

Резолютивная часть решения оглашена «01» ноября 2011 года.

В полном объеме решение изготовлено «15» ноября 2011 года.

Комиссия Магаданского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе: председатель комиссии Отменная Л.А. - заместитель руководителя – начальник отдела управления, члены комиссии: Кашу Е.В. - главный специалист-эксперт управления, Коновалова Н.Н. – ведущий специалист-эксперт управления, Стырина К.Б. - ведущий специалист-эксперт управления, рассмотрев дело № 03-10/05-2011 по признакам нарушения ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» (690091, Приморский край, ул. Посыетская,34) и ОАО «Сахалинское морское пароходство» (694620, Сахалинская область, ул. Победы, д.18«а», г. Холмск) пункта 1 части 1 статьи 11 Федерального Закона от 26.07.2006 «О защите конкуренции», в присутствии представителя ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» по доверенности № 15/06/11ФЛВ011 Сурикова Д.С., представителя ОАО «Сахалинское морское пароходство» по доверенности б/н от 15.07.2011

УСТАНОВИЛА:

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

Руководителем Магаданского УФАС России издан приказ № 01-12/51 от 13.05.2011 о возбуждении дела и создании комиссии по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства. Определением № 88 от 17.05.2011 дело № 03-10/05-2011 назначено к рассмотрению на 19.07.2011, определением № 122 от 19.07.2011 рассмотрение дела отложено до 05.09.2011. Определением № 139 от 11.08.2011 срок рассмотрения дела № 03-10/5-2011 продлен до 20.09.2011 г. Определением № 147 от 05.09.2011 на основании ходатайства представителя ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» (далее ФЕСКО, ООО «ФЛВ») рассмотрение дело отложено на 01.11.2011. Определением № 151 от 15.09.2011 срок рассмотрения дела № 03-10/5-2011 продлен до 12.11.2011 г.

ФЕСКО зарегистрировано 03 июня 2006 года за основным государственным номером 1062536055856. Последняя редакция устава утверждена решением единственного участника 11.12.2007 ОАО «Дальневосточное морское пароходство» (далее ДВМП), которое является также учредителем ООО Дальневосточный Региональный Центр «ФЕСКО Интегрированный транспорт» (далее –ООО «ФИТ») и др. юридических лиц.

В соответствии с уставом ФЕСКО оказывает следующие основные виды деятельности: осуществление каботажных и международных морских перевозок; организацию смешанных внутренних и международных перевозок совместно с другими видами транспорта; транспортно-экспедиторскую деятельность, связанную с осуществлением транспортного процесса на морском, железнодорожном и автомобильном транспорте; предоставление полного комплекта агентских услуг российским и иностранным судовладельцам и фрахтователям и др.

ОАО «Сахалинское морское пароходство» (далее-САСКО) зарегистрировано 19 июня 2002 года за основным государственным номером 1026501017828. В соответствии с уставом САСКО от 18.12.1992, с последними изменениями от 20.07.2007, основными видами деятельности Общества являются: деятельность морского грузового и пассажирского транспорта, предоставление связанных с этим услуг; аренда морских транспортных средств с экипажем и предоставление маневровых услуг на коммерческой основе. Таким образом, в отличие от ФЕСКО Общество не оказывает транспортно-экспедиционные услуги. САСКО осуществляет морские перевозки на линии Ванино - Магадан , Владивосток –Магадан, в основном, на собственных судах.

ФЕСКО не имеет собственных морских судов и на регулярной основе осуществляет перевозку арендованными у линейными судами грузов на направлениях Восточный - Магадан и Владивосток-Магадан, причем перевозки на последней линии осуществляет с конца 2009г. ФЕСКО на Владивостокской линии осуществляет деятельность более 10 лет и подтверждает, что было единственным участником перевозки на этой линии до ноября 2009 года.

В 2009 году, до выхода на рынок конкурента, ФЕСКО устанавливало тарифы на перевозку контейнеров в междуportовом сообщении (МПС) и в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (ПСЖВС) на направлении Владивосток-Магадан через 10-15 дней с момента их утверждения управляющим директором ФЕСКО. Так в 2009 год тарифы ФЕСКО устанавливались трижды: с 20.03.09 (утверждены 05.03.2009), с 15.08.2009 (утверждены 13.08.2009) и с 10.10.2009 (утверждены 01.10.2009), причем в августе 2009г. тарифы на перевозку некоторых видов контейнеров в направлении Владивосток-Магадан были снижены и установлены ниже уровня октября 2008 года, а по отношению к марту 2009г. ниже на 5-14%. Тарифы, которые остались неизменны, соответствовали уровню октября 2008 года. С октября 2009 года все тарифы ФЕСКО оставались в таком же размере, как и установленные в августе 2009г.

19.02.2010 ФЕСКО утвердило новые тарифы на перевозку и ввело их в действие: в МПС с 05.03.2010, в ПСЖВС с 15.03.2010 с повышением на 15% на направлении Владивосток – Магадан к ранее установленным по мотивам «увеличения стоимости эксплуатационных расходов».

31.05.2010 ФЕСКО утвердило новый прейскурант, которым введение тарифов предусмотрено через месяц, с 01.07.2010. В этом Прейскуранте, повышение тарифов на МПС не произошло, но действовавшие до этого сезонные надбавки на МПС из Владивостока в размере 6 тыс. руб., включены в тарифные ставки на перевозку. Тарифы на ПСЖВС из Владивостока по контейнерам перевозчика увеличились на 11-13%, из Магадана 4-4,8%. При этом, в письме в адрес своего агента - ЗАО «МАК Трансфес» Общество информирует, «что в связи с увеличением стоимости эксплуатационных расходов» производит повышение ставок линейных тарифов линии ФМЛ с 01.07.10.

01.10.2010 ФЕСКО утверждает тарифы в МПС из Владивостока с повышением на 4-5 % и в ПСЖВС из Владивостока с повышением на 6-12% и вводит их в действие снова через месяц - с 01.11.2010.

14.03.2011 ООО «ФИТ», входящее в группу лиц с ФЕСКО, письмом № ФИТ В-00-2/10 информирует ЗАО «МАК Трансфес», что в связи с увеличением стоимости топлива и эксплуатационных расходов, производит повышение линейных тарифов и вводит их в действие в МПС - с 01.04.2011, в ПСЖВС с 15.04.2011. В результате повышения, произведенного ООО «ФИТ», тарифы увеличились следующим образом:

- из Владивостока: в МПС на 1-2%, в ПСЖВС на собственные (перевозчика) контейнеры в среднем на 12%, на контейнеры грузовладельца на 28-29%;

- из Магадана в МПС на 2-4%, в ПСЖВС на 14-15%.

Тарифы ФЕСКО, действовавшие на обратном направлении, Магадан-Владивосток, оставались неизменными с 2008 года вплоть до утверждения тарифов ООО «ФИТ» 14.03.2011 года.

САСКО первые тарифы в ПСЖВС и МПС на направлении Владивосток – Магадан ввело с 01.11.2009 в размерах, установленных ФЕСКО либо на 100-200 руб. ниже, а по перевозке в ПСЖВС 20 и 40 тонных контейнеров, являющихся собственностью грузовладельцев, тарифы САСКО были установлены на 10-13 тыс. руб. ниже, чем ФЕСКО. Представитель САСКО Вагин Е.А. на заседании Комиссии по рассмотрению настоящего дела пояснил, что «мы тогда только выходили на рынок и взяли за начальные - тарифы конкурентов, так как не знали спроса и предложения, не было четкого анализа рынка. Мы понимали, что наши конкуренты уже давно на рынке и могут повлиять на его конъюктуру».

Тарифы САСКО представило в адрес управления без даты их утверждения, однако, исходя из писем, направленных в адрес контрагентов, видно, что даты уведомлений транспортно-экспедиторских фирм г.Магадана о повышении тарифов и даты введения новых тарифов полностью совпадают с датой принятия решений об изменении тарифов и датой введения тарифов ФЕСКО.

Так, САСКО 19.02.2010 исх. № 3.1 направило в адрес контрагентов уведомление о том, что «в связи с ростом цен на топливо, увеличением стивидорных, портовых, а также эксплуатационных расходов» объявляет об изменении тарифов на линии Владивосток-Магадан, которые вступают в действие в МПС с 05.03.2010, в ПСЖВС – с 15.03.2010» и вновь стало применять тарифы за перевозку контейнеров в МПС и ПСЖВС, по контейнерам перевозчика, точно в таких же размерах, как и ФЕСКО, а в ПСЖВС, по контейнерам грузовладельца, с этой же даты увеличило тарифы на 20%, в результате чего и эти тарифы сравнялись с тарифами конкурента.

31.05.2010 САСКО направило в адрес контрагентов уведомление о том, что «в связи с возросшими эксплуатационными расходами» сообщает о повышении ставок на линии Владивосток-Магадан с 01.07.2010, и увеличивает тарифы в ПСЖВС на перевозку контейнеров перевозчика на 11-13%, грузовладельца 16-19%, устанавливая их на уровне ФЕСКО. В результате чего, тарифы конкурентов в МПС и ПСЖВС установлены и действуют снова в одинаковых размерах.

04.10.2010 САСКО направило в адрес контрагентов уведомление о том, что «в связи с наступлением осенне-зимнего периода» вводит сезонную надбавку на линии Владивосток-Магадан с 01.11.2010. Тарифы САСКО по-прежнему установлены и действуют в одинаковых с конкурентом ФЕСКО размерах с одной и той же даты.

21.03.2011 САСКО направило в адрес контрагентов уведомление о том, что «в связи с повышением стоимости топлива, увеличением эксплуатационных расходов» повышает с 01.05.2011 тарифы на линии Владивосток – Магадан.

Комиссия также устанавливает, что с момента выхода САСКО на рынок в 2009 году, Обществом ни разу не изменялся тариф в обратном направлении Магадан-Владивосток, до тех пор, пока этого не сделала конкурирующая фирма ООО «ФИТ», которой ОАО «ДВМП» переданы с 04.03.2011 морские суда, на которых перевозил грузы ФЕСКО и к которой в настоящее время осуществляется присоединение ФЕСКО.

Результатом повышения тарифов, произведенного САСКО с 01.05.2011, в который раз стало установление и применение тарифов на направлении Владивосток-Магадан-Владивосток в межпортовом сообщении и ПСЖВС в таких же размерах, как у конкурента.

В ходе проведенного летом 2011 года исследования состояния конкурентной среды на рынке услуг перевозки морским транспортом контейнеров с грузами в морской порт Магадан антимонопольным органом установлено, что деятельность на указанном рынке в 2009-2010 осуществляли только два хозяйствующих субъекта ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» и ОАО «Сахалинское морское пароходство». Коэффициенты рыночной концентрации указывают на то, что рынок имеет высокий уровень концентрации, конкурентная среда на рынке не развита.

Как следует из анализа динамики тарифов ФЕСКО и САСКО в период с ноября 2009 года по май 2011 года на услуги перевозки морским транспортом контейнеров с грузами в направлении Владивосток-Магадан-Владивосток, оба хозяйствующих субъекта установили и поддерживали сложившийся уровень тарифов путем их одновременного изменения на одинаковую величину. При этом одинаковой является ценовая политика обеих организаций в отношении перевозок в ПСЖВС, где базовые тарифы более низкие по сравнению с МПС, а размеры повышения более высокие, чем в МПС, кроме того, совпадает ряд условий применения тарифов на указанном направлении. Следует отметить, что решением Комиссии Магаданского УФАС по делу № 03-10/03-2011 ценовая политика по необоснованному применению ФЕСКО тарифов на перевозку крупнотоннажных контейнеров по направлению из Владивостока в Магадан, так же как и из Восточного в Магадан, в разных размерах в МПС и ПСЖВС, признана нарушением п.6 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее- Закон о конкуренции)

В соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 11 Закона о конкуренции запрещаются соглашения между хозяйствующими субъектами или согласованные действия хозяйствующих субъектов на товарном рынке, если такие соглашения или согласованные действия приводят или могут привести к установлению или поддержанию цен (тарифов), скидок, надбавок (доплат), наценок.

Согласно части 1 статьи 8 Закона о конкуренции согласованными действиями хозяйствующих субъектов являются действия хозяйствующих субъектов на товарном рынке, удовлетворяющие совокупности следующих условий:

1) результат таких действий соответствует интересам каждого из указанных хозяйствующих субъектов только при условии, что их действия заранее известны каждому из них;

2) действия каждого из указанных хозяйствующих субъектов вызваны действиями иных хозяйствующих субъектов и не являются следствием обстоятельств, в равной мере влияющих на все хозяйствующие субъекты на соответствующем товарном рынке. Такими обстоятельствами, в частности, могут быть изменение регулируемых тарифов, изменение цен на сырье, используемое для производства товара, изменение цен на товар на мировых товарных рынках, существенное изменение спроса на товар в течение не менее чем одного года или в течение срока существования соответствующего товарного рынка, если такой срок составляет менее чем один год.

Согласованные действия не имеют какого-либо документального оформления, являются моделью группового поведения и предполагают совершение хозяйствующими субъектами координированных, сознательных действий (не обусловленных внешними условиями функционирования конкретного товарного рынка), направленных в той или иной мере на ограничение конкуренции.

Результатом согласованных действий, приводящих к установлению и поддержанию цен (тарифов), является устранение ценовой конкуренции, что минимизирует издержки, а также риски, связанные с ведением конкурентной борьбы между участниками.

Пленум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации [пунктом 2](#) Постановления от 30.06.2008 N 30 "О некоторых вопросах,

возникающих в связи с применением арбитражными судами антимонопольного законодательства" разъяснил, что при анализе вопроса о том, являются ли действия хозяйствующих субъектов на товарном рынке согласованными, следует учитывать, что 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 наряду с прочими обстоятельствами может свидетельствовать тот факт, что они совершены различными участниками рынка относительно единообразно и синхронно при отсутствии на то объективных причин.

Комиссия Магаданского УФАС России провела анализ результатов финансово- хозяйственной деятельности ФЕСКО и САСКО установила следующее.

По САСКО.

В 1 квартале 2010 года САСКО от деятельности на линии Владивосток-Магадан-Владивосток получен убыток в размере 23 974 тыс. руб., объем перевозки составил 39,6 млн. т/миль, при этом убыток на 1 т/миль составил 0,605 руб.

За 1-е полугодие 2010 года Обществом получен убыток в размере 1 866 тыс. руб., объем перевозки составил 109,6 млн. т/миль, при этом убыток на 1 т/милю составил 0,017 руб., то есть снизился по сравнению с 1 кв. в 35 раз.

По итогам работы за 2010 год САСКО получены убытки в размере 53 247 тыс. руб., объем перевозки составил 231,1 млн. т/миль, при этом убыток на 1 т/милю составил 0,230 руб., что меньше 1 кв. 2010г. в 2,6 раза.

1 квартал 2011 года САСКО так же отработало с убытком, однако полученный убыток в размере 7 524 тыс. руб. в 3 раза меньше, чем за аналогичный период 2010 года, а убыток на 1 т/милю сократился в 6 раз и составил 0,099 руб. При этом объемы перевозки увеличились в двое и составили 75,4 млн. т/миль. Доходы в 1 кв. 2011 года увеличились в 2,8 раза по сравнению с аналогичным периодом 2010 года, а расходы только в 1,9 раза.

В 1-ом полугодии 2011 года САСКО уже получена прибыль 31 755 тыс. руб. и рентабельность перевозок составила 11,68 %. Рост доходов на рассматриваемом направлении в 1-ом полугодии 2011 года к аналогичному периоду 2010 года составил 2,1 раза, в то время как рост расходов 1,9 раза. Объемы перевозок увеличились на 65%. Так же необходимо отметить, что рост тарифов на линии Владивосток - Магадан в ноябре 2010 года по отношению к ноябрю 2009 года составил по МПС 120%, в ПСЖВС 135-161% при этом расходы САСКО за 2010 год на 1 т/милю увеличились всего на 0,9%, а уровень инфляции по данным Магаданстата (письмо №7/1989 от 25.07.2011) в Приморском крае за этот период времени составил 6,6%, а в Хабаровском Крае 7,8%.

Следует отметить, что все указанные показатели приняты из информации, поступившей от САСКО, не подтвержденной документально. Общество в письме от 17.06.2011 № 1.3/21-188 информирует Комиссию, что учет фактических расходов в разрезе статей затрат по видам контейнеров или направлениям не ведется, и представило на определение Комиссии по направлениям Ванино-Магадан, Владивосток-Магадан условную себестоимость работы на линиях, определенную как долю в общей себестоимости транспортного флота, пропорционально доли доходов соответствующей линии в общем объеме доходов парохозяйства». Поэтому, Комиссия предполагает, что экономические результаты деятельности на направлении, указанные САСКО, могут не соответствовать реальным результатам, что соответствует и мнению ФЕСКО, который считает, что себестоимость перевозок САСКО на линии гораздо ниже, чем у него, поскольку ФЕСКО входит в группу юридических лиц, имеет большие операционные расходы, разветвленную структуру, большой штат, и как следствие, значительный объем попутных затрат намного превышают расходы иных продавцов по ряду причин. Поэтому ФЕСКО полагает также, что применение другими компаниями тарифов, определенных и применяемых компанией позволяет другому участнику рынка перевозок извлекать на направлении дополнительную прибыль.

Письмом 1.3/21-680 САСКО сообщает, что пересмотр тарифов с 01.10.10 связан с сезонными природными факторами, в силу которых увеличивается продолжительность рейсов; сезонными рыночными факторами, к которым общество отнесло ремонтные работы по подготовке флота которые традиционно приходятся на 1 квартал года, что увеличило затраты парохозяйства в 1 квартале 2011 года к уровню 4 кв. 2010 года на 98,5%; общие рыночные факторы, так в период с 01.07.10 стоимость мазута марки М-100 увеличилась с 14300 руб. до 15800 руб. (10%), к концу 1 кв. 2011г до 18200 руб., (27%), при этом доля расходов на закупку топлива составляет около 27% в общем объеме себестоимости транспортного флота. А с 1 января 2011 изменились ставки отчислений во внебюджетные фонды, при этом доля расходов на содержание экипажей судов составляет около 12%.

Между тем, указанные доводы противоречат фактическим затратам, представленным САСКО, из которых следует, что в 2010 году ремонтные работы флота уменьшились почти в два раза по сравнению с 2009г., при этом они увеличились к 3 кв., но уменьшились ко 2 кв., и остались на уровне 1 кв. Доходы и расходы на морских перевозках в северные порты ДВФО не ритмичны, во многом зависят от географических и природных условий, поэтому анализ себестоимости следует делать из расчета среднегодовых затрат, из которых следует, что стоимость топлива в 2010 г. увеличилась к 2009г. только на 14,4%, а к 1 июля только на 10%.

САСКО устанавливались тарифы на перевозку грузов контейнерами из порта Владивосток в период с ноября 2009-2010 годов путем повышения ранее действовавших. При этом состав покупателей остался неизменным, изменение общих условий обращения услуги, включая налогообложение, тарифное регулирование, не соразмерно изменению тарифов

Таким образом, учитывая, что САСКО относительно недавно осуществляет перевозки на рассматриваемом направлении Владивосток –Магадан, то согласованные действия по установлению тарифов на морские перевозки грузов в контейнерах для общества имеют своим результатом завоевание данного товарного рынка, наращивание объемов, тем самым обеспечивается постепенный рост доходности оказания услуги. Указанный вывод Комиссии подтверждается вышеприведенной динамикой результатов финансово-хозяйственной деятельности САСКО. Кроме того, в письме 1.3/21-680 от 10.06.2011 САСКО признает, что результат таких действий соответствовал интересам парохозяйства.

По ФЕСКО.

По итогам работы ФЕСКО за 2009 год на направлении из Владивостока в Магадан рентабельность тарифов составила по контейнерам с грузом перевозчика 162% в МПС, 41% в ПСЖВС; по контейнерам с грузом собственников 221% в МПС, 61% в ПСЖВС. В 2009 году по перевозке 40 фут. контейнеров прибыль составила: в МПС- контейнер перевозчика 65350 руб., норма прибыли (рентабельность) 157%; контейнер грузовладельца 70149 руб., норма прибыли (рентабельность) 218%; в ПСЖВС- контейнер перевозчика 9685 руб., норма прибыли (рентабельность) 23%; контейнер грузовладельца 16535 руб., норма прибыли (рентабельность) 51%. Таким образом, ФЕСКО установлены и применяются в 2009 году тарифы не соответствующие размеру необходимых расходов и прибыли.

По итогам работы за 1 квартал 2010 года необходимые расходы на направлении Владивосток – Магадан на перевозку 20 футового контейнера перевозчика составили 60 031 руб., на перевозку контейнера грузовладельца 56 785 руб. Прибыль от перевозки в МПС контейнеров: перевозчика составила 9 714 руб., норма прибыли (рентабельность) 16%; грузовладельца составила 11 140 руб., норма прибыли (рентабельность) 20%.

По итогам деятельности за 1 полугодие 2010 года рентабельность на линии ФМЛ составляла 23%, что на 15% больше, а расходы на 3% меньше по сравнению с соответствующим периодом 2009 года. Необходимые расходы на направлении Владивосток – Магадан на перевозку 20 футового контейнера составили: перевозчика 31 145 руб., грузовладельца 27 760 руб. При этом средние расходы на 1 контейнер уменьшились по сравнению с 1 кварталом 2010 года практически в 2 раза. Прибыль от перевозки в МПС контейнеров составила: перевозчика 42 172 руб., норма прибыли (рентабельность) 135%; грузовладельца 43 596 руб., норма прибыли (рентабельность) 157%. Прибыль по перевозке в ПСЖВС контейнеров составила: перевозчика 11 396 руб., норма прибыли 37%; грузовладельца 10 914 руб., норма прибыли 39%. Следовательно, у ФЕСКО не было оснований для повышения с 1 июля 2010 года тарифов на перевозки контейнеров грузоперевозчика, следующих в ПСЖВС на 11 %, указанное повышение не соответствовало изменению расходов на оказание услуги.

По итогам деятельности ФЕСКО за 9 месяцев 2010 года рентабельность на линии ФМЛ составляла 13%, что на 18% больше по сравнению с соответствующим периодом 2009 года. Прибыль от перевозки в МПС контейнеров составила: перевозчика 45 230 руб., норма прибыли (рентабельность) 154%; грузовладельца 46 707 руб., норма прибыли (рентабельность) 187%. Прибыль по перевозке в ПСЖВС контейнеров составила: перевозчика 15 743 руб., норма прибыли 53,7%; грузовладельца 11919 руб., норма прибыли 46%. Несмотря на указанную высокую рентабельность, и еще не имея результаты финансово-хозяйственной деятельности по итогам 9 месяцев, Общество утверждает 01.10.2010 тарифы на перевозку 20-ти фут. контейнеров в МПС на 3,6-4%, в ПСЖВС на 6-8% выше к предыдущим тарифам и на 19,4-19,6% в МПС и 35,5-11% в ПСЖВС, действовавших по состоянию на 01.10.2009 года.

Средние расходы за 2010 год на перевозку 20 фут. контейнера составили: перевозчика 33 786 руб., что к уровню 2009 года составило 122%; грузовладельца 30 244 руб., что к уровню 9 мес. 2009 года составляет 140%. Прибыль от перевозки в МПС контейнеров составила: перевозчика 41 780 руб., норма прибыли (рентабельность) 124%; грузовладельца составила 43324 руб., норма прибыли (рентабельность) 143%. Прибыль по перевозке в ПСЖВС контейнеров составила: перевозчика 12966 руб., норма прибыли 38%; грузовладельца 7493 руб., норма прибыли 25%. Прибыль в 2010 году по перевозке в МПС 40фут. контейнеров составила: перевозчика 63559руб., рентабельность 125%; грузовладельца 64234 руб., норма прибыли (рентабельность) 142%. Прибыль по перевозке в ПСЖВС 40 фут. контейнеров составил: перевозчика 11717 руб., норма прибыли 23%; грузовладельца 6316 руб., норма прибыли 14%.

Таким образом, Обществом устанавливались тарифы на перевозку грузов контейнерами из порта Владивосток на протяжении 2009-2010 годов путем повышения ранее действовавших, в то время как изменение расходов необходимых для оказания рассматриваемой услуги не соответствуют изменению тарифов. При этом состав покупателей остался неизменным, изменение общих условий обращения услуги, включая налогообложение, тарифное регулирование не соразмерно изменению тарифов. Комиссия Магаданского УФАС России своим решением от 15 ноября 2011 года по делу № 03-10/3-2011 признала тарифы ФЕСКО по услуге перевозки морским транспортом крупно тоннажных контейнеров с грузами из порта Владивосток в 2009-2010 годах в межпортовом и в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении монопольно высокими и нарушающими пункт 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Анализируя состав затрат составляющих себестоимость услуги по перевозке контейнеров морским транспортом Комиссия отмечает следующее:

- 1) Структура и уровень затрат обоих перевозчиков значительно различаются, что подтверждается письменными и устными пояснениями обоих перевозчиков. ФЕСКО оказывает данную услугу на арендованных судах, в то время как САСКО имеет свой флот, следовательно, ФЕСКО несет значительные затраты по аренде судов с заложенной в него прибылью арендодателя и не несет затраты по ремонту судов, заработной плате, начислениям на нее. САСКО несет все расходы по содержанию и ремонту флота, а так же затраты по оплате труда экипажа.
- 2) Перевозки рассматриваемые хозяйствующими субъектами осуществляются хоть и из одного города, но из разных морских портов. Так ФЕСКО обслуживается в морском торговом порту г. Владивосток, а САСКО в морском рыбном порту г. Владивосток, следовательно, затраты на погрузо-разгрузочные работы (ПРР) порта у обоих хозяйствующих субъектов различны, поскольку тарифы на ПРР утверждаются Федеральной Службой по Тарифам России для каждого морского порта индивидуально и являются различными.
- 3) Предприятия имеют совершенно различную учетную политику, в том числе и потому, что Феско, кроме морских перевозок, осуществляет еще и транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляет на отдельном счете аккумуляцию расходов, связанных с содержанием и обслуживанием контейнерного парка, которые относит затем на стоимость перевозки только собственных контейнеров, что ложится в основу разницы между тарифами на перевозку между контейнерами перевозчика и собственника. САСКО этот учет не ведет, обоснования разницы и калькуляции под тарифы отсутствуют. ФЕСКО пояснил, что расчеты тарифов утеряны.

Таким образом, состав и размер затрат включаемых в себестоимость услуги каждым из хозяйствующих субъектов является различным.

По объяснениям ФЕСКО, тарифная политика компании исходит из необходимости учета объективных факторов, влияющих на стоимость производства и реализации соответствующей услуги, а также баланса спроса и предложения на рынке, а все изменения тарифов осуществляются исключительно по результатам анализа этих обстоятельств и обуславливаются ими.

ФЕСКО считает, что действовало самостоятельно, независимо от иных участников рынка с учетом объективных обстоятельств, а не с учетом поведения конкурента. Так, в качестве объективных факторов, влекущих повышение тарифов, ФЕСКО называет общую инфляцию, рост цен на топливо за период, прошедший с момента установления предыдущих цен, предстоящий зимний период, во время которого себестоимость перевозки возрастает по причине увеличения длительности рейса, затрат на ледовую проводку, а также общего увеличения степени риска морского предприятия (письмо №45/Ю от 17.06.2011).

С указанными доводами ФЕСКО Комиссия не может согласиться по следующим основаниям:

во-первых, расчеты тарифов на перевозку на даты повышения тарифов, несмотря на требования УФАС не представлены, не представлено также экономическое обоснование необходимости повышения тарифов на даты введения новых тарифов;

во-вторых, практически все действия по принятию решения о повышении тарифов осуществлялись еще в тот момент, когда отсутствовали финансовые результаты от применения предыдущих тарифов, и, следовательно, ФЕСКО не могло прийти к обоснованному выводу о наличии \отсутствии необходимости повышения тарифов и определить размер повышения;

в-третьих, ФЕСКО повышало тарифы 1 октября 2009 года и 2010 года, то есть за 3 месяца до возникновения затрат на ледовую проводку и значительного увеличения длительности рейса. Кроме того, после зимнего периода следует весенний, летний, осенний, однако тарифы после уменьшения указанных причин Обществом не снижались;

в-четвертых, как указано выше, ФЕСКО на все моменты повышения тарифов имело на Магаданском направлении прибыльность, значительно превышающую необходимую прибыль, а повышение расходов не соответствовало уровню повышения тарифов и темпам инфляции.

в-пятых, ФЕСКО в своих письменных и устных пояснениях по делу не сомневается, что все входившие на рынок перевозок Владивосток-Магадан судовладельцы в качестве основного ориентира руководствуются тарифами наиболее опытного и большого участника. Такой вариант поведения очевидно выгоден им, т.к. позволяет избежать сложных и длительных расчетов всех составляющих тарифов, а также маркетинговых исследований по привлекательности стоимости перевозки для клиентов, т.к. последние принимают условия ФЕСКО. Более того, входя на сложившийся рынок, новый участник лишен иного способа действий. Из чего следует вывод, что действия САСКО были заранее известны ФЕСКО.

По итогам работы ФЕСКО в 1 кв. 2011 года рентабельность перевозки составила 23,8%, в то время как на линии Владивосток-П.Камчатский- 11,4%, Владивосток- Корсаков (Сахалин)-1,2%. Таким образом, экономические показатели деятельности ФЕСКО на линии Владивосток –Магадан свидетельствуют об отсутствии необходимости повышения тарифов, а отсутствие экономических расчетов размеров тарифов и размеров его изменения указывают на произвольное, не подтвержденное объективными обстоятельствами и фактической необходимостью установление тарифов ФЕСКО.

Согласно объяснениям САСКО 1.3./21-188 от 17.06.11 расчеты или калькуляции на морские перевозки контейнеров не производились, приказы или распоряжения об утверждении тарифов в 2009-2010г.г. для линий Владивосток-Магадан и Ванино-Магадан, не издавались. Тарифы утверждались путем проставления должностными лицами ОАО «Сахалинского морского пароходства» подписей или подписей и печатей на тексте соответствующих тарифов. Утвержденные таким образом тарифы публиковались на официальном веб-сайте САСКО и доводились до сведения агентов, осуществляющих взаимодействие с клиентурой. При этом, САСКО признает, что при установлении собственных тарифов ориентировалось на тарифы, которые применялись лидером рынка- ОАО «Дальневосточное морское пароходство» и другими предприятиями транспортной группы ФЕСКО. САСКО так же указывает на то, что им осуществлялся мониторинг динамики тарифов конкурента, источниками данных являлись официальные веб-сайты ОАО «Дальневосточное морское пароходство» и ЗАО «Трансфес», а так же сведения, поступающие от грузовладельцев и экспедиторов, являющихся клиентами обоих перевозчиков.

Комиссия считает, что указанная синхронность действий по утверждению тарифов в одном размере и в один и тот же день, введение их в одну и ту же дату, не может быть результатом простого отслеживания САСКО действий ФЕСКО по изменению тарифов на услугу перевозки, посредством использования САСКО веб-сайтов ОАО «Дальневосточное морское пароходство» и ЗАО «Трансфес», а так же сведений, поступающих от грузовладельцев и экспедиторов, являющихся клиентами обоих перевозчиков, на которое, без взаимной уведомления об изменении тарифов, потребовалось бы значительное количество времени.

Согласно [Постановлению](#) Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 21.04.2009 N 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.

Проведение ФЕСКО и САСКО согласованных действий по установлению тарифов соответствует экономическим интересам каждого из указанных хозяйствующих субъектов, являясь для них фактором увеличения контроля над рынком, а именно: над одним из его общих условий - уровнем цены товара, в целях извлечения дополнительного дохода.

В результате действий ФЕСКО и САСКО по установлению и применению тарифов на перевозки грузов морем в контейнерах сформировалась ярко выраженная модель группового поведения на товарном рынке, характеризующаяся строгой определенностью и системностью действий по единовременному изменению цен. В указанных условиях ценовое изменение, совершенное каждым участником рынка синхронно с другим участником, открыто информирует их о его намерении в отношении дальнейших действий по параллельному ценообразованию. Каждый из участников при совершении каждого ценового изменения уверен в том, что второй участник оперативно совершит аналогичные ответные действия.

Из вышеизложенного следует, что как у ФЕСКО, так и у САСКО отсутствовали объективные причины изменения тарифов на одинаковую величину в один и тот же период времени. Ни САСКО, ни ФЕСКО не представили Комиссии убедительных доводов с документальным подтверждением о необходимости установления тарифов на перевозки морем грузов в контейнерах с 1.11.2009, 05.03.2010(15.03.2010), 01.07.2010, 01.11.2010 именно в таких размерах в каких они установлены. Вышеизложенное позволяет сделать вывод о том, что в результате действий ФЕСКО и САСКО происходил рост тарифов на перевозку грузов в контейнерах, который не был связан с соответствующими изменениями общих условий обращения товара на товарном рынке, установленная цена превышала ту цену, которая могла бы сложиться на данном рынке в условиях конкуренции.

Магаданское УФАС приходит к выводу об отсутствии объективных причин, которые могли бы послужить основанием для синхронных и единообразных действий заявителей по повышению и поддержанию совершенно одинаковых тарифов. Совершение указанных действий синхронно, единообразно и последовательно на протяжении с ноября 2009года по май 2011года и невозможно без их заведомой известности участникам рынка.

Таким образом, действия ФЕСКО и САСКО по изменению тарифов на морские перевозки грузов в контейнерах заранее известны каждому из них.

Доводы ФЕСКО и САСКО о том, что в рассматриваемый период, ноябрь 2009 года-2010 год, на изменении тарифов сказывалось влияние рыночных факторов, сезонность, имелась тенденция к повышению стоимости топлива, не подтверждают отсутствие согласованности в их действиях при практически одновременном повышении цен до одинакового уровня, несмотря на то, что затраты составляющие себестоимость услуги и размер этих составляющих у обоих хозяйствующих различен. Наличие общей тенденции к повышению стоимости топлива и сезонных факторов не может повлечь принятие решения и установление широкого перечня тарифов в одинаковом размере в один и то же день, на протяжении более чем года, у разных продавцов, действующих на одном товарном рынке.

Зависимость изменения тарифов на перевозки морем грузов в контейнерах от сезонных природных факторов, общих рыночных факторов может носить только общий характер, т.е. изменения сопоставимы на уровне общих тенденций: повышение или снижение. При этом конкретные даты изменения тарифов и их размер с точностью до рубля зависит только от цен,

устанавливаемых иными участниками названной модели.

Комиссия приходит к выводу, что рассматриваемые действия ФЕСКО и САСКО не являются следствием обстоятельств, в равной мере влияющих на все хозяйствующие субъекты на исследуемом товарном рынке.

Пунктом 17 статьи 4 Закона о конкуренции установлены признаки ограничения конкуренции: сокращение числа хозяйствующих субъектов, не входящих в одну группу лиц, на товарном рынке, рост или снижение цены товара, не связанные с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке, отказ хозяйствующих субъектов, не входящих в одну группу лиц, от самостоятельных действий на товарном рынке, определение общих условий обращения товара на товарном рынке соглашением между хозяйствующими субъектами или в соответствии с обязательными для исполнения ими указаниями иного лица либо в результате согласования хозяйствующими субъектами, не входящими в одну группу лиц, своих действий 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.

Ограничение конкуренции в данном случае выразилось в росте тарифов на услуги перевозки грузов морем в контейнерах, не связанном с соответствующими изменениями общих условий обращения товара на товарном рынке, а также в определении общих условий обращения товара на товарном рынке в результате согласования хозяйствующими субъектами, не входящими в одну группу лиц, своих действий на товарном рынке. Данные обстоятельства закон установил как признаки ограничения конкуренции.

Следствием согласованных действий ФЕСКО и САСКО может являться нарушение прав физических и юридических лиц, удовлетворяющих свои потребности в перевозке груза на вышеуказанном товарном рынке. Следовательно, сама возможность ущемления прав неопределенного круга лиц в результате установления и поддержания тарифов вследствие согласованных действий субъектов товарного рынка свидетельствует об ограничении конкуренции.

Как установлено Комиссией каждый из хозяйствующих субъектов на рассматриваемом товарном рынке мог отслеживать действия другого хозяйствующего субъекта и взаимно влиять друг на друга, повторное поведение без какого-либо письменного соглашения является прямым следствием осознания обществами влияния своих действий одного на другое и привело к устранению конкурентных отношений между ними.

Действия САСКО и ФЕСКО по одновременному повышению и поддержанию тарифов на одинаковом уровне на протяжении длительного периода времени являются следствием согласованной деятельности, поскольку оба хозяйствующих субъекта имеют реальную возможность сообща воздействовать на условия обращения услуги на соответствующем рынке и обладают реальной рыночной властью при изменении и координации тарифов.

На основании анализа данных о датах принятия решений об изменении тарифов, динамики их фактического установления, размера тарифов, анализа структуры себестоимости, наличия обстоятельств в одинаковой мере влияющих на обоих хозяйствующих субъектов Магаданское УФАС России приходит к выводу, что оба участника данного товарного рынка, ФЕСКО и САСКО, изменяли тарифы на одну и ту же величину, устанавливая их на одинаковом уровне, то есть по достигаемому уровню действия названных участников рынка являются полностью однонаправленными, характеризуются синхронностью, ведут к установлению и поддержанию идентичных тарифов на перевозку груза морским транспортом в контейнерах различного тоннажа в межпортовом сообщении, а так же в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении на направлении Владивосток-Магадан-Владивосток. При этом необходимо отметить, что внутреннее решение об изменении тарифов во всех случаях, как ФЕСКО, так и САСКО на протяжении 2009-2010 годов, принимается в один и тот же день. То есть по времени возникновения данные действия так же являются полностью синхронными. Состав и размер затрат включаемых в себестоимость услуги каждым из хозяйствующих субъектов является различным, при этом у обоих конкурентов отсутствовали объективные причины изменения тарифов на одинаковую величину в один и тот же период времени.

Таким образом, синхронное установление на одном уровне и поддержание САСКО и ФЕСКО тарифов на услуги перевозки грузов в контейнерах в период с ноября 2009 года и в 2010 году в отсутствие объективных причин изменения тарифов на одинаковую величину в один и тот же период времени обоими хозяйствующими субъектами является согласованными действиями, запрещенными пунктом 1 части 1 статьи 11 Федерального Закона от 26.07.2006 «О защите конкуренции».

При рассмотрении настоящего дела Комиссией так же установлено, что САСКО в 2009-2010 годах устанавливал тарифы на разном уровне по морским перевозкам контейнеров с грузами в порт Магадан в межпортовом сообщении и в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Экономические, технологические или иные обоснования установления тарифов на перевозки контейнеров на разном уровне в материалах дела отсутствуют.

Пунктом 6 части 1 статьи 10 Федерального закона РФ от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» запрещаются действия занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции или ущемление интересов других лиц, том числе экономически, технологически и иным образом не обоснованное установление различных цен (тарифов) на один и тот же товар, если иное не установлено федеральным законом.

Таким образом, в действиях САСКО имеются признаки нарушения пункта 6 части 1 статьи 10 Федерального закона РФ от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», в части экономически, технологически и иным образом не обоснованного установления различных тарифов на перевозку морем грузов в среднетоннажных и крупнотоннажных контейнерах в направлении Магадан, которые требуют дополнительного расследования.

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

РЕШИЛА:

1. Выделить в отдельное производство дело по признакам нарушения ОАО «Сахалинское морское пароходство» пункта 6 части 1 статьи 10 Федерального закона РФ от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в части экономически, технологически и иным образом не обоснованного установления различных тарифов на перевозку морем грузов в среднетоннажных и крупнотоннажных контейнерах в направлении Магадан.

2. Признать относительно синхронные и единообразные действия ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» и ОАО «Сахалинское морское пароходство» по установлению и применению в 2010 году тарифов в одинаковых размерах на перевозку морем грузов в среднетоннажных и крупнотоннажных контейнерах на линии Владивосток-Магадан-Владивосток, согласованными действиями, запрещенными пунктом 1 части 1 статьи 11 Федерального закона РФ от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

3. Выдать ОАО «Сахалинское морское пароходство» и группе лиц в составе ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток», ООО «ФЕСКО Интегрированный транспорт», ОАО «Дальневосточное морское пароходство» предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции на соответствующих товарных рынках, для чего:

- формировать тарифы на перевозку морем грузов в контейнерах исходя из индивидуальных особенностей финансово-хозяйственной деятельности предприятий, с учетом необходимых затрат и прибыли;

- в срок до 15.12.2011 рассчитать тарифы на перевозку грузов в контейнерах на 2012 год на основе необходимых затрат и необходимой прибыли, и представить в Магаданское УФАС России;

- в течение 2012 года при принятии решения об изменении тарифов на перевозку морем грузов в контейнерах не позднее 5 дней со дня принятия такого решения представлять в Магаданское УФАС России копию соответствующего внутреннего акта и экономическое обоснование тарифа.

4. В связи с тем, что при рассмотрении дела установлено нарушение антимонопольного законодательства, ответственность за которое предусмотрена статьей 14.32 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, направить материалы дела и настоящее решение должностному лицу управления для принятия мер в соответствии с КоАП РФ.

ПРЕДПИСАНИЕ

ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток»

«15» ноября 2011 года.

г. Магадан

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

руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частью 4 статьи 41, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», на основании своего решения от 15.11.2011 по делу № 03-10/5-2010 о нарушении ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» (690091, Приморский край, ул. Посьетская,34) и ОАО «Сахалинское морское пароходство» (694620, Сахалинская область, ул. Победы, д.18«а», г. Холмск) пункта 1 части 1 статьи 11 Федерального Закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

ПРЕДПИСЫВАЕТ:

1. Обществу с ограниченной ответственностью «ФЕСКО Лайнз Владивосток» (ул. Посьетская, д.34, г. Владивосток, 690091) прекратить нарушение пункта 1 части 1 статьи 11 Федерального Закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

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

2.1. Формировать тарифы на перевозку морем грузов в контейнерах исходя из индивидуальных особенностей финансовой хозяйственной деятельности Обществ, с учетом необходимых затрат и прибыли;

2.2. В срок до 15.12.2011г рассчитать тарифы на перевозку грузов в контейнерах на 2012год на основе необходимых затрат и необходимой прибыли и представить Магаданское УФАС России;

2.3. В течение 2012 года при принятии решения об изменении тарифов на перевозку морем грузов в контейнерах не позднее 5 дней со дня принятия такого решения представлять в Магаданское УФАС России копию соответствующего локального акта и экономическое обоснование изменения тарифов.

ПРЕДПИСАНИЕ

ОАО «Сахалинское морское пароходство»

«15» ноября 2011

года.

г. Магадан

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

руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частью 4 статьи 41, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», на основании своего решения от 15.11.2011 по делу № 03-10/5-2010 о нарушении ООО «ФЕСКО Лайнз Владивосток» (690091, Приморский край, ул. Посьетская,34) и ОАО «Сахалинское морское пароходство» (694620, Сахалинская область, ул. Победы, д.18«а», г. Холмск) пункта 1 части 1 статьи 11 Федерального Закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»,

ПРЕДПИСЫВАЕТ:

Открытому акционерному обществу «Сахалинское морское пароходство» прекратить нарушение пункта 1 части 1 статьи 11

Федерального Закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» и совершить действия, направленные на обеспечение конкуренции, для чего:

1. Формировать тарифы на перевозку морем грузов в контейнерах исходя из индивидуальных особенностей финансовой хозяйственной деятельности ОАО «Сахалинское морское пароходство», с учетом необходимых затрат и прибыли;
2. В срок до 15.12.2011г рассчитать тарифы на перевозку грузов в контейнерах на 2012год на основе необходимых затрат и необходимой прибыли, и представить Магаданское УФАС России;
3. В течение 2012 года при принятии решения об изменении тарифов на перевозку морем грузов в контейнерах не позднее 5 дней со дня принятия такого решения представлять в Магаданское УФАС России копию соответствующего локального акта и экономическое обоснование изменения тарифов.