

РЕШЕНИЕ

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Челябинской области (далее — Челябинское УФАС России) по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

Председатель Комиссии:	- Козлова А.А. – руководитель Челябинского УФАС России; - Расторгуева Ю.М. – начальник отдела антимонопольного контроля Челябинского УФАС России;
Члены Комиссии	- Пузанкова Ю.Ю. - начальник отдела анализа товарных и финансовых рынков Челябинского УФАС России; - Аксенова Е.В. - ведущий специалист-эксперт отдела анализа товарных и финансовых рынков Челябинского УФАС России.

(далее – Комиссия), рассмотрев дело № 41 - 04/13 по признакам нарушения ОАО Авиакомпания «Аэрофлот» (119002, г. Москва, ул. Арбат, 10), ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7) (633102, Новосибирская обл, Обь г.), ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии» (620025, Свердловская обл, г. Екатеринбург, Утренний пер, 1-г), ОАО Авиакомпания «ЮТэйр» (628012, Ханты-Мансийский АО, Ханты-Мансийский р-н, Ханты-Мансийск г., а/п) пункта 1 части 1 статьи 11 и пункта 1 части 1 статьи 11.1 Федерального закона от 26.07.2006 № 135 – ФЗ «О защите конкуренции».

УСТАНОВИЛА:

В Челябинское УФАС России поступили заявления граждан на действия авиакомпаний «ЮТэйр», «Аэрофлот», «Уральские авиалинии», «S7», выразившиеся в установлении необоснованно высоких цен на авиаперелеты по маршруту «Челябинск - Москва» по сравнению с направлением «Екатеринбург-Москва».

В целях проверки информации, изложенной в заявлениях физических лиц, Челябинским УФАС России была запрошена информация у хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевозки пассажиров авиатранспортом по маршрутам эконом-класса в направлении «Челябинск – Москва – Челябинск», «Екатеринбург – Москва – Екатеринбург» (ОАО Авиакомпания «Аэрофлот», ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7), ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», ОАО Авиакомпания «ЮТэйр»).

В результате исследования полученных документов Челябинским УФАС России установлено, что в первом полугодии 2013 года была увеличена стоимость авиаперелета в направлении Челябинск – Москва – Челябинск у следующих авиаперевозчиков:

- ОАО Авиакомпания «Аэрофлот»;
- ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7);
- ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии»;
- ОАО Авиакомпания «Ютэйр».

Так, существенное увеличение тарифа эконом-класса произошло в апреле 2013 года по сравнению с февралем 2013 года, и к июню 2013 года тарифы менялись в незначительной мере в разрезе подклассов обслуживания.

По результатам проведенного анализа рынка услуг регулярных перевозок пассажиров воздушным транспортом по маршрутам «Челябинск – Москва», «Москва – Челябинск» за 2012 год и 9 месяцев 2013 года установлено следующее.

1. Рынок услуг регулярных перевозок пассажиров воздушным транспортом по маршрутам «Челябинск – Москва», «Москва – Челябинск» является высококонцентрированным.
2. Показатели уровня рыночной концентрации говорят о низкой степени развития конкуренции. Дальнейшего развития конкурентной среды также не наблюдается, количество участников рынка уменьшилось. В ближайшее время приход на рынок новых участников не ожидается.
3. Положение ОАО «Аэрофлот – Российские авиалинии» и ОАО «Авиакомпания «Сибирь» на рынке услуг регулярных перевозок пассажиров воздушным транспортом по маршрутам «Челябинск - Москва», «Москва – Челябинск» по итогам 2012 года и 9 месяцев 2013 года является доминирующим на основании части 3 статьи 5 Закона о защите конкуренции.

На заседании Комиссии заявители пояснили, что произошел существенный рост цены на услуги по перевозке пассажиров по маршруту «Челябинск - Москва», «Москва – Челябинск» со стороны ОАО Авиакомпания «Аэрофлот», ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7), ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», ОАО Авиакомпания «Ютэйр». Стоимость перелета по указанному маршруту существенно выше чем стоимость аналогичного перелета в других странах.

На заседании Комиссии представители ОАО Авиакомпания «Аэрофлот», ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7), ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», ОАО Авиакомпания «Ютэйр» пояснили, что изменение стоимости перелета носит сезонный характер. Цена на перевозку прежде всего обусловлена затратами, которые несет перевозчик в ходе своей деятельности. Самыми значимыми из них являются стоимость топлива, затраты на воздушные суда (лизинг, ремонт), обслуживание самолетов и пассажиров в аэропортах, комиссии агентам, предоставление скидок на перевозку в соответствии с законодательством.

Рассмотрев материалы дела № 41-04/13, заслушав доводы и пояснения участвующих в рассмотрении дела лиц, Комиссия приходит к выводу об отсутствии нарушения ОАО Авиакомпания «Аэрофлот», ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7), ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», ОАО Авиакомпания «Ютэйр» пункта 1 части 1 статьи 11 и пункта 1 части 1 статьи 11.1 Федерального закона от 26.07.2006 № 135 – ФЗ «О защите конкуренции» по следующим основаниям.

Правовой основой формирования и применения тарифов на авиаперевозки являются Воздушный кодекс Российской Федерации, Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (утверждены приказом Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82), приказ Минтранса России от 25.09.2008 № 155 «Об утверждении Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации».

В соответствии с указанными документами плата за перевозку пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиком. Перевозчик вправе установить между двумя пунктами несколько пассажирских тарифов, различающихся по размеру денежной суммы и/или условиям применения тарифа.

Пассажирские тарифы подразделяются на тарифы, не имеющие ограничений по условиям применения (нормальные тарифы), и тарифы, имеющие ограничения (специальные тарифы).

Ограничения по условиям применения тарифа возможны по:

- *применению тарифа* (тариф применяется для эконом/ бизнес/первого класса);
- *категории пассажиров* (взрослый – детский);
- *дням недели/времени суток*;
- *условиям бронирования и оформления билета* (ограничения по оформлению билета с открытой датой вылета);
- *времени минимального и максимального пребывания* в пункте назначения в случае перевозки туда-обратно (например, не более 6 месяцев);
- *условиям возврата средств* (сборы за расторжение, изменение условий договора перевозки);
- *условиям построения тарифа* (замкнутая круговая перевозка);
- *по условиям продажи билетов* (например, данный билет по данному тарифу не разрешается покупать по кредиту, чеку или воинскому требованию) и др.

Разница (часто значительная) в стоимости авиабилетов в одном и том же классе определяется набором условий (ограничений), привязанных к тарифу: «дорогой», «эконом» позволяет изменить дату вылета, срок пребывания в пункте назначения, подлежит возврату без штрафных санкций и т.д.

Полная тарифная информация заносится в системы бронирования, пассажир вправе с ней ознакомиться. Перевозчик (или уполномоченный агент) обязаны предоставить пассажиру достоверную и полную информацию о тарифах и условиях их применения.

Факторами, влияющими на стоимость перевозки, являются не только расстояние, но и тип воздушного судна, расход авиаГСМ, плановая загрузка рейса, стоимость услуг обслуживающих организаций и собственные расходы авиакомпании,

включаемые в стоимость летного часа, а также объем пассажиропотока.

Затраты авиакомпаний на авиаГСМ и авиатопливообеспечение являются основной статьей расходов. В последние годы цены на авиакеросин были снижены до рыночного уровня в значительной мере за счет мер антимонопольного воздействия ФАС России. Модернизация авиапарка привела к значительному уменьшению данной статьи в структуре расходов, однако это снижение было «компенсировано» ростом затрат по иным позициям, в частности, по аренде и лизингу воздушных судов, аэропортовому обслуживанию.

Так, необходимо отметить значительный разброс в уровне сборов в крупных аэропортах и в региональных и местных аэропортах. Стоимость различных видов услуг по наземному обслуживанию в больших и малых аэропортах отличается в 1,5 – 3 раза. Например, стоимость услуг по заправке топлива и стоимость керосина в крупных и малых аэропортах различаются примерно в 1,5 раза, пассажирский сбор – в 1,9 раза, аэровокзальный сбор в 2,4 раза, сбор за безопасность в 3,1 раза, сбор за взлёт/посадку в 3,8 раза.

Себестоимость перевозки определяет нижний базовый уровень тарифов. На значения верхнего ценового уровня влияет спрос и конкурентоспособное предложение. На конкурентных маршрутах не только ниже уровень тарифов, но и меньше размах ценовых колебаний, определяемых спросом. При этом административные барьеры доступа на рынки воздушных перевозок отсутствуют: с 2007 года авиакомпании самостоятельно определяют маршруты полетов, формируют маршрутные сети без вмешательства регуляторов.

В условиях рыночного ценообразования предложение в системах бронирования в значительной степени зависит также от сезонности и глубины продаж. Чем раньше бронируется перевозка, тем выше вероятность приобретения билета по более низкому тарифу. Чем выше спрос, тем быстрее «выбираются» более дешевые тарифы. В таких случаях обусловленный различиями в уровне спроса пассажиропоток также влияет на уровень тарифов, применяемых на одном и том же направлении в одни и те же дни.

Тарифы высокого сезона (летние и зимние отпуска, каникулы и т.д.) позволяют компенсировать убыточность авиаперевозок в низкий сезон. Ярко выраженная сезонность деятельности гражданской авиации отражается в высокой убыточности I и IV кварталов и низкой рентабельностью (а иногда убыточностью) II квартала, которые традиционно уравниваются относительно высокой рентабельностью III квартала.

Продажи авиабилетов осуществляются с использованием различных систем дистрибуции: международные Амадеус (Amadeus), Сейбр (Sabre), Галилео (Galileo), Габриэль (Gabriel SITA) и российская - Сирена Тревел.

Данные системы обеспечивают авиабронирование, а также бронирование на других видах транспорта и сфере туризма. ГДС обеспечивают доступ к расписанию, ресурсам мест и тарифной информации компаний-поставщиков услуг.

В настоящее время каждая из систем имеет свою долю российского рынка и предлагает новые функции и продукты. Одними из таких продуктов являются

системы управления доходами (Revenue Management Systems - RMS), при помощи которых осуществляется управление загрузкой воздушных судов.

RMS в зависимости от динамики спроса и предложения, сезонности и результатов прошлых сезонов регулируют квоты мест, выделяемых под тот или иной вид тарифа на определенные дату и рейс. При повышенном спросе и большей загрузке судна выделяется большее число «дорогих» тарифов, при недостаточном спросе увеличивается предложение «дешевого» тарифа.

Система управления доходами на основании данных, поступающих из инвенторной системы авиакомпании, анализирует распределение пассажирских потоков по рейсам, маршрутам, датам. На основании полученных данных с помощью математических методов в области статистики, теории вероятности, динамического программирования система строит прогноз загруженности рейсов авиакомпании, с детализацией по кодам бронирования, рейсам и датам.

Благодаря данным, которые предоставляет RMS, аналитики авиакомпании получают возможность моделировать коммерческую загрузку рейсов с учетом развивающегося спроса.

Программные продукты могут включать в себя компоненты, обеспечивающие управление доходами, как на отдельных направлениях, так и на маршрутной сети авиакомпании в целом, что важно для перевозчиков, имеющих разветвленную маршрутную сеть с большой долей транзитных/ трансферных пассажиров.

Автоматизированные системы (международные Амадеус (Amadeus), Сейбр (Sabre), Галилео (Galileo), Габриэль (Gabriel SITA) и российская - Сирена Тревел) являются основным инструментом перевозчика для прогнозирования и управления пассажирской загрузкой.

При автоматизированном распределении количества мест по классам бронирования учитывается совокупность факторов, влияющих на спрос на рейсах авиакомпании:

1. Статистические данные за предшествующие периоды:

- распределение мест по классам бронирования в периоды зимнего / летнего расписания;
- макро и микро сезонность спроса с учетом периодов выполнения рейсов, дней недели, каникул и праздничных дат;
- количество аннуляций предварительных бронирований и неявки на рейсах.

2. Предложение к продаже емкости на воздушных судах авиакомпании:

- количество ежедневных рейсов;
- типы воздушных судов и компоновки по классам обслуживания;
- время вылета рейсов.

3. Спрос на авиаперевозки:

- активность бронирования авиаперевозок на всю глубину введенного расписания;

- предложенные к продаже емкости на воздушных судах авиакомпаний-конкурентов;

- применяемые тарифы своей компанией и компаний-конкурентов на воздушных линиях.

Бронирование и продажа перевозок на рейсы осуществляется тремя способами:

- в офисах собственных продаж, филиалах, представительствах авиакомпании на территории России и за рубежом с использованием систем бронирования.

- через агентскую сеть с использованием глобальных распределительных систем и автоматизированных пультов других авиакомпаний;

- через собственный web-сайт авиакомпании.

Влияние перевозчиков на RMS, являющейся основным звеном в системе динамического ценообразования, определяется объемом и характером вносимой в систему информации, а также не исключаемой возможностью перевозчика закрывать на пике спроса «дешевые» тарифы.

Однако, в условиях отсутствия законодательных ограничений права перевозчиков устанавливать размеры квоты, выделяемых под тот или иной вид тарифа, а также права вводить новые тарифы, как большие, так и меньшие по значению в любой момент продаж, соответствие/несоответствие такого манипулирования тарифами антимонопольному законодательству требует дополнительного обоснования.

В целом, по мнению Челябинского УФАС России, продажи перевозок с применением авиакомпаниями автоматизированных систем (дистрибуции, управления доходами) не противоречит антимонопольному законодательству.

Таким образом, признаков установления необоснованных тарифов на авиаперевозку пассажиров и багажа на направлении «Челябинск - Москва», «Москва – Челябинск», не выявлено. Авиакомпании самостоятельно формируют цены на свои услуги исходя из своих затрат и норм прибыли.

Согласно информации, представленной ФАС России, анализ тарифных предложений на отдельных международных маршрутах, перевозки по которым осуществляются, в том числе, и зарубежными авиакомпаниями, показывает возможность различных ценовых инверсий.

Обращает на себя внимание то обстоятельство, что определенно низкие доступные цены (например, 50 евро, 60 евро) на зарубежных рынках перевозок предлагают, прежде всего, низкотарифные авиакомпании, бизнес-модель которых

предполагает использование соответствующей транспортной инфраструктуры (второстепенные аэропорты) и минимальный сервис (при этом следует обратить внимание на часто используемую «лоу-костерами» возможность кратного повышения цены накануне вылета).

Также при оценке тарифных предложений «лоу-костеров» следует принимать во внимание то обстоятельство, что парки воздушных судов крупнейших лоу-костеров («Ryanair», «EasyJet» и др.) исчисляются сотнями самолетов и разветвленной маршрутной сетью, а число перевезенных пассажиров составляет десятки миллионов пассажиров в год.

Вместе с тем, ценовое поведение крупных сетевых перевозчиков («Эйр Франс», «Люфтганза», «Иберия» и проч.) весьма вариабельно, их тарифные предложения могут существенно отличаться от «лоу-костеров».

Такие факторы как низкая степень развития конкуренции (малое количество участников рынка), отсутствие низкотарифных авиакомпаний, большого количества аэропортов, низкий пассажиропоток внутри страны негативно влияют на стоимость услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом.

Запрещаются согласованные действия хозяйствующих субъектов-конкурентов, если такие согласованные действия приводят к последствиям, указанным в части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции, в т.ч. установлению или поддержанию цен (тарифов), скидок, надбавок (доплат) и (или) наценок.

Признаются картелем и запрещаются соглашения между хозяйствующими субъектами-конкурентами, то есть между хозяйствующими субъектами, осуществляющими продажу товаров на одном товарном рынке, если такие соглашения приводят или могут привести к последствиям, указанным в части 1 статьи 11.1 Закона о защите конкуренции, в т.ч. установлению или поддержанию цен (тарифов), скидок, надбавок (доплат) и (или) наценок.

Поскольку ОАО Авиакомпания «Аэрофлот», ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7), ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», ОАО Авиакомпания «ЮТэйр» осуществляют деятельность на одном товарном рынке, то такие хозяйствующие субъекты являются конкурентами.

Согласованными действиями хозяйствующих субъектов являются действия хозяйствующих субъектов на товарном рынке при отсутствии соглашения, удовлетворяющие совокупности следующих условий:

- 1) результат таких действий соответствует интересам каждого из указанных хозяйствующих субъектов;
- 2) действия заранее известны каждому из участвующих в них хозяйствующих субъектов в связи с публичным заявлением одного из них о совершении таких действий;
- 3) действия каждого из указанных хозяйствующих субъектов вызваны действиями иных хозяйствующих субъектов, участвующих в согласованных действиях, и не являются следствием обстоятельств, в равной мере влияющих на все хозяйствующие субъекты на соответствующем товарном рынке. Такими обстоятельствами, в частности, могут быть изменение регулируемых тарифов,

изменение цен на сырье, используемое для производства товара, изменение цен на товар на мировых товарных рынках, существенное изменение спроса на товар в течение не менее чем один год или в течение срока существования соответствующего товарного рынка, если этот срок составляет менее чем один год (часть 1 статьи 8 Закона о защите конкуренции).

Отличительным признаком согласованных действий, ограничивающих конкуренцию, является их оправданность лишь в качестве модели группового поведения, когда достижение цели отдельным участником согласованных действий возможно лишь в результате ролевого поведения всех действующих согласованно хозяйствующих субъектов. Обычно это повторяющиеся (аналогичные) действия нескольких хозяйствующих субъектов, которые не обусловлены внешними объективными условиями обращения соответствующих товаров, что отличает согласованные действия от одинаковой рациональной реакции всех хозяйствующих субъектов на общие и не зависящие от них действия изменений общих условий деятельности на соответствующих товарных рынках.

При этом рыночное поведение участника согласованных действий характеризуется утратой автономности (независимости) и самостоятельности, которые, согласно пункту 7 статьи 4 Закона «О защите конкуренции», являются основой конкуренции.

В соответствии с пунктом 18 статьи 4 Закона о защите конкуренции соглашение – это договоренность в письменной форме, содержащаяся в документе или нескольких документах, а также договоренность в устной форме.

Материалами дела установлено, что изменение цены на услуги по регулярным перевозкам пассажиров воздушным транспортом по маршрутам «Челябинск - Москва», «Москва – Челябинск» у ОАО Авиакомпания «Аэрофлот», ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7), ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», ОАО Авиакомпания «ЮТэйр» происходило в разные периоды времени на различные величины.

ОАО Авиакомпания «Аэрофлот», ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7), ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», ОАО Авиакомпания «ЮТэйр» самостоятельно формировали цены на свои услуги исходя из своих затрат и норм прибыли.

Комиссия Челябинского УФАС России, проанализировав представленные документы (информацию), не усматривает в действиях ОАО Авиакомпания «Аэрофлот», ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7), ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», ОАО Авиакомпания «ЮТэйр» наличие антиконкурентного соглашения или какой-либо антиконкурентной модели поведения (в т.ч. согласованные действия).

Иных соглашений \ согласованных действий, которые могли привести к последствиям, таким как недопущение, ограничение или устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других хозяйствующих субъектов не выявлено.

Таким образом, Комиссия Челябинского УФАС России не усматривает в действиях ОАО Авиакомпания «Аэрофлот», ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7), ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии», ОАО Авиакомпания «ЮТэйр» нарушения

пункта 1 части 1 статьи 11 и пункта 1 части 1 статьи 11.1 Федерального закона от 26.07.2006 № 135 – ФЗ «О защите конкуренции».

Руководствуясь статьёй 23, частью 1 статьи 39, частями 1 – 4 статьи 41, частью 1 статьи 49 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», Комиссия

РЕШИЛА:

Дело о нарушении ОАО Авиакомпания «Аэрофлот» (119002, г. Москва, ул. Арбат, 10), ОАО Авиакомпания «Сибирь» (S7) (633102, Новосибирская обл, Обь г.), ОАО Авиакомпания «Уральские авиалинии» (620025, Свердловская обл, г. Екатеринбург, Утренний пер, 1-г), ОАО Авиакомпания «ЮТэйр» (628012, Ханты-Мансийский АО, Ханты-Мансийский р-н, Ханты-Мансийск г., а/п) пункта 1 части 1 статьи 11 и пункта 1 части 1 статьи 11.1 Федерального закона от 26.07.2006 № 135 – ФЗ «О защите конкуренции» производством прекратить, в связи с отсутствием нарушения антимонопольного законодательства в рассматриваемых Комиссией действиях.

Решение антимонопольного органа может быть обжаловано в течение трех месяцев со дня его принятия.

Председатель комиссии

А.А. Козлова

Члены комиссии

Ю.М. Расторгуева

Ю.Ю. Пузанкова

Е.В. Аксенова