



# АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

## РІШЕННЯ

28 листопада 2024 р.

Київ

№ 477-р

Про порушення законодавства  
про захист економічної конкуренції  
та накладення штрафу

Державне підприємство «МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ «ЧОРНОМОРСЬК» (далі – Відповідач, ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», Підприємство) у межах території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) (Мультимодальний морський термінал), який розташований у морському торговельному порту Чорноморськ, з 19 жовтня 2021 року по 24 лютого 2022 року займало монопольне (домінуюче) становище на ринку стивідорних послуг: із вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування й зберігання нової та вживаної автотехніки (автомобілів) і транспортних засобів на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) (Мультимодальний морський термінал) (далі - Спеціалізований поромний комплекс (5-й термінал)) у морському торговельному порту Чорноморськ із часткою 100 відсотків.

19.10.2021 ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» затвердило Політику укладання договорів з основної діяльності ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» (далі – Політика), якою встановило вимоги і мінімальні критерії, яким має відповідати контрагент, який має бажання/намір укласти договір про надання послуг з Підприємством.

Положення Політики є дискримінаційними до контрагента, який мав бажання/намір укласти договір про надання послуг з ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».

Умови, за яких експедитори, які не відповідали б встановленим у Політиці вимогам, позбавлялися можливості укласти договір та мати доступ до послуг, що надавав Відповідач, зокрема, на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському порту Чорноморськ, ставили під сумнів можливість експедиторів продовжити свою господарську діяльність у морському порту Чорноморськ.

За результатами розгляду справи № 130-26.13/88-22 такі дії ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», які полягали у встановленні із 19 жовтня 2021 року до 24 лютого 2022 року у «Політиці укладання договорів з основної діяльності ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» переліку визначених вимог і мінімальних критеріїв, яким має відповідати контрагент і має бажання/намір укласти договір про надання послуг з ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», визнано порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 1 частини другої статті 13 та пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку стивідорних послуг: із вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування й зберігання нової та вживаної автотехніки (автомобілів) і транспортних засобів на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ шляхом встановлення таких умов реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

На Підприємство накладено штраф у розмірі 2 000 000 (два мільйони) гривень.

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши матеріали справи № 130-26.13/88-22 про порушення ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» «Інформація, доступ до якої обмежено» законодавства про захист економічної конкуренції (далі – Справа) та подання з попередніми висновками у Справі від 19.09.2024 № 130-26.13/88-22/330-спр,

## **ВСТАНОВИВ:**

### **1. ПРЕДМЕТ СПРАВИ**

- (1) Вчинення ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» порушення законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченого пунктом 1 частини другої статті 13 та пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку стивідорних послуг: із вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування й зберігання нової та вживаної автотехніки (автомобілів) і транспортних засобів на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ щодо встановлення ним у Політиці вимог і мінімальних критеріїв, яким має відповідати контрагент, що має бажання/намір укласти договір про надання відповідних послуг Підприємством.

### **2. ЗАЯВНИК**

- (2) Заявником у Справі є товариство з обмеженою відповідальністю «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» (далі – ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС», Заявник) «Інформація, доступ до якої обмежено».
- (3) Основним видом діяльності Заявника, згідно з кодом КВЕД «Інформація, доступ до якої обмежено».
- (4) Відповідно до статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкт господарювання - юридична особа незалежно від організаційно-правової форми та форми власності чи фізична особа, що здійснює діяльність з виробництва, реалізації, придбання товарів, іншу господарську діяльність, у тому числі яка здійснює контроль над іншою юридичною чи фізичною особою; група суб'єктів господарювання, пов'язаних відносинами контролю. Суб'єктами господарювання визнаються також органи державної влади, органи місцевого самоврядування, а також органи адміністративно-господарського управління та контролю в частині їх діяльності з виробництва, реалізації, придбання товарів чи іншої господарської діяльності. Господарською діяльністю не вважається діяльність фізичної особи з придбання товарів народного споживання для кінцевого споживання.
- (5) Тобто Заявник є суб'єктом господарювання відповідно до статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

### **3. ВІДПОВІДАЧ**

- (6) Відповідачем у Справі є ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».
- (7) Відповідач утворений відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.03.2013 № 133-р «Про погодження пропозицій щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту» шляхом реорганізації державних підприємств морського транспорту та виділу з реорганізованих державних підприємств, у тому числі Державного підприємства «Іллічівський морський торговельний порт» (з 2017 року – Державне підприємство «Морський торговельний порт

«ЧОРНОМОРСЬК»), стратегічних об'єктів портової інфраструктури, іншого майна, прав та обов'язків стосовно них відповідно до розподільних балансів.

- (8) Відповідно до Статуту Відповідача (у новій редакції), затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України<sup>1</sup> (далі – Міністерство) від 15.12.2017 № 449 (далі – Статут), ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» є державним унітарним підприємством і діє як комерційне підприємство, що засноване на державній власності та належить до сфери управління Міністерства.
- (9) Згідно з пунктом 2.1 Статуту ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» утворено з метою організації та надання послуг зі здійснення технологічних вантажних операцій з переміщення вантажів з одного виду транспорту на інший, обслуговування суден, пасажирів і вантажів, перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать підприємству, а також для отримання прибутку.
- (10) Відповідно до пункту 2.4 Статуту основним завданням ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», зокрема, є утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого йому на праві господарського віддання, у тому числі модернізація, ремонт, реконструкція та будівництво об'єктів портової інфраструктури.
- (11) Пунктом 3.1 Статуту передбачено, що ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» є юридичною особою публічного права. Прав й обов'язків юридичної особи ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» набуває з дня державної реєстрації.
- (12) Відповідно до пункту 4.1 Статуту майно Підприємства є державною власністю і закріплюється за ним на праві господарського відання.
- (13) Пунктом 4.3 Статуту передбачено, що джерелами формування майна ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» є, зокрема, державне майно, передане Підприємству Міністерством; доходи, одержані від реалізації продукції, послуг, інших видів господарської діяльності підприємства, тощо.
- (14) Тобто ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» є суб'єктом господарювання в значенні статті 1 Закону України «Про захист економічної конкуренції».

#### 4. ПРОЦЕСУАЛЬНІ ДІЇ

- (15) Розпорядженням державного уповноваженого Комітету від 30.12.2022 № 09/273-р розпочато розгляд Справи за ознаками вчинення ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» порушення, передбаченого пунктом 2 статті 50, пунктом 1 частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції».
- (16) Листом заступника Голови Комітету – державного уповноваженого від 02.01.2023 № 130-26.13/09-13 ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» надіслано копію розпорядження про початок розгляду справи.
- (17) Листом заступника Голови Комітету – державного уповноваженого від 02.01.2023 № 130-26.13/09-14 ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» надіслано копію розпорядження про початок розгляду справи.

---

<sup>1</sup>Відповідно до пункту 1 постанови Кабінету Міністрів України від 02.12.2022 № 1343 «Деякі питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» Міністерство інфраструктури перейменовано на Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України.

Відповідно до пункту 1 постанови Кабінету Міністрів України від 06.09.2024 № 1028 «Про перейменування Міністерства культури та інформаційної політики України і Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України» Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України перейменовано на Міністерство розвитку громад та територій України.

- (18) Під час розслідування у Справі заступник Голови Комітету – державний уповноважений направив вимогу від 24.02.2023 № 130-26.13/09-4418е про надання інформації до ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», на яку Відповідач листом від 24.03.2023 № 36/07.1-07 (вх. № 8-09/391-кі від 28.03.2023) надав інформацію.
- (19) Заступник Голови Комітету – державний уповноважений направив вимогу від 28.04.2023 № 130-26.13/09-6332е про надання інформації до Асоціації міжнародних експедиторів України (далі – АМЕУ, Асоціація), на яку листом від 19.06.2023 № 02/26-23-Ю (вх. № 8-09/8501 від 22.06.2023) Асоціація надала інформацію.
- (20) Заступник Голови Комітету – державний уповноважений направив вимогу від 11.09.2023 № 130-26.13/09-9980е про надання інформації до Заявника, на яку листом від 27.09.2023 № 3715/4 (вх. № 8-09/11913 від 02.10.2023) Заявник надав інформацію.
- (21) Заступник Голови Комітету – державний уповноважений направив 7 (сім)<sup>2</sup> вимог про надання інформації до суб'єктів господарювання – членів Асоціації та 10 (десять)<sup>3</sup> вимог про надання інформації до суб'єктів господарювання – контрагентів Відповідача. Комітет отримав інформацію від вказаних суб'єктів господарювання.
- (22) Заступник Голови Комітету – державний уповноважений направив вимогу від 30.10.2023 № 130-26.13/09-11426е про надання інформації до ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», листом від 13.11.2023 № 94/07.1-07 (вх. № 8-01/1544-кі від 17.11.2023) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» надало інформацію.
- (23) Заступник Голови Комітету – державний уповноважений направив вимогу від 05.03.2024 № 130-26.13/07-2240е про надання інформації до ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», листом від 05.04.2024 № 293/06-23 (вх. № 8-01/4887 від 10.04.2024) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» надало інформацію.
- (24) Заступник Голови Комітету – державний уповноважений направив 8 (вісім)<sup>4</sup> вимог про надання інформації до суб'єктів господарювання – контрагентів Відповідача. Комітет отримав інформацію від вказаних суб'єктів господарювання.
- (25) Заступник Голови Комітету – державний уповноважений направив вимогу від 17.04.2024 № 130-26.13/07-3881е про надання інформації до ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», листом від 07.05.2024 № 30/07.1-07 (вх. № 8-07/879-кі від 22.05.2024) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» надало інформацію.
- (26) До матеріалів Справи приєднані матеріали справи № 130-26.13/186-21.
- (27) Голова Комітету – державний уповноважений направив вимогу від 11.07.2024 № 130-26.13/01-6768е про надання інформації до Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – АМПУ), листом від 25.07.2024 № 2303/10-01-01 (вх. № 8-01/1325-кі від 29.07.2024) АМПУ надала інформацію.
- (28) Голова Комітету – державний уповноважений направив вимогу від 11.07.2024 № 130-26.13/01-6770е про надання інформації до ТОВ «ЧОРНОМОРСЬКИЙ РИБНИЙ

---

<sup>2</sup>ТОВ «ЛОТРА», ТОВ «ОДЕМАРА», ТОВ «МЕРУ-ТРАНС», ТОВ «ГУД ЛОГІСТИК», ТОВ «ІНТЕГРОВАННИЙ ТРАНСПОРТНИЙ СЕРВІС», ТОВ «ЮНІМАР ЛОГІСТИК», ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ».

<sup>3</sup>ТОВ «ЧОРНОМОРСЬКИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ ЦЕНТР», ТОВ «ТУРБО ЛОГІСТИК», ТОВ «ТАЛЛІ ЛОДЖИСТІКС», ТОВ «КРИСТАЛ-ГРУП», ТОВ «ГЛОБАЛ ЛОГІСТИК ІНВЕСТ», ТОВ «ВЕСТ ЕКСПЕДИШІН», ТОВ «ВЕЗЕМ ШИПІНГ», ТОВ «АГТ ЛТД», ТОВ «ТЕК «РАС ЛОГІСТИК ПІВДЕНЬ», ТОВ «НАВІЛАЙН».

<sup>4</sup>ТОВ «ОКТРАНС ЛОЖИСТІК», ТОВ «ФРУТ ФОРВАРД», ТОВ «ОКТОПОД ШИПІНГ КОМПАНІ», ТОВ «ТУНА ЛОДЖИСТІК», ТОВ «ЛАМАН ШИПІНГ», ТОВ «ЮРІЯ-ГРУП», ТОВ «ХОРОШИЙ», ТОВ «ТАЛЛІ ЛОДЖИСТІКС».

ПОРТ» (далі – ТОВ «ЧРП»), листом від 06.08.2024 № 28/01-1167 (вх. № 8-01/10622 від 19.08.2024) ТОВ «ЧРП» надало інформацію.

- (29) Листом заступника Голови Комітету – державного уповноваженого від 19.09.2024 № 130-26.13/07-9151є ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» надіслано копію подання з попередніми висновками у Справі (далі – Подання), листом від 14.10.2024 № 3916/1 (вх. № 8-07/13065 від 15.10.2024) Заявник надав доповнення та пояснення щодо Подання.
- (30) Листом заступника Голови Комітету – державного уповноваженого від 19.09.2024 № 130-26.13/07-9151є ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» надіслано копію Подання, листами від 21.10.2024 № 705/06-23 (вх. № 8-07/13419 від 22.10.2024), від 21.10.2024 № 706/06-23 (вх. № 8-07/13637 від 28.10.2024) та від 13.11.2024 № 789/06-23 (вх. № 8-07/14284 від 15.11.2024) Відповідач надав відповідь на Подання.

## 5. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (31) Статтею 1 Закону України «Про морські порти» (далі – Закон) надано, зокрема, такі визначення термінів:

**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);

**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;

**морський термінал** – розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів;

**об'єкти портової інфраструктури** – рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами та інші судна портового флоту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту;

**об'єкти портової інфраструктури загального користування** - акваторія, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту;

**портовий оператор** (стивідорна компанія) – суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності.

- (32) Статтею 4 Закону встановлені принципи, за якими здійснюється функціонування та розвиток морських портів, зокрема:

- забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;
- рівність прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.

- (33) Відповідно до статті 18 Закону у межах морського порту функціонують суб'єкти господарювання усіх форм власності, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням суден, пасажирів, вантажів, та підприємства, продукція та/або сировина яких транспортується територією та акваторією порту.

Власники та/або користувачі технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури зобов'язані укладати між собою договори, що визначають взаємні права й обов'язки щодо організації та забезпечення безперервності технологічного процесу надання відповідних послуг у морському порту і встановлюють єдиний порядок експлуатації відповідної інфраструктури морського порту.

Портові оператори зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти дій, які можуть справляти негативний вплив на конкурентне середовище в морському порту.

- (34) Згідно із частиною третьою статті 21 Закону тарифи на інші послуги, крім визначених у частині першій цієї статті, є вільними та визначаються договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником.

- (35) Відповідно до пунктів 3.1, 3.2 та 3.3 Правил надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 348, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 15 серпня 2013 р. за № 1401/23933 (далі – Правила), вантажно-розвантажувальні роботи в морському порту здійснюють портові оператори, оператори терміналів на підставі договорів перевалки або інших договорів.

Перелік портових операторів, операторів терміналів у кожному морському порту, а також перелік послуг, які вони надають, визначено в Реєстрі морських портів України, ведення якого здійснюється в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Портовий оператор або оператор терміналу надають послуги з вантажних операцій з вантажами, що перевозяться водним, залізничним, автомобільним і трубопровідним видами транспорту, а також з інших пов'язаних з цим робіт за замовленням замовника на підставі договорів відповідно до вимог чинного законодавства.

До послуг, пов'язаних з вантажними операціями, що можуть надаватися портовим оператором, оператором терміналу, належать, зокрема, навантаження вантажів; вивантаження вантажів; переміщення вантажу; технологічне накопичення вантажу, складські операції з вантажем; оформлення транспортних (перевізних) документів за заявкою замовника.

- (36) Статтею 1 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» встановлені зокрема, такі визначення термінів:

**транспортно-експедиторська діяльність** - підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів;

**експедитор** (транспортний експедитор) - суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування;

**клієнт** - споживач послуг експедитора (юридична або фізична особа), який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору;

**перевізник** - юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за доставку до місця призначення довіреного їй вантажу, перевезення вантажів та їх видачу (передачу) вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором та перевізником;

**учасники транспортно-експедиторської діяльності** - клієнти, перевізники, експедитори, транспортні агенти, порти, залізничні станції, об'єднання та спеціалізовані підприємства залізничного, авіаційного, автомобільного, внутрішнього водного та морського транспорту, митні брокери та інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів.

- (37) Згідно зі статтею 4 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» транспортно-експедиторська діяльність здійснюється суб'єктами господарювання різних форм власності, які для виконання доручень клієнтів чи відповідно до технологій роботи можуть мати: склади, різні види транспортних засобів, контейнери, виробничі приміщення тощо.
- (38) Експедитори для виконання доручень клієнтів можуть укласти договори з перевізниками, портами, авіапідприємствами, судноплавними компаніями тощо, які є резидентами або нерезидентами України.
- (39) Транспортно-експедиторську діяльність можуть здійснювати як спеціалізовані підприємства (організації), так і інші суб'єкти господарювання.
- (40) Відповідно до статті 7 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» державна підтримка транспортно-експедиторської діяльності формується і здійснюється відповідно до загальнодержавних програм економічного розвитку в галузі транспорту і передбачає, зокрема: створення рівних умов на ринку транспортно-експедиторських послуг та недопущення будь-якої дискримінації стосовно експедиторів, перевізників чи вантажу за ознакою його місця походження, відправлення, ввезення, вивезення чи призначення або у зв'язку з правом власності на цей вантаж, а також при оподаткуванні транспортно-експедиторських послуг, за винятком випадків адекватного реагування на дискримінаційні заходи щодо України чи економічних санкцій міжнародних організацій, підтриманих Україною.

## **6. ВИЗНАЧЕННЯ МОНОПОЛЬНОГО (ДОМІНУЮЧОГО) СТАНОВИЩА**

- (41) Згідно із частиною першою статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкт господарювання займає монопольне (домінуюче) становище на ринку товару, якщо:
- на цьому ринку у нього немає жодного конкурента;
  - не зазнає значної конкуренції внаслідок обмеженості можливостей доступу інших суб'єктів господарювання щодо закупівлі сировини, матеріалів та збуту товарів, наявності бар'єрів для доступу на ринок інших суб'єктів господарювання, наявності пільг чи інших обставин.
- (42) Відповідно до частини другої статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» монопольним (домінуючим) вважається становище суб'єкта

господарювання, частка якого на ринку товару перевищує 35 відсотків, якщо він не доведе, що зазнає значної конкуренції.

- (43) Аналіз та дослідження становища ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» на ринку стивідорних послуг із вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування й зберігання нової та вживаної автотехніки (автомобілів) і транспортних засобів на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ (далі – Стивідорні послуги на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ) здійснюється відповідно до Методики визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єктів господарювання на ринку, затвердженої розпорядженням Антимонопольного комітету України від 5 березня 2002 року № 49-р, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 1 квітня 2002 року за № 317/6605 (далі – Методика).
- (44) Відповідно до пункту 2.2 розділу 2 Методики етапи визначення монопольного (домінуючого) становища суб'єкта господарювання, їх кількість та послідовність проведення можуть змінюватися залежно від фактичних обставин, зокрема особливостей товару, структури ринку, обсягів наявної інформації щодо ринку тощо.

### **6.1. Об'єкт аналізу щодо визначення монопольного (домінуючого) становища**

- (45) Об'єктами аналізу для визначення монопольного (домінуючого) становища відповідно до пункту 3.1 розділу 3 Методики є:
- ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», яке є портовим оператором (стивідорною компанією) на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) (що примикає до причалів АМПУ) у морському торговельному порту Чорноморськ, при цьому володіючи вказаним комплексом на праві господарського відання;
  - Стивідорні послуги на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ.

### **6.2. Визначення переліку товарів**

- (46) Згідно з пунктом 4.1 розділу 4 Методики перелік товарів, щодо яких має визначитися монопольне (домінуюче) становище суб'єкта господарювання, складається з товарів (товарних груп), які обираються в Україні чи на відповідній частині її території і які мають для продавців (постачальників, виробників), покупців (споживачів, користувачів) ознаки одного (подібного, аналогічного) товару (товарної групи).

Товаром, щодо якого визначається монопольне становище, є Стивідорні послуги на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ.

### **6.3. Визначення товарних меж ринку**

- (47) Відповідно до пункту 5.1 розділу 5 Методики товарні межі ринку визначаються шляхом формування групи взаємозамінних товарів (товарних груп), у межах якої споживач за звичайних умов може легко перейти від споживання одного товару до споживання іншого.
- (48) Ввезення морським транспортом в Україну автотехніки (автомобілів нових і вживаних) та транспортних засобів не є взаємозамінним з іншими видами перевезень, оскільки перевезення нової та вживаної автотехніки (автомобілів) авіаційним, автомобільним або залізничним транспортом набагато дорожчі від перевезень морським транспортом, а також при перевезенні значної кількості автотехніки (автомобілів нових і вживаних) в



обмежені строки доволі часто не вистачає рухомого складу, щоб вивезти необхідну кількість автомобілів.

- (49) При цьому, з точки зору швидкості (крім авіаційного транспорту) та вартості, перевезення саме морським транспортом є оптимальним варіантом.
- (50) За наявною в Комітеті інформацією, приймати та обробляти нову та вживану автотехніку та транспортні засоби можуть такі морські порти України, як: морський торговельний порт Чорноморськ, морський порт Рені, морський порт Одеса та морський порт Скадовськ.
- (51) Перевезення нової та вживаної автотехніки та транспортних засобів здійснюється поромами та суднами типу RoRo (Roll-On/Roll-Off) (тип глибоководного судна, призначеного для перевезення великогабаритних вантажів) й РСС (Pure Car Carriers, один з видів судна RoRo, призначеного для перевезення легкових автомобілів накатним способом у великих кількостях).
- (52) Судно типу RoRo й РСС із кормовою та боковою рампами дозволяє перевантаження нових транспортних засобів, зокрема нових легкових автомобілів горизонтальним (накатним) способом (інші типи перевантаження нових автомобілів є неприйнятними).
- (53) Відповідно до листа АМПУ<sup>5</sup> та ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК»<sup>6</sup> причал № 28 морського торговельного порту Чорноморськ призначений для приймання поромів та суден типу RoRo й РСС.
- (54) Причал № 28 морського торговельного порту Чорноморськ відповідно до Реєстру гідротехнічних споруд морських портів України – вантажний.
- (55) Крім перевантаження транспортних засобів у морському торговельному порту Чорноморськ, існує ще й необхідність організації їх тимчасового транзитного зберігання в цьому порту. Для транзитного зберігання транспортних засобів необхідна велика територія із спеціальним покриттям, освітленням і охороною, яка входить у межі пункту пропуску і де можна зберігати транспортні засоби, не проводячи їх розмитнення.
- (56) З огляду на це, на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) розташовані склади, які повністю відповідають зазначеним потребам, зокрема, склад № 25 площею 11,2 га.
- (57) Так, склад № 25 відкритого типу оснащений спеціальним покриттям, освітленням та забезпечений охороною. Площа складу № 25 дозволяє здійснювати зберігання більше ніж 5000 легкових автомобілей одночасно.
- (58) Належна обробка нової автотехніки та інших транспортних засобів неможлива за відсутності складських площ з подібними розмірами та характеристиками. У той же час жоден інший термінал в морських портах України не придатний для транзитного зберігання таких вантажів у великих кількостях.
- (59) Крім того, комплекс має два підйомно-перехідних мости стаціонарно-берегового типу, систему залізничних колій для подачі вагонів, пункти управління процесами навантаження та вивантаження поромів, додаткові об'єкти з магістральним автотранспортом та об'єкти облаштування пункту пропуску вантажів через кордон України. Комплекс має самостійні в'їзди для вагонів і автотранспорту.
- (60) У морських портах України, крім Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал), який знаходиться на території ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», відсутне

---

<sup>5</sup>Лист від 04.11.2022 № 2617/10-01-01 (вх. № 8-09/8942 від 14.11.2022).

<sup>6</sup>Лист від 14.10.2022 № 733/06-23 (вх. № 8-09/8006 від 18.10.2023).

поєднання причалів, призначених для перевантаження з поромів та суден типу RoRo й РСС із кормовою та боковою рампами, та великої території для зберігання нової автотехніки (автомобілів) та транспортних засобів, із спеціальним покриттям, освітленням і охороною, де можна зберігати автомобілі, не проводячи їх розмитнення.

- (61) При цьому в акваторії Сухого Лиману в населеному пункті Бурлача Балка (акваторія морського торговельного порту Чорноморськ) розташований приватний портовий оператор – ТОВ «ЧРП», який надає послуги з навантаження-розвантаження із суден типу RoRo, зберігання вантажного автотранспорту, легкових автомобілів, колісної техніки, причепів та інших транспортних засобів. Однак ТОВ «ЧРП» приймає автотехніку та транспортні засоби із суден типу RoRo виключно з Турецької Республіки<sup>7</sup>. З інших країн, крім Турецької Республіки, ТОВ «ЧРП» транспортні засоби приймає лише в контейнерах.
- (62) За інформацією, наданою ТОВ «ЧРП»<sup>8</sup>:

«Загальна площа Чорноморського рибного порту становить 42,8 га.

Кількість причалів, які можуть бути використані для розвантаження автотехніки (автомобілів) та транспортних засобів накатним способом – 2 плавпричали.

Загальна площа складських приміщень (стоянок), які можуть бути використані для розвантаження автотехніки (автомобілів) та транспортних засобів накатним способом становить 33 318 кв.м, в тому числі:

- накопичувальний майданчик № 1 для вантажного автотранспорту площею 19980 кв.м, місткістю 114 машиномісць;
- накопичувальний майданчик № 2 для вантажного автотранспорту площею 7160 кв.м, місткістю 98 машиномісць;
- накопичувальний майданчик для вантажного автотранспорту уздовж складського майданчику для контейнерів в тилу причалів №№ 4, 5 площею 6178 кв.м, місткістю 43 машиномісця».

Також ТОВ «ЧРП» зазначає, що за сприятливих умов, якщо вважати, що усі машиномісця на час прийомки із суден на усіх майданчиках ТОВ «ЧРП» вільні та за відсутності інших факторів, які можуть заважати безперебійному розвантаженню (незадовільні погодні умови, поломка техніки під час розвантаження, відсутність персоналу для розвантаження в достатній кількості тощо), ТОВ «ЧРП» одночасно може прийняти та розвантажити із суден на свої склади (майданчики) накатним способом орієнтовно 255 одиниць вантажних автомобілів.

При цьому послуги з навантаження-розвантаження автотранспорту та транспортних засобів ТОВ «ЧРП» не можуть бути альтернативою послугам ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», які надаються на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал), оскільки в ТОВ «ЧРП» транспортні засоби з інших країн, крім Турецької Республіки, приймають лише у контейнерах та ТОВ «ЧРП» не має складів, які б дозволяли зберігати більше ніж 255 автомобілей одночасно.

- (63) Отже, Стивідорні послуги на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ, які надає ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», не мають аналогів та є необхідними для обробки вантажу в морському торговельному порту Чорноморськ. За умови відсутності договірних відносин із ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» суб'єкти господарювання не будуть мати доступу до послуг із перевантаження автотехніки (автомобілів нових і вживаних) та транспортних засобів, передбачених договором.

<sup>7</sup>Лист від 20.10.2022 № 28/11-881 (вх. № 8-09/8137 від 25.10.2022).

<sup>8</sup>Лист від 06.08.2024 № 28/01-1167 (вх. № 8-01/10622 від 19.08.2024).

- (64) У зв'язку з викладеним, відсутні послуги, взаємозамінні з послугами, які надає ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», що пов'язані з вантажно-розвантажувальними роботами, обслуговуванням та зберіганням вантажів автотехніки (автомобілів нових і вживаних) та транспортних засобів на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ.
- (65) Отже, товарними межами ринку є надання ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ.

#### **6.4. Визначення територіальних меж ринку**

- (66) Відповідно до пункту 6.1 розділу 6 Методики територіальні (географічні) межі ринку певного товару (товарної групи) визначаються шляхом установаження мінімальної території, за межами якої з точки зору споживача придбання товарів (товарної групи), що належать до групи взаємозамінних товарів товарної групи, є неможливим або недоцільним.
- (67) В інших портах України (крім ТОВ «ЧРП») відсутні причали, пристосовані для навантаження / вивантаження автомобілів та техніки з поромів «накатним» способом та придатні для транзитного зберігання таких вантажів у великих кількостях, а за наявною в Комітеті інформацією, ТОВ «ЧРП» приймає транспортні засоби з інших країн, крім Турецької Республіки, лише в контейнерах.
- (68) Так, Відповідач повідомив Комітет<sup>9</sup>, що, крім нього, на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ інші портові оператори, крім нього, не здійснюють господарської діяльності.
- (69) Тобто на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) морського торговельного порту Чорноморськ відсутні інші портові оператори, які можуть надавати стивідорні послуги, крім ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».
- (70) Відповідно до оприлюдненої станом на квітень 2021 року Міністерством інформації Спеціалізований поромний комплекс (5-й термінал) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» є лідером з перевалки таких видів вантажу: частка на внутрішньому ринку з перевалки вантажних автомобілів через цей комплекс становить 71 %, автотехніки – 95% та залізничних вагонів – 100%<sup>10</sup>.
- (71) Отже, територіальними (географічними) межами ринку Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ є територія Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал), який примикає до причалів АМПУ і розташований у морському торговельному порту Чорноморськ.

#### **6.5. Часові межі ринку**

- (72) Відповідно до пункту 7.1 розділу 7 Методики часові межі ринку визначаються як проміжок часу, протягом якого відповідна сукупність товарно-грошових відносин між продавцями (постачальниками, виробниками) і споживачами утворює ринок товару зі сталою структурою.
- (73) Згідно з пунктом 7.3 розділу 7 Методики у випадках, коли період повного обороту авансованого капіталу у виробництві відповідного товару є менший, ніж один рік,

<sup>9</sup>Лист від 14.10.2022 № 733/06-23 (вх. № 8-09/8006 від 18.10.2023).

<sup>10</sup><https://mtu.gov.ua/content/proekt-koncesii-zaliznichnoporomnogo-kompleksu-dp-morskiy-torgovelniy-port-chornomorsk.html>

може визнаватися часовими межами ринку, за умов, що: період повного обороту авансованого капіталу у виробництві відповідного товару є значно меншим, ніж один рік.

- (74) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» 19.10.2021 затвердило Політику, якою було встановлено вимоги і мінімальні критерії, яким має відповідати контрагент, що має бажання/намір укласти договір про надання відповідних послуг з ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», а також оприлюднило її на офіційному сайті Підприємства.
- (75) З наявної у матеріалах Справи інформації наказом директора<sup>11</sup> ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» від 30.12.2022 № 236 Політику скасовано.
- (76) В той же час внаслідок воєнної агресії російської федерації проти України Указом Президента України «Про введення воєнного стану в Україні» від 24.02.2022 № 64/2022 на території України було введено воєнний стан, який наразі триває.
- (77) Із зазначеної дати (24.02.2022), як повідомив Відповідач<sup>12</sup> торговельне судноплавство, зокрема, в морському порту Чорноморськ було заблоковано повністю.
- (78) Цим же листом Відповідач зазначив, що жодні вантажі з 24.02.2022 по 22.07.2022 в морський порт Чорноморськ не прибували та не відправлялись, а з 22 липня 2022 року відправляються виключно зернові вантажі.
- (79) З огляду на це часовими межами ринку Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ визначено період дії Політики з 19.10.2021 до 24.02.2022.

#### **6.6. Бар'єри вступу на ринок**

- (80) Згідно з пунктом 9.2 розділу 9 Методики бар'єрами для вступу потенційних конкурентів на відповідний ринок є: обмеження за попитом, пов'язані з високою насиченістю ринку товарами (товарними групами) та низькою платоспроможністю покупців; адміністративні обмеження; економічні та організаційні обмеження; екологічні обмеження; нерозвиненість ринкової інфраструктури; інші обмеження, що спричиняють суттєві витрати, необхідні для вступу на певний ринок товару (товарної групи).
- (81) Перевезення нової та вживаної автотехніки (автомобілів) та транспортних засобів у морському торговельному порту Чорноморськ здійснюється поромами та суднами типу RoRo й PCC. Причал № 28 морського торговельного порту Чорноморськ відповідно до Реєстру гідротехнічних споруд морських портів України призначений для приймання поромів та суден типу RoRo й PCC.
- (82) Судно типу RoRo й PCC із кормовою та боковою рампами дозволяє перевантаження нових транспортних засобів, зокрема нових легкових автомобілів горизонтальним (накатним) способом (інші типи перевантаження нових автомобілів є неприйнятними).
- (83) За інформацією Заявника, у морських портах України, крім Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал), який знаходиться на території морського торговельного порту Чорноморськ, відсутнє поєднання причалів, призначених для перевантаження з поромів та суден типу RoRo й PCC із кормовою та боковою рампами, та великої території для зберігання нової автотехніки (автомобілів) та транспортних засобів, яка входить в межі пункту пропуску морського торговельного порту Чорноморськ.

<sup>11</sup>Наказ директора ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» від 30.12.2022 № 236.

<sup>12</sup>Лист від 31.10.2022 № 219/07.1-07 (вх. № 8-09/8704 від 07.11.2022).

- (84) Як було зазначено вище, перевезення нової та вживаної автотехніки (автомобілів) авіаційним, автомобільним або залізничним транспортом організаційно та економічно не вигідно порівняно з перевезенням морським транспортом, оскільки при перевезенні значної кількості нової та вживаної автотехніки (автомобілів) в обмежені строки за швидкістю (крім авіаційного транспорту) та вартістю, перевезення саме морським транспортом є оптимальним варіантом.
- (85) Усталеною практикою транспортування нової автотехніки, в тому числі автомобілів, є ввезення автомобілів саме морським транспортом. За таких умов перевезення авіаційним, автомобільним або залізничним транспортом здійснюється лише тоді, коли морське перевезення в силу певних географічних/логістичних факторів неможливе.
- (86) Отже, бар'єром вступу на ринок Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ є організаційні й економічні обмеження.
- (87) Відповідно до статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкт господарювання займає монопольне (домінуюче) становище на ринку товару, зокрема, якщо на цьому ринку у нього немає жодного конкурента.
- (88) **Отже, ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» з 19 жовтня 2021 року по 24 лютого 2022 року, займало монопольне (домінуюче) становище на ринку стивідорних послуг: із вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування й зберігання нової та вживаної автотехніки (автомобілів) і транспортних засобів на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ із часткою 100 відсотків.**

## **7. ОБСТАВИНИ СПРАВИ**

### **7.1. Обставини, встановлені щодо діяльності Заявника та Відповідача**

- (89) Розгляд Справи розпочато у зв'язку з надходженням заяви ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» від 24.06.2022 № 3066/2 (вх. № 8-01/97-АМ від 30.06.2022) про порушення ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» законодавства про захист економічної конкуренції на ринку Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ (далі – Заява).
- (90) Заявник надає транспортно-експедиторські послуги з оформлення товарів і транспортних засобів при здійсненні перевезення вантажів через морський торговельний порт Чорноморськ та є членом Асоціації.
- (91) ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» з метою здійснення експедиторської діяльності на території морського торговельного порту Чорноморськ уклало з ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» договір «Про перевантаження імпортої автотехніки» від 12.06.2019 № 86/и (далі – Договір), відповідно до якого отримувало Стивідорні послуги на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ.
- (92) За інформацією, викладеною в Заяві, ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» є єдиним суб'єктом господарювання, що надає Стивідорні послуги на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ.
- (93) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» листом від 25.10.2021 № 242/07.1-07-2687 повідомило Заявника про те, що під час укладення нових договорів на надання відповідних послуг, та продовження дії існуючих додатково планується застосування якісних критеріїв оцінки контрагентів відповідно до «Політики укладання договорів з основної діяльності

ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК»» (далі – Політика), яка оприлюднена на сайті Підприємства.

- (94) На думку Заявника, умови Політики щодо мінімальних критеріїв, яким має відповідати контрагент, що має бажання/намір укласти договір про надання послуг з Підприємством, ущемляють права ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС», мають дискримінаційний характер та ставлять у нерівне становище суб'єктів господарювання, які мають потребу в отриманні Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ.
- (95) ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» – транспортно-експедиторське підприємство, яке здійснює перевезення товарів, вантажів і транспортних засобів, зокрема, ввезення нової і вживаної імпортової автотехніки під такими торговельними марками: FAW (Китай); Hyundai (Південна Корея); KIA (Південна Корея) через морський торговельний порт Чорноморськ суднами типу RoRo.
- (96) Згідно з Договором, укладеним між Заявником і Відповідачем, вивантаження імпортової автотехніки, яку завозить Заявник, здійснюється на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал).
- (97) Потужності Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) дозволяють перевантажувати 4,5 млн тонн вантажів у вагонах, близько 150 тисяч великовантажних автомобілів та 250 тисяч одиниць авто- та сільськогосподарської техніки на рік.
- (98) Належна обробка автотехніки та інших транспортних засобів неможлива за відсутності складських площ з подібними розмірами та характеристиками. У той же час жоден інший термінал в морських портах України, крім морського торговельного порту Чорноморськ, не придатний для транзитного зберігання таких вантажів у великих кількостях.
- (99) ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» уклало Договір з ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», зокрема з метою використання складу № 25 на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ.
- (100) Також відповідно до Договору Відповідач вивантажує із суден типу RoRo завезену ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС», у погоджених із ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» об'ємах кількість вантажу, виділяє складську площу для зберігання вантажу ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС», навантажує в залізничні вагони і/або автотранспорт та документально оформляє імпорту автотехніку, а Заявник планує до перевантаження автотехніку та зобов'язується оплатити надані йому ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» послуги в погодженому цим договором порядку (п. 1.1 Договору).
- (101) Ланцюг процесу надання ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» Заявнику послуг, за повідомленням ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС»<sup>13</sup>, згідно з Договором складається з таких елементів:
- вивантаження товарів;
  - розміщення товарів на складі;
  - зберігання товарів;
  - візування товарів (митні формальності);
  - подання заявок на вивезення товарів;
  - завантаження товарів на автовози (спеціалізований вантажний автомобільний транспорт для перевезення легкових автомобільних засобів);
  - вивезення товарів зі складу на території порту тощо.

<sup>13</sup>Лист від 16.09.2022 № 3080/1 (вх. № 8-01/7016 від 19.09.2022).

- (102) Пунктом 7.4 Договору передбачено, що умови Договору можуть бути змінені шляхом укладання сторонами додаткових угод.
- (103) Термін дії Договору передбачено до 31.12.2019, однак сторони Договору пролонгували його до 31.12.2022<sup>14</sup>.
- (104) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» листом від 25.10.2021 № 242/07.1-07-2687 (далі – Лист 1) повідомило Заявника про те, що у період з 2020 року до 2021 рік спостерігалось зростання кількості клієнтів порту, що користуються послугами та інфраструктурою порту, але це не вплинуло на зростання обсягів перевалки через Спеціальний поромний комплекс (5-й термінал), що були задекларовані клієнтами під час укладання договорів, а фактично призвело до зростання витрат на адміністрування, нарощування дебіторської заборгованості, внаслідок несплати рахунків деякими клієнтами, і як результат – судові справи та фінансові втрати порту.
- Враховуючи поточну внутрішню фінансову ситуацію та зовнішні фактори, що впливають на формування собівартості послуг, це спонукає порт до перегляду вартості послуг на навантажувально-розвантажувальні роботи.
- (105) Серед іншого, в Листі 1 зазначено, що під час укладення нових договорів Підприємством та продовження дії наявних додатково планується застосування якісних критеріїв оцінки контрагентів відповідно до затвердженої Політики, яка оприлюднена на сайті Відповідача.
- (106) Крім того, у Листі 1 було зазначено, що цей лист необхідно вважати повідомленням щодо майбутніх змін істотних умов договору на 2022 рік.
- (107) Зазначений Лист 1 або схожі за змістом листи, за повідомленням Відповідача, було надіслано не лише Заявнику, а й ще 58 суб'єктам господарювання, які працюють у морському порту Чорноморськ<sup>15</sup>.
- (108) На сайті Підприємства було оприлюднено Політику, про яку йдеться в Листі 1. Політику затвердив в. о. директора Відповідача О.М. Попов 19.10.2021<sup>16</sup>.
- (109) Згідно з Політикою господарський договір основної діяльності – це господарський договір, предметом якого є домовленість між Підприємством та суб'єктами господарської діяльності - юридичними особами, фізичними особами-підприємцями - контрагентами (вантажовласниками, судовласниками та їх уповноваженими представниками - експедиторами, агентами та іншими) стосовно надання Підприємством послуг з перевантаження вантажів та їх зберігання на території Підприємства, надання послуг плавзасобами портового флоту, інспекційне обслуговування суден і вантажу, лінійне агентування, експедитування вантажів.

Серед договорів основної діяльності, що укладає Відповідач, є, зокрема, такі види:

- договір про перевантаження експортних вантажів;
- договір про перевантаження експортних, транзитних вантажів;
- договір про перевантаження імпорتنих вантажів;
- договір про перевантаження імпорتنих, транзитних вантажів;
- договір про надання послуг при переробці вантажів, що перевозяться суднами-поромами;
- договір про прийом/відправлення вантажів у поромних сполученнях;
- інші договори основної діяльності.

<sup>14</sup>Додаткові угоди до Договору від 31.12.2019, від 31.12.2020 та від 30.12.2021.

<sup>15</sup> Лист від 13.11.2023 № 94/07.1-07 (вх. № 8-01/1544-кі від 17.11.2023).

<sup>16</sup><https://seaport.com.ua/>

(110) Крім того, у Політиці було зазначено що, якщо контрагент має бажання/намір укласти договір про надання послуг з ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», під час розгляду пропозицій **буде враховувати такі вимоги і мінімальні критерії, яким він (контрагент) має відповідати:**

- відсутність заборгованості за попередні періоди;
- відповідність виду фактичної діяльності до статутної;
- наявність досвіду роботи в експедируванні експортних/імпортних/транзитних вантажів від 1 року;
- розмір статутного капіталу не менш 500,0 тис. грн;
- наявність активів на балансі контрагента на суму не менш ніж 500,0 тис. грн;
- наявність договору страхування відповідальності експедитора на суму не менш 1 млн грн;
- сума авансового платежу, що перераховується на рахунок Підприємства, – 250,0 тис. грн.

(111) У свою чергу, у разі **якщо контрагент відповідає більшості таких вимог**, то такий контрагент **може вважатися генеральним експедитором:**

- відсутність заборгованості за попередні періоди;
- відповідність виду фактичної діяльності до статутної;
- наявність досвіду роботи в експедируванні вантажів від 3-х років;
- середній обсяг залучених вантажів за останні два роки не менш 5 000 од. автотехніки на рік, або не менш 250 тис. тон на рік;
- розмір статутного капіталу більше 1,0 млн грн;
- наявність активів на балансі на суму більше ніж 1,0 млн грн;
- наявність власної матеріально-технічної бази, технологічного обладнання;
- наявність договору страхування відповідальності експедитора на суму не менше 10 млн грн;
- сума авансового платежу, що перераховується на рахунок Підприємства, – 500,0 тис. грн;
- укладена соціальна угода щодо переведення працівників Підприємства.

Відповідно з таким контрагентом при укладанні договорів можуть бути застосовані індивідуально-визначені умови, які сприяють збільшенню обсягів обробки вантажів, поглибленню взаємодії, розвитку і покращенню операційної діяльності та економічної ефективності.

(112) Як зазначено в Політиці, її розроблено з метою захисту інтересів Підприємства і, зокрема, недопущення виникнення ризикової дебіторської заборгованості, виконання плану вантажопереробки, фінансового плану Підприємства.

(113) Отже, генеральні експедитори під час укладення договорів могли мати привілейоване становище порівняно з іншими експедиторами.

(114) За повідомленням Заявника<sup>17</sup>, тільки 34 компанії, які входять до Асоціації, відповідають Політиці та мають статутний капітал понад 500 000 грн, 88 компаній мають статутний капітал менше ніж 500 000 грн.

(115) Як зазначив Заявник, його статутний капітал становить 301 668,00 гривень, що з огляду на Політику не надає йому можливості користуватися послугами порту через встановлені обмеження.

(116) В той же час Додатковою угодою від 30.12.2021 Договір, укладений між Заявником та Відповідачем, було пролонговано до 31.12.2022.

<sup>17</sup>Заява від 24.06.2022 № 3066/2 (вх. № 8-01/97-АМ від 30.06.2022).



- (117) Тобто під час дії Політики (з 19.10.2021 по 30.12.2022) строк дії Договору пролонгований (до 31.12.2022) всупереч встановленим вимогам і мінімальним критеріям Політики.
- (118) Як повідомив Заявник<sup>18</sup>, з боку Відповідача не було вчинено будь-яких дій щодо відмови йому в укладенні договору та/або додаткових угод у зв'язку з невідповідністю вимогам Політики.
- (119) Проте, як зазначає Заявник, зазначений Договір був достроково розірваний Відповідачем.
- (120) При цьому, за повідомленням Відповідача, Договір був розірваний з таких причин.
- (121) Внаслідок військової агресії російської федерації проти України Указом Президента України «Про введення воєнного стану в Україні» від 24.02.2022 № 64/2022 на території України було введено воєнний стан, який і наразі триває, як і блокування торговельного мореплавства в морських портах, до яких належить і морський торговельний порт Чорноморськ.
- (122) У свою чергу, як відзначило ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК»<sup>19</sup>, 22 липня 2022 року представниками Турецької Республіки та України за участю Організації Об'єднаних Націй, російської федерації було узгоджено розблокування морських портів України, зокрема морського порту Чорноморськ, виключно для транспортування зернових вантажів та продуктів їх переробки строком на 120 днів підписанням «Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів». Отже, жодні вантажі з 24 лютого 2022 року по 22 липня 2022 року в морський порт Чорноморськ не прибували та не відправлялись, а з 22 липня 2022 року відправляються виключно зернові вантажі.
- (123) Також, як зазначив Відповідач: «внаслідок зупинення морського торговельного сполучення з 24 лютого 2022 року, неможливості здійснення ним діяльності, пов'язаної з обробкою вантажів, що прибувають та відправляються морським транспортом, відсутності грошових надходжень, більша частина працівників ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» відправлені в простій не з вини працівника, а з частиною працівників трудові договори призупинені. Внаслідок чого, відсутність достатньої кількості працівників під час воєнних дій на роботі для здійснення адміністрування договірної діяльності, з метою економії трудових та виробничих ресурсів під час військової загрози, Відповідачем прийнято рішення про дострокове розірвання всіх договорів на послуги перевантаження вантажів, які прибувають/вибувають морським транспортом та які не є зерновими. Розірвання відбувалось у повному дотриманні умов укладених з клієнтами ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» договорів».
- (124) Повідомлення про дострокове припинення раніше укладених договорів розіслані його клієнтам відповідно до встановлених умов договорів, зокрема ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС».
- (125) Так, пунктом 7.2 Договору<sup>20</sup>, укладеного між Заявником та Відповідачем, передбачено, що цей Договір може бути розірваний достроково однією зі сторін або з ініціативи однієї із сторін. За умови письмового повідомлення про це іншу сторону не пізніше, чим за 25 календарних днів до розірвання Договору. Форма повідомлення – рекомендований лист із повідомленням, з додатком реєстру опису кореспонденції або опису вкладення. При цьому дата отримання Клієнтом повідомлення про розірвання договору є дата відправлення такого повідомлення Відповідачем.

<sup>18</sup>Лист від 27.09.2023 № 3715/4 (вх. № 8-09/11913 від 02.10.2023).

<sup>19</sup>Лист від 31.10.2022 № 219/07.1-07 (вх. № 8-09/8704 від 07.11.2022).

<sup>20</sup>Відповідно до додаткової угоди до Договору від 30.12.2021.

- (126) За інформацією Відповідача<sup>21</sup>, лист Підприємства від 21.07.2022 № 117/07.1-07 до Заявника щодо розірвання Договору отримав Заявник 17.08.2022, отже, згідно з умовами Договору він є розірваним з 12.09.2022.
- (127) Враховуючи викладене, ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» своєчасно (відповідно до умов Договору) звернулося до Заявника щодо дострокового розірвання Договору.
- (128) Листом<sup>22</sup> ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» повідомило Комітет, що на 11.11.2022 **всі господарські договори**, укладені між ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» та компаніями, які проводили свою діяльність безпосередньо на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал), **були припинені**.
- (129) В той же час, на думку Заявника, ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» Політикою встановлювало такі умови та критерії, за яких експедитори, які не відповідали встановленим у ній вимогам та критеріям, позбавлялись можливості укласти відповідний договір з Відповідачем, зокрема, щодо надання Підприємством Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському порту Чорноморськ. При цьому, з огляду на Політику, окремим суб'єктам господарювання, які здійснюють експедиторську діяльність (генеральні експедитори), могли надаватися привілеї та індивідуальні умови договору.
- (130) Такі умови укладення договорів та/або додаткових угод для експедиторів, які повинні відповідати вищевказаним критеріям, ставили під сумнів продовження їх господарської діяльності в морському торговельному порту Чорноморськ, що могло призвести до усунення суб'єктів господарювання з ринку експедиторських послуг.
- (131) Наведені дії Відповідача щодо затвердження умов Політики, на думку Заявника, ущемляють права ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС».
- (132) ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» повідомило Комітет, що воно не має достовірної інформації про випадки, коли суб'єктам господарювання було відмовлено в укладанні/переукладанні договорів про надання послуг із перевантаження вантажів Відповідача, оскільки вони не відповідали критеріям Політики.
- (133) Відповідач повідомив Комітет<sup>23</sup>, що на 05.10.2021 та на 14.10.2022, крім нього, на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ інші портові оператори, не працюють.
- (134) За інформацією, наданою Відповідачем<sup>24</sup>, наказом директора ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» від **30.12.2022 № 236 Політика скасована**, а з моменту введення її в дію критерії, що встановлені в ній під час укладання договорів, не застосовувались.

## 7.2. Обставини, які повідомила Асоціація міжнародних експедиторів України

- (135) За повідомленням Асоціації<sup>25-26</sup>, вона отримала звернення від членських компаній про нові умови укладання договорів із ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» відповідно до затвердженої Політики.

<sup>21</sup>Лист від 31.10.2022 № 219/07.1-07 (вх. № 8-09/8704 від 07.11.2022).

<sup>22</sup>Лист від 09.11.2022 № 223-07.1-07 (вх. № 8-01/8893 від 11.11.2022).

<sup>23</sup>Лист від 14.10.2022 № 733/06-23 (вх. № 8-09/8006 від 18.10.2023).

<sup>24</sup>Лист від 24.03.2023 № 36/07.1-07 (вх. № 8-09/391-кі від 28.03.2023).

<sup>25</sup>Лист вих. № 02/26-23-Ю від 19.06.2023 (вх. № 8-09/8501 від 22.08.2023).

<sup>26</sup>АМЕУ заснована 27.09.1994 за ініціативою більше 100 транспортно-експедиторських організацій України різних форм власності.

- (136) Заявник є членом Асоціації.
- (137) Так, за повідомленням АМЕУ, до Асоціації надходили як усні<sup>27</sup>, так і письмові звернення, зокрема, від:
- товариства з обмеженою відповідальністю «ЮНІМАР ЛОГІСТИК»;
  - товариства з обмеженою відповідальністю «ЕНДЖИ ШИПІНГ»;
  - Заявника тощо.
- (138) За повідомленням Асоціації, зокрема, товариство з обмеженою відповідальністю «ЮНІМАР ЛОГІСТИК» (найменування змінено на «ІЛПРО») «Інформація, доступ до якої обмежено» надіслало на адресу Асоціації листа № 0112/21 від 01.12.2021 про те, що критерії, викладені в Політиці, порушують його права та є дискримінаційними. Також товариство просило Асоціацію звернутися до Відповідача з пропозицією істотно змінити критерії, викладені у Політиці.
- (139) Схожу інформацію, за повідомленням Асоціації, також надало товариство з обмеженою відповідальністю «ЕНДЖИ ШИПІНГ» (далі – ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ») «Інформація, доступ до якої обмежено» листом від 15.12.2021 № 15/12, яке зазначило, що Політика порушує права експедиторів та обмежує можливість продовжити господарську діяльність у морському порту Чорноморськ.
- (140) АМЕУ, ознайомившись з положеннями Політики, звернула увагу на таке.
- (141) Умови укладання та продовження дії договорів передбачають надмірні вимоги, що ставить під сумнів можливість багатьох експедиторів продовжити свою господарську діяльність у морському порту Чорноморськ. Політика ж не надає відповіді про можливість співпраці експедиторів, що не відповідають вимогам, з ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».
- Встановлені Політикою критерії для контрагентів є незбалансованими. Тому для низки експедиторів 2022 рік розпочався зі штучних перепон для продовження наявних господарських відносин. Політика негативно впливає на конкурентне середовище в морському порту Чорноморськ.
- (142) Асоціація з метою розгляду звернень щодо затвердження Відповідачем Політики вказане питання винесла на засідання Правління Асоціації 23 грудня 2021 року, за результатами якого 17 січня 2022 року за № 02/02-22-Ю до ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» направлено листа щодо Політики з пропозицією її скасування або істотної її зміни.
- (143) АМЕУ також у листі зазначило, що вважає положення Політики дискримінаційними, позбавленими юридичного й економічного змісту, зважаючи на таке:
- «- Запропоновані заходи не забезпечують недопущення виникнення ризикової дебіторської заборгованості та досягнення інших заявлених цілей, оскільки:
- Умова про досвід роботи є суб'єктивною. Новостворене підприємство може мати у своєму складі досвідчених спеціалістів.

---

Асоціація є професійним, добровільним, некомерційним об'єднанням міжнародних експедиторів України, до складу якої входить орієнтовано 158 організацій України.

Відповідно до статуту АМЕУ, вона є добровільним неприбутковим об'єднанням суб'єктів транспортно-експедиторської діяльності. Метою діяльності Асоціації міжнародних експедиторів України відповідно до Статуту є захист професійних інтересів її членів.

<sup>27</sup>Статут АМЕУ, затверджений рішенням Загальних зборів членів АМЕУ від 21.10.2016, не передбачає обов'язку членів асоціації звертатися лише в письмовій формі.

- Будь-який розмір статутного капіталу не свідчить про здатність підприємства виконувати грошові зобов'язання. Наразі, юридичні особи можуть зареєструвати у ЄДРПОУ будь-який розмір статутного капіталу без його фактичного внесення, адже цей факт не перевіряється при державній реєстрації.
  - Наявність активів на балансі може містити комерційну таємницю. При цьому, активи власників бізнесу можуть бути на балансі різних підприємств, зокрема закордонних. Баланс окремого підприємства не враховує можливості фінансової допомоги спорідненого бізнесу.
  - Страхування відповідальності експедитора є добровільним видом страхування згідно з Законом України «Про страхування». Нав'язування його обов'язковості та певних умов може розцінюватись як протиправне.
  - Авансовий платіж у розмірі 250 000 грн та 500 000 грн нічим не обґрунтований та надто обтяжливий як для самого лише укладання договору.
  - Поділ експедиторів на «генеральних» та не «генеральних» зважаючи на помножені в кілька разів розкритиковані вимоги позбавлений змісту та дискримінує частину експедиторів з тих самих підстав».
- (144) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» є портовим оператором згідно з Реєстром морських портів України. Портові оператори зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти дій, які можуть справляти негативний вплив на конкурентне середовище в морському порту.
- (145) Отже, на думку Асоціації, положення Політики є дискримінаційними та такими, що ущемлюють інтереси та перешкоджають діяльності експедиторів в морському торговельному порту Чорноморськ.
- (146) В той же час АМЕУ повідомило Комітет, що не має у своєму розпорядженні достовірної інформації про випадки, коли суб'єктам господарювання (експедиторам) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» було відмовлено в укладанні/переукладанні договорів про надання послуг із перевантаження вантажів, оскільки вони не відповідали критеріям Політики.

### **7.3. Обставини, встановлені за результатами діяльності членів Асоціації міжнародних експедиторів України та суб'єктів господарювання – контрагентів Відповідача**

- (147) З метою повного, об'єктивного та всебічного розгляду Справи вибірково направлено вимоги про надання інформації до суб'єктів господарювання – членів АМЕУ та вимоги про надання інформації до суб'єктів господарювання – контрагентів Відповідача (з якими ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» уклало договори під час дії Політики, або суб'єктами господарювання, які мали намір укласти договори).

#### **7.3.1. Обставини, встановлені за результатами діяльності членів Асоціації міжнародних експедиторів України**

- (148) З огляду на отриману від членів АМЕУ інформацію, встановлено, зокрема, таке.

- (149) З наданої ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ» інформації<sup>28</sup> встановлено, що між вказаним товариством та Відповідачем укладено договір про перевантаження імпоротної автотехніки від 16.03.2021 № 52/и (зі строком дії до 31.12.2021).
- (150) Відповідно до вищевказаного договору Відповідач вивантажує із суден типу RoRo завезену ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ» у погоджених із ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» об'ємах, кількість вантажу, виділяє складську площу для зберігання вантажу ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ», навантажує у залізничні вагони і/або автотранспорт та документально оформляє імпортну автотехніку, а ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ» планує до перевантаження 8 одиниць автотехніки та зобов'язується оплатити надані йому Відповідачем послуги.
- (151) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» Листом 1 (як і Заявника), повідомило ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ» про те, що під час укладення нових договорів та продовження дії наявних додатково планується застосування якісних критеріїв оцінки контрагентів відповідно до затвердженої Політики, яка оприлюднена на сайті підприємства.
- (152) ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ» повідомило Комітет, що воно не відповідало вимогам Політики.
- (153) Як повідомило ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ», товариство електронною поштою до Відповідача направило відповідну заяву № 2212-21 від 22.12.2021. Проте, як зазначило ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ», під час телефонної розмови представник Відповідача повідомив про неможливість продовжити зазначений договір, зокрема, з огляду на вимоги Політики.
- (154) У свою чергу, Відповідач зазначив<sup>29</sup>, що вищенаведений договір не був продовжений у зв'язку з несвоєчасним поданням останнім відповідних документів для продовження строку дії договору.
- (155) На офіційному сайті ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» розміщувалася форма заявки на оформлення договорів та перелік документів, необхідних для укладання договору.
- (156) ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ», надсилаючи заявку про продовження дії договору, не зазначило істотних умов, необхідних для укладання договору з портовим оператором, та не надало всіх необхідних документів.
- (157) Отже, як зазначив Відповідач, непродовження строку дії договору від 16.03.2021 № 52/и ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ» не було пов'язано з невідповідністю товариством критеріям, зазначеним у Політиці.
- (158) В той же час ТОВ «ЕНДЖИ ШИПІНГ» вважає, що встановлення у Політиці різних нерівнозначних, дискримінаційних умов для доступу експедиторів до послуг, що надає Відповідач у морському порту Чорноморськ, створює штучні перепони для здійснення діяльності експедиторів.
- (159) У свою чергу, товариство з обмеженою відповідальністю «ГУД ЛОГІСТІК» (далі – ТОВ «ГУД ЛОГІСТІК») «Інформація, доступ до якої обмежено» повідомило Комітет<sup>30</sup>, що Товариство за період з 2020 року – серпень 2023 року не мало господарських

<sup>28</sup>Лист від 27.09.2023 № 2709/23 (вх. № 8-01/11946 від 02.10.2023).

<sup>29</sup>Лист від 13.11.2023 № 94/07.1-07 (вх. № 8-01/1544-кі від 17.11.2023).

<sup>30</sup>Лист від 27.09.2023 № 1/27 (вх. № 8-09/11915 від 02.10.2023).

відносин із Відповідачем та в нього не було наміру укласти договір із ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» після 19.10.2021.

(160) Водночас товариство зазначило, що умови Політики є дискримінаційними, зокрема, з огляду на невідповідність дій ТОВ «ГУД ЛОГІСТИК» вимогам Політики, воно, на його думку, не мало б можливості укласти договір безпосередньо з Відповідачем та було б змушене звернутися до контрагентів, які вже мають відповідні договірні відносини з ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».

### **7.3.2. Обставини, повідомлені суб'єктами господарювання – контрагентами Відповідача**

(161) Комітет направив вимоги до суб'єктів господарювання, яким Відповідач надіслав Лист 1, у якому йшлося про застосування Товариством критеріїв Політики.

(162) З огляду на отриману від суб'єктів господарювання – контрагентів Відповідача інформацію встановлено таке.

(163) За інформацією<sup>31</sup>, наданою товариством з обмеженою відповідальністю «КРИСТАЛ - ГРУП» (далі – ТОВ «КРИСТАЛ - ГРУП») «Інформація, доступ до якої обмежено», встановлено, що товариство та ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» перебували в господарських відносинах. Між вказаними сторонами укладено ряд договорів, зокрема, про надання послуг під час переробки вантажів, що перевозяться суднами-поромами від 07.03.2018 № 119/п, та про надання послуг (виконання робіт) з обробки вантажів у контейнерах на контейнерному терміналі від 30.12.2021 № 203/СК.

(164) За повідомленням ТОВ «КРИСТАЛ - ГРУП», після 19.10.2021 воно зверталось до Відповідача з питанням укладення/продлонгації, зокрема, вказаних договорів, строк дії яких був продовжений.

(165) При цьому, як зазначило товариство, воно не відповідало вимогам Політики.

(166) Разом із тим, з огляду на вказані обставини ТОВ «КРИСТАЛ - ГРУП» вважає свої права обмеженими, зважаючи на дискримінаційні вимоги, встановлені у Політиці.

(167) З наданої товариством з обмеженою відповідальністю «ТАЛЛІ ЛОДЖИСТИКС» (далі – ТОВ «ТАЛЛІ ЛОДЖИСТИКС») «Інформація, доступ до якої обмежено» інформації<sup>32</sup> встановлено, що між товариством та Відповідачем було укладено договори про перевантаження імпортої і транзитної автотехніки від 26.04.2021 № 82/ит та про перевантаження експортної автотехніки від 26.04.2021 № 83/э.

(168) В цих договорах (договір від 26.04.2021 № 82/ит та договір від 26.04.2021 № 83/э) зазначено, що Відповідач вивантажує із суден типу RoRo завезену Клієнтом у погоджених ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» об'ємах, кількість вантажу, виділяє складську площу для зберігання вантажу (автотехніки) тощо.

(169) У період дії Політики ТОВ «ТАЛЛІ ЛОДЖИСТИКС» уклало додаткові угоди з Відповідачем від 30.12.2021 до зазначених вище договорів.

(170) При цьому, як повідомило ТОВ «ТАЛЛІ ЛОДЖИСТИКС», воно не відповідало встановленим Політикою критеріям.

(171) Разом із тим, як зазначило ТОВ «ТАЛЛІ ЛОДЖИСТИКС», з огляду на наведені обставини воно не вважає порушеними свої права у зв'язку з прийнятою Політикою.

<sup>31</sup>Лист від 28.09.2023 № 3 (вх. № 8-01/12145 від 06.10.2023).

<sup>32</sup>Лист від 02.10.2023 № 001/02102023 (вх. № 8-09/12112 від 06.10.2023).

### 7.3.3 Обставини, встановлені щодо діяльності суб'єктів господарювання, які мали намір укласти договір із Відповідачем

- (172) З відповіді Товариства<sup>33</sup> встановлено, що ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», крім Листа 1, в якому йшлося про критерії Політики, зокрема, суб'єктам господарювання, які мали намір укласти договір із Відповідачем, було надіслано листи, **де зазначалось:** «Враховуючи важкий економічний стан підприємства пов'язаний у тому числі із значною дебіторською заборгованістю клієнтів за надані послуги з основної діяльності, підприємство з метою захисту своїх інтересів і забезпечення економічної безпеки, **розробило і керується Політикою** укладання договорів з основної діяльності у ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК». Прошу Вас ознайомитись з **Політикою за посиланням** <https://seaport.com.ua/> розділ інвесторам – оформлення договорів та надати на розгляд додаткову інформацію передбачену положенням про порядок укладання договорів основної діяльності Підприємства.» (далі – Лист 2).
- (173) У зв'язку із цим, до зазначених суб'єктів господарювання було надіслано вимоги про надання інформації та отримано відповіді на вимоги, з яких вбачається таке.
- (174) За інформацією<sup>34</sup>, наданою товариством з обмеженою відповідальністю «ОКТОПОД ШИПІНГ КОМПАНІ» (далі – ТОВ «ОКТОПОД ШИПІНГ КОМПАНІ») «Інформація, доступ до якої обмежено», воно та ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» не перебували в господарських відносинах.
- (175) ТОВ «ОКТОПОД ШИПІНГ КОМПАНІ» мало намір укласти договір із Відповідачем. У зв'язку із цим, 11.10.2021 товариство на електронну пошту ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» направило лист № 0411.
- (176) За повідомленням, ТОВ «ОКТОПОД ШИПІНГ КОМПАНІ» у телефонному режимі на Лист 2 товариству повідомило про необхідність надати на розгляд додаткову інформацію.
- (177) Як зазначає ТОВ «ОКТОПОД ШИПІНГ КОМПАНІ», у телефонному режимі співробітники ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» повідомили, що між Відповідачем та іншим експедитором укладено генеральний договір. Згідно з останнім всі інші експедитори не мають права безпосередньо співпрацювати та укладати договори з ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», а лише через укладення договору з вказаним «генеральним» експедитором.
- (178) Товариство після направлення вказаного Листа 2 повторно з проханням укласти договір до Підприємства не зверталось.
- (179) ТОВ «ОКТОПОД ШИПІНГ КОМПАНІ» вважає, що Відповідач застосував вимоги Політики. Однак ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» не повідомило, якому критерію не відповідало Товариство та яка саме підстава відмови.
- (180) Крім того, ТОВ «ОКТОПОД ШИПІНГ КОМПАНІ» зазначило, що йому відомі випадки відмови з боку ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» в укладенні договорів з іншими суб'єктами господарювання у зв'язку з їх невідповідністю вимогам Політики, однак цю інформацію ТОВ «ОКТОПОД ШИПІНГ КОМПАНІ» підтвердити документально не може.

<sup>33</sup>Лист від 05.04.2024 № 293/06-23(вх. № 8-07/4887 від 10.04.2024).

<sup>34</sup>Лист від 08.05.2024 № 08-05-24/1 (вх. № 8-07/6775 від 14.05.2024).

- (181) За інформацією<sup>35</sup>, наданою товариством з обмеженою відповідальністю «ЛАМАН ШИПІНГ» (далі – ТОВ «ЛАМАН ШИПІНГ») «Інформація, доступ до якої обмежено», товариство та ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» не перебували в господарських відносинах.
- (182) ТОВ «ЛАМАН ШИПІНГ» направило до Відповідача листи від 12.10.2021 № 459-323, № 459-321, № 459328 щодо наміру укладання договорів із ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК». Отримавши Лист 2, більше щодо укладання договорів із Відповідачем не зверталось.
- (183) Із Політикою ТОВ «ЛАМАН ШИПІНГ» не було ознайомлено.
- (184) Отже, як встановлено матеріалами Справи, суб'єкти господарювання, які працювали з Відповідачем у морському порту Чорноморськ, вважають встановлені в Політиці вимоги та мінімальні критерії дискримінаційними.
- (185) Крім того, деякі суб'єкти господарювання, які мали намір укласти договір із Відповідачем, після отримання від ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» Листів 1 та 2, в яких йшлося про застосування Товариством критеріїв Політики, більше не зверталися до Відповідача.

#### **7.4. Обставини, повідомлені Відповідачем щодо мети розроблення та застосування Політики, а також щодо дострокового розірвання договорів**

- (186) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» повідомило<sup>36</sup> Комітет, що розробляючи Політику керувалося нормами чинного законодавства України, а також Статутом державного підприємства.
- (187) Згідно з пунктом 6.1 Статуту ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» планує свою діяльність, визначає стратегію та основні напрями свого розвитку відповідно до галузевих науково-технічних прогнозів та пріоритетів, кон'юнктури ринку продукції, товарів, робіт, послуг та економічної ситуації.
- Політика укладання договорів з основної діяльності ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» затверджувалася з метою захисту інтересів державного підприємства, зокрема, недопущення виникнення ризикової дебіторської заборгованості, виконання плану вантажопереробки й фінансового плану.
- (188) Мета розроблення Політики відображена, як зазначив Відповідач в абзаці 6 Політики, а саме: «З метою захисту інтересів Підприємства і зокрема недопущення виникнення ризикової дебіторської заборгованості, виконання плану вантажопереробки і фінансового плану – керівництво підприємства, структурний підрозділ відповідальний за укладення договору/додаткової угоди при розгляді пропозицій враховує перелік визначених вимог і мінімальних критеріїв яким має відповідати контрагент і має бажання/намір укласти договір про надання послуг з Підприємством». В абзаці 12 (останній) Політики зазначено: «...з метою збільшення обсягів вантажопотоків, поглиблення взаємодії для розвитку й покращення операційної складової та економічної ефективності»<sup>37</sup>.
- (189) Крім того, Відповідач вказав, що протягом 2020 – 2021 років ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» було укладено значну кількість договорів з основної

<sup>35</sup>Лист від 26.04.2024 № 501085/20 (вх. № 8-07/5976 від 26.4.2024).

<sup>36</sup>Лист від 31.10.2022 № 219/07.1-07 (вх № 8-09/8704 від 07.11.2022).

<sup>37</sup>Лист від 05.04.2024 № 293/06-23 (вх. 8-01/4887 від 10.04.2024).



діяльності про надання послуг Підприємством різним контрагентам. Проте, внаслідок недобросовісної поведінки значної частини контрагентів – невиконання ними своїх зобов'язань в частині оплати Підприємству наданих (отриманих ними) послуг згідно з договорами, Підприємство зазнавало значних фінансових втрат.

- (190) Наведене підтверджується звітами про фінансові результати Підприємства за 2020 та 2021 роки, а також інформацією щодо суми дебіторської заборгованості у 2020 та 2021 роках, яка міститься в матеріалах справи.
- (191) Щодо причин розроблення саме таких критеріїв та вимог Політики Відповідач зазначив, що метою критеріїв є орієнтація на контрагентів, які мають високу ділову репутацію на ринку експедиторських послуг, та недопущення виникнення заборгованості контрагентів перед Підприємством. Також критерій щодо обсягу залучених вантажів контрагентом сприяє Підприємству у плануванні своєї роботи на майбутній період, зокрема, виконання плану вантажопереробки, складанню та виконанню фінансового плану Підприємства, розробка та затвердження якого є обов'язковими для ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».
- (192) Отже, за твердженням Відповідача, основною метою розробки Політики було недопущення виникнення ризикової дебіторської заборгованості, збільшення обсягів вантажопотоків та підвищення економічної ефективності діяльності Підприємства в цілому
- (193) Крім того, ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» окремо наголосило, що зі змісту Політики вбачається, що перелік вимог і мінімальних критеріїв, яким має відповідати контрагент і має бажання/намір укласти договір про надання послуг Підприємством, **враховується** останнім під час укладання договору. Тобто слово «враховується» вжито у значенні, що визначені у Політиці критерії мають додатковий, рекомендаційний характер, а не обов'язковий (імперативний).
- (194) Разом із тим, як зазначив Відповідач, критерії, визначені в Політиці, мали рекомендаційний характер, а отже, їх застосування на Підприємстві, як і відповідність цим критеріям потенційних клієнтів, не було обов'язковим.
- (195) Наведене, як стверджує Підприємство, підтверджується тим фактом, що жодному контрагенту Підприємства не було відмовлено в укладенні договору або його продовженні протягом дії Політики у зв'язку з невідповідністю контрагента критеріям, визначеним у Політиці.
- (196) В той же час листом<sup>38</sup> Підприємство надало Комітету копію Положення «Про порядок укладання договорів основної діяльності ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» П – 29-2021, затвердженого наказом Підприємства від 20.09.2021 № 331 (далі – Положення 1).
- (197) Положення 1 розроблено на заміну Положення про договірну роботу ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» від 29.12.2012 № 1903 у частині укладання договорів основної діяльності та Положення про порядок договорів основної та неосновної діяльності ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» П-07-2019, затвердженого наказом Підприємства від 08.02.2019, у частині укладання договорів основної діяльності.
- (198) Як зазначено в Положенні 1, воно визначає обов'язки та порядок взаємодії посадових осіб, структурних підрозділів ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» під час укладання, супроводження, реєстрації договорів основної діяльності, пов'язаних, зокрема, з отриманням Підприємством грошових коштів.

<sup>38</sup>Лист від 07.05.2024 № 30/07.1-07 /07 (вх № 8-07/879-кі від 22.05.2024).

(199) У Положенні 1 також зазначено, що **Положення 1 є обов'язковим** для виконання працівниками ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», які беруть участь у договірному процесі з оформлення проектів договорів основної діяльності, реєстрації таких договорів та їх виконання.

Це Положення 1 є **єдиним нормативним документом Підприємства**, який регулює порядок оформлення, укладання господарських договорів основної діяльності у ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» та є **обов'язковим для виконання** посадовими особами та працівниками ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».

(200) Як вбачається з пункту 3.1 Положення 1, цим Положенням 1 визначено порядок підготовки до укладання, супроводження, реєстрації договорів основної діяльності ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».

(201) Положення 1 містить розділ 7 «Порядок та основні етапи укладання договорів основної діяльності ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».

(202) Пунктом 7.1 Положення 1 передбачено, що оформлення договору основної діяльності Підприємства здійснюється відділом договірної роботи на підставі листа-звернення від потенційного контрагента про укладання відповідного договору з резолюцією директора Підприємства або уповноваженого заступника директора Підприємства щодо необхідності оформлення відповідного договору.

(203) У пункті 7.1.1 Положення 1 зазначено таке.

«З метою захисту інтересів Підприємства і зокрема недопущення виникнення ризикової дебіторської заборгованості, виконання плану вантажопереробки і фінансового плану – керівництво підприємства, підрозділ відповідальний за укладання договору (додаткової угоди на продовження дії на новий термін існуючого договору) при розгляді пропозицій **враховує перелік визначених вимог і мінімальних критеріїв яким має відповідати контрагент і має бажання/намір укласти договір** про надання послуг з Підприємством, а саме:

- відсутність заборгованості за попередні періоди;
- відповідність виду фактичної діяльності до статутної;
- наявність досвіду роботи в експедируванні експортних/імпортних/транзитних вантажів від 1 року;
- розмір статутного капіталу не менш 500,0 тис. грн;
- наявність активів на балансі контрагента на суму не менш ніж 500,0 тис. грн;
- наявність договору страхування відповідальності експедитора на суму не менш 1 млн грн;
- сума авансового платежу, що перераховується на рахунок Підприємства, – 250,0 тис. грн.

Якщо контрагент відповідає наступним вимогам:

- відсутність заборгованості за попередні періоди;
- відповідність виду фактичної діяльності до статутної;
- наявність досвіду роботи в експедируванні вантажів від 3 років;
- середній обсяг залучених вантажів за останні два роки не менш 5 000 од. автотехніки на рік, або не менш 250 тис. тон на рік;
- розмір статутного капіталу більше 1,0 млн грн;
- наявність активів на балансі на суму більше ніж 1,0 млн грн;
- наявність власної матеріально-технічної бази, технологічного обладнання;
- наявність договору страхування відповідальності експедитора на суму не менше 10 млн грн;

- сума авансового платежу, що перераховується на рахунок Підприємства, – 500,0 тис. грн;
- укладена соціальна угода щодо переведення працівників Підприємства, – відповідний контрагент набуває статусу генерального експедитора.

Відповідно до такого контрагента при укладанні договорів можуть бути застосовані умови, які сприяють збільшенню обсягів обробки вантажів, поглибленню взаємодії, розвитку і покращенню операційної діяльності та економічної ефективності».

- (204) Отже, в Положенні 1, яке є єдиним нормативним документом Підприємства та регулює порядок оформлення, укладання господарських договорів основної діяльності у ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» і яке є обов'язковим для виконання, визначено перелік вимог і мінімальних критеріїв, яким має відповідати контрагент для укладання договору (додаткової угоди на продовження дії на новий термін наявного договору) з Підприємством.
- (205) Зазначені в Політиці та Положенні 1 перелік вимог і мінімальних критеріїв, яким має відповідати контрагент для укладання договору (додаткової угоди на продовження дії на новий термін наявного договору) з Підприємством, є ідентичними.
- (206) Політика була затверджена 19.10.2021 в. о. директора ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» О.М. Поповим та скасована наказом директора Відповідача № 236 від 30.12.2022.
- (207) В той же час Положення 1 затверджено наказом № 331 від 20.09.2021. наказом № 329 від 29.12.2023 затверджено нове Положення «Про порядок укладання договорів основної діяльності ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» П – 37-2023-12» (далі – Положення 2) на заміну Положення 1.
- (208) В Положенні 2 відсутні вимоги і мінімальні критерії, яким має відповідати контрагент для укладання договору (додаткової угоди на продовження дії на новий термін наявного договору) з Підприємством, які були зазначені в Положенні 1 та Політиці.
- (209) Так, як зазначає Відповідач, 04.01.2022 в. о. директора ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» було призначено Волошина В.Е. Із цього часу керівництво Підприємства прийняло управлінські рішення стосовно того, що вимоги Політики застосовувати недоцільно у зв'язку із впровадженням іншої управлінської стратегії.
- (210) Відтак Політика договірної діяльності була переглянута та налагоджені інші, більш ефективні, шляхи подолання кризи на Підприємстві.
- (211) Як зазначило Підприємство, всі договори з основної діяльності із суб'єктами господарювання, починаючи із січня 2022 року, були укладені (продовжені) без застосування жодного з критеріїв Політики укладання договорів з основної діяльності у ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».
- (212) Також Відповідач вказав<sup>39</sup>, що в подальшому критерії Політики при укладанні з експедиторами договорів про надання послуг перевантаження вантажів застосовуватися не будуть у зв'язку з тим, що Політика не є чинною.
- (213) Основною причиною скасування Політики, як зазначає Відповідач, було те, що Політика фактично регулює господарську діяльність Підприємства, яка пов'язана з наданням послуг виключно на поромному комплексі Підприємства, який, починаючи з 24.02.2022, внаслідок військової агресії не використовувався в господарській діяльності Підприємства та не здійснював виробничої діяльності. А оскільки Політика фактично

<sup>39</sup>Лист від 24.03.2023 № 36/07.1-07 (вх. № 8-09/391-кі від 28.03.2023).

не регулює здійснення Підприємством основної діяльності на інших виробничих комплексах, які частково відновили свою виробничу діяльність з 01.08.2022 та мають пріоритетне значення, дублює положення, визначені іншими нормативними актами Підприємства, то вона втратила будь-яке значення для виробничої діяльності Підприємства в цілому.

- (214) На вимогу Комітету<sup>40</sup>, щодо надання всіх способів, які використовувало ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» для доведення до відома інформації про Політику (направлення листів, розміщення інформації в мережі Інтернет тощо) та періоду поширення такої інформації, товариство зазначило<sup>41</sup>, що Політика була розміщена на офіційному вебсайті Підприємства за посиланням: <https://seaport.com.ua> (попередня версія), а також направлялись листи з повідомленням про можливість ознайомитися з Політикою на офіційному вебсайті. Зазначити точний період її розміщення на вказаному сайті наразі неможливо, оскільки внаслідок перебоїв у роботі після початку повномасштабного вторгнення російської федерації вузлів зв'язку, через яке відбувається підключення до сайту, попередня версія сайту не збереглась. Починаючи з 24.02.2022 та до 30.12.2022, підключення до сайту було тимчасово обмежено. Наразі функціонує оновлена версія вебсайту.
- (215) За інформацією ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», 87 суб'єктів господарювання здійснювали діяльність в порту та з ними було укладено договори про надання послуг з перевантаження вантажів на час введення в дію Політики, а загальна кількість експедиторів, з якими було переукладено договори під час дії Політики, становить 58 одиниць.

## 8. ВИСНОВКИ

### 8.1. Щодо становища ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК»

- (216) За матеріалами справи встановлено, що на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ відсутні інші портові оператори, які можуть надавати Стивідорні послуги з навантаження-розвантаження, зберігання автотехніки (автомобілі нові чи вживані), крім ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».
- (217) За умови відсутності договірних відносин із ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» суб'єкти господарювання не зможуть отримати доступ до послуг із перевантаження, обслуговування й зберігання нової та вживаної автотехніки (автомобілів) та транспортних засобів на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ.
- (218) Отже, відсутні послуги, взаємозамінні з послугами, які надає ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», які пов'язані з вантажно-розвантажувальними роботами, обслуговуванням та зберіганням вантажів автотехніки (автомобілів нових і вживаних) та транспортних засобів на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ, у межах яких споживачі таких послуг ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» можуть перейти до іншого суб'єкта господарювання.
- (219) Отже, у період дії Політики з 19 жовтня 2021 року до 24 лютого 2022 року ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» займало монопольне (домінуюче) становище на ринку Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ із часткою 100 відсотків.

<sup>40</sup>Вимога від 05.03.2024 № 130-26.13/07-2240є.

<sup>41</sup>Лист від 05.04.2024 № 293/06-23 (вх. № 8-01/4887 від 10.04.2024).

**8.2. Щодо зловживання монополієм (домінуючим) становищем ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» на ринку Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ**

- (220) Згідно з абзацом другим частини першої статті 12 Закону України «Про захист економічної конкуренції» суб'єкт господарювання займає монополієне (домінуюче) становище на ринку товару, якщо на цьому ринку у нього немає жодного конкурента.
- (221) Згідно із частиною першою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживанням монополієм (домінуючим) становищем на ринку є дії чи бездіяльність суб'єкта господарювання, який займає монополієне (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.
- (222) Відповідно до пункту першого частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції», зловживанням монополієм (домінуючим) становищем на ринку, зокрема, визнається встановлення таких цін чи інших умов придбання або реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (223) Частиною третьою статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» передбачено, що зловживання монополієм (домінуючим) становищем на ринку забороняється і тягне за собою відповідальність згідно з законом.
- (224) Відповідно до пункту 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживання монополієм (домінуючим) становищем є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції.
- (225) З огляду на матеріали Справи 19.10.2021 ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» у Політиці встановило вимоги й мінімальні критерії, яким має відповідати контрагент, і має бажання/намір укласти договір про надання послуг з Підприємством.
- (226) Вимоги і критерії, встановлені у Політиці, ставили під сумнів можливість експедиторів продовжити свою господарську діяльність у морському порту Чорноморськ.
- (227) Умови, за яких експедитори, які не відповідали б встановленим у Політиці вимогам, позбавлялися можливості укласти договір та мати доступ до послуг, що надавав Відповідач, зокрема, на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському порту Чорноморськ.
- (228) Як встановлено матеріалами Справи, положення Політики є дискримінаційними до контрагента, який має бажання/намір укласти договір про надання послуг із ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», зважаючи на таке:
- умова про досвід роботи (наявність досвіду роботи в експедируванні експортних/імпорتنних/транзитних вантажів від 1 року) є суб'єктивною, оскільки новостворене підприємство може мати у своєму складі досвідчених спеціалістів;
  - умова про те, що розмір статутного капіталу має бути не менше 500,0 тис. грн, не свідчить про здатність підприємства виконувати грошові зобов'язання;
  - умова про наявність активів на балансі контрагента на суму не менше ніж 500,0 тис. грн; є суб'єктивною, оскільки активи власників бізнесу можуть бути на балансі різних підприємств, зокрема закордонних. Баланс окремого підприємства не враховує можливостей фінансової допомоги спорідненого бізнесу;

- умова про наявність договору страхування відповідальності експедитора на суму не менше 1 млн грн є дискримінаційною, оскільки страхування відповідальності експедитора є добровільним видом страхування. Нав'язування його обов'язковості та певних умов може розцінюватися як протиправне;
  - умова про авансовий платіж у розмірі 250 000 грн та 500 000 грн нічим не обгрунтована та надто обтяжлива як для самого лише укладання договору.
- (229) Крім того, з огляду на Політику, окремим суб'єктам господарювання, які здійснюють експедиторську діяльність (генеральні експедитори), надавалися привілеї та індивідуальні умови договору.
- (230) Політика була розміщена на офіційному вебсайті Підприємства за посиланням <https://seaport.com.ua> (попередня версія), а також направлялися листи з повідомленням про можливість ознайомитися з Політикою на офіційному вебсайті.
- (231) Зокрема, до суб'єктів господарювання було надіслано Лист 1 та Лист 2, у яких йшлося, що під час укладення нових договорів та продовження дії наявних додатково планується застосування якісних критеріїв оцінки контрагентів відповідно до затвердженої Політики, яка оприлюднена на сайті підприємства.
- (232) Крім того, зазначено, що, зокрема, Лист 1 необхідно сприймати як повідомлення щодо майбутніх змін істотних умов договору (у т. ч. тарифів) на 2022 рік.
- (233) Для деяких суб'єктів господарювання, які, зокрема, планували укласти договори з Підприємством, ця Політика створювала б перепони виходу на ринок.
- (234) 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.
- (235) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» є портовим оператором згідно з Реєстром морських портів України. Портові оператори зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти дій, які можуть справляти негативний вплив на конкурентне середовище в морському порту.
- (236) Через відсутність альтернативних джерел отримання вказаних вище послуг ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» є для суб'єктів господарювання (експедиторів), що здійснюють відповідну діяльність на території порту Чорноморськ, єдиним суб'єктом господарювання, який надає такі послуги.
- (237) Політика була запроваджена з 19 жовтня 2021 року до 30 грудня 2022 року.
- (238) Враховуючи монопольне (домінуюче) становище, Підприємство встановило в Політиці такі вимоги і критерії, які б неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.
- Дії ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» щодо встановлення в Політиці таких вимог і критеріїв були б неможливими за умови наявності для ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» значної конкуренції на ринку, адже в такому випадку споживачі Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ мали б можливість обирати між кількома виконавцями таких послуг та, у разі ущемлення їх інтересів, обрали б іншого виконавця цих послуг.
- (239) Отже, за результатами розгляду Справи встановлено, що дії ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», які полягають у встановленні з 19 жовтня 2021 року

до 24 лютого 2022 року в «Політиці укладання договорів з основної діяльності ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» переліку визначених вимог і мінімальних критеріїв, яким має відповідати контрагент і має бажання/намір укласти договір про надання послуг ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 1 частини другої статті 13 та пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ шляхом встановлення таких умов реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

## **9. ДОПОВНЕННЯ, УТОЧНЕННЯ, ЗАПЕРЕЧЕННЯ ДО ПОДАННЯ З ПОПЕРЕДНІМИ ВИСНОВКАМИ У СПРАВІ ЗАЯВНИКА ТА ВІДПОВІДАЧА**

### **9.1. Міркування щодо зазначених у поданні висновків і пропозицій Заявника**

- (240) Листом заступника Голови Комітету – державного уповноваженого від 19.09.2024 № 130-26.13/07-9151є ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» надіслано копію Подання. Заявник листом від 21.10.2024 № 705/06-23 (вх. № 8-07/13419 від 22.10.2024) надав відповідь на Подання.
- (241) Так, ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» зазначило, що погоджується з висновками, викладеними в Поданні.
- (242) Зокрема, Заявник вважає, що в Поданні правильно визначено перелік товарів, товарні, територіальні й часові межі ринку тощо.
- (243) Крім того, ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» погоджується з тим, що ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» займало монопольне (домінуюче) становище на ринку стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ у період з 19.10.2021 по 24.02.2022 із часткою 100 відсотків.
- (244) Як повідомив Заявник, додатково факт монопольного становища ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» підтверджує те, що саме транспортно-експедиторські компанії ініціюють укладання договорів про надання послуг ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» і змушені звертатися до нього з проханням необхідності надання таких послуг. При цьому така ініціатива не надходить безпосередньо від ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», яке, як монополіст, не має потреби в пошуку споживачів своїх послуг і проведенні відповідних маркетингових заходів тощо. Так, у період з 19.10.2021 по 24.02.2022 ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» не отримувало від ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» пропозиції укласти договір про надання послуг.
- (245) Крім того, ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» стверджує, що ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» встановило такі умови придбання товару, які неможливо було б встановити за умов наявності значної конкуренції на ринку, зокрема:

#### **1. Вимога в Політиці щодо наявності досвіду роботи в експедируванні експортних/ імпорتنних/транзитних вантажів від 1 року.**

Чинним законодавством України не передбачено вимог щодо досвіду роботи в експедируванні для здійснення діяльності у цій сфері.

Новостворювані юридичні особи, які здійснюють транспортно-експедиторську діяльність, надають послуги експедирування експортних/імпорتنних/транзитних вантажів, можуть мати досвідчений кваліфікований персонал та керівництво,

утворюватися засновниками, що мають досвід створення та управління транспортно-експедиторськими підприємствами, можуть мати перевірені для цього виду діяльності бізнес-модель, організаційну структуру та внутрішнє нормативне регулювання та в цілому перевищувати за показниками досвіду юридичні особи, які тривалий час здійснюють транспортно-експедиторську діяльність, проте є неефективними.

Більш того, під формулювання цієї вимоги Політики може потрапити й підприємство, яке функціонує більше одного року із зареєстрованим видом економічної діяльності, що передбачає надання послуг експедирування експортних/імпортних/транзитних вантажів, проте фактично не надавало цих послуг або надавало їх в обмеженому обсязі чи одноразово.

Натомість під формулювання цієї вимоги Політики не потрапить підприємство, яке надавало послуги транспортного експедирування менше року, але у значно більшому обсязі, ніж підприємство, яке працювало на ринку більше року.

## **2. Вимога в Політиці про розмір статутного капіталу не менше 500 тис. грн.**

Розмір статутного капіталу є категорією бухгалтерського обліку та не відображає реального фінансового стану підприємства.

Статутний капітал може вноситися протягом строку, погодженого власниками (засновниками, учасниками, акціонерами) підприємства в його статуті.

Так, відповідно до статті 14 Закону України «Про товариства з обмеженою та додатковою відповідальністю» кожен учасник товариства повинен повністю внести свій вклад протягом шести місяців з дати державної реєстрації товариства, якщо інше не передбачено статутом.

Відповідно до статті 18 цього Закону учасники товариства можуть збільшити статутний капітал товариства за рахунок додаткових вкладів учасників та/або третіх осіб за рішенням загальних зборів учасників. Учасники товариства можуть вносити додаткові вклади протягом строку, встановленого рішенням загальних зборів учасників, але не більше ніж протягом одного року з дня прийняття рішення про залучення додаткових вкладів. Статутом або одностайним рішенням загальних зборів учасників, в яких взяли участь всі учасники товариства, можуть встановлюватися інші строки для внесення додаткових вкладів, може встановлюватися можливість учасників вносити додаткові вклади без дотримання пропорцій їхніх часток у статутному капіталі або право лише певних учасників чи лише третіх осіб вносити додаткові вклади, а також може бути виключений етап внесення додаткових вкладів лише тими учасниками товариства, які мають переважне право.

Відразу після внесення вкладів до статутного капіталу підприємство може використовувати їх на свій розсуд, отже, необов'язково ефективно.

Статутний капітал ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» становить і в період з 19.10.2021 по 24.10.2022 становив 301 667,00 грн, тобто не відповідав критеріям політики ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».

Проте розмір статутного капіталу не впливає на ефективність підприємства. Зокрема, ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» попри те, що має розмір статутного капіталу нижчий, ніж вважає допустимим ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», увійшло до рейтингу Next 250 — список 250 найперспективніших малих і середніх компаній України за версією журналу «Forbes Ukraine».



### **3. Вимога в Політиці щодо наявності активів на балансі підприємства на суму не менше 500 тис. грн.**

Розмір активів підприємства на певну дату чи час, коли укладається договір, не є достатнім показником фінансової спроможності підприємства.

У своїй діяльності підприємство може використовувати орендовані засоби, за рахунок яких може здійснювати більш ефективну діяльність, ніж підприємства зі значним обсягом активів.

Заявлений критерій ніяк не співвідноситься з обсягом послуг, які споживач придбаває у ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», тобто не має під собою економічного обґрунтування.

### **4. Вимога в Політиці щодо наявності договору страхування відповідальності експедитора на суму не менше 1 млн грн.**

Чинне законодавство України не передбачає обов'язкового страхування своєї відповідальності експедитора.

Відповідальність експедитора перед стивідором може полягати у своєчасному здійсненні розрахунків за надані послуги, що звичайне страхування відповідальності експедитора не покриває.

Зазвичай експедитори здійснюють страхування своєї відповідальності перед своїми замовниками, які ввіряють експедитору вантаж, натомість не отримують вимог щодо наявності страхування відповідальності від підрядників, надавачів послуг.

### **5. Вимога в Політиці про суму авансового внеску, що перераховується на рахунок ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», – 250 тис. грн.**

Вимога щодо відповідного авансового внеску та його сума не мають економічного обґрунтування, ніяк не пов'язуються та не співвідносяться з обсягом замовлених послуг.

По суті, на думку Заявника, ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» отримує можливість безкоштовно кредитуватися за рахунок авансових внесків покупців своїх послуг.

- (246) Як зазначає Заявник, ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС», яке належить до провідних транспортно-експедиторських компаній, не відповідає шести критеріям, за якими визначається «генеральний експедитор», таким як: середній обсяг залучених вантажів за останні два роки не менше 5000 од. автотехніки на рік або не менше 250 тис. тонн на рік; розмір статутного капіталу більше 1,0 млн грн; наявність власної матеріально-технічної бази, технологічного обладнання; наявність договору страхування відповідальності експедитора на суму не менше 10 млн грн; сума авансового платежу, що перераховується на рахунок Підприємства, – 500,0 тис. грн; укладена соціальна угода щодо переведення працівників Підприємства.

ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», встановивши вищенаведені вимоги й мінімальні критерії в Політиці створило перешкоди доступу на ринок (виходу з ринку) чи усунення з ринку покупців своїх послуг, якими є транспортно-експедиторські компанії.

Вимоги й мінімальні критерії в Політиці для укладення договору свідчать про створення переваг для великих компаній та компаній, які тривалий час працюють на ринку, та натомість, створення перешкод для виходу на ринок нових й усунення з ринку невеликих компаній.

Зокрема, критерій щодо досвіду роботи в експедируванні експортних/імпортних/транзитних вантажів є прямою перешкодою для допуску на ринок новостворених підприємств.

Такі критерії про мінімальний розмір статутного капіталу, активів, розмір авансового внеску, наявність власної матеріально-технічної бази й технологічного обладнання, страхова сума за договором страхування відповідальності експедитора тощо по суті є штучним економічним бар'єром допуску на ринок.

Натомість, як свідчить інформація Асоціації міжнародних експедиторів України, переважна більшість транспортно-експедиторських підприємств таким критеріям не відповідає.

На противагу цьому ринок транспортно-експедиторських послуг характеризується значною конкуренцією, що, зокрема, і зумовлює наявність значної кількості невеликих і середніх учасників ринку.

Натомість запроваджені ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» вимоги й мінімальні критерії в Політиці створили б ситуацію з порушенням конкурентних відносин на ринку транспортно-експедиторських послуг з організації перевезення автомобілів через морський торговельний порт Чорноморськ, отриманням окремими підприємствами безпідставних конкурентних переваг тощо.

- (247) Крім того, Заявник зазначив, що хоч критерії і не були повною мірою застосовані до ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС» у 2022 році, у діях ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» однаково наявні факти зловживання монопольним (домінуючим) становищем з огляду на таке.

ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» письмово повідомило контрагентів, зокрема ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС», про запровадження вимог і мінімальних критеріїв у Політиці. Факт їх наявності істотно деформував економічні плани діяльності ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС», яке не могло передбачити, що в результаті вимоги й мінімальні критерії, зазначені в Політиці, не будуть застосовані і при плануванні своєї діяльності виходило з того, що у 2022 році не зможе користуватися послугами ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» безпосередньо. При цьому аж до скасування Політики в грудні 2022 року ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» не повідомляло ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС», що вимоги й мінімальні критерії, зазначені в Політиці, не будуть застосовуватись.

- (248) Загалом, на думку Заявника, остаточне незастосування й подальше скасування зазначеної Політики було зумовлено зміною ситуації через початок воєнних дій і блокування портів, а не згодою ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» із тим, що така Політика не відповідає законодавству.
- (249) Тобто, як вважає ТОВ «ІНТЕР ТРАНС ЛОДЖІСТІКС», при зміні ситуації цілком вірогідно, що ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» відновить свої протиправні дії, якщо Комітет не надасть таким діям належної правової оцінки й ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» не буде притягнуто до встановленої законодавством відповідальності.

При цьому вимоги й мінімальні критерії в Політиці, які запровадило ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» при обранні експедиторів послуг, свідчать не про бажання ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» не допускати прострочення дебіторської заборгованості, а про намагання створити непереборні для більшості учасників ринку бар'єри.

На думку Заявника, це призведе до маніпулятивних дій ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» під час укладання договорів щодо надання послуг з експедиторами.

З урахуванням наведеного, Заявник вбачає негативні наслідки для економіки й діяльності окремих суб'єктів господарювання на відповідному ринку і вважає вкрай важливим встановлення факту прояву такого зловживання з боку ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».

## **9.2. Заперечення Відповідача та їх спростування щодо зазначених у поданні висновків і пропозицій**

- (250) Листом заступника Голови Комітету – державного уповноваженого від 19.09.2024 № 130-26.13/07-9151є ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» надіслано копію Подання.
- (251) Листами від 14.10.2024 № 3916/1 (вх. № 8-07/13065 від 15.10.2024), від 21.10.2024 № 706/06-23 (вх. № 8-07/13637 від 28.10.2024) та від 13.11.2024 № 789/06-23 (вх. № 8-07/14284 від 15.11.2024) Відповідач надав заперечення та пояснення щодо Подання.
- (252) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» не погоджується із жодним пунктом, визначеним у резолютивній частині Подання, та вважає, що розгляд справи відбувся без встановлення всіх обставин справи, які мають значення для правильного її вирішення в їх сукупності, попередні висновки, викладені в Поданні, ґрунтуються на неналежних доказах та на необґрунтованих припущеннях і суб'єктивних міркуваннях, зокрема, обґрунтовуючи це таким.

### **Щодо товарних меж**

- (253) Як стверджує Відповідач, вантажні операції в морських портах можливі й без використання складських площ, а послуга накопичення вантажів (зберігання) є лише технологічно пов'язаною (допоміжною) до основної послуги з навантаження/розвантаження вантажів, а висновки в Поданні щодо заняття ДП «МТП «Чорноморськ» монопольного становища ґрунтуються на твердженнях стосовно унікальності 5 терміналу через наявність великих складських площ та можливості зберігання транзитних вантажів, що жодним чином не свідчить про наявність монопольного становища з проведення вантажних операцій, зокрема вантажно-розвантажувальних робіт на причалах №№ 26, 27 та 28.
- (254) Зазначене твердження ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» обґрунтовує тим, що всі портові оператори, які мають доступ до причалів на підставі відповідних цивільно-правових угод з ДП «АМПУ», є портовими операторами та можуть надавати послуги з навантажувально-розвантажувальних робіт та інші технологічно пов'язані послуги, направлені на обробку вантажу, а саме сукупність технологічних операцій, пов'язаних з передачею вантажів з одного виду транспорту на інший через склад або минаючи його.
- (255) Проте наведені доводи спростовуються тим, що товарними межами ринку є надання ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» стивідорних послуг (тобто комплексу послуг): із вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування й зберігання нової та вживаної автотехніки (автомобілів) і транспортних засобів на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ.
- (256) Тобто монопольне становище визначалося саме на цьому ринку, а не на ринку з проведення вантажних операцій, зокрема вантажно-розвантажувальних робіт.
- (257) Це пояснювалося тим, що крім перевантаження транспортних засобів у морському торговельному порту Чорноморськ, існувала ще й необхідність організації їх тимчасового транзитного зберігання в цьому порту. На одному судні в порт може прибути до декількох тисяч автомобілів.

- (258) Для транзитного зберігання транспортних засобів необхідна велика територія із спеціальним покриттям, освітленням й охороною, яка входить у межі пункту пропуску і де можна зберігати транспортні засоби, не проводячи їх розмитнення.
- (259) Територія Спеціалізованого поромного комплексу використовується для одночасної організації вантажно-розвантажувальних робіт на 3-х причалах, що примикають до Спеціалізованого поромного комплексу (причали №№ 26, 27, 28).
- (260) Саме наявність таких унікальних складових (можливості обробки суден типу RoRo, РСС та можливості зберігання великої кількості автотехніки) є лише у Спеціалізованого поромного комплексу, що знаходиться на території ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».
- (261) Як встановлено матеріалами справи, жоден інший термінал у морських портах України не придатний для транзитного зберігання таких вантажів у великих кількостях.

### **Щодо територіальних (географічних) меж**

- (262) Відповідач вважає, що матеріалами справи не доведено, що послугу з вантажно-розвантажувальних робіт нових та вживаних транспортних засобів та іншої автотехніки надати за межами Спеціалізованого поромного комплексу (причалів №№ 26, 27, 28) є неможливим або недоцільним.
- (263) Крім того, ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» у своїх запереченнях вказує на те, що в Поданні не враховано, що ТОВ «ЧРП» в морському порту Чорноморськ надає послуги, подібні за призначенням, споживчими властивостями, з подібними фізичними, технічними, експлуатаційними властивостями й характеристиками та якісними показниками, а також наявність з Відповідачем спільної групи споживачів таких послуг.
- (264) Крім того, як зазначає Відповідач, обсяги вантажопереробки ТОВ «ЧРП» у тому числі за 2021 рік становили 49 203 одиниці автотехніки, натомість обсяг перевалки Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) Відповідача в тому ж 2021 році становив 61 112 одиниць техніки.
- (265) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» повідомило Комітет, що за наявною в нього інформацією, вантажі, що прибувають до ТОВ «ЧРП», у тому числі транспортні засоби, зберігаються та проходять митні формальності на митному посту ТОВ «Одіссея», з яким у ТОВ «ЧРП» наявне автомобільне сполучення.
- (266) Відповідач, надав Комітету інформацію про те, що ТОВ «ОДІССЕЯ» – це митний склад автомобілів, площа якого – 140000 м<sup>2</sup>, та про те, що діяльність митного складу дозволяє клієнтам привозити машини, розміщувати їх на складі без проходження митних процедур, зберігати один рік, для подальшого продажу зі складу.
- (267) Крім того, як зазначило ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», кількість автомобілів, що оформлює ТОВ «ОДІССЕЯ», – 6500 од./рік.
- (268) У зв'язку з вищевикладеним, Відповідач вважає, що твердження Комітету, що ТОВ «ЧРП» не може конкурувати з Відповідачем на ринку надання стивідорних послуг у морському торговельному порту Чорноморськ через відсутність складських площ, не відповідає дійсності.
- (269) Проте наведені заперечення спростовуються таким.
- (270) Як зазначалося вище, крім завдання вивантаження автотехніки в порту, існує ще й потреба організації її тимчасового транзитного зберігання в цьому порту.

- (271) Так, перевезення нової автотехніки (автомобілів) та інших транспортних засобів через морський торговельний порт Чорноморськ передбачає використання технологічно пов'язаної портової інфраструктури, яка не може бути створена суб'єктами господарювання самостійно, оскільки це пов'язано з низкою адміністративних та економічних бар'єрів (зокрема в морських портах відсутні вільні для забудови земельні ділянки, на яких потенційно можна було б розмістити необхідну інфраструктуру).
- (272) У морських портах України, крім Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал), який знаходиться на території ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», відсутнє поєднання причалів, призначених для перевантаження з поромів та суден типу RoRo й РСС із кормовою та боковою рампами, та великої території для зберігання нової автотехніки (автомобілів) та транспортних засобів, із спеціальним покриттям, освітленням і охороною, де можна зберігати автомобілі, не проводячи їх розмитнення.
- (273) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» є портовим оператором (стивідорною компанією) на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) (що примикає до причалів АМПУ) у морському торговельному порту Чорноморськ, при цьому володіючи вказаним комплексом на праві господарського відання.
- (274) На території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал), зокрема, розташований склад № 25 площею 11,2 га, оснащений спеціальним покриттям, освітленням та забезпечений охороною. Площа складу № 25 дозволяє розмістити (здійснювати зберігання) більше ніж 5 000 легкових автомобілів одночасно.
- (275) Належна обробка автотехніки неможлива за відсутності складських площ із подібними розмірами та характеристиками.
- (276) Комплекс залишається унікальним саме завдяки наявності цих двох складових (можливості обробки суден типу RoRo та можливості зберігання великої кількості автотехніки).
- (277) Загальна площа складських приміщень (стоянок) Чорноморського рибного порту, які можуть бути використані для розвантаження автотехніки (автомобілів) та транспортних засобів накатним способом, становить 33 318 кв. м місткістю 255 машиномісць, про що вже було зазначено в пункті 62 цього рішення.
- (278) Крім того, за інформацією, наданою ТОВ «ЧРП»<sup>42</sup>, альтернативи для розміщення, зберігання автотехніки (автомобілів) та транспортних засобів у суб'єкта господарювання, судна якого прибували для здійснення послуги з вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування та зберігання вантажів тощо в межах Чорноморського рибного порту протягом 2019 – 2021 років, крім зазначених у пунктах 62 та 277 цього рішення, немає.
- (279) Також цим же листом ТОВ «ЧРП» повідомило Комітет, що йому невідомо про наявність поблизу Чорноморського рибного порту протягом 2019 – 2021 років альтернативи для розміщення, зберігання автотехніки (автомобілів) та транспортних засобів у суб'єкта господарювання, судна якого прибували для здійснення послуги з вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування та зберігання вантажів тощо.
- (280) Отже, послуги з навантаження-розвантаження автотранспорту та транспортних засобів ТОВ «ЧРП» не можуть бути альтернативою послугам ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», які надаються на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал), оскільки в ТОВ «ЧРП» немає складів, які б дозволяли здійснювати зберігання більше ніж 255 автомобілів одночасно.

---

<sup>42</sup>Лист від 06.08.2024 № 28/01-1167 (вх. № 8-01/10622 від 19.08.2024).

**Щодо конкурентів**

- (281) У запереченнях Відповідач зазначив, що в Поданні не встановлено всіх суб'єктів господарювання, що здійснювали в період з 19.10.2021 по 24.02.2024 господарську діяльність на відповідному ринку, та, як результат не здійснено розрахунку часток відповідних суб'єктів господарювання на ринку, що в подальшому призвело до хибного висновку стосовно визначення монопольного становища на відповідному ринку із часткою 100 відсотків.
- (282) Так, ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» зазначає, що в період з 19.10.2021 по 24.02.2024 портовими операторами, що мали доступ до причалів, Спеціалізованого поромного комплексу, були ТОВ «АВТОЛОГІСТИКА» та ТОВ «ВЛАДІ ТРАНС».
- (283) Наведені заперечення спростовуються таким.
- (284) Часовими межами ринку Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ визначено період дії Політики з **19.10.2021 до 24.02.2022**.
- (285) Як встановлено матеріалами справи, договір, укладений між Відповідачем та ТОВ «ВЛАДІ ТРАНС» про використання території підприємства № 90/д від 17.04.2020, розірваний з 10.09.2021 (тобто до 19.10.2021).
- (286) Договір укладено між Відповідачем та ТОВ «АВТОЛОГІСТИКА» про використання території підприємства № 130/д від 17.02.2019 строком до 31.12.2020, додатковою угодою № 2 строк дії Договору № 130/д від 17.02.2019 було продовжено до 31.12.2023.
- (287) Разом із тим 30.12.2020 ТОВ «АВТОЛОГІСТИКА» отримало засобами електронного зв'язку лист ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» № 108/17 про те, що подальша пролонгація Договору № 130/д «буде суперечити нормам чинного законодавства, статуту ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» та Договір № 130/д від 17.02.2019 «є розірваним з 01.01.2021 року».
- (288) Починаючи з 01.01.2021, ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» припинило надання ТОВ «АВТОЛОГІСТИКА» послуг за Договором № 130/д від 17.02.2019. На дату складання рішення зазначені відносини щодо цього договору вирішуються в судовому порядку.
- (289) Крім того, сам Відповідач повідомив Комітет<sup>43</sup>, що, крім нього, на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ інші портові оператори не здійснюють господарської діяльності.
- (290) Тобто на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) морського торговельного порту Чорноморськ відсутні інші портові оператори, які можуть надавати стивідорні послуги, крім ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».
- (291) Отже, зазначене вище твердження є безпідставним.

**Щодо зловживання монопольним становищем**

- (292) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» у своїх запереченнях вказує, що всі доводи в Поданні стосовно того, що Політика містить дискримінаційні вимоги та критерії, що як результат, є зловживанням монопольним становищем на ринку, ґрунтуються виключно на листах суб'єктів господарювання, у яких останні висловлюють свої суб'єктивні припущення.

---

<sup>43</sup>Лист від 14.10.2022 № 733/06-23 (вх. № 8-09/8006 від 18.10.2023).

- (293) На думку Відповідача, докази щодо зловживання ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» монопольним (домінуючим) становищем на ринку Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ шляхом встановлення таких умов реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку, ґрунтуються лише на припущеннях суб'єктів господарювання, а не на беззаперечно встановлених фактах, які підтверджені належним чином.
- (294) Однак ці доводи не можуть бути взяті до уваги з огляду на таке.
- (295) Як встановлено матеріалами справи на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ відсутні інші портові оператори, які можуть надавати Стивідорні послуги з навантаження-розвантаження, зберігання автотехніки (автомобілі нові чи вживані), крім ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».
- (296) Через відсутність альтернативних джерел отримання вказаних вище послуг ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» є для суб'єктів господарювання (експедиторів), що здійснюють відповідну діяльність на території порту Чорноморськ, єдиним суб'єктом господарювання, який надає такі послуги.
- (297) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» встановило Політику, яка була запроваджена з 19 жовтня 2021 року до 30 грудня 2022 року.
- (298) Політика містила перелік визначених вимог і мінімальних критеріїв, якими має відповідати контрагент і має бажання/намір укласти договір про надання послуг ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».
- (299) Як встановлено матеріалами справи, вимоги й мінімальні критерії, встановлені в Політиці, є дискримінаційними.
- (300) Встановлені Політикою умови та критерії, позбавляли б можливості експедиторів, які б їм не відповідали, укласти відповідний договір із Відповідачем.
- (301) Тобто, займаючи монопольне (домінуюче) становище, Підприємство встановило в Політиці такі вимоги й мінімальні критерії, які б неможливо було встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (302) За умов наявності конкуренції на ринку споживачі мали б можливість перейти до іншого портового оператора, а Відповідач конкурував би з ним і не встановив би в Політиці вимог й мінімальних критеріїв, зокрема щодо наявності досвіду роботи в експедируванні експортних/імпортних/транзитних вантажів від одного року; розміру статутного капіталу не менше 500 тис. грн; наявності активів на балансі підприємства на суму не менше 500 тис. грн; наявності договору страхування відповідальності експедитора на суму не менше 1 млн грн; суми авансового внеску, що перераховується на рахунок ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», – 250 тис. грн.
- (303) Згідно із частиною першою 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.
- (304) Відповідно до пункту першого частини другої статті 13 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживанням монопольним (домінуючим) становищем на ринку, зокрема, визнається встановлення таких цін чи інших умов придбання або реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції.

- (305) Відповідно до пункту 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» зловживання монопольним (домінуючим) становищем є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції.
- (306) Враховуючи викладене, наведені доводи ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» не спростовують факту вчинення ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» порушення законодавства про захист економічної конкуренції, яке полягало у встановленні з 19 жовтня 2021 року до 24 лютого 2022 року в Політиці переліку визначених вимог і мінімальних критеріїв, яким має відповідати контрагент і має бажання/намір укласти договір про надання послуг з ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», передбаченого пунктом 1 частини другої статті 13 та пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ шляхом встановлення таких умов реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

**Щодо суб'єктів господарювання, які не вважають обмеженими свої права у зв'язку з прийняттям Політики**

- (307) Як зазначає Відповідач, не було взято до уваги та не надано належної оцінки інформації, отриманій від ТОВ «Чорноморський логістичний центр», ТОВ «Таллі Лоджистікс», ТОВ «ОДЕМАРА», «ТОВ «МЕРУ-ТРАНС», які не вважають обмеженими свої права у зв'язку з прийняттям Політики.
- (308) Вказане спростовується таким.
- (309) При доведенні Комітетом порушення було взято до уваги інформацію від ТОВ «Чорноморський логістичний центр», ТОВ «Таллі Лоджистікс», ТОВ «ОДЕМАРА», ТОВ «МЕРУ-ТРАНС».
- (310) Комітет проаналізував та взяв до уваги інформацію, повідомлену ТОВ «Таллі Лоджистікс», про що було зазначено в Поданні.
- (311) Інформація, отримана від товариства з обмеженою відповідальністю «ЧОРНОМОРСЬКИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ ЦЕНТР», була проаналізована та за результатами аналізу встановлено, що Відповідач та ТОВ «ЧОРНОМОРСЬКИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ ЦЕНТР» перебували в господарських відносинах.
- (312) При цьому, як відзначило ТОВ «ЧОРНОМОРСЬКИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ ЦЕНТР», воно відповідало всім вимогам, встановленим у Політиці.
- (313) Тобто права ТОВ «ЧОРНОМОРСЬКИЙ ЛОГІСТИЧНИЙ ЦЕНТР» не могли бути порушені.
- (314) Інформація, отримана від ТОВ «ОДЕМАРА» та «МЕРУ-ТРАНС», також була проаналізована та встановлено таке.
- (315) Між ТОВ «ОДЕМАРА» та Відповідачем було укладено договір про надання послуг плавзасобами портового флоту № 1/дп від 11.01.2019. У період дії Політики товариство уклало додаткову угоду № 1 від 31.12.2021 до договору № 1/дп від 11.01.2019 з Відповідачем. При цьому, як повідомляло товариство, Відповідач не вимагав від нього підтвердження відповідності вимогам Політики.
- (316) Відповідач не направляв до ТОВ «ОДЕМАРА» вимог щодо підтвердження відповідності вимогам Політики та/або повідомлень про його невідповідність вимогам Політики та необхідності усунення такої невідповідності.



- (317) Як зазначило ТОВ «ОДЕМАРА», про критерії Політики йому було відомо, проте ТОВ «ОДЕМАРА» не зазнало впливу дій ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» у зв'язку із затвердженням Політики.
- (318) ТОВ «МЕРУ-ТРАНС» повідомило Комітет, що між ним та Відповідачем укладено договір про надання послуг супроводження буксиром від 30.08.2022 № 61/дп. Як відзначило ТОВ «МЕРУ-ТРАНС», затвердження Політики негативно не вплинуло на його права, хоча товариство не відповідало вимогам, зазначеним у Політиці.
- (319) Ця інформація була взята до уваги при складанні Подання, проте не знайшла свого відображення в ньому, оскільки предметом договорів, укладених між Відповідачем і зазначеними вище товариствами, є надання послуг плавзасобами портового флоту та надання послуг супроводження буксиром, що не є послугою, яка досліджувалась.
- (320) Отже, при доведенні порушення було взято до уваги інформацію і від ТОВ «Чорноморський логістичний центр», ТОВ «Таллі Лоджистікс», ТОВ «ОДЕМАРА», ТОВ «МЕРУ-ТРАНС».
- (321) При цьому наявність суб'єктів господарювання, які відповідали переліку визначених вимог і мінімальних критеріїв у Політиці, не спростовує ущемлення інтересів інших суб'єктів господарювання, які їм не відповідали.
- (322) Інформація від цих суб'єктів господарювання не спростовує факт встановлення в Політиці переліку визначених вимог і мінімальних критеріїв, яким має відповідати контрагент і має бажання/намір укласти договір про надання послуг з ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», та не звільняє Відповідача від відповідальності за зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку Стивідорних послуг на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ шляхом встановлення таких умов реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

#### **Щодо дострокового розірвання договорів**

- (323) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» зазначило, що рішення про дострокове розірвання усіх договорів на послуги перевантаження вантажів, які прибувають/вибувають морським транспортом та які не є зерновими, було прийнято через розуміння того, що до кінця 2022 року повноцінного відновлення роботи морського торговельного порту Чорноморськ не відбудеться, зокрема, через відсутність достатньої кількості працівників під час воєнних дій на роботі для здійснення адміністрування договірної діяльності, економію трудових та виробничих ресурсів під час військової загрози ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», а не з причин встановлення вимог та критеріїв у Політиці. При цьому розірвання відбувалося за повного дотримання умов укладених з клієнтами ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» договорів. Повідомлення про дострокове припинення раніше укладених договорів були розіслані контрагентам ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» відповідно до встановлених умов договорів, у тому числі таке повідомлення було направлено Заявнику.
- (324) Із цього приводу потрібно зазначити таке.
- (325) Листом<sup>44</sup> ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» повідомило Комітет, що на 11.11.2022 всі господарські договори, укладені між ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» та компаніями, які проводили свою діяльність безпосередньо на території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал), були припинені.

<sup>44</sup>Лист від 09.11.2022 № 223-07.1-07 (вх. № 8-01/8893 від 11.11.2022).

- (326) У Поданні також було зазначено, що основною причиною скасування Політики, як повідомляє Відповідач, було те, що Політика фактично регулює господарську діяльність Підприємства, яка пов'язана з наданням послуг виключно на поромному комплексі Підприємства, який, починаючи з 24.02.2022, внаслідок військової агресії не використовувався в господарській діяльності Підприємства та не здійснював виробничої діяльності. А оскільки Політика фактично не регулює здійснення Підприємством основної діяльності на інших виробничих комплексах, які частково відновили свою виробничу діяльність з 01.08.2022 та мають пріоритетне значення, дублює положення визначені іншими нормативними актами Підприємства, то вона втратила будь-яке значення для виробничої діяльності Підприємства в цілому.
- (327) Тобто в Поданні була викладена інформація, надана Відповідачем.

### **Щодо правомірності розроблення Політики**

- (328) ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» повідомило Комітет, що розробляючи Політику укладання договорів з основної діяльності, ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» керувалося нормами чинного законодавства України, а також Статутом підприємства.
- (329) Наведені доводи ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» не спростовують факту вчинення порушення законодавства про захист економічної конкуренції Відповідачем з огляду на таке.
- (330) Як було неодноразово зазначено в Поданні, положення Політики були дискримінаційними по відношенню до контрагента, який має бажання/намір укласти договір про надання послуг із ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК».
- (331) Зазначена поведінка притаманна суб'єкту господарювання, який займає монопольне (домінуюче) становище на ринку, споживачі послуг якого позбавлені альтернативного вибору іншого надавача послуг.
- (332) Враховуючи зазначене, наявність у Відповідача монопольного (домінуючого) становища дала йому змогу встановити в Політиці перелік вимог і мінімальних критеріїв, які є дискримінаційними.
- (333) За умов наявності конкуренції на зазначеному ринку відбувалося б змагання з метою здобуття завдяки власним досягненням переваг над іншими суб'єктами господарювання, а ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», щоб утримати споживачів, уникало б встановлення таких умов реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (334) Відповідно до пункту 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» порушенням законодавства про захист економічної конкуренції є зловживання монопольним (домінуючим) становищем.
- (335) Тобто порушенням законодавства про захист економічної конкуренції в такому випадку є факт встановлення ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», яке займало монопольне (домінуюче) становище на ринку, у Політиці переліку вимог і мінімальних критеріїв, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

### **Щодо рекомендаційного характеру вимог та мінімальних критеріїв**

- (336) Відповідач наголошує на тому, що зі змісту Політики вбачається, що перелік вимог і мінімальних критеріїв, яким має відповідати контрагент і має бажання/намір укласти договір про надання послуг з ним, Підприємство враховує під час укладання договору. Тобто слово «враховується» вжито у значенні, що визначені в Політиці критерії мають додатковий, рекомендаційний характер, а не обов'язковий (імперативний).

- (337) Відповідач вказав, що жодному контрагенту не було відмовлено в укладенні договору або його продовженні протягом дії Політики у зв'язку з невідповідністю контрагента критеріям, визначеним у Політиці.
- (338) Зазначене твердження спростував Комітет у пунктах 196-205 цього рішення.
- (339) Крім того, для кваліфікації дій ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку стивідорних послуг: із вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування й зберігання нової та вживаної автотехніки (автомобілів) і транспортних засобів на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ є достатнім встановлення факту щодо встановлення з 19 жовтня 2021 року до 24 лютого 2022 року в Політиці переліку визначених вимог і мінімальних критеріїв, які є дискримінаційними і які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (340) Отже, висновки Комітету про наявність порушення законодавства про захист економічної конкуренції в діях ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» є обґрунтованими.

## **10. ОСТАТОЧНІ ВИСНОВКИ КОМІТЕТУ**

- (341) Отже, зібраними у справі доказами доведено, а запереченнями Відповідача не спростовано висновок Комітету про те, що дії ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК», які полягають у встановленні з 19 жовтня 2021 року до 24 лютого 2022 року в «Політиці укладання договорів з основної діяльності ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» переліку визначених вимог і мінімальних критеріїв, яким має відповідати контрагент і має бажання/намір укласти договір про надання послуг з державним підприємством «МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ «ЧОРНОМОРСЬК», є порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 1 частини другої статті 13 та пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку стивідорних послуг: із вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування й зберігання нової та вживаної автотехніки (автомобілів) і транспортних засобів на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) у морському торговельному порту Чорноморськ шляхом встановлення таких умов реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.
- (342) Згідно з статтею 51 Закону України «Про захист економічної конкуренції» порушення законодавства про захист економічної конкуренції тягне за собою відповідальність, встановлену законом.

## **11. ВИЗНАЧЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВІДПОВІДАЧА**

- (343) Відповідно до статті 48 Закону України «Про захист економічної конкуренції» за результатами розгляду справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції органи Антимонопольного комітету України приймають рішення, в тому числі про:
- визнання вчинення порушення законодавства про захист економічної конкуренції;
  - визнання суб'єкта господарювання таким, що займає монопольне (домінуюче) становище на ринку;
  - накладення штрафу.

- (344) Згідно з пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції» порушеннями законодавства про захист економічної конкуренції є, зокрема, зловживання монопольним (домінуючим) становищем.
- (345) Відповідно до абзацу другої частини другої статті 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» за порушення, передбачене пунктом 2 статті 50 цього Закону, накладаються штрафи у розмірі до десяти відсотків доходу (виручки) суб'єкта господарювання від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за останній звітний рік, що передував року, в якому накладається штраф.
- (346) Відповідно до Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) за 2023 рік ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» у рядку 2000 «Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) задекларувало 671 842 тис. грн (шістсот сімдесят один мільйон вісімсот сорок дві тисячі гривень).
- (347) Відповідно до пункту 2 розділу II «Прикінцеві та перехідні положення» Закону України від 09.08.2023 № 3295-IX «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення законодавства про захист економічної конкуренції та діяльності Антимонопольного комітету України» справи про узгоджені дії, концентрацію суб'єктів господарювання, справи про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, розгляд яких розпочато до дня набрання чинності цим Законом, розглядаються відповідно до законодавства, яке діяло до дня набрання чинності цим Законом.

Враховуючи викладене, керуючись статтею 7 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 48 і 52 Закону України «Про захист економічної конкуренції» та пунктом 32 Правил розгляду заяв і справ про порушення законодавства про захист економічної конкуренції, затверджених розпорядженням Антимонопольного комітету України від 19 квітня 1994 року № 5, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 6 травня 1994 року за № 90/299 (в редакції розпорядження Антимонопольного комітету України від 29 червня 1998 року № 169-р) (із змінами), Антимонопольний комітет України

## **ПОСТАНОВИВ:**

1. Визнати, що державне підприємство «МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ «ЧОРНОМОРСЬК» «Інформація, доступ до якої обмежено» у межах території Спеціалізованого поромного комплексу (5-й термінал), який розташований у морському торговельному порту Чорноморськ, з 19 жовтня 2021 року по 24 лютого 2022 року займало монопольне (домінуюче) становище на ринку стивідорних послуг: із вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування й зберігання нової та вживаної автотехніки (автомобілів) і транспортних засобів на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) (Мультиmodalьному морському терміналі) у морському торговельному порту Чорноморськ із часткою 100 відсотків.

2. Визнати дії державного підприємства «МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ «ЧОРНОМОРСЬК», які полягають у встановленні з 19 жовтня 2021 року до 24 лютого 2022 року в «Політиці укладання договорів з основної діяльності ДП «МТП «ЧОРНОМОРСЬК» переліку визначених вимог і мінімальних критеріїв, яким має відповідати контрагент і має бажання/намір укласти договір про надання послуг із державним підприємством «МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ «ЧОРНОМОРСЬК»,

порушенням законодавства про захист економічної конкуренції, передбаченим пунктом 1 частини другої статті 13 та пунктом 2 статті 50 Закону України «Про захист економічної конкуренції», у вигляді зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку стивідорних послуг: із вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування й зберігання нової та вживаної автотехніки (автомобілів) і транспортних засобів на Спеціалізованому поромному комплексі (5-й термінал) (Мультимодальному морському терміналі) у морському торговельному порту Чорноморськ шляхом встановлення таких умов реалізації товару, які неможливо було б встановити за умов існування значної конкуренції на ринку.

3. Накласти на державне підприємство «МОРСЬКИЙ ТОРГОВЕЛЬНИЙ ПОРТ «ЧОРНОМОРСЬК» штраф у розмірі 2 000 000 (два мільйони) гривень за порушення, зазначене в пункті 2 резолютивної частини цього рішення.

Штраф підлягає сплаті у двомісячний строк з дня одержання цього рішення.

Відповідно до частини тринадцятої статті 56 Закону України «Про захист економічної конкуренції» протягом п'яти днів з дня сплати штрафу суб'єкт господарювання зобов'язаний надіслати до Антимонопольного комітету України документи, що підтверджують сплату штрафу.

Рішення може бути оскаржене до господарського суду міста Києва у двомісячний строк з дня його одержання.

Голова Комітету

Павло КИРИЛЕНКО