



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ
ТИМЧАСОВА АДМІНІСТРАТИВНА КОЛЕГІЯ
РЕКОМЕНДАЦІЇ

18 липня 2019 р.

Київ

№ 1 - рк/тк

Державне підприємство
«Адміністрація морських портів
України»

Про запобігання порушенням
законодавства про захист економічної
конкуренції та припинення дій, які
можуть мати негативний вплив на конкуренцію

Тимчасовою адміністративною колегією Антимонопольного комітету України розглянуто колективну заяву товариства з обмеженою відповідальністю «ТІС-РУДА», товариства з обмеженою відповідальністю «ТІС-КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ», товариства з обмеженою відповідальністю «ТІС-ВУГІЛЛЯ» щодо зволікання державним підприємством «Адміністрація морських портів України» у проведенні днопоглиблення підхідного каналу морського порту «Южний» на виконання плану розвитку морського порту «Южний».

Зволікання державного підприємства «Адміністрація морських портів України» з проведенням днопоглиблення підхідного каналу морського порту «Южний» на виконання Плану розвитку морського порту «Южний», може містити ознаки порушення, передбаченого частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним становищем на ринку спеціалізованих послуг морського порту «Южний», що може призвести до обмеження конкуренції на ринках надання портових (стивідорних) послуг, а саме: послуг з перевалки вугілля, руди, чавуну, прокату та зернових вантажів, у морському порту «Южний».

Державному підприємству «Адміністрація морських портів України» надано обов'язкові для розгляду рекомендації:

забезпечити здійснення всіх дій, необхідних для проведення днопоглиблювальних робіт внутрішнього каналу до акваторії причалів №№ 18-22, водного підходу до розворотного місця та розворотного місця D=650 м, частини операційної акваторії причалів №№ 18, 19, 20 на проектну глибину 19 м, частини операційної акваторії причалів №№ 21, 22 на проектну глибину 16 м, у морському порту «Южний» відповідно до проекту «Реконструкція водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій біля причалів з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту «Южний» в м. Южне Одеської області» (перша черга будівництва), затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 19.04.2017 № 324-р.

Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України, розглянувши подання відділу ринків транспорту Департаменту досліджень і розслідувань ринків невиробничої сфери від 12.07.2019 № 130-01/4217-п,

ВСТАНОВИЛА:

- (1) Рекомендації надаються Тимчасовою адміністративною колегією Антимонопольного комітету України (далі – Колегія) у порядку, передбаченому пунктом 5 частини третьої статті 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», щодо здійснення заходів, спрямованих на запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, та припинення дій, які можуть мати негативний вплив на конкуренцію.
- (2) Колегією розглянуто колективну заяву товариства з обмеженою відповідальністю «ТІС-РУДА» (далі – ТОВ «ТІС-РУДА»), товариства з обмеженою відповідальністю «ТІС-КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ» (далі – ТОВ «ТІС-КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ»), товариства з обмеженою відповідальністю «ТІС-ВУГІЛЛЯ» (далі – ТОВ «ТІС-ВУГІЛЛЯ») (разом – Заявники) від 27.07.2018 № 27/07-02 (вх. Комітету № 8-01/11654 від 27.09.2018) (далі – Заява) щодо зволікання державним підприємством «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ», Підприємство) з проведенням днопоглиблення підхідного каналу морського порту «Южний» на виконання плану розвитку морського порту «Южний» (відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 17.04.2019 № 341 «Про перейменування морського порту Южний та внесення змін до деяких актів Кабінету Міністрів України» морський порт Южний перейменовано на морський порт Південний), що може містити ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, у вигляді зловживання монополієм (домінуючим) становищем на ринку шляхом створення перешкод доступу на ринок чи усунення з ринку продавців, покупців, інших суб'єктів господарювання (далі – Заява).
- (3) У ході розгляду Заяви були надіслані відповідні вимоги Антимонопольного комітету України (далі – Комітет) про надання інформації до ДП «АМПУ», Міністерства інфраструктури України, державного підприємства «Морський торговельний порт «Южний» та Заявників.
- (4) За результатами аналізу інформації, отриманої від ДП «АМПУ», Міністерства інфраструктури України, державного підприємства «Морський торговельний порт «Южний» і Заявників, встановлено таке.

1. СУБ'ЄКТ ГОСПОДАРЮВАННЯ, ДІЯЛЬНІСТЬ ЯКОГО КВАЛІФІКУЄТЬСЯ

- (5) Відповідно до виписки з Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців ДП «АМПУ» зареєстроване 27.05.2013 за № 1074136000045716, ідентифікаційний код юридичної особи 38727770, місцезнаходження: 01135, м. Київ, просп. Перемоги, буд. 14.
- (6) ДП «АМПУ» діє на підставі Статуту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 25.03.2016 № 119 (в редакції наказу Міністерства інфраструктури України від 11.01.2017) (далі – Статут). Згідно зі Статутом, ДП «АМПУ» є державним унітарним підприємством і діє як державне комерційне підприємство. Підприємство утворено з метою забезпечення функціонування морських портів, організації та забезпечення безпеки мореплавства, утримання та ефективного використання державного майна, закріпленого за ним на праві господарського відання, та отримання прибутку.

- (7) Отже, ДП «АМПУ» є суб'єктом господарювання у розумінні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».
- (8) Відповідно до Статуту предметом діяльності ДП «АМПУ», зокрема, є:
 - забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морських портах;
 - контроль і підтримання оголошених глибин у відведених акваторіях морських портів та на каналах (судновому ході).
- (9) У своїй діяльності ДП «АМПУ» керується Конституцією України, законами України, актами Президента України, Кабінету Міністрів України, наказами Уповноваженого органу управління, іншими нормативно-правовими актами, Статутом.
- (10) Пунктом 3 наказу Міністерства інфраструктури України від 19.03.2013 № 163 встановлено, що Адміністрація морських портів України є правонаступником державних підприємств морського транспорту, зазначених у пункті 1 цього наказу, у частині майна, прав та обов'язків відповідно до розподільчих балансів.
- (11) У кожному морському порту України Підприємство утворює філії (адміністрації морських портів).
- (12) Так, до складу ДП «АМПУ» входить 13 філій, що діють у морських портах України, а саме:
1. Бердянська філія, ідентифікаційний код юридичної особи: 38728360, місцезнаходження: 71112, Запорізька обл., м. Бердянськ, вул. Горького, 6.
 2. Білгород-Дністровська філія, ідентифікаційний код юридичної особи: 38728376, місцезнаходження: 67700, Одеська обл., м. Білгород-Дністровський, вул. Шабська, 81.
 3. Ізмаїльська філія, ідентифікаційний код юридичної особи: 38728402, місцезнаходження: 68600, Одеська обл., м. Ізмаїл, вул. Набережна Луки Капикраєна, 4.
 4. Чорноморська філія, ідентифікаційний код юридичної особи: 38728418, місцезнаходження: 68001, Одеська обл., м. Іллічівськ, вул. Праці, 6.
 5. Маріупольська філія, ідентифікаційний код юридичної особи: 38728439, місцезнаходження: 87510, Донецька обл., м. Маріуполь, просп. Адмірала Луніна, 3.
 6. Миколаївська філія, ідентифікаційний код юридичної особи: 38728444, місцезнаходження: 54020, Миколаївська обл., м. Миколаїв, вул. Заводська, 23.
 7. Одеська філія, ідентифікаційний код юридичної особи: 38728457, місцезнаходження: 65026, Одеська обл., м. Одеса, Митна площа, 1.
 8. Ренійська філія, ідентифікаційний код юридичної особи: 38728465, місцезнаходження: 68800, Одеська обл., Ренійський р-н, м. Рені, вул. Дунайська, 188.
 9. Скадовська філія, ідентифікаційний код юридичної особи: 38728486, місцезнаходження: 75700, Херсонська обл., Скадовський р-н, м. Скадовськ, вул. Пролетарська, 2.
 10. Філія «Октябрськ», ідентифікаційний код юридичної особи: 38728512, місцезнаходження: 54052, Миколаївська обл., м. Миколаїв, А/С 170.
 11. Філія «Усть-Дунайськ», ідентифікаційний код юридичної особи: 38728528, місцезнаходження: 68355, Одеська обл., Кілійський р-н, м. Вилкове, вул. Придунайська, 2.
 12. Херсонська філія, ідентифікаційний код юридичної особи: 38728533, місцезнаходження: 73000, Херсонська обл., м. Херсон, просп. Ушакова, 4.
 13. Юженська філія, ідентифікаційний код юридичної особи: 38728549, місцезнаходження: 65481, Одеська обл., м. Южне, вул. Берегова, 11.
- (13) Філії ДП «АМПУ» (адміністрації відповідних портів) є відокремленими підрозділами Підприємства, які не мають статусу юридичної особи та здійснюють від імені Підприємства частину господарської діяльності.

- (14) Філії створюються відповідно до законодавства України та Статуту Підприємства, з метою забезпечення функціонування морських портів, організації та забезпечення безпеки мореплавства, утримання та ефективного використання державного майна, закріпленого за Філією, отримання прибутку, справляння та цільового використання портових зборів тощо.
- (15) Філії мають окремі баланси, які входять до зведеного балансу Підприємства, круглу печатку зі своїм найменуванням, кутовий та інші штампи, бланки зі своїм найменуванням.

2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ

- (16) Відповідно до статті 5 Закону України «Про природні монополії» до сфери діяльності природних монополій належить, зокрема, надання спеціалізованих послуг портів, відповідно до переліку, який визначається Кабінетом Міністрів України.
- (17) Спеціалізовані послуги портів наразі надаються виключно ДП «АМПУ» як суб'єктом природної монополії.
- (18) Пунктом 6 статті 1 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) передбачено, що морський порт - визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності.
- (19) Відповідно до пункту 2 статті 1 Закону акваторія морського порту (портова акваторія) - визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім судового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден.
- (20) Згідно з пунктом 3 статті 1 Закону внутрішній підхідний канал - гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях, розташований у межах акваторії порту, призначений для підходу або відходу суден до причалів та маневрування в межах акваторії морського порту.
- (21) Відповідно до пункту 12 статті 1 Закону причал - гідротехнічна споруда, яка має швартовні та відбійні пристрої і призначена для стоянки та обслуговування суден, обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, проведення вантажно-розвантажувальних робіт.
- (22) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону адміністрація морських портів України - державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту).
- (23) Відповідно до статті 4 Закону принципами функціонування та розвитку морських портів є, зокрема:
- розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності; забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;
 - рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.
- (24) Адміністрація морських портів України відповідно до статті 15 Закону утворюється, зокрема, з метою:

- утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту;
 - справляння та цільового використання портових зборів;
 - забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту;
 - контролю і підтримання оголошених глибин.
- (25) Відповідно до частини третьої статті 7 Закону розвиток морського порту здійснюється відповідно до плану розвитку морського порту, який формується з урахуванням планів розвитку морських терміналів, а також підприємств, основні продукція та/або сировина яких є об'єктами експортно-імпортних операцій, і обслуговуються як вантажі у морському порту. План розвитку кожного морського порту затверджується адміністрацією морських портів України та погоджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. План розвитку морського порту повинен відповідати положенням Стратегії розвитку морських портів України у короткостроковій перспективі та містити деталізовану схему території морського порту.
- (26) Відповідно до частин першої - четвертої статті 22 Закону у морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний. Портові збори сплачуються адміністрації морських портів України, крім випадків, визначених цим Законом.
- (27) Розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженої нею методики. Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.
- (28) Відповідно до прикінцевих положень Закону тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження, визначені цим Законом, виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.
- (29) Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням. Фінансування утримання гідротехнічних споруд в обсягах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик, здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються в морських портах, де розташовані такі гідротехнічні споруди.
- (30) Корабельний збір справляється на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності цим Законом.
- (31) Причальний збір справляється на користь власника причалу, а якщо причал перебуває у користуванні – на користь відповідного користувача.
- (32) Контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів здійснює національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.
- (33) Порядок справляння та розміри ставок портових зборів затверджено наказом Міністерства інфраструктури України № 316 від 27.05.2013 (далі – Порядок).
- (34) Порядок обліку та використання коштів від портових зборів затверджено наказом Міністерства інфраструктури України № 316 від 27.05.2013 (далі – Порядок І).

- (35) Порядок I регулює питання, пов'язані з обліком та використанням коштів від портових зборів, що справляються в установленому законодавством порядку, крім адміністративного збору, а також установлює єдиний порядок обліку та звітності щодо використання цих коштів, та є обов'язковим для застосування усіма суб'єктами господарювання різних форм власності, на користь яких в установленому законодавством порядку справляються корабельний, каналний, маяковий, причальний, якірний та санітарний портові збори (пункти 1.1 та 1.2 розділу I Порядку I).
- (36) Порядок I є обов'язковим для застосування усіма суб'єктами господарювання різних форм власності (далі - підприємства), на користь яких в установленому законодавством порядку справляються корабельний, каналний, маяковий, причальний, якірний та санітарний портові збори (далі - портові збори).
- (37) Пунктом 2.1 розділу II Порядку I передбачено, що кошти від корабельного збору використовуються у тому числі на днопоглиблювальні роботи, пов'язані з підтримкою, поліпшенням, розвитком (розширенням) акваторії порту та операційної акваторії причалу (причалів).
- (38) Пунктом 2.2 розділу II Порядку I передбачено, що кошти від причального збору використовуються, зокрема: на утримання та обслуговування причальних споруд і прилеглих до них територій; на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд і прилеглих до них територій.
- (39) Згідно зі статтею 18 Закону Адміністрація морських портів України не має права перешкоджати або втручатися в діяльність суб'єктів господарювання, крім випадків, передбачених законом, а також встановлювати для них умови діяльності, що погіршують їх становище порівняно з іншими суб'єктами господарювання або порушують їхні права та законні інтереси. Суб'єкти господарювання, які здійснюють свою діяльність у межах морського порту, мають право на власний розсуд розпоряджатися належним їм майном, розширювати свої межі відповідно до вимог Цивільного, Господарського, Земельного та Водного кодексів України.

3. ОБСТАВИНИ, ЯКІ МОЖУТЬ ПРИЗВЕСТИ ДО ПОРУШЕНЬ ЗАКОНОДАВСТВА ПРО ЗАХИСТ ЕКОНОМІЧНОЇ КОНКУРЕНЦІЇ ТА МАТИ НЕГАТИВНИЙ ВПЛИВ НА КОНКУРЕНЦІЮ

- (40) Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 19.04.2017 № 324-р (далі – Розпорядження) затверджено проект «Реконструкція водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій біля причалів з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту «Южний» в м. Южне Одеської області» (перша черга будівництва), розроблений державним підприємством «ЧорноморНДІпроект» та затверджений державним підприємством «Укрдержбудекспертиза» (далі – Проект будівництва).
- (41) Згідно з наданою ДП «АМПУ» інформацією Проект будівництва складається з 4-х пускових комплексів (далі – п.к.):
- 1 п.к. – водні підходи до причалів №№ 23-25, операційна акваторія причалів №№ 23-25, розворотне місце D=370 м проектною глибиною до 16 м (роботи виконані в рамках укладеного договору про співробітництво від 23.03.2016 між ДП «АМПУ» та товариством з обмеженою відповідальністю «КАРГО»);
 - 2 п.к. – внутрішній канал до акваторії причалів №№ 18-22, водний підхід до розворотного місця та розворотне місце D=650 м, операційна акваторія причалів №№ 18, 19, 20 на проектну глибину 19 м;
 - 3 п.к. – операційна акваторія причалу № 15 на проектну глибину 16 м;
 - 4 п.к. – операційна акваторія причалів №№ 21, 22 на проектну глибину 16 м.

- (42) Відповідно до скоригованого Плану розвитку морського порту «Южний» на коротко- (5 років), середньо- (10 років) та довгострокову (25 років) перспективу, затвердженого в. о. голови ДП «АМПУ» 06.03.2018 та погодженого Міністерством інфраструктури України 11.07.2018 (далі – План розвитку морського порту «Южний»), передбачено реконструкцію водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій біля причалів з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту «Южний» в м. Южне Одеської області з терміном виконання – у довгостроковій перспективі. При цьому інвестором визначено: ДП «АМПУ» / Інвестор.
- (43) Фінансування днопоглиблення 2 п.к. передбачено Титулом об'єкта будівництва на 2014-2020 роки (найменування об'єкта та його місцезнаходження: «Реконструкція водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій біля причалів морського порту «Южний», з урахуванням перспективного вантажообігу. Перша черга будівництва», у м. Южне Одеської обл.), погодженого Міністерством інфраструктури України 26.05.2017 (далі – Титул).
- (44) Відповідно до Титулу фінансування робіт по 2 п.к. 1 черги (внутрішній канал до акваторії причалів №№ 18-22, водний підхід до розворотного місця та розворотне місце D=650 м, операційна акваторія причалів №№ 18, 19, 20 на проектну глибину 19 м) передбачено у 2018 -2020 роках у відповідних частинах. Зокрема, відповідно до Завдань за роками, встановлених у Титулі, передбачено кошторисну вартість по 2 п.к. у 2018 році у розмірі 761 596,455 тис. грн.
- (45) Також у листі від 14.06.2018 № 4250 до голови правління приватного акціонерного товариства «Полтавський гірничо-збагачувальний комбінат» ДП «АМПУ» повідомило: *“У фінансовому плані ДП «АМПУ» на 2018 рік передбачені видатки для можливості реалізації двох інфраструктурних проектів в морському порту України «Южний», а саме: «Реконструкція водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту «Южний» в м. Южне Одеської області» (перша черга будівництва) та «Реконструкція морського підхідного каналу та внутрішніх водних підходів до глибоководних причалів морського порту «Южний»”.*
- (46) За інформацією ДП «АМПУ», для підготовки до проведення днопоглиблення підхідного каналу морського порту «Південний» («Южний») вжито таких заходів: отримано Дозвіл Міністерства екології та природних ресурсів України на проведення робіт на землях водного фонду від 12.01.2018 № 001/01-18-Од за проектом «Реконструкція водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій біля причалів з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту «Южний» в м. Южне Одеської області». Перша черга будівництва. Тендерна документація на закупівлю робіт «Реконструкція водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій біля причалів з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту «Южний» в м. Южне Одеської області» (Перша черга будівництва. Другий та четвертий пускові комплекси) знаходиться в стадії підготовки (лист від 14.11.2018 № 7734/3316/10-05-03/вих.).
- (47) На вимогу Комітету щодо надання пояснень стосовно невідповідності інформації у листі ДП «АМПУ» від 14.06.2018 № 4250 та наданої ДП «АМПУ» Комітету листом від 14.11.2018 № 7734/3316/10-05-03, ДП «АМПУ» листом від 04.02.2019 № 423/10-05-03/вих повідомило: *“інформація наведена в листі ДП «АМПУ» від 14.11.2018 № 7734/3316/10-05-03/вих. (по пункту 11) на запит Антимонопольного комітету України від 25.10.2017 № 130-29/07-14226, про те, що тендерна документація на закупівлю робіт «Реконструкція водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту*

«Южний» в м. Южне Одеської області (Перша черга будівництва. Другий та четвертий пускові комплекси)» знаходиться в стадії підготовки, відповідає дійсності.

А інформація, наведена в листі ДП «АМПУ» від 14.06.2018 № 4250, в адресу ПАТ «Полтавський гірничо-збагачувальний комбінат», стосується інших проектів, реалізацію яких розпочато в попередні періоди, а саме:

- «Реконструкція водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій біля причалів, з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту «Южний» в м. Южне Одеської області. Перша черга будівництва» (перший пусковий комплекс), публічні закупівлі щодо якого відбулися та договір підписаний із переможцем 25.05.2017 (посилання на веб-сайті Prozorro – <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2016-11-21-000531-a>).

- «Реконструкція морського підхідного каналу та внутрішніх водних підходів до глибоководних причалів державного підприємства «Морський торговельний порт «Южний» (коригування)», публічні закупівлі щодо якого відбулися та договір підписаний із переможцем 18.05.2017 (посилання на веб-сайті Prozorro – <https://prozorro.gov.ua/tender/UA-2016-11-18-000184-a>)».

- (48) Відповідно до інформації, наведеної у Заяві, ДП «АМПУ», незважаючи на численні звернення Заявників, не проведено жодних дій, спрямованих на виконання Розпорядження, Плану розвитку морського порту «Южний» та Титулу.
- (49) За інформацією Заявників, днопоглиблення внутрішнього підхідного каналу морського порту «Південний» («Южний») (1-й та 2-й пусковий комплекс першої черги) є вкрай необхідною та єдиною передумовою для можливості інвестування підприємствами Заявників коштів для поглиблення власних операційних акваторій причалів №№ 18-22.
- (50) Відповідно до інформації, наданої у Заяві, підприємства Заявників планують здійснення днопоглиблення до 19-21 метра власної операційної акваторії належних їм причалів №№ 18-22, розташованих у морському порту «Південний» («Южний»). Однак **рух суден до цих причалів можливий виключно через внутрішній підхідний канал порту, глибина якого становить лише 14,7 м.** Тобто, для того щоб Заявники мали змогу поглибити операційну акваторію причалів №№ 18-22 для заходу суден з більшою осадкою і обробки більшої кількості вантажів, необхідно відповідно й днопоглибити внутрішній підхідний канал. Отже, **днопоглиблення власних операційних акваторій причалів Заявників №№ 18-22 безпосередньо залежить від днопоглиблення внутрішнього підхідного каналу порту, оскільки до якого б рівня не збільшувались глибини біля причалу, без поглиблення підхідного каналу судна з більшою осадкою все одно не матимуть змоги пройти до поглиблених причалів №№ 18-22 через внутрішній підхідний канал з меншими глибинами, ніж біля цих причалів.**
- (51) Відповідно до інформації Заявників: «Необхідність здійснення названих робіт зумовлено тим, що рівень фрахтових ставок на перевезення вантажів морським транспортом безпосередньо залежить від тоннажу судна, а отже, і його осадки. Чим більше тоннаж судна, тим менше фрахтова ставка на перевезення вантажу. Рівень фрахтових ставок для перевезення, наприклад, залізрудного концентрату, з портів Чорного моря до Китаю становитиме:

- для суден типу **ULTRAMAX** (з дедвейтом 65 000-80 000 тонн та осадкою до 12 метрів) фрахтова ставка складає орієнтовно 29-30 доларів США за тонну,

- для суден типу **CAPESIZE** (з дедвейтом більше 210 000 тонн та осадкою більше 19 метрів) фрахтова ставка складає орієнтовно 25 доларів США за тонну.

Саме тому це зумовлює тренд здійснення перевезення навалювальних вантажів саме суднами типу **CAPESIZE**, що можливо при наявності глибин біля причальної стінки та

підходів до неї не менше 19-21 м. Очевидним є той факт, що можливість морського терміналу здійснювати обробку такого типу суден безпосередньо впливає на ринкову привабливість його послуг.

~~Для українських експортерів, задля забезпечення конкурентоспроможності своїх товарів є вкрай необхідним забезпечення перевезення вантажів суднами з великим тоннажем, а саме суднами типу CAPESIZE. Це потребує створення відповідної інфраструктури, поглиблення акваторій вітчизняних гаваней. Саме тому, в морському порту «Южний», однак лише біля причалів №№ 5-6 державного портового оператора, було здійснено днопоглиблення до 21-го метра.~~

Відповідно через причали ДП «МТП «Южний», як портового оператора державної форми власності, має місце й перевалка більшої кількості вантажів аніж через причали інших портових операторів приватної форми власності. Це стало можливим для державного портового оператора внаслідок отримання ним штучно створеної лише для такого портового оператора переваги у вигляді більших глибин.

Таким чином, з боку ДП «АМПУ» штучно були створені значно кращі конкурентні умови для ДП «МТП «Южний» порівняно з приватними портовими операторами, для яких реалізація затверджених проектів дивним чином уповільнюється, в тому числі шляхом висування законодавчо не передбачених умов, що безумовно свідчить про дискримінацію приватних портових операторів.

Внаслідок таких зволікань наші підприємства позбавлені можливості здійснити власним коштом поглиблення й власних операційних акваторій своїх причалів задля забезпечення їх конкурентоспроможності. Таке зволікання стримує й збільшення обсягів перевантажених судових партій, що можуть перевантажуватись при глибинах біля причалу 19-21 м”.

- (52) Відповідно до інформації, наданої ТОВ «ТІС-РУДА»: “ТОВ «ТІС-РУДА» є найбільшим і найбільш ефективним експортним терміналом з перевалки окатишів. Термінал сипучих навалювальних вантажів (всіх видів руд, окатишів та інших навалювальних вантажів) розташований на причалі № 18 з граничною осадкою для суден 14,7 метрів. Причал № 18 належить та експлуатується підприємством ТОВ «ТІС-РУДА».
- (53) ТОВ «ТІС-ВУГІЛЛЯ» – найбільший в Україні термінал з перевалки вугілля, всіх видів руди та інших навалювальних вантажів відкритого зберігання, розташований біля причалів № 19, № 20. Причали №№ 19-20 належать і експлуатуються Підприємством ТОВ «ТІС-Вугілля”.
- (54) Відповідно до інформації, наданої ТОВ «ТІС-КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ» та ТОВ «ТІС-ВУГІЛЛЯ» стосовно вантажів, які обробляються на причалах, що належать Заявникам:
- на причалах №№ 19-20, які належать ТОВ «ТІС-Вугілля» – вугілля, вугільний концентрат, енергетичне вугілля, вугілля буре, антрацит, вапняк, доломіт, ЗРК, ЗРО, агломераційна руда, нафтовий кокс, кокс доменний, дрібний кокс, коксовий горішок, металургійний кокс, бентоніт, шлак гранульований, марганцева руда, щєбінь різних фракцій, відсів, пісок, шлак;
 - на причалах №№ 15, 21-22, які належать ТОВ «ТІС-КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ», – контейнери, глина, зерно, ільменіт, шрот / соя / лузга, масло рослинне, заготівля, арматура, тарно-штучні, нікелева руда, марганцева руда.
- (55) Відповідно до наданої Заявниками інформації конкурентом ТОВ «ТІС-РУДА», ТОВ «ТІС-КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ» та ТОВ «ТІС-ВУГІЛЛЯ» у морському порту «Південний» («Южний») на ринку послуг із перевалки експортно-імпортних та транзитних вантажів, а саме: вугільно-рудні, метал, вугілля ЗРК (залізорудний концентрат, окатиші, брикети залізної руди та ін.), чавун, тарно-штучні й зернобобові

вантажі та продукти їх перероблення, мінерально-будівельних та генеральних вантажів вони вважають державне підприємство «Морський торговельний порт «Южний» (далі – ДП «МТП «Южний»).

- (56) Згідно з інформацією, наданою ДП «МТП «Южний»: «Державне підприємство «Морський торговельний порт «Южний» користується та має доступ до причалів №№ 5, 6, 7, 8, 9, 38 на правах портового оператора, тоді як самі причали належать ЮФ ДП «АМПУ». Послуги, що надаються на цих причалах:
- прийом, зберігання і переробка вантажів на відкритих складських площах;
 - прийом і відправка вантажів у режимі експорт/імпорт/транзит;
 - забезпечення суден водою з причалів;
 - здійснення енергопостачання суден;
 - медичні послуги;
 - додаткові послуги, пов'язані зі швартуванням/від швартуванням і перешвартуванням суден;
 - послуги буксирів портового флоту».
- (57) Відповідно до наданої ДП «МТП «Южний» інформації, «...вантажі, що переробляються на причалах: № 5 – вугілля, руда, № 6 – вугілля, руда, № 7 – вугілля, руда, чавун, прокат та зернові вантажі, № 8 - вугілля, руда, чавун, прокат та зернові вантажі, № 9 – вугілля, № 38 – пиломатеріали, будівельні матеріали».
- (58) Крім того, у Пропозиціях та зауваженнях до Звіту про попереднє техніко-економічне обґрунтування, наданих ДП «МТП «Южний» Міністерству інфраструктури України листом від 23.07.2018 № 4359/01/115/18, зокрема, зазначено про «Фактори конкуренції в акваторії порту Южний: суттєва конкуренція з боку приватного терміналу «ТІС», який обладнаний більш розвинутою інфраструктурою, а саме: потужне перевантажувальне обладнання, розвинута залізнична інфраструктура, можливість значного зменшення ставок на переробку ЗРС з боку приватної стивідорної компанії; проведення днопоглиблювальних робіт біля причалів «ТІС» до глибини до 19 метрів надасть можливість «ТІС» обробляти судна дедвейтом до 200 тисяч тонн, що знищить єдину перевагу ДП «МТП «Южний» перед приватною стивідорною компанією при навантаженні суден сказаного дедвейту та призведе до перерозподілу існуючого вантажопотоків в акваторії порту Южний».
- (59) Також у Протоколі наради щодо перспектив розвитку порту «Южний» (далі – Протокол) під головуванням в. о. Міністра інфраструктури України Лавренюка Ю.Ф., яка відбулась 25.09.2018 за участю представників Міністерства інфраструктури України, ДП «АМПУ» та ДП «МТП «Южний», Лавренюк Ю.Ф. поінформував: «Крім того, серед працівників порту «Южний» є побоювання щодо зниження вантажопереробки підприємством з огляду на існуючі плани днопоглиблення внутрішнього каналу та операційної акваторії в напрямку терміналів «ТІС», відповідно до меморандуму, підписаного між групою терміналів «ТІС» та ДП «Адміністрація морських портів України».
- (60) Як зазначено в Протоколі в. о. директора ДП «МТП «Южний» "зауважив, що на цей час судна, що прямують до причалів групи терміналів «ТІС», змушені заходити також і до МТП «Южний». У разі днопоглиблення операційної акваторії групи терміналів «ТІС», державне підприємство втратить свою основну конкурентну перевагу».
- (61) Також відповідно до Протоколу начальник відділу стратегічного планування та розвитку ДП «АМПУ» Шемаєв В.В. "зазначив, що швидкість обробки судна класу CAPESIZE на причалах групи терміналів «ТІС» перевищує час обробки в МТП «Южний» приблизно в два рази. Звернув увагу, що з урахуванням зазначеного залишити ситуацію, при якій вказані судна можуть оброблятися лише державним

підприємством, є недоцільним, зокрема, з урахуванням необхідності забезпечення енергетичної безпеки держави”.

- (62) Відповідно до Протоколу засідання за результатами зустрічі з трудовим колективом ДП «Морський торговельний порт Южний» (далі – Протокол 1), яка відбулась 04.10.2018 за участю представників Міністерства інфраструктури України, ДП «АМПУ» та ДП «МТП «Южний», першим питанням Порядку денного було: *«Збереження конкурентних умов в порту Южний в зв'язку з планами днопоглиблення біля причалів ТІС».*
- (63) За результатами засідання вирішили: *“Забезпечити недопущення виникнення дискримінаційних умов на ринку стивідорних послуг у порту «Южний» та «Провести аналіз ситуації щодо проведення днопоглиблювальних робіт на підхідному каналі до терміналів групи компаній ТІС, її можливий вплив на фінансово-економічну ситуацію у ДП «МТП «Южний» та за результатами доповісти Міністерству інфраструктури”.*
- (64) Отже, ДП «МТП «Южний» є конкурентом ТОВ «ТІС-РУДА», ТОВ «ТІС-КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ» і ТОВ «ТІС-ВУГІЛЛЯ» на ринках послуг із перевалки вугілля, руди, чавуну, прокату та зернових вантажів.
- (65) Відповідно до інформації, наданої ТОВ «ТІС-РУДА» Комітету, звернення ДП «АМПУ» з проведенням днопоглиблення підхідного каналу морського порту «Південний» («Южний») позбавляє сенсу й можливості здійснити власним коштом днопоглиблення власних операційних акваторій своїх причалів, неможливість *“...надання стивідорних послуг перевалки залізородних окатишів на рівних умовах [з ДП «МТП «Южний»], так як глибина біля причалів конкурента досягає більше 19 метрів, що дає значні переваги в частині завантаження суден типу CAPESIZE біля причалів, та є великою перевагою у пошуках та утриманні вантажовласників. Після днопоглиблення біля причалів порту, обробка вантажів на терміналі ТОВ «ТІС-РУДА» стала відрізнятися приблизно на 2-2,5 дол/т на користь ДП, у зв'язку із зниженням тарифа на фрахт великотоннажних суден у разі швартовки до причалів порту, а також за рахунок економії коштів за додатковий суднозахід та відсутності потреби догрузки суден на зовнішньому рейді порту”.*
- (66) Також до Одеського обласного територіального відділення Комітету (далі – Відділення) надійшла заява ПрАТ «Полтавський гірничо-збагачувальний комбінат» (далі – ПрАТ «Полтавський ГЗК») від 03.04.2018 № 1, в якій ПрАТ «Полтавський ГЗК» зазначало, зокрема таке: *“«ПрАТ «Полтавський ГЗК» є провідним українським виробником та експортером залізородних катків в країни СНД, Європи та Північно-Східної Азії, значна частина яких експортується морським транспортом через українські порти. Зокрема, вантажі перевантажуються на причалі № 18 терміналу ТОВ «ТІС-Руда» (де ПрАТ «Полтавський ГЗК» є засновником на 49,9%), розташованого в морському порту «Южний».*

..При слідуванні до/від причалу № 18 терміналу ТОВ «ТІС-Руда», розташованого в морському порту «Южний», кожне судно проходить акваторією порту через 3 ГТС, а саме – підхідний та внутрішній канали, а також операційною акваторією зазначеного причалу...».

«...Оскільки на ринку перевезень залізородної сировини в багатьох випадках використовуються великотоннажні судна типу «Capesize», зазначена в обмірному свідоцтві максимальна осадка яких складає 18-19 м та перевищує оголошену осадку при слідуванні до/від причалу № 18 (наразі 14,6 м), такі судна завантажуються неповністю, і осадка не використовується повною мірою....”.

- (67) За результатами проведеного Відділенням дослідження ринку надання послуг з користування акваторією морського порту «Південний» («Южний»), що оплачуються у

складі корабельного збору, було встановлено, зокрема, що в разі дозавантаження суден на рейдах морських портів, філії ДП «АМПУ» стягують додаткову плату за організацію відповідних робіт.

- (68) Отже, якщо судно типу «Capesize» не може завантажитися повністю біля причалів Заявників, воно змушене дозавантажуватися, здійснюючи суднозаход до глибоководних причалів №№ 5, 6 ДП «МТП «Южний», або на рейді порту, сплачуючи при цьому кошти за дозавантаження ДП «МТП «Южний» або ДП «АМПУ».
- (69) Крім того, за інформацією Заявників, "з боку ДП «АМПУ» умовою проведення днопоглиблення внутрішнього підхідного каналу висувуються вимоги із надання нашими підприємствами та експортерами гарантій додаткового залучення обсягу вантажів для перевалки, у випадку невиконання яких до наших підприємств будуть застосовані значні фінансові санкції.

Разом з цим, подібні вимоги не висувались для днопоглиблення в інших портах. Так само такі вимоги не висувались й на адресу державного портового оператора, яким є ДП «МТП «Южний», при днопоглибленні до 21-го метра біля причалів №№ 5-6 морського порту «Южний», яке було здійснено".

- (70) Відповідно до інформації, наданої ДП «МТП «Южний», "зі сторони ДП «АМПУ» не висувались вимоги щодо збільшення обсягів надходження вантажів та зростання обсягу переробки вантажів внаслідок проведення днопоглиблювальних робіт на внутрішньому підхідному каналі морського торговельного порту «Южний»".
- (71) ДП «АМПУ» повідомило Комітет, що «вимоги щодо збільшення обсягів надходження вантажів, зокрема до рівня, достатнього для окупності проектів днопоглиблення, та/або зростання обсягу переробки вантажів унаслідок проведення днопоглиблення суб'єктам господарювання, що здійснюють діяльність у морському порту Южний, не висувались».
- (72) Водночас і ДП «АМПУ», і Заявниками були надані Комітету копії листування між ДП «АМПУ» і Заявниками. Так, у листах ДП «АМПУ» від 14.03.2018 № 1724, № 1726, № 1731 до ТОВ «ТІС-КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ», ТОВ «ТІС-РУДА», ТОВ «ТІС-Вугілля» зазначено: «Наступним пусковим комплексом в рамках реалізації вказаного проекту є днопоглиблення внутрішнього каналу до акваторії причалів №№ 18-22, водного підходу до розворотного місця та розворотне місце операційної акваторії причалів №№ 18, 19, 20 на проектну глибину 19,0 м.

З метою забезпечення нівелювання ризиків від реалізації наступної стадії зазначеного проекту, визначення реального економічного ефекту та очікуваних термінів окупності вживаються заходи зі збору та аналізу показників діяльності стивідорних компаній, від яких залежить успішність для усіх учасників такого проекту.

Враховуючи вищезазначене, прошу надати інформацію згідно з додатком, із відповідними (у разі наявності) документально підтвердженими гарантіями щодо очікуваних результатів».

Додатками до цих листів була аналогічна для всіх Заявників таблиця щодо Прогнозних показників вантажопереробки по морському терміналу на період до 2028 року по роках.

- (73) Відповідно до наданої ДП «АМПУ» Комітету інформації, ДП «АМПУ» і ТОВ «ТІС-РУДА», ТОВ «ТІС-КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ», ТОВ «ТІС-ВУГІЛЛЯ» уклали Меморандум про взаєморозуміння від 14.09.2018 (далі – Меморандум).
- (74) Згідно з пунктом 1.1 Меморандуму: "ДП «АМПУ» має наміри забезпечити виконання робіт зі будівництва Об'єкту -1, ТІС-КТ та ТІС-РУДА мають наміри забезпечити виконання робіт з будівництва Об'єкту-2 та Об'єкту-3 відповідно, в строки, визначені проектною документацією, розробленою та затвердженою відповідно до

вимог чинного законодавства України, але в будь-якому разі роботи з будівництва Об'єкту-2 та Об'єкту-3 мають бути закінчені не пізніше досягнення проектної глибини в 19 м по Об'єкту -1".

- (75) *Відповідно до Меморандуму "ДП «АМПУ» зацікавлене в проведенні днопоглиблювальних робіт внутрішнього каналу до акваторії причалів №№ 18-22, водного підходу до розворотного місця та розворот не місце $D=650$ м, частини операційної акваторії причалів №№ 18, 19, 20 на проектну глибину 19 м, частини операційної акваторії причалів №№ 21, 22 на проектну глибину 16 м, технічні характеристики яких визначаються проектною документацією, розробленою та затвердженою відповідно до вимог чинного законодавства України (Частина другого та четвертого пускових комплексів) (далі - Об'єкт -1)".*
- (76) *"ТІС-КТ зацікавлене в проведенні днопоглиблювальних робіт на операційній акваторії причалів №№ 19-22, у вигляді «Ділянки акваторії, що включає гідротехнічну споруду у вигляді підводного котловану, що примикає до причалів № 19, 20, проектною глибиною 19 м, та причалів № 21, 22, проектною глибиною 16 м, створеного для безпечного підходу, маневрування та стояння суден», технічні характеристики яких визначаються проектною документацією, розробленою та затвердженою відповідно до вимог чинного законодавства України (Частина другого та четвертого пускових комплексів) (далі - Об'єкт 2)".*
- (77) *"ТІС-РУДА зацікавлене в проведенні днопоглиблювальних робіт на операційній акваторії причалу № 18, у вигляді «Ділянки акваторії, що включає гідротехнічну споруду у вигляді підводного котловану, що примикає до причалу № 18, проектною глибиною 19 м, створеного для безпечного підходу, маневрування та стояння суден», технічні характеристики яких визначаються проектною документацією, розробленою та затвердженою відповідно до вимог чинного законодавства України (Частина другого та четвертого пускових комплексів) (далі - Об'єкт 3)".*
- (78) У пункті 2.1.1 Меморандуму зазначено, що ДП «АМПУ» виражає наміри, зокрема:
 «- забезпечити фінансування матеріально-технічного забезпечення будівництва Об'єкту -1;
 - забезпечити належне, в повному обсязі та вчасне створення Об'єкту -1, відповідно до Розпорядження».
- (79) У пункті 2.2.2 Меморандуму зазначено, що ТІС-КТ та ТІС-РУДА виражають наміри, зокрема:
 «- забезпечити фінансування матеріально-технічного забезпечення будівництва Об'єкта -2, Об'єкта -3;
 - забезпечити належне, в повному обсязі та вчасне створення Об'єкта -2, та Об'єкта -3 відповідно до Розпорядження».
- (80) Також пунктом 2.3 Меморандуму передбачено, що Сторони висловлюють намір сприяти належному справлянню, обліку та цільовому використанню коштів від портових зборів у порядку, визначеному чинним законодавством, з метою фінансування та реалізації Проектів.
- (81) ДП «АМПУ» повідомило Комітет, що "Підготовчі заходи для початку проекту будівництва «Реконструкція водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій біля причалів, з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту «Южний» в м. Южне Одеської області. Перша черга будівництва (другий та четвертий пускові комплекси), окрім затвердження проектно-кошторисної документації та титулу будови вказаного об'єкту, не сформовані та не здійснені, оскільки не визначено виконавця днопоглиблювальних робіт, а також не підписано договір про взаємодію між ДП «АМПУ» та ТОВ «ТІС-РУДА», ТОВ «ТІС-КТ» в рамках реалізації намірів,

задекларованих в Меморандумі про взаєморозуміння від 14.09.2018, підписаного ДП «АМПУ», ТОВ «ТІС-КТ», ТОВ «ТІС-РУДА» та ТОВ «ТІС-ВУГІЛЛЯ»».

- (82) Однак пояснень причин невизначення виконавця днопоглиблювальних робіт ДП «АМПУ» Комітету не надало.
- (83) На запит Комітету надати пояснення з відповідним обґрунтуванням з посиланням на відповідні нормативно-правові документи, яким чином підписання договору про взаємодію між ДП «АМПУ» та Заявниками вливає та/або залежить від виконання ДП «АМПУ» днопоглиблювальних робіт, ДП «АМПУ» повідомило:

“Відповідно до пункту 16 частини 1 статті 15 Закону України «Про морські порти України» (далі – Закон) адміністрацію морських портів України утворено, зокрема з метою контролю та підтримання оголошених глибин.

У частині другій цієї ж статті встановлено, що у процесі своєї діяльності адміністрація морських портів України укладає договори щодо модернізації, реконструкції та будівництва об'єктів портової інфраструктури, інші договори, що відповідають цілям її утворення, у тому числі господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.

Відповідно до положень Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року та з метою забезпечення Плану розвитку морського порту «Южний» на середньострокову (до 2023 року) перспективу, затвердженого наказом ДП «АМПУ» від 28.01.2014 № 16 (в редакції наказу від 06.03.2018 № 49), а також у відповідності до розпорядження Кабінету Міністрів України від 19.04.2017 № 324-р «Про затвердження проекту «Реконструкція водних підходів, маневрових зон та операційних акваторій біля причалів з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту «Южний» в м. Южне Одеської області» (перша черга будівництва)» (далі – Проект), ДП «АМПУ» було підписано з ТОВ «ТІС-КТ», ТОВ «ТІС-РУДА» та ТОВ «ТІС-ВУГІЛЛЯ» меморандум про взаєморозуміння від 14.09.2018 (далі за текстом – Меморандум).

Предметом вказаного Меморандуму є створення сприятливих умов для суміжної реалізації проектів з днопоглиблення та збільшення вантажообігу.

Зазначеним Меморандумом були задекларовані наміри кожної зі сторін в своїй частині реалізувати будівельний проект на умовах, погоджених Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2017 року № 324-р про затвердження Проекту.

Крім того, згідно з пунктами 2.1. та 3.1. Меморандуму визначено, що сторони розуміють взаємну відповідальність і стратегічну важливість суміжного здійснення Проектів, сторони мають наміри продовжувати співробітництво щодо реалізації вищенаведених Проектів в рамках договірних відносин, визначених чинним законодавством України, шляхом укладання відповідних угод.

У зв'язку з цим сторонами проводились перемовини щодо укладання договору про взаємодію під час суміжної реалізації проектів.

Згідно з Проектом проводиться не підтримання паспортних глибин в акваторії морського порту «Южний», а створюються гідротехнічні споруди, проектні глибини яких перевищують паспортні.

Цей Проект був розроблений державним підприємством «ЧорноморНДІпроект» та рекомендований до затвердження державним підприємством «Укрдержбудекспертиза» Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства, з відповідними техніко-економічними показниками, які викладені у тексті Розпорядження Кабінету Міністрів України від 19 квітня 2017 року № 324-р.

Перспективний вантажообіг в зазначеній акваторії є одним з необхідних чинників, які бралися до уваги при розробці та затвердженні Проекту, та потребує підтвердження при прийнятті рішення про початок реалізації Проекту.

У зв'язку з цим, під час перемовин із Заявником обговорювались питання щодо взаємодії під час реалізації Проекту, затвердженого Розпорядження Кабінету Міністрів України від 19.04.2017 № 324-р, оскільки для всіх сторін доцільно перед початком днопоглиблювальних робіт погодити свої наміри, а також з самого початку перемовин ДП «АМПУ» запитувала у ТОВ «ТІС-КТ» та ТОВ «ТІС-РУДА» інформацію щодо очікуваного зросту вантажообігу, що відображено у підписаному між сторонами Меморандумі.

Відповідно до статті 6 Цивільного кодексу України сторони мають право укласти договір, який не передбачений актами цивільного законодавства, але відповідає загальним засадам цивільного законодавства. Сторони мають право врегулювати у договорі, який передбачений актами цивільного законодавства, свої відносини, які не врегульовані цими актами. Сторони в договорі можуть відступити від положень актів цивільного законодавства і врегулювати свої відносини на власний розсуд. Сторони в договорі не можуть відступити від положень актів цивільного законодавства, якщо в цих актах прямо вказано про це, а також у разі, якщо обов'язковість для сторін положень актів цивільного законодавства впливає з їх змісту або із суті відносин між сторонами.

В даному випадку до нормативно-правових документів, що дають можливість ДП «АМПУ» проводити перемовини з окресленого питання, можна віднести Закон України «Про морські порти України», Цивільний кодекс України та Господарський кодекс України».

- (84) Зволікання ДП «АМПУ» з проведенням днопоглиблення підхідного каналу морського порту «Південний» («Южний») надає ДП «МТП «Южний» конкурентні переваги на ринках надання портових (стивідорних) послуг, а саме: послуг із перевалки вугілля, руди, чавуну, прокату та зернових вантажів, у морському порту «Південний» («Южний») перед ТОВ «ТІС-РУДА», ТОВ «ТІС-КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ», ТОВ «ТІС-ВУГІЛЛЯ», та може призвести до обмеження конкуренції між ДП «МТП «Южний» і ТОВ «ТІС-РУДА», ТОВ «ТІС-КОНТЕЙНЕРНИЙ ТЕРМІНАЛ», ТОВ «ТІС-ВУГІЛЛЯ» на цих ринках.
- (85) В Академічному тлумачному словнику «Словник української мови» (1970 – 1980) надані такі визначення: слово зволікання як «відкладати, затримувати що-небудь, затягувати виконання, здійснення чогось на довший строк».

Крім того, оскільки причали №№ 5, 6 належать Южненській філії ДП «АМПУ», ДП «АМПУ» і причальний збір справляється на користь власника причалу та використовується на утримання та обслуговування причальних споруд і прилеглих до них територій; на ремонт, модернізацію, реконструкцію і будівництво причальних споруд і прилеглих до них територій, ДП «АМПУ» зацікавлене в надходженні коштів від причального збору до власника причалів, а саме: Южненської філії ДП «АМПУ», яка є підрозділом ДП «АМПУ», а не до інших власників причалів.

4. ОЦІНКА ВІДПОВІДНОСТІ ДІЙ ДП «АМПУ»

- (86) Відповідно до частини другої статті 4 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкти господарювання, органи влади, органи місцевого самоврядування, а також органи адміністративно-господарського управління та

контролю зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти будь-яких неправомірних дій, які можуть мати негативний вплив на конкуренцію.

- (87) Відповідно до частини першої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку є дії чи бездіяльність суб'єкта господарювання, який займає монопольне (домінуюче) становище на ринку, що призвели або можуть призвести до недопущення, усунення чи обмеження конкуренції, або ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання чи споживачів, які були б неможливими за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (88) Згідно з частиною третьою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку забороняється і тягне за собою відповідальність згідно з законом.
- (89) Відповідно до пункту 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживання монопольним (домінуючим) становищем є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції.
- (90) Зволікання з проведенням днопоглиблення підхідного каналу морського порту «Південний» («Южний») на виконання Плану розвитку морського порту «Южний», за наявності ознак монопольного (домінуючого) становища ДП «АМПУ» на ринку спеціалізованих послуг портів, може містити ознаки порушення, передбаченого частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним становищем на ринку спеціалізованих послуг морського порту «Південний» («Южний»), що може призвести до обмеження конкуренції на ринках надання портових (стивідорних) послуг, а саме: послуг з перевалки вугілля, руди, чавуну, прокату та зернових вантажів, у морському порту «Південний» («Южний»).
- (91) Відповідно до пункту 5 частини третьої статті 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України» у сфері формування та реалізації конкурентної політики, сприяння розвитку конкуренції, нормативного і методичного забезпечення діяльності Антимонопольного комітету України та застосування законодавства про захист економічної конкуренції Антимонопольний комітет України має повноваження надавати обов'язкові для розгляду рекомендації та вносити до органів державної влади, органів місцевого самоврядування, установ, організацій, суб'єктів господарювання, об'єднань пропозиції щодо здійснення заходів, спрямованих на обмеження монополізму, розвиток підприємництва і конкуренції, запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, а також щодо припинення дій або бездіяльності, які можуть мати негативний вплив на конкуренцію.

Враховуючи викладене, з метою здійснення заходів, спрямованих на запобігання порушенням законодавства про захист економічної конкуренції та припинення дій, що можуть мати негативний вплив на конкуренцію, на підставі пункту 5 частини третьої статті 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», Тимчасова адміністративна колегія Антимонопольного комітету України надає державному підприємству «Адміністрація морських портів України» такі обов'язкові для розгляду

РЕКОМЕНДАЦІЇ:

Забезпечити здійснення всіх дій, необхідних для проведення днопоглиблювальних робіт внутрішнього каналу до акваторії причалів №№ 18-22, водного підходу до розворотного місця та розворотного місця D=650 м, частини операційної акваторії причалів №№ 18, 19, 20 на проектну глибину 19 м, частини операційної акваторії причалів №№ 21, 22 на проектну глибину 16 м, у морському порту «Южний» відповідно до проекту «Реконструкція водних

підходів, маневрових зон та операційних акваторій біля причалів з урахуванням перспективного вантажообігу морського порту «Южний» в м. Южне Одеської області» (перша черга будівництва), затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 19.04.2017 № 324-р.

Рекомендації органів Антимонопольного комітету України є обов'язковими для розгляду органами і особами, яким вони надані.

Про результати розгляду державним підприємством «Адміністрація морських портів України» цих рекомендацій повідомити Антимонопольний комітет України у місячний строк з дня їх отримання.

Голова Колегії

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ