**国家市场监督管理总局**

**行政处罚决定书**

国市监价监处罚〔2018〕5号

当事人：深圳中理外轮理货有限公司

统一社会信用代码：91440300192440333F

住 所：深圳市南山区前海航海路1092号招商局物流示范基地运作楼-202

根据《中华人民共和国反垄断法》等法律法规，本机关于2017年11月，对当事人达成并实施垄断协议的行为进行了调查。2018年5月25日，本机关依法向当事人送达了《国家市场监督管理总局行政处罚事先告知书》（国市监价监告〔2018〕5号），告知当事人本机关拟作出行政处罚的事实、理由及依据，并告知当事人依法享有陈述、申辩的权利和要求举行听证的权利。2018年5月28日，当事人向我局提出陈述、申辩的申请，并书面提交陈述申辩意见。本机关充分听取了当事人的意见，对当事人提出的事实、理由和证据进行了复核，并于2018年6月22日向当事人反馈了复核意见。本机关的调查情况和处理决定如下：

一、本机关查明的主要事实

（一）当事人与深圳中联理货有限公司（以下简称“深圳中联”）具有竞争关系

当事人和深圳中联均在深圳港西部港区开展理货业务。从股权结构看，虽然2013年后招商局物流集团有限公司（以下简称“招商物流”）对当事人和深圳中联各持股50%，但对当事人而言，招商物流属于相对控股股东，其余两名股东中国外轮理货总公司和中国深圳外轮代理有限公司分别持有29%和21%的股份；对深圳中联而言，则是由招商物流和中联理货有限公司各持股50%，招商物流并不具有相对控股地位。从实际经营管理来看，当事人和深圳中联独立开展生产经营。2016年8月新的理货公司进入深圳港西部港区后，当事人和深圳中联停止有关沟通协调行为，开展了正常的市场竞争。因此，当事人和深圳中联属于具有竞争关系的经营者。

（二）当事人与深圳中联划分市场份额并共同推高深圳港西部港区理货价格

经查，当事人于2013年5月至2016年8月，与深圳中联将深圳港西部港区市场份额进行五五划分，并常态化沟通理货费率，联合推高理货市场价格。具体如下：

1、达成并实施划分市场份额的协议。2013年5月，当事人与深圳中联达成深圳港西部港区理货市场五五划分的协议。之后，当事人与深圳中联通过以下方式实施了上述协议：一是通过价格协调转移客户。2013年之后，当事人与深圳中联多次通过价格协调的方式，由当事人向客户报出较高的价格条件，促使客户选择深圳中联的理货服务，以达到转移客户的目的。有关电子邮件显示，经过沟通协调，至少有8家客户由当事人转移至深圳中联。二是对理货收入差额进行直接划转。对于超出五五划分的理货收入，当事人分别于2013年12月29日、2014年12月30日、2015年7月16日、2015年12月30日，4次与深圳中联签署理货市场份额划转协议，将超出50%市场份额的部分收入划转至深圳中联，共划转金额972.4万元。

2、联合推高深圳港西部港区理货价格。2013年以来，当事人与深圳中联多次通过电子邮件等方式，相互沟通理货价格，与客户签署逐年涨价的理货合同，努力将理货价格推高至每标准箱12元的水平。从实际执行价格来看，2013年以来当事人与深圳中联的理货价格均呈逐年上涨态势。其中，至2016年当事人所有客户理货价格基本提高至每标准箱12元的水平；深圳中联绝大多数客户理货价格也提高至每标准箱12元左右的水平。

上述事实由以下证据证实：

第一组证据：当事人的《营业执照》、《港口经营许可证》和年度会计报表，证明当事人的主体资格和2016年度销售额。

第二组证据：当事人的公司章程、对当事人和深圳中联相关工作人员的调查询问笔录，证明当事人和深圳中联之间具有竞争关系。

第三组证据：当事人和深圳中联相关工作人员之间往来的电子邮件、当事人和深圳中联相关工作人员的调查询问笔录、当事人和深圳中联年度工作总结，证明当事人和深圳中联就转移客户、理货价格等进行沟通的事实。

第四组证据：当事人与深圳中联签署的理货收入差额划转协议及有关明细账、记账凭证，证明当事人与深圳中联达成划分市场协议并进行收入划转的事实。

第五组证据：当事人理货合同整理明细、主要客户业务收费价格统计表、深圳中联年度工作总结，证明2013年5月至2016年8月当事人理货价格与深圳中联理货价格上涨，以及2016年8月之后当事人与深圳中联停止有关行为的事实。

二、当事人陈述、申辩意见和本机关复核意见

（一）当事人陈述、申辩意见

当事人提出如下陈述、申辩意见：一是原交通部于1993年和1994年先后颁发《航行国际航线船舶及外贸进出口货物理货费收规则》（交财发〔1993〕272号）和《关于调整航行国际航线船舶理货费、救捞费、代理费的通知》（交财发〔1994〕16号），制定了理货费收标准。2017年7月，交通运输部、国家发展和改革委员会发布《关于印发<港口收费计费办法>的通知》（交水发〔2017〕104号），确定自2017年9月15日起，理货服务费实行市场调节价。因此，2017年9月15日之前，理货服务费实行政府指导价。当事人的行为是为了更好地执行原交通部统一规范，将理货价格提高至政府指导价的水平，形式上可能存在不合理之处，但并未违反《中华人民共和国反垄断法》的有关规定。二是当事人与深圳中联之间不具有竞争关系。一方面招商物流均为两家公司股东，且均持股50%；另一方面两家公司部分间接持股股东相同。因此，当事人与深圳中联签署的任何协议均不构成垄断协议。

（二）本机关复核意见

本机关经研究认为，当事人的陈述、申辩意见不成立。一是根据1993年原交通部颁布的《航行国际航线船舶及外贸进出口货物理货费收规则》第八条规定，理货业务收费标准可在费率表规定费率的20%的幅度内上下浮动，此时理货价格属于政府指导价性质。2014年12月8日，交通运输部作出《关于废止37件交通运输规章的决定》（交通运输部令2014年第17号），废止了上述理货费收规则，此后理货价格即属于市场调节价。无论理货价格属于政府指导价还是市场调节价，经营者均应当按照公平、合法和诚实信用的原则，依据自身生产经营成本和市场供求状况，自主制定收费标准。当事人与深圳中理相互沟通，联合推高理货市场价格的做法，违反了经营者自主定价的有关要求，排除和限制了市场竞争。二是当事人与深圳中联具有竞争关系。一方面，从国家政策的要求来看，《国务院办公厅转发交通部等部门关于深化中央直属和双重领导港口管理体制改革意见的通知》（国办发〔2001〕91号）中明确要求“港口理货要引入竞争机制”。为此，原交通部《关于组建第二家外轮理货公司有关问题的通知》（交水发〔2002〕285号）中，明确将“为了建立适度的理货市场竞争机制，各港的两家理货公司不能由完全相同的投资主体控股经营”，作为组建第二家外轮理货公司的基本原则。2016年8月之前，只有当事人和深圳中联两家理货公司在深圳港西部港区开展生产经营，两公司应当按照上述要求，开展公平竞争。另一方面，从实际运营情况来看，当事人和深圳中联在2016年8月新的理货公司进入深圳港西部港区后，停止了划分市场和协调价格的行为，已经开展了正常的市场竞争。

三、本机关处理决定、理由及依据

本机关认定，当事人与深圳中联作为具有竞争关系的经营者，于2013年5月至2016年8月通过价格协调的方式进行客户转移，并每年对超出市场划分部分收入进行划转，排除和限制了当事人与深圳中联之间的竞争，违反《中华人民共和国反垄断法》第十三条第一款第（三）项的规定，属于达成并实施“分割销售市场”垄断协议的行为；当事人与深圳中联相互交换理货价格信息，共同推高深圳港西部港区理货市场价格，限制了当事人与深圳中联之间的价格竞争，违反《中华人民共和国反垄断法》第十三条第一款第（一）项的规定，属于达成并实施“固定或者变更商品价格”垄断协议的行为。

考虑到当事人已于2016年8月主动停止了有关违法行为，依据《中华人民共和国反垄断法》第四十六条第一款和第四十九条的规定，本机关决定对当事人处上一年度相关销售额4%的罚款，计2,014,056元。

依据《中华人民共和国行政处罚法》第四十六条第三款规定，当事人应当自收到本行政处罚决定书之日起十五日内，根据本行政处罚决定书，携缴款码到12家中央财政非税收入收缴代理银行（工、农、中、建、交、中信、光大、招商、邮储、华夏、平安、兴业）任一银行网点或者网上银行缴纳罚款。缴款码：0000 0018 0136 0079。

依据《中华人民共和国行政处罚法》第五十一条第（一）项和第（三）项规定，当事人到期不缴纳罚款的，每日按罚款数额的3%加处罚款，同时本机关可以申请人民法院强制执行。

当事人如对上述行政处罚决定不服，可以自收到本行政处罚决定书之日起六十日内，向国家市场监督管理总局申请行政复议；或者自收到本行政处罚决定书之日起六个月内，依法向人民法院提起行政诉讼。行政复议或者行政诉讼期间，本行政处罚决定不停止执行。

市场监管总局

 2018年7月9日