

РЕШЕНИЕ

по делу № К10-66/14

г. Санкт-Петербург

Резолютивная часть решения оглашена 11 ноября 2014 г.

В полном объеме решение изготовлено 25 ноября 2014 г.

Комиссия Санкт-Петербургского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства (далее – Комиссия) в составе:

Козлова О.А. – заместитель руководителя, председатель Комиссии;

Мультановская В.В. – начальник отдела естественных монополий, член Комиссии;

Ивашова Е.В. – заместитель начальника отдела естественных монополий, член Комиссии;

Годизова А.А. – ведущий специалист-эксперт отдела естественных монополий, член Комиссии;

рассмотрев дело №К10-66/14, возбужденное по признакам нарушения в действиях ОАО «Петролеспорт» (местонахождение: 198099, Санкт-Петербург, Гладкий остров, 1) и ЗАО «Первый контейнерный терминал» (местонахождение: 198035, Санкт-Петербург, Межевой канал, д. 5, 3-й район) части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции) при повышении тарифов на перевалку контейнерных грузов, а также снижении нормативного периода хранения (технологического накопления) импортных контейнеров, в присутствии представителей лиц, участвующих в деле №К10-66/14:

ОАО «Петролеспорт» - ответчик:

Медведев С.В. – представитель по доверенности;

Танайлова С.В. – представитель по доверенности;

Беликов С.В. – представитель по доверенности;

Емолкин В.Н. – представитель по доверенности;

ОАО «Первый контейнерный терминал» - ответчик:

Гальцова Г.П. – представитель по доверенности;

Танайлова С.В. – представитель по доверенности;

Балтийская таможня – привлеченное лицо;

Писарева А.В. – представитель по доверенности,

УСТАНОВИЛА:

1. В Санкт-Петербургское УФАС России (далее – Управление) поступило заявление гр. Бизина С.В. от 29.01.2014, направленное ФАС России (вх. №4146 от 05.03.2014), с жалобой на действия ЗАО «Первый Контейнерный терминал» (далее – ЗАО «ПКТ») и действия ОАО «Петролеспорт» (далее – ОАО «ПЛП») (далее также Стивидорные компании) по изменению (повышению) в конце 2013 года тарифов на услуги по перевалке контейнерных грузов в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» и сокращению бесплатного срока хранения контейнеров с 5 до 4 суток.

Заявитель указывает на то, что Стивидорные компании сократили бесплатный период хранения контейнеров с 5 до 4 суток, в то время как в 2013 году таможенными органами было проведено исследование, в результате которого установлено, что контейнер проводит в Большом порту Санкт-Петербург более 5 суток.

Одной из причин Заявитель считает монополизацию контейнерного бизнеса в Большом порту Санкт-Петербурга в связи со сделкой компании «Глобал Портс Инвест ПиЭлСи» в отношении ЗАО «ПКТ», при том что компании принадлежат активы ОАО «Петролеспорт».

2. Позиция ОАО «Петролеспорт» представлена в Управление письмами от 11.04.2014 № 1410 (вх. №7294 от 11.04.2014), от 01.08.2014 № 2856 (вх. №17472 от 01.08.2014), от 23.09.2014 № 3474 (вх. №21999 от 23.09.2014), б/н б/д (вх. №22418 от 29.09.2014), от 31.10.2014 № 3959 (вх. №25141 от 31.10.2014).

По информации ОАО «ПЛП» увеличение базовых комплексных тарифов на перевалку экспортных и импортных контейнеров в 2014 году по сравнению с тарифами 2013 года составило от 12% до 14% в зависимости от вида перевозки, типа контейнера и вида груза. По утверждению компании данное изменение обусловлено сложившимся в 2013 году уровнем инфляции, размером инвестиций в развитие контейнерного терминала, включением ряда отдельно тарифицируемых услуг в комплексную ставку на перевалку контейнеров, увеличением интенсивности обработки судов и несмотря на общий процент повышения базовых тарифов ОАО «ПЛП» фактическое повышение тарифов для пользователей услуг – морских контейнерных линий за этот период составило от 6,5% до 12%.

В ОАО «ПЛП» тарифы на хранение контейнеров установлены для 10 типов

контейнеров и видов грузов. На 2014 год, по сравнению с 2013 годом, из 10 типов контейнеров и видов грузов сроки технологического накопления сокращены только для 3-х типов импортных контейнеров и видов грузов с 5 до 4 дней. Сокращение сроков технологического накопления контейнеров на терминале обусловлено комплексом мер по совершенствованию процедур документального оформления контейнеров/грузов и созданию новых специализированных площадей для проведения работ по таможенному контролю и досмотру контейнеров/грузов.

В результате проведенных мероприятий созданы наиболее благоприятные условия для пользователей услуг в части сокращения времени нахождения контейнеров/грузов на терминале, проведения таможенных досмотров и иных видов государственного контроля и сокращения времени доставки контейнеров/грузов до конечного получателя.

3. Позиция ЗАО «ПКТ» представлена в Управление письмами б/д б/н (вх. №7348 от 14.04.2014), б/д б/н (вх. №17466 от 31.07.2014), от 22.09.2014 № 1372 (вх. №21954 от 23.09.2014), б/н б/д (вх. №22418 от 29.09.2014), от 05.11.2014 № 1523 (вх. №25396 от 06.11.2014).

По данным ЗАО «ПКТ» тарифы на перевалку груженых контейнеров в 2014 году в среднем повышены на 14% по всем видам контейнеров. По порожним контейнерам в размер повышения включена ставка за межтерминальное перемещение контейнера, которая взимается вместе со ставкой за погрузо-разгрузочные работы. Изменение тарифов стивидорная компания обосновывает ростом инфляции, достигшей уровня 6,1% в 2013 году, увеличением расходов ЗАО «ПКТ» на энергоносители, а также затрат на обслуживание парка механизмов.

ЗАО «ПКТ» также указывает на то, что реализация Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы Российской Федерации (2010-2020 годов)» вызвало увеличение размера инвестиций в развитие контейнерного терминала – строительство причала и образование новой территории, включая закупку технологического оборудования.

Кроме того, ОАО «ПКТ» инвестирован проект по совершенствованию документального оформления грузов на основе внедрения IT технологий, в результате чего сокращены сроки проведения досмотров, нахождения контейнеров на терминале, что повысило качество услуг.

В 2014 году ЗАО «ПКТ» сокращен нормативный срок хранения импортных сухих контейнеров с 5 до 4 дней. При уменьшении сроков ЗАО «ПКТ» руководствовалось объективными обстоятельствами – основная масса груза, более 80%, находится на территории терминала в пределах указанного срока. Также сокращение обусловлено разработкой и внедрением электронного документооборота между клиентом, терминалом и государственными контролирующими органами, позволяющими ускорить оформление вывоза импортных грузов с территории терминала.

4. Определением об отложении дела №К10-66/14 от 20.06.2014 №10/12496 к участию

в деле привлечена Балтийская таможня (далее – БТ). Позиция БТ была представлена в управление письмом б/д б/н (вх. №17419 от 31.07.2014).

В течение 2013 и первого квартала 2014 годов на ежеквартальной основе Балтийской таможней осуществлялся мониторинг сроков нахождения контейнеров в морском порту Большой порт Санкт-Петербург.

Мониторинг проводился с участием стивидорных компаний, гильдии профессиональных участников ВЭД.

Ежеквартально в течение десяти рабочих дней проводилась фиксация поступления товаров, перемещаемых в контейнерах, в морской порт с последующим наблюдением за сроками совершения операций в отношении каждого прибывшего контейнера.

Результаты мониторинга сравнивались со сроками, установленными таможенным законодательством для совершения операций в отношении товаров, перевозимых морским транспортом, а также с результатами аналогичного мониторинга, проведенного в предыдущие кварталы 2013 года. Из результатов проведенных в течение 2013 и первого квартала 2014 мониторингов, следует, что благодаря предпринятым мерам срок нахождения контейнеров в морском порту в 2013-2014 годах сократился в среднем на 2,4 суток (57,6 часов). В основном снижение времени нахождения товаров в морском порту связано с сокращением сроков совершения таможенных операций Балтийской таможней, а также с администрированием операций, совершаемых иными лицами.

Результаты проведенного анализа показали, что резервов для сокращения сроков совершения таможенных операций в отношении прибывающих в морской порт контейнеров со стороны таможенных органов практически не осталось. В настоящий момент наиболее существенными резервами являются регламентация действий иных лиц, направленная на сокращение сроков нахождения товаров в морском порту, в том числе и должностных лиц иных государственных контролирующих органов

При реализации указанных резервов и внесении соответствующих изменений в Решение Комиссии Таможенного союза № 317 от 18 июня 2010 года (выборочность контроля) и Постановление Правительства Российской Федерации № 501 от 29 июня 2011 года (отмена необходимости проставления штампов), сроки совершения таможенных операций в отношении товаров, прибывающих в рефрижераторных контейнерах в морской порт, могут существенно сократиться и выйти к показателю, установленному планом мероприятий по улучшению транспортной ситуации в морских портах, в соответствии с которым в 2017 году срок нахождения товара в морском порту, за исключением хранения, должен составить 2 суток.

5. Комиссия, рассмотрев материалы дела №К10-66/14, выслушав участвующих в деле стороны, установила следующее.

Морской порт «Большой порт Санкт-Петербург» - крупнейший в России, как по территориальному признаку, так и по объемам обрабатываемых грузов.

Согласно проведенному Управлением (отделом транспорта и связи) анализа состояния конкуренции на рынке услуг погрузочно-разгрузочных работ в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» работы (услуги) по перевалке поступающих в морской порт контейнерных грузов осуществляет шесть стивидорных компаний, доли по грузообороту между которыми по итогам 2012 года распределились следующим образом: ЗАО «ПКТ» - 50.04%, ЗАО «КТСП» - 13.56%, ОАО «Петролеспорт» - 29.99%, ЗАО «Нева-Металл» - 0.20%, ООО «Моби-Дик» - 4.8%, ООО «Русмарин-Форвардинг» - 1.37%.

По итогам 10 месяцев 2013 доля указанных компаний распределялась следующим образом: ЗАО «ПКТ» - 43.6%, ЗАО «КТСП» - 28.0%, ОАО «Петролеспорт» - 28.0%, ЗАО «Нева-Металл» - 2.5%, ООО «Моби-Дик» - 8.7%, ООО «Русмарин-Форвардинг» - 1.4%.

ЗАО «ПКТ» и ОАО «Петролеспорт» (далее - стивидорные компании) входят в группу Global Ports Investments Plc., и в соответствии с п. 8 ст. 9 Закона о защите конкуренции признаются группой лиц.

В соответствии с ч. 1 ст. 9 Закона о защите конкуренции установленные антимонопольным законодательством запреты на действия (бездействие) на товарном рынке хозяйствующего субъекта распространяются на действие (бездействие) группы лиц, если федеральным законом не установлено иное.

Таким образом, группа лиц в составе стивидорных компаний является хозяйствующим субъектом, который в соответствии с п.1 ч.1 ст.5 Закона о защите конкуренции занимает доминирующее положение на рынке на рынке услуг погрузочно-разгрузочных работ в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» работы (услуги) по перевалке поступающего в морской порт контейнерных грузов.

5.1. Согласно приказу Федеральной службы по тарифам от 19 ноября 2013 г. № 214-т/2 "Об изменении регулирования деятельности субъектов естественной монополии в морских портах Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Выборг, Высоцк, Усть-Луга" ценовое регулирование на услуги по погрузке и выгрузке, хранению грузов, предоставлению причалов к стивидорным компаниям не применяется, обязывает стивидорные компании, осуществляющие деятельность на территории указанных портов, представлять в ФСТ России ежеквартально информацию о применяемых ценах на услуги в морских портах по погрузке и выгрузке, хранению грузов, а также по представлению причалов.

Федеральная служба по тарифам согласно Положению, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 30.06.2004 №332, является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим контроль по вопросам, связанным с определением (установлением) и применением цен на услуги в морских портах по погрузке и выгрузке, хранению грузов, а также по представлению причалов.

5.1.1. ОАО «Петролеспорт» приказом от 10.12.2012 г. №318 утверждены «Тарифы на

перевалку и хранение грузов, перемещаемых через границу Российской Федерации и Правила применения тарифов» на 2013 г.

ОАО «Петролеспорт» приказом от 10.12.2013 г. №315 утверждены «Тарифы на перевалку и хранение грузов, перемещаемых через границу Российской Федерации и Правила применения тарифов» на 2014 г.

Анализ представленной информации показал, что цены на перевалку контейнеров применяются оператором морского терминала при оказании услуг по следующим видам договоров:

- на перевалку и хранение экспортных и импортных контейнеров с морскими перевозчиками;
- на перевалку и хранение порожних контейнеров в контейнерном Депо.

Увеличение базовых комплексных цен в 2014 г. на перевалку и хранение экспортных и импортных контейнеров с морскими контейнерными линиями произошло по сравнению с 2013 г. на 10 – 14%. , что отражено в условиях заключенных договоров между ОАО «Петролеспорт» и морскими контейнерными линиями.

Цены на перевалку и хранение порожних контейнеров в контейнерном Депо остались на прежнем уровне 2013 года.

Так например, цена на перевалку и технологическое накопление «Контейнер ИСО, 20/40 фут грузенные» за контейнер в 2013 г. составляла 220 дол. США, в 2014 г.- 248.8 дол. США. Увеличение составило порядка 11%.

5.1.2. Применяемые ЗАО «ПКТ» цены на перевалку грузенных контейнеров определяются соглашением о тарифах с каждым линейным оператором (морскими контейнерными линиями).

Так например, согласно представленному соглашению, заключенному с ООО «ЭсСиЭс Раша» цена перевалки «Контейнера ИСО, 20/40, грузенный» в 2014 г составила 188 дол. США, а в 2013 – 166 дол США, увеличение составило порядка 11%.

Анализ представленной информации показал, что рост цены на оказываемые услуги ЗАО «ПКТ» составил от 11-14% в зависимости от вида производимых работ.

Увеличение цены на услуги по перевалке контейнерных грузов в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» оказываемые ЗАО «ПКТ» и ОАО «Петролеспорт» обусловлено ростом инфляции, рассчитываемой на основе индекса потребительских цен, публикуемых Федеральной службой государственной статистики и составляющей 6.5%, а также ростом платы за причалы, арендуемые у ФГУ «РОСМОПОРТ» ежегодно в бесспорном порядке согласно уведомлениям на 5%, ростом цен на электроэнергия в среднем на 23.64%.

В соответствии со статьей 6 Закона о защите конкуренции монопольно высокой

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

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

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

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

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

В связи с изложенным установление в 2014 году в результате повышения цены на услуги по перевалке контейнерных грузов в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» не отвечает признакам статьи 6 Закона о защите конкуренции.

5.2. Согласно [п. 10 ст. 4](#) Федерального закона от 08.11.2007 №261-ФЗ "О морских портах в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ" услуги по хранению груза входят в предмет поручения по Договору перевалки, включающих, в том числе обязательства: осуществлять складирование и технологическое накопление груза, принадлежащего Ответчику, отдельно по маркам груза и отдельно от грузов иных грузовладельцев; обеспечивать сохранность груза при перевалке и технологическом накоплении, не допускать смешивания груза с другими грузами при выгрузке/погрузке и технологическом накоплении; обеспечивать подготовку складских площадей для технологического накопления груза; осуществлять технологическое накопление груза на складских площадях в самостоятельных штабелях. При этом под технологическим накоплением грузов понимается формирование партий грузов в ожидании подачи транспортных средств, осуществляемое при перевалке грузов Из указанных норм законодательства и условий Договора следует, что договоры перевалки являются смешанными договорами ([п. 3 ст. 421](#) ГК РФ), включающими в себя, в том числе, элементы договора хранения.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 20.06.2012 №1125 утвержден план мероприятий (Дорожная карта) «Совершенствование таможенного администрирования», одной из задач которого является сокращение сроков совершения таможенных мероприятий при декларировании и выпуске товаров, реализация технологии автоматической регистрации

таможенной декларации в виде электронного документа.

Пункт 11 Дорожной карты регламентирует разработку плана мероприятий по улучшению транспортной ситуации в морских портах, конечным результатом которого должно стать сокращения сроков нахождения грузов в морских портах до окончания времени, необходимого для разгрузки морского судна.

Приказом ФТС №2688 от 29.12.2012 утвержден «Порядок представления документов и сведений в таможенный орган при помещении товаров на склад временного хранения (иные места временного хранения товаров), помещения (выдачи) товаров на склад временного хранения (со склада) и иные места временного хранения, представления отчетности о товарах, находящихся на временном хранении, а также порядок и условия выдачи разрешения таможенного органа на временное хранение товаров в иных местах» (далее – Порядок №2688).

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.04.2014 № 739-р утвержден «План мероприятий по улучшению транспортной ситуации в морских портах» (далее – План № 739-р), оценкой эффективности которого выбран контрольный показатель «срок нахождения товара в морском порту», который в 2014 году составляет 8 суток, в 2015 году 6 суток и в 2016 году 4 суток.

В соответствии с Дорожной картой, а также Планом №739-р в течение 2013 года и первого полугодия 2014 годов Балтийской таможней осуществлялся мониторинг сроков нахождения контейнеров в морском порту Большой порт Санкт-Петербург, который проводился с участием стивидорных компаний и гильдии профессиональных участников ВЭД.

Так ежеквартально в течение десяти рабочих дней проводилась фиксация поступления товаров, перемещаемых в контейнерах, в морской порт с последующим наблюдением за сроками совершения операций в отношении каждого прибывшего контейнера.

Результаты мониторинга сравнивались со сроками, установленными таможенным законодательством для совершения операций в отношении товаров, перевозимых морским транспортом, а также с результатами аналогичного мониторинга, проведенного в предыдущие кварталы 2013 года.

По результатам которого срок нахождения контейнеров в морском порту сократился в среднем на 2,5 суток за период с 2013 по первое полугодие 2014 гг.

5.2.1. На территории ЗАО «ПКТ» сроки хранения (технологического накопления) контейнеров без взимания платы регулировались Положением о порядке применения тарифов на погрузочно-разгрузочные работы контейнеров и связанные с ним услуги в ЗАО «ПКТ», утвержденного Постановлением ФЭК РФ от 10.06.2003 № 45-т/1.

Пунктом 3.7 указанного Положения было закреплено право при заключении договора на переработку (перевалку) на изменение сроков хранения без взимания платы в зависимости от условий перевозки (время накопления судовой партии, количества перерабатываемых контейнеров и частоты судозаходов).

Для реализации Порядка №2688 Балтийской таможней издан Приказ №937 от 01.08.2013, регламентирующий введение электронного оборота между ЗАО «ПКТ» и Балтийской таможней по выпуску груза, что привело к сокращению нахождения контейнера на территории терминала на 2 суток.

Согласно сводной таблице динамики сроков хранения, представленной ЗАО «ПКТ», установлено, что в период с июня 2013 – июнь 2014 гг. срок хранения импортных груженых контейнеров (ИГК) сократился 5,56 суток до 3,98 суток, а срок хранения рефконтейнеров (РК) с 4,54 суток до 4,10 суток. Средний срок хранения ИГК сократился, в тот же период, с 4,95 суток до 3,71 суток, а РК сократился с 4,54 суток до 4,10 суток.

Таким образом, объективность сокращения ЗАО «ПКТ» в 2014 году нормативного срока хранения импортных сухих контейнеров с 5 до 4 дней подтверждается фактическими данными.

5.2.2. Приказом ФСТ России № 331-т/3 от 05.12.2006 «Об утверждении тарифов на услуги портов, оказываемые ОАО «Петролеспорт» в соответствии с которым были установлены тарифы на погрузочно-разгрузочные работы ОАО «Петролеспорт», а также определено количество дней хранения грузов без взимания платы и срок был определен в 2 дня.

Пунктом 3.5 Приложения №2 к Приказу установлено, что ОАО «Петролеспорт» по согласованию с клиентом может устанавливать более продолжительный срок хранения без взимания платы. ОАО «ПЛП» ежегодно издавался приказ об установлении сроков технологического накопления, которые в дальнейшем являлись составной частью договоров с клиентами ОАО «ПЛП».

В настоящее время, основным документом, регулирующим установление сроков технологического накопления, является Приказ ОАО «Петролеспорт» от 28.12.2013 №315, на основании которого заключаются договоры с клиентами.

Согласно сводной таблице динамики сроков хранения, представленной ОАО «Петролеспорт», что в период с июня 2013 – июнь 2014 средний срок хранения сократился с 5,6 суток до 5,3 суток.

На 2014 год, по сравнению с 2013 годом, из 10 типов контейнеров сроки технологического накопления сокращены только для 3-х типов контейнеров с 5 до 4 дней.

В соответствии со статьей 10 Закона о защите конкуренции запрещаются действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц.

В связи с изложенным выше, указанные обстоятельства свидетельствуют об

отсутствии в рассматриваемых Комиссией действиях признаков нарушения части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»

Руководствуясь частями 1-3 статьи 41, статьей 48, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия

РЕШИЛА:

Прекратить рассмотрение дела № К10-66/14 в связи с отсутствием в рассматриваемых Комиссией действиях ОАО «Петролеспорт» и ЗАО «ПКТ» нарушения части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

Председатель Комиссии

Козлова О.А.

Члены Комиссии

Мультановская В.В.

Ивашова Е.В.

Годизова А.А.

Решение может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его принятия в суд или в арбитражный суд.