкуренцию. Такая же позиция сложилась у некоторых мелких и средних потребителей на товарном рынке:

- - ООО «ТЛ БРОКЕР» (исх. № 1004-02/15 от 10.04.2015, вх. ФАС России № 35071-Ф/15 от 10.04.2015) отмечает, что «Конкуренция на рынке морских и океанских контейнерных перевозок за период с 01.01.2011 по 01.01.2015 имеет слабое присутствие в плане ценовой политики, так как в рамках различных союзов и объединений морских контейнерных перевозчиков происходят консультации и выработка аналогичных по уровню стоимости услуг предложений..»;

- ЗАО «.....»

44

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация представлена в ФАС России с грифом «Коммерческая тайна»

(исх. 36/6 от 05.06.2015, вх. ФАС России № 60023-ДСП/15 от 16.06.2015) отмечает: «ЗАО оценивает уровень конкуренции на рынке морских и океанских контейнерных перевозок как низкий. Причина - наличие всего 3-5 крупных перевозчиков, обладающих наибольшим количеством современных судов и организующих альянсы (картели) для регулирования цен на рынке»;

- ООО «Русмарин-Лоджистик и транспорт» (исх. № 3 от 06.04.2015, вх. ФАС России № 39253/15 от 21.04.2015) отмечает: «На рынке морских и океанских контейнерных перевозок большую часть грузов забирают такие линии как Maersk, MSC, CMA CGM. Эти же перевозчики задают общий тон и тренд на рынке. Все остальные перевозчики борются за оставшийся объем грузоперевозок»;

- ООО «СТС Логистикс» (исх. № 02/09/15- ю/1 от 02.09.2015, вх. ФАС России № 99616/15 от 16.09.2015) отмечает: «Все ставки морского фрахта в той или иной линии доступны всем, многие морские линии открыто размещают свои тарифы на сайтах, которые доступны всем желающим, и для всех они практически одинаковы, за исключением особых тарифных условий для очень крупных клиентов с большими регулярными объемами грузов. Для таких клиентов ставки морских фрахтов могут отличаться от стандартных ставок «для всех». По большому счету, все компании равны, так как пользуются примерно одинаковыми ставками морских фрахтов...»;

- ООО «ИКС 5 Ритейл Групп» (исх. № 01-2/1217 от 23.04.2015, вх. ФАС России № 41361/15 от 27.04.2015) отмечает: «Каждый участник (океанская линия) наблюдает за действиями своих конкурентов: осуществляет мониторинг предложений по фрахту, сборам, локальным расходам, за проведением различных мероприятий, связанных с изменением предложения тоннажа (замена судов малой вместимости на суда большей вместимости и наоборот) на ключевых океанских и морских сервисах, а также мероприятий, связанных с повышением ставок»;

- ООО «СЭЗ-Сервис» (исх. № 95 от 24.04.2015, вх. ФАС России № 43344/15 от 30.04.2015) отмечает: «Ставки за указанный период схожи»;

- ООО «Ай.Эр.Эм.Си.» сообщает (исх. № 222 от 27.05.2015, вх. ФАС России № 54064/15 от 29.05.2015) отмечает: «Конкуренция на рынке контейнерных морских

перевозок минимальная. Есть подозрение в ценовом сговоре»;

- ООО «Изотеп» (исх. № 1409/01 от 14.09.2015, вх. ФАС России № 106439/15 от 30.09.2015) отмечает: «По факту конкуренция минимальна. Все дают примерно одинаковые ставки, вопрос только в наличии судов и в свободном месте на них»;

- ПАО «.....»

45

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация представлена в ФАС России с грифом «Коммерческая тайна»

(исх 10.12.2015 № ГД-19/14630, вх. 145588/15 от 11.12.2015) отмечает «Все линии периодически объявляют об увеличении базовых тарифов на какую-либо сумму по различным направлениям, объявляя это как General Rate Increase. Ни одна линия не предоставляет детальный расчёт причин, приведших к увеличению фрахта. У нас нет понимания природы General Rate Increase и в чем заключается экономическое обоснование его применения.

Более того, у нас вызывает недоумение практика применения линиями General Rate Increase при увеличении базовых тарифов по следующим причинам:

1 - унифицированность применения всеми линиями General Rate Increase. Неясна причина использования всеми линиями единого механизма General Rate Increase. Наоборот, здоровая рыночная ситуация предполагает, что каждый хозяйствующий субъект исходит из своих собственных, конфиденциальных причин и подходов при определении ценообразования. Использование же одного и того же подхода всеми линиями в отсутствии внятного и обоснованного объяснения;

2 - публикация увеличения базовых тарифов через публикацию General Rate Increase. Мы не видим объяснимых причин для чего линии публикуют на своих сайтах увеличение ставок через объявление General Rate Increase. Нормальная рыночная ситуация предполагает, что условия по цене являются конфиденциальными и обсуждаются наедине между поставщиком и потребителем услуг с учетом множества рыночных факторов;

3 - синхронность увеличения базовых тарифов линий через General Rate Increase. Все линии более-менее синхронно увеличивают базовые тарифы через объявление General Rate Increase. Нормальная рыночная ситуация предполагает, что каждый хозяйствующий субъект заинтересован в увеличении собственных продаж и укреплении рыночной доли. Обычно это достигается в том числе через ценовое конкурентное поведение. Синхронность повышения цен наоборот свидетельствуют об аномальной рыночной ситуации, когда конкуренты отказываются от ценовой конкуренции;

4 – отсутствие экономически понятных причин для роста базового тарифа морского фрахта посредством General Rate Increase. Рост базового тарифа линий противоречит экономическим реалиям и рыночной конъюнктуре. Так, базовый тариф необъяснимо рос в периоды снижения тарифов на перевозку грузов

морскими сухогрузами в трюмах, а также снижения цен на нефть и топливо, что должно было уменьшить себестоимость контейнерных перевозок.

Все указанные выше пункты, связанные с использованием линиями General Rate Increase могут свидетельствовать о существовании неконкурентных соглашений и/или действий со стороны линий».

Оценка результатов практики GRI (GRR, RR) Европейской Комиссией

ЕК полагает, что эта практика может нанести вред конкуренции и потребителям.

«21 ноября 2013 года Европейская Комиссия начала официальные антимонопольные процессы в отношении 14 линейных судоходных компаний в целях установить есть ли в действиях указанных компаний признаки наличия согласованности действий, нарушающих нормы антимонопольного права Европейского союза. Начиная с 2009 года, следом за отменой Конференций (BER), эти перевозчики стали регулярно публиковать объявления о намерении повысить цены (известные также как повышение общей ставки или GRI) на своих сайтах, а также в специализированной прессе. Эти объявления делались несколько раз в год. С 2009 года, в ускоренном темпе было проведено более 55 раундов повышения общей ставки (GRI), практически в каждом месяце за последние два года. Объявления содержали сведения о размере увеличения, а также о дате вступления их в силу, которые в большинстве случаев являлись одинаковыми для всех перевозчиков. Вместе с тем, в объявлениях не указывалась полная возможная цена, взимаемая перевозчиками, которая, соответственно, оставалась неизвестной для клиентов. Эти объявления не являются обязательными, и есть примеры того, как перевозчики меняли свои ранее данные объявления: увеличивая или уменьшая размер повышения или меняя дату вступления их в силу. Как правило, объявления успешно давались перевозчиками за несколько недель до непосредственной даты вступления в силу. Размеры объявленных повышений являются довольно существенными..... Ситуация на рынке является такой, что объявления, как правило, даются вопреки рыночным условиям, то есть при низком спросе и высоком предложении. В данном случае, Комиссия опасается, что данная практика может позволить перевозчикам сообщать о своих намерениях по установлению будущих цен друг другу и может нанести вред конкуренции и потребителям путем увеличения цен на рынке услуг линейных транспортных перевозок по маршруту в/из Европы»

Мнение российских потребителей относительно пользы (вреда) одновременного опубликования GRI (GRR, RR) линейными контейнерными перевозчиками

В соответствии с позицией ответчиков, представленной в ФАС России, между фактическим значением ставок морских линейных перевозчиков и расчётными ставками, полученными в результате объявления GRI не существует прямой взаимосвязи.

Тем не менее, GRI регулярно анонсируется всеми международными перевозчиками. Кроме этого, перевозчики в ходе рассмотрения дела утверждали, что эта практика приносит пользу потребителям, так как они могут заранее спланировать свою деятельность.

Комиссия ФАС России рассмотрев позицию и пояснения ответчиков относительно практики объявления GRI (GRR, RR) провела опрос потребителей для установления мнения потребителей относительно пользы (вреда) одновременного опубликования GRI (GRR, RR) линейными контейнерными перевозчиками для потребителей (запрос ФАС России КА/64071/15 от 16.11.2015). Среди прочих вопросов потребителям был задан вопрос: «Принесло ли организации какую-либо пользу (вред) одновременное опубликование GRI (GRR) линейными контейнерными перевозчиками в период с 2012 по 2015 гг. Влияет ли это каким-то образом (отрицательно, положительно) на вашу хозяйственную деятельность? В случае, если влияет, то просим пояснить».

Большинство опрошенных потребителей пояснили, что GRI (GRR) оказывает негативное влияние на их хозяйственную деятельность.

Далее приведены ответы некоторых потребителей на поставленный вопрос:

- ООО ТД «Шины и Каучуки» сообщает (исх. б/н от 24.11.2015, вх. ФАС 135510-ЭП/15 от 24.11.2015): «Влияет только на увеличение затрат при перевозке грузов. Положительных моментов нет»;

ООО «Ай.Эр.Эм.Си» сообщает (исх. б/н от 24.11.2015, вх. ФАС 138519/15 от 30.11.2015): «Под термином GRI (General Rate Increase), GRR (General Rate Restoration) понимается «надбавка за возрастающий, либо крайне уменьшающийся объем перевозок чтобы, как правило, компенсировать затраты на ввод дополнительных судов в эксплуатацию, либо вывода из эксплуатации на некоторое время нескольких судов, а также чтобы компенсировать недогруженность судов в непиковые месяцы.» GRI (GRR и т.п.) это надбавка или наценка, увеличивающая базовые ставки фрахта на рынке линейных контейнерных перевозок. GRI, GRR (аналоги) негативно влияют в ценообразовании услуг на рынке линейных контейнерных перевозок. GRI, GRR

негативно влияет на итоговую ставку, так как величина GRI, GRR для разных экспедиторов разная;»

ООО «ИКС 5 РИТЕЙЛ ГРУПП» сообщает (исх. 010/3299 от 26.11.2015, вх. ФАС 138745/15 от 30.11.2015): «..использование перевозчиками изменений базового тарифа морского фрахта путем GRI и ее аналогов не является экономически обоснованным. Процедура формирования существующих надбавок к ставке фрахта малопонятна, непрозрачна, в связи с чем невозможно проверить их обоснованность. Повышение надбавок судоходными линиями напрямую влияет на повышение себестоимости товаров и, соответственно, на повышение розничных цен для покупателей»;

ЗАО «ГЕОЛОГИСТИКС» сообщает (исх. 419 от 25.11.2015, вх. ФАС 137276-ЭП/15 от 26.11.2015): «Безусловно, периодическое изменение стоимости фрахта на ключевом направлении линейных контейнерных перевозок влияет на финансовый результат деятельности экспедитора, т.к. экспедитор берет на себя риск повышения стоимости фрахта при фиксировании ставок для своих клиентов на срок 1-3 месяца. Более того, стоимость фрахта определяется датой коносамента, поэтому при отгрузке контейнера со склада клиента в конце месяца, скорее всего, он будет погружен на судно, уходящее в первые дни следующего месяца (GRI обычно вводится с 1 числа). В этом случае линейный перевозчик при выставлении счета будет применять GRI. А для клиента отправка датируется предыдущим месяцем, до ввода GRI»;

ООО «МОРПОРТСЕРВИС» сообщает (исх. 124 от 02.12.2015, вх. ФАС России № 141065-ЭП/15 от 03.12.2015): «Опубликование GRI негативно влияет, когда увеличение стоимости фрахта подталкивает грузовладельцев к смене маршрута перевозки или приостановки отгрузок до снижения стоимости»;

ООО «БИАПУР ТРЕЙДИНГ» сообщает (исх. б/н от б/д, вх. ФАС России №140376-ЭП/15 от 02.12.2015):«Одновременное опубликование GRI линейными контейнерными перевозчиками приносит только вред. У нас не остается выбора и приходится уплывать по более высоким ценам. Соответственно это негативно сказывается на хозяйственной деятельности в виде более высоких затрат на фрахт»;

ООО «Русмарин-Логистика» сообщает (исх. б/н от 02.12.2015, вх. ФАС России № 140550-Ф/15 от 02.12.2015): «Для нашей компании, как и для импортеров, введение GRI сказывается отрицательно, т.к. некоторые наши клиенты отказываются от отправки грузов»;

ООО «Транспортное агентство Еврологистика» сообщает (исх. б/н, б/д, вх. ФАС 142183/15 от 04.12.2015): «Сумма расходов на организацию перевозок увеличивается с введением GRI»;

ООО «Хайгер Бас Рус» сообщает (исх. № 01-30/12 от 30.11.2015, вх. ФАС России № 138987-ЭП/15 от 30.11.2015): «Одновременное опубликование GRI (GRR) линейными контейнерными перевозчиками в период с 2012 по 2015 гг., не принесло нашей организации никакой пользы, так как введение морскими линиями GRI (GRR) естественным образом увеличивает себестоимость товара на внутреннем рынке РФ»;

ООО «Международный таможенный терминал» сообщает (исх. 51/11/15 от 30.11.2015, вх. ФАС России № 144197/15 от 09.12.2015): «Увеличение ставки влияет на хозяйственную деятельность организации. Себестоимость перевозок для конечного получателя увеличивается»;

ЗАО «СТС Логистикс» сообщает (исх. № 27/11/15 - ю/1 от 27.11.2015, вх. ФАС России № 144027/15 от 09.12.2015): «Поскольку GRI значительно влияет на ставку фрахта (в сторону увеличения), то введение GRI приводит к уменьшению количества Заявок Клиентов на услуги по морской перевозке в период действия GRI».

Таким образом, потребители подтверждают, что синхронное и единообразное установление GRI приводит к росту цен в отрасли и негативно влияет на средних и мелких потребителей (покупателей).

Вывод Экспертизы относительно практики GRI

Как следует из проведенной Экспертизы «зависимость потребителей от компаний, которые не действуют в соответствии с понятными принципами и чёткими правилами, приводит к отсутствию стабильности в процессе внешнеторговой деятельности и, в конечном итоге, к негативным последствиям для грузоотправителей и росту их расходов.

GRI связано с более глубокими процессами в ценообразовании, чем непредвиденные изменения рыночной ситуации, колебания стоимости бункера и валют, которые регулируются иными фрахтовыми надбавками.

Если согласиться с позицией о том, что «GRI – это некий ориентир, который перевозчик желает использовать при определении ставки фрахта..., по сути - результат внутренних расчётов...», как утверждает агент «...»

47

Наименование хозяйствующего субъекта не указывается в связи с тем, что информация представлена в ФАС России с грифом «Коммерческая тайна»

, в ориентирах и результатах внутренних расчётов перевозчики проявляют синхронность и нетипичное для конкурентных рынков единообразие. Такое же единообразие существует и в вопросе отказа от фактического применения GRI.

Таким образом, GRI может служить подтверждением согласованной фрахтовой политики перевозчиков, которая осуществляется вне рамок традиционных Конференций, определенных Конвенцией».

Как отмечают эксперты, потребители отметили серьёзные сложности в своей деятельности, связанные с практикой применения GRI линейными перевозчиками.

Поведение линейных контейнерных перевозчиков в рамках участия в Транстихоокеанском стабилизационном соглашении - TSA.

В ходе рассмотрения дела №1-11-313/00-22-13 Комиссия также установила, что Ответчики рассматриваемого дела и основные участники исследованного ФАС России товарного рынка являются членами Транстихоокеанского стабилизационного соглашения (The Transpacific Stabilization Agreement, TSA): «TSA - это соглашение заключенное в 1989 г. и зарегистрированное в Федеральной Морской Комиссии США в соответствии с Законом о Судоходстве 1984 г.»

48

Т. 4, ч. 4

В настоящее время, как следует из документов и информации, представленных ответчиками: «TSA является исследовательско-дискуссионным форумом ряда контейнерных перевозчиков, вовлеченных в организацию перевозок из портов и внутриконтинентальных пунктов Дальневосточного региона в США... Участники TSA также вырабатывают не являющиеся обязательными рекомендации в отношении ориентировочных показателей фрахта и других, связанных с перевозками вопросов»

49

Т. 13, ч. 1

Анализ деятельности TSA, выполненный Комиссией на основе доступной информации, публикуемой на интернет ресурсе www.tsacarriers.org показал, что на данном ресурсе периодически появляется информация о финансово-экономическом положении участников TSA и необходимости общего повышения ставок фрахта путем объявления GRI на направлении из портов и внутриконтинентальных пунктов Дальневосточного региона в США и обратно. Соответствующие сообщения публикуется на сайте TSA от имени членов. Типичной мотивировкой таких объявлений являются негативные финансовые показатели перевозчиков, рыночная конъюнктура и необходимость восстановления падающих ставок. В частности, в одной из публикаций на сайте TSA указано следующее:

«Окленд, Калифорния / 15 Октября 2013 – Линии контейнерных перевозок, обслуживающие направление Азия – США продолжают прилагать усилия для восстановления базовых ставок фрахта на перевозки в праздничные дни и на следующие за этим переговоры по заключению контрактов в 2014 году.

Перевозчики-участники Соглашения (TSA) рекомендуют принять за основу увеличение (GRI) на 400 долларов за 40-футовые контейнеры (СФЭ), охватывающее все порты погрузки и отгрузки, и вступающее в силу 15 Ноября 2013 года. Изменение ставок следует за увеличением ставок по сделкам отдельными линиями в течение Октября.

«На фоне того, что погрузочно-разгрузочные работы, транспортные средства и другие расходы продолжают расти, а перевозчики работают в убыток, торговля идет умеренно и налицо устойчивый рост грузооборота по сравнению с 2012 годом», - отмечает исполнительный директор TSA Брайан М. Конрад. «В преддверии 2014 года, в целях поддержания уровня обслуживания, некоторым перевозчикам стоит пересмотреть текущие ставки...

...TSA является площадкой дискуссий и исследований для основных линий контейнерных перевозок, обслуживающих торговлю по маршруту Азия – порты и внутренние порты США для дискуссий и исследований.

Участники TSA: APL Ltd. , China Shipping Container Lines , CMA-CGM , COSCO Container Lines, Ltd. , Evergreen Line, Hanjin Shipping Co., Ltd. , Hapag-Lloyd AG, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd., Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (K Line), Maersk Line, Mediterranean Shipping Co., Nippon Yusen Kaisha (N.Y.K. Line), Orient Overseas Container Line, Ltd., Yangming Marine Transport Corp., Zim Integrated Shipping Services»».

Доказательства наличия иных схожих по содержанию публикаций приобщены к материалам дела.

Учитывая, что Ответчики рассматриваемого дела в рамках TSA определяют ориентировочные показатели фрахта, величины GRI с определенной даты (и другие, связанные с перевозками вопросы) для направления перевозок из портов Дальневосточного региона в США, Комиссия ФАС России критически оценивает возможность самостоятельности действий данных хозяйствующих субъектов при объявлении GRI (GRR, RR) на направлении Дальний Восток/Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в 2012-2013 гг.

Комиссия считает, данные обстоятельства одним из доказательств информированности конкурентов - участников согласованных действий о намерении повысить ставку фрахта, в том числе в части величины GRI и даты установления GRI.

Выводы Комиссии по делу № 1-11-313/00-22-13

Комиссия по рассмотрению дела №1-11-313/00-22-13, изучив все материалы дела, доводы участников дела, пояснения потребителей, результаты Экспертизы, результаты Анализа состояния конкуренции на товарном рынке, пришла к следующим выводам.

В соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 11.1. Закона о защите конкуренции запрещаются согласованные действия хозяйствующих субъектов конкурентов, если такие согласованные действия приводят к установлению или поддержанию цен (тарифов), скидок, надбавок (доплат) и (или) наценок.

Установленное Комиссией нарушение пункта 1 части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции, путем совершения запрещенных согласованных действий хозяйствующими субъектами-конкурентами на рынке линейных контейнерных перевозок привело к установлению надбавок (доплат) к ставкам фрахта на направлении перевозок из Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга).

Правонарушение установлено антимонопольным органом на основании совокупности прямых и косвенных доказательств.

В соответствии со статьей 8 Закона о защите конкуренции согласованными действиями хозяйствующих субъектов являются действия хозяйствующих субъектов на товарном рынке при отсутствии соглашения, удовлетворяющие совокупности следующих условий:

- 1) результат таких действий соответствует интересам каждого из указанных хозяйствующих субъектов;
- 2) действия заранее известны каждому из участвующих в них хозяйствующих субъектов в связи с публичным заявлением одного из них о совершении таких действий;
- 3) действия каждого из указанных хозяйствующих субъектов вызваны действиями иных хозяйствующих субъектов, участвующих в согласованных действиях, и не являются следствием обстоятельств, в равной мере влияющих на все хозяйствующие субъекты на соответствующем товарном рынке.

Согласно Постановлению Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 30 июня 2008 г. № 30 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением арбитражными судами антимонопольного законодательства (в ред. [Постановления](#) пленума ВАС РФ от 14.10.2010 №52) «При анализе вопроса о том, являются ли действия хозяйствующих субъектов на товарном рынке согласованными ([статья 8](#) закона о защите конкуренции), арбитражным судам следует учитывать: согласованность действий может быть установлена и при отсутствии документального подтверждения наличия договоренности об их совершении. Вывод о наличии одного из условий, подлежащих установлению для признания действий согласованными, а именно: о совершении таких действий было заранее известно каждому из хозяйствующих субъектов, - может быть сделан исходя из фактических обстоятельств их совершения. Например, о согласованности действий, в числе прочих обстоятельств, может свидетельствовать тот факт, что они совершены различными участниками рынка относительно единообразно и синхронно при отсутствии на то объективных причин».

Комиссия установила, что A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd., Orient Overseas Container Line Limited действовали относительно единообразно и синхронно при отсутствии на то объективных причин.

Комиссия установила, что результат таких действий соответствовал интересам каждого из указанных хозяйствующих субъектов; действия заранее были известны каждому из участвующих в согласованных действиях хозяйствующих субъектов в

связи с публичным заявлением одного из них о совершении таких действий; действия каждого из указанных хозяйствующих субъектов вызваны действиями иных хозяйствующих субъектов, участвующих в согласованных действиях, и не являются следствием обстоятельств, в равной мере влияющих на все хозяйствующие субъекты на соответствующем товарном рынке.

Согласно [Постановлению](#) Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 21.04.2009 № 15956/08 известность каждому из субъектов о согласованных действиях друг друга заранее может быть установлена не только при представлении доказательств получения ими конкретной информации, но и исходя из общего положения дел на товарном рынке, которое предопределяет предсказуемость такого поведения как групповой модели, позволяющей за счет ее использования извлекать неконкурентные преимущества.

В результате действий A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd., Orient Overseas Container Line Limited по установлению надбавок (доплат) к ставкам фрахта сформировалась ярко выраженная модель группового поведения на товарном рынке, характеризующаяся строгой определенностью и системностью действий по единовременному установлению надбавок (доплат) к ставкам фрахта. В указанных условиях каждый из участников при совершении каждого ценового изменения был уверен в том, что остальные участники оперативно совершат аналогичные ответные действия.

Ответчики по делу № 1-11-313/00-22-13 не представили Комиссии ФАС России убедительных доводов, которые могли бы свидетельствовать о законности и правомерности совершенных ими действий. Доводы ответчиков о том, что Комиссия не исследовала фактические цены несостоятельны.

В материалах дела присутствуют доказательства, подтверждающие применение установленных GRI (GRR, RR) к отдельным потребителям, а также влияние GRI (GRR, RR) на ставки фрахта в целом.

Кроме этого, Комиссия отмечает, что потенциальные потребители руководствовались в 2012-2013 гг. официальной информацией публикуемой на сайтах линейных контейнерных перевозчиков. При наличии иных квалифицирующих обстоятельств, установленных Комиссией, синхронное и единообразное установление GRI (GRR, RR) и их публикация на сайтах перевозчиков, образуют состав нарушения антимонопольного законодательства, так установление надбавок (доплат) относятся к конкретным негативным последствиям, перечисленным в пункте 1 части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции.

Комиссия рассмотрела пояснения лица, обладающего сведениями об обстоятельствах рассматриваемого дела – Виталия Пружанского (далее – В.Пружанский), привлеченного к делу по ходатайству A.P. Moller-Maersk A/S и Mediterranean Shipping Company S.A.

Доводы В. Пружанского о том, что GRI объявляются иностранными компаниями не в отношении российских потребителей и о том, что в материалах дела не имеется подтвержденных доказательств о негативном влиянии надбавок на российских потребителей, Комиссия считает несостоятельными.

В. Пружанский, с его пояснений, изучал документы и информацию, представленные ему для исследования A.P. Moller-Maersk A/S и Mediterranean Shipping Company S.A.. Результат исследования, проводимого В. Пружанским, полностью зависит от «качества» и полноты первичной информации. Вместе с этим, материалы дела включают документы и информация, представленные 16 перевозчиками - участниками рынка, многочисленными потребителями и иные сведения, с которыми В. Пружанский не ознакомился и не может объективно оценить все обстоятельства рассматриваемого дела.

Комиссия установила, что установление надбавок GRI (GRR, RR) приводит к росту цен и негативно влияет на хозяйственную деятельность российских потребителей услуг перевозок с Дальнего Востока и из Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга).

В соответствии с пунктом 1 статьи 3 Закона о защите конкуренции «закон распространяется на отношения, которые связаны с защитой конкуренции, в том числе с предупреждением и пресечением монополистической деятельности и недобросовестной конкуренции, и в которых участвуют российские юридические лица и иностранные юридические лица, организации...».

В соответствии с пунктом 1 статьи 3 положения Закона о защите конкуренции «применяются к достигнутым за пределами территории Российской Федерации соглашениям между российскими и (или) иностранными лицами либо организациями, а также к совершаемым ими действиям, если такие соглашения или действия оказывают влияние на состояние конкуренции на территории Российской Федерации».

A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd. и Orient Overseas Container Line Limited являясь иностранными юридическими лицами совершали действия, которые оказали негативное влияние на состояние конкуренции и хозяйственную деятельность потребителей на территории Российской Федерации.

A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd., Orient Overseas Container Line Limited действовали на рассматриваемых товарных рынках и получили выручку от оказания услуг по перевозке грузов в контейнерах на направлении с Дальнего Востока и из Юго-Восточной Азии в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в 2012-2013 гг. Данные о выручке хозяйствующих субъектов в настоящем решении не приводятся в связи с присвоением им грифа «коммерческая тайна».

Комиссия провела анализ имеющихся материалов дела и доступных электронных ресурсов участников рынка (веб-сайтов) линейных контейнерных перевозок в 2014-2015 гг. Проведенный анализ показал, что с 2014 года в действиях участников рынка не наблюдается синхронность и единообразие, которое было установлено Комиссией для периода 2012-2013 гг.

Комиссия констатирует, что в период вторая половина 2013 года – начало 2014 года часть перевозчиков прекратила публикации об установлении GRI (GRR, RR) на рассматриваемом направлении перевозок.

В частности, о прекращении публикаций с августа 2013 года сообщил

представитель Hyundai Merchant Marine Co., LTD., с начала 2014 года сообщил представитель Mediterranean Shipping Company S.A.

Orient Overseas Container Line Limited продолжает публично информировать своих клиентов о повышении базовой ставки фрахта, однако, в объявлениях более не указываются точные величины повышения, как это было в 2012-2013 гг.

Комиссия также отмечает, что часть перевозчиков - участников рынка полностью удалила из своих общедоступных электронных ресурсов ранее опубликованные GRI (GRR, RR). Таким образом, GRI (GRR, RR) более не доступны для неопределённого круга лиц, как это практиковалось в 2012-2013 гг.

Комиссия связывает изменения в поведении участников рынка с официальным началом расследования по рассматриваемым обстоятельствам Европейской Комиссией и проведением внеплановых проверок и возбуждением ФАС России рассматриваемого дела № 1-11-313/00-22-13.

Комиссия считает, что указанные факторы способствовали улучшению конкурентной среды на рынке линейных контейнерных перевозок с Дальнего Востока и из Юго-Восточной Азии в Европу, в том числе в Российскую Федерацию (Санкт-Петербург, Усть-Луга).

Кроме этого, как пояснили участники дела и потребители, ставки фрахта на рассматриваемом направлении существенно снизились в 2014-2015 гг. по сравнению с 2012-2013 гг.

Комиссия исходит из норм российского законодательства, о том что запрет на согласованные действия не распространяются на согласованные действия хозяйствующих субъектов, совокупная доля которых на товарном рынке не превышает 20% и при этом доля каждого из которых на товарном рынке не превышает 8%, а также иных квалифицирующих обязательств в Законе о защите конкуренции. В связи с этим, действия иных участников рынка кроме не A.P. Moller-Maersk A/S, CMA CGM SA, Hyundai Merchant Marine Co., Ltd, Evergreen Marine Corp. (Taiwan), Ltd. и Orient Overseas Container Line Limited не образуют состав нарушения антимонопольного законодательства по рассматриваемой квалификации.

Комиссия не усматривает в действиях агентов перевозчиков на территории Российской Федерации, и иных лиц, привлеченных в качестве Ответчиков по делу нарушений пункта 1 части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции и пункта 1 части 1 статьи 11 Закона о защите конкуренции, в связи с тем, что указанные лица не устанавливали и не публиковали надбавки к ставкам фрахта GRI (GRR,RR) и не получали выручку за услуги по перевозке грузов в контейнерах на направлении Дальний Восток/Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в 2012-2013 гг.

Комиссия полагает, что деятельность перевозчиков и агентов на территории Российской Федерации на предмет нарушения антимонопольного законодательства в части установления тарифов на услуги сверхнормативного хранения и использования контейнерного оборудования; величины стивидорных расходов (THC) в портах Санкт-Петербург и Усть-Луга; зимней надбавки (Winter surcharge), надбавки ENS/EDI (Electronic Notification Surcharge) должны быть изучены дополнительно, в связи с чем, поручает исследовать данные вопросы Управлению

по борьбе с картелями ФАС России.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-3 статьи 41, статьей 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия

РЕШИЛА:

- - 1. Признать A.P.Moller-Maersk A/S (Espalanden 50, 1098 Copenhagen, Denmark), CMA CGM SA (4 Quai d'Arenc, 13002 Marseille, France), Hyundai Merchant Marine Co., LTD (194 Yulgok-Ro, Jongno-Gu, Seoul, South Korea), Orient Overseas Container Line Limited (33/F Harbour Centre, 25 Harbour road, Wanchai, Hong Kong) нарушившими пункт 1 части 1 статьи 11.1 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» путем совершения вышеназванными хозяйствующими субъектами-конкурентами запрещенных согласованных действий, которые привели к установлению надбавок (доплат) к ставкам фрахта на рынке линейных контейнерных перевозок грузов в универсальных (сухих) контейнерах на направлении Дальний Восток/Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в 2012-2013 гг.
 - 2. Признать A.P.Moller-Maersk A/S (Espalanden 50, 1098 Copenhagen, Denmark), Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd (Evergreen Marine Building 166, Minsheng East Road, Sec 2, Taipei 104, Taiwan), Hyundai Merchant Marine Co., LTD (194 Yulgok-Ro, Jongno-Gu, Seoul, South Korea), Orient Overseas Container Line Limited (33/F Harbour Centre, 25 Harbour road, Wanchai, Hong Kong) нарушившими пункт 1 части 1 статьи 11.1 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» путем совершения вышеназванными хозяйствующими субъектами-конкурентами запрещенных согласованных действий, которые привели к установлению надбавок (доплат) к ставкам фрахта на рынке линейных контейнерных перевозок грузов в рефрижераторных контейнерах на направлении Дальний Восток/Юго-Восточная Азия - Российская Федерация (Санкт-Петербург, Усть-Луга) в 2012-2013 гг.
 - 3. Прекратить рассмотрение дела по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 11 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» конкуренции в отношении ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь» (196084, город Санкт-Петербург, Московский проспект, дом 97, литер А, пом. 20Н, 23Н, 25Н (ИНН 7805111901), ООО «Маэрск» (190103, город Санкт-Петербург, улица 10-я Красноармейская, дом 22, литер А (ИНН 7839505397), ООО «СиЭмЭй СиджиЭм Русь» (119017, город Москва, улица Большая Ордынка, дом 40, строение 4, офис 209 (ИНН 7705563140), ООО «Эвергрин Шиппинг Эйдженси (Рашия) Лимитед» (191186, город Санкт-Петербург, улица Миллионная, дом 11, литер А, пом. 50Н (ИНН 7816371563), ООО «Оу-Оу-Си-Эл (Рашия) Лимитед» (198097, город Санкт-Петербург, проспект Стачек, дом 48, строение 2 (ИНН 7805257700), ООО «Хендэ Мерчант Марин (СНГ)» (198097, город Санкт-Петербург, проспект Стачек, дом 48, строение 2 (ИНН 7839372877) в связи с отсутствием нарушения антимонопольного законодательства.

4. Прекратить рассмотрение дела по признакам нарушения пункта 1 части 1 статьи 11.1 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в отношении ООО «Маэрск» (ИНН 7701119127), Maersk Line Agency Holding A/S (Espalanden 50, 1098 Copenhagen, Denmark), ООО «Оу-Оу-Си-Эл (Раша) Лимитед» (ИНН 7805257700), Orient Overseas Container Line (Europe) Limited (OOCL House, Levington Park, Bridge Road, Levington, Ipswich, Suffol K IP10 0NE, United Kingdom), Orient Overseas Container Line Limited - OOCL Hong Kong Branch (32/F., Harbour Centre, 25 Harbour Road, Wanchai, Hong Kong), ООО «СиЭмЭй СиДжиЭм Русь» (ИНН 7705563140), CMA CGM Agencies Worldwide SAS (Quai d'Arenc, 13002 Marseille, France), ООО «Эвергрин Шиппинг Эйдженси (Рашиа) Лимитед» (ИНН 7816371563), Evergreen Shipping Agency (Deutschland) (Evergreen Building, Amsinckstrasse 55, 20097 Hamburg, Germany), Peony Investment S.A. (53rd Street, Urbanization Orbario, Torre Swiss Bank, 2nd Floor, Republic of Panama), ООО «Хендэ Мерчант Марин (СНГ)» (ИНН 7839372877), Hyundai Merchant Marine (Europe) Limited (4th Floor, City Reach, 5 Greenwich View Place, London E 14 9NN, United Kingdom), ООО «Медитерранеан Шиппинг Компани Русь» (ИНН 7805111901), Mediterranean Shipping Company S.A. (12-14 Chemin Rieu, 1208 Geneva, Switzerland), MSC Scandinavia Holdings A/S (Orient Plads 1, DK-2100 Copenhagen, Denmark), Eastern Europe Holding ApS (Orient Plads 1, DK-2100 Copenhagen, Denmark) в связи с отсутствием нарушения антимонопольного законодательства.

7. Направить копию настоящего решения в антимонопольные органы Европейского союза и Китайской Народной Республики.

■
■

■ 5. Предписания об устранении нарушения антимонопольного законодательства по факту согласованных действий не выдавать, в связи с прекращением нарушения антимонопольного законодательства.

6. Направить копию настоящего решения в Министерство транспорта Российской Федерации и Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Решение антимонопольного органа может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его принятия.

Примечание. За невыполнение в установленный срок законного решения антимонопольного органа статьей 19.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.