

## РЕШЕНИЕ

г. Магадан

Резолютивная часть решения оглашена «22» февраля 2011г.

В полном объеме решение изготовлено « 2 » марта 2011г.

Комиссия Магаданского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

председатель комиссии Отменная Л.А. – заместитель руководителя – начальник отдела управления, члены комиссии: Кашу Е.В. – главный специалист-эксперт управления, Стыврина К.Б. – ведущий специалист-эксперт управления,

рассмотрев дело № 03-10/9 -2010 по признакам нарушения ОАО «Авиакомпания Якутия» ( 677014, г. Якутск, Республика Саха ( Якутия) ул. Быковского,9) пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о конкуренции), в присутствии представителя по доверенности № 1-юр от 01.01.2011 начальника отдела правового обеспечения и договоров ОАО «Авиакомпания «Якутия» <...>.

### УСТАНОВИЛА:

26 августа 2010 года в адрес Магаданского УФАС России поступило обращение Северо-Восточного Межрегионального Территориального управления воздушного транспорта РОСАВИАЦИИ, в котором указано на то, что ОАО « Авиакомпания «Якутия», являясь монополистом на направлении Магадан-Анадырь-Магадан, установило необоснованные тарифы в размере 25 тыс. руб. по направлению Магадан-Анадырь, при этом, базовый тариф из Хабаровска до Анадыря также составляет 25 тыс. руб.

Руководителем Магаданского УФАС России издан Приказ № 01-12/196 от 29.11.2010 о возбуждении дела и создании комиссии по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства. Определением № 254 от 02.12.2010 дело назначено к рассмотрению на 29 декабря 2010г. на 14 час. 15 мин. В связи с неявкой представителей Авиакомпании и неполным представлением запрошенной Комиссией информации, Определением № 263 от 29.12.2010 Комиссия Магаданского УФАС России отложила рассмотрение дела на 9 февраля 2011г. на 14 час. 15 мин. На основании ходатайства Авиакомпании № 16/87-02 от 08.02.2011, Определением №13 от 09.02.2011 рассмотрение дела отложено на 17 февраля на 8 час.30 мин. 17.02. 2011 на заседании Комиссии объявлен перерыв до 22.02.2011 в связи с необходимостью представления авиакомпанией расшифровки тарифных планов с обоснованием сумм специальных тарифов.

Из материалов дела следует.

ОАО «Авиакомпания «Якутия» зарегистрировано 9 июня 2004 года за основным государственным номером 1041402039403, создано в соответствии с Распоряжением Правительства Республики Саха (Якутия) № 505-р от 11.05.2004 «Об условиях приватизации ГУП Авиакомпания «Якутия» путем преобразования ГУП Авиакомпания «Якутия». В соответствии с Уставом, зарегистрированным 04.06.2004, с последними изменениями от 11.09.2007, одним из основных видов деятельности Авиакомпании являются авиационные перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты по международным и внутренним авиалиниям на коммерческой основе в соответствии с требованиями Воздушного кодекса РФ и других нормативно-правовых актов в гражданской авиации РФ и Общества, а также лицензиями на эксплуатацию авиалиний, выдаваемыми в установленном порядке.

В соответствии с Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденным приказом ФАС России № 220 от 28.04.2010 , управлением проведен анализ рынка услуг авиаперевозок пассажиров в географических границах Магаданской области ( с/на территорию области в /из регионов Дальневосточного округа) по итогам 9 мес. 2010 года.

Для оценки состояния конкуренции на исследуемом рынке была проведена расчетно-аналитическая работа по определению: продуктовых и географических границ рынка, состава хозяйствующих субъектов, действующих на рынках, объема ресурсов рынков, долей хозяйствующих субъектов, уровня концентрации рынков, барьеров входа на рынки и дана оценка состояния конкуренции.

По итогам анализа составлен аналитический отчет, из которого следует, что Авиакомпания имеет следующие доли рынка: на направлении Магадан-Анадырь-Магадан-100%, на направлении Магадан-Хабаровск- Магадан-36.1%, Магадан-Кепервеем-Магадан-34.9%.

В соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 5 Закона о конкуренции, доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта (за исключением финансовой организации) доля которого на рынке определенного товара превышает пятьдесят процентов, если только при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства или при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией не будет

установлено, что, несмотря на превышение указанной величины, положение хозяйствующего субъекта на товарном рынке, не является доминирующим. Представитель Авиакомпании ознакомлен с результатом аналитического отчета, возражений против доминирования на направлении Магадан-Анадырь-Магадан не поступило.

Таким образом, Авиакомпания доминирует по авиаперевозкам пассажиров на направлении Магадан-Анадырь- Магадан с долей свыше 50%.

В соответствии со статьей 6 Закона о конкуренции монопольно высокой ценой товара является цена, установленная занимающим доминирующее положение хозяйствующим субъектом, если эта цена превышает сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли и цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на товарном рынке, сопоставимом по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование (далее – сопоставимый товарный рынок), при наличии такого рынка на территории Российской Федерации или за ее пределами.

Авиакомпания в ответ на вопрос, поставленный Комиссией в п.3.16 Определения № 254 от 02.12.2010 о том, какие направления, по мнению Авиакомпании, являются сопоставимыми с направлением Магадан-Анадырь по условиям и объемам перевозок и др. показателям, письмом № 27/658 от 13.12.2010 ответила, что сопоставить указанное направление с другими невозможно. Полагает, что каждое направление имеет индивидуальные условия, особенности, характеристики по развитию транспортной сети, численности населения региона, сезонности, объему перевозок, конкретной ситуации и т.д. Комиссия соглашается с этими доводами, поскольку считает, что авиаперевозки специфическая и довольно сложная услуга с соответствующим налоговым и государственным регулированием, на стоимость которой значительно влияют размеры аэропортовых сборов, часть из которых регулируется федеральными органами власти, кроме того авиаперевозки в районах Крайнего Севера могут дотироваться региональными органами власти, а ряд направлений из северных городов в ЦРС дотируется из федерального бюджета. Также значительно влияет на величину тарифа стоимость авиакеросина, услуг в портах, которые в разных точках маршрута разные; количество пассажиров (заполняемость кресел) на маршруте, время в пути. За пределами Российской Федерации, условия государственного регулирования, включая налогообложение, таможенно-тарифное регулирование, условия оказания услуги не являются сопоставимыми с государственным регулированием на территории РФ. Поскольку, сопоставимые с рынком авиаперевозки на направлении Магадан-Анадырь товарные рынки на территории Российской Федерации или за ее пределами отсутствуют, то отсутствует и сопоставимый конкурентный тариф, с которым можно было бы сравнить тариф на маршруте Магадан-Анадырь .

Пунктом 1 части 1 статьи 10 Закона о конкуренции запрещаются действия (бездействия) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц, в том числе установление, поддержание монопольно высокой или монопольно низкой цены товара.

До прихода Авиакомпании на рассматриваемое направление, рейс 003/004 по маршруту Анадырь- Марково-Магадан-Марково-Анадырь выполнял ФГУП «ЧукотАВИА» (далее ФГУП). Тарифы ФГУП регулировались Правительством Чукотского автономного округа и на направлении Анадырь-Магадан с учетом промежуточной посадки в п. Марково составляли с 26.10.2009- 25165 руб., полеты осуществлялись на самолетах Ан 24, Ан 26. Прямой рейс Анадырь-Магадан-Анадырь расписанием ФГУП на 2009-2010 годы не был предусмотрен. Несмотря на дополнительные затраты по промежуточной посадке по сравнению с прямым рейсом и более высокую себестоимость полетов на Ан 24,26 по сравнению с Ан 140, убытки ФГУП по рейсу за 2009г. составили незначительную сумму 97.9 тыс. руб.

Авиакомпания «Якутия» открыла рейс 511/512 по маршруту Хабаровск- Магадан- Анадырь- Магадан- Анадырь с ноября 2009г., установив базовый экономический тариф по маршруту Магадан-Анадырь-Магадан 30.10.2009 в размере 25 тыс. руб.

Согласно информации, представленной Авиакомпанией, она осуществляет рейсы с частотой раз в неделю, по четвергам. Исходя из формы «С», представленной ФГУП «Аэропорт «Магадан» в ноябре-декабре 2009г., четыре рейса выполнено Авиакомпанией на Ан140, два – на Ан 24; за 9 мес. 2010г. из 36 рейсов, выполненных Авиакомпанией, 32 рейса выполнены на Ан140, четыре рейса на Ан 24, таким образом 86% всех рейсов выполнено на ВС Ан140. Следует отметить, что когда Комиссия УФАС попросила представить бухгалтерскую либо статистическую отчетность, подтверждающую расходы и доходы по рейсу, Авиакомпания письмом от 18.11.2010 №27/581 сообщила, что представление документации невозможно, поскольку «отчетность формируется в

целом по компании без детализации по направлениям воздушных линий».

16 декабря 2010 года письмом № 27/668 на запрос Магаданского УФАС о предоставлении информации об экономической эффективности (доходах, расходах и прибыли/убытках) полетов в разрезе направлений Хабаровск- Магадан, Магадан- Анадырь Авиакомпания информацию о доходах предоставила, а по расходам сообщила, что такой возможности не имеет, поэтому расходы представляются в целом на рейс. Исходя из представленной информации, доходы от авиаперевозок на участке Хабаровск- Магадан составили за 9 мес.2010г.-21342,2 тыс. руб. , в том числе от перевозки пассажиров 20381.6 тыс. руб., количество перевезенных пассажиров- 1846 чел., доход, полученный с 1 пассажира (средний тариф) -11 тыс. руб.

Доходы от авиаперевозок пассажиров, вылетающих из Хабаровск в Анадырь или обратно составили за 9 мес.2010г.- 10703.9 тыс. руб., в том числе от перевозки пассажиров 10093.7 тыс. руб., количество перевезенных пассажиров 515 чел., доход, полученный с 1 пассажира (средний тариф) -19.6 тыс. руб.

Доходы от авиаперевозок на участке Магадан-Анадырь без учета транзитных пассажиров, составили за 9 мес.2010г.- 24116.5 тыс. руб., в том числе от перевозки пассажиров 23243.7 тыс. руб., количество перевезенных пассажиров - 1073 чел., доход, полученный с 1 пассажира(средний тариф) – 21,7 тыс. руб.

*Из вышеуказанного следует, что несмотря на то, что расстояние от г. Хабаровск до г. Анадырь в два раза больше чем на участке от г. Магадана до г. Анадырь, а также на наличие дополнительных затрат – стоимости аэропортовых услуг в г. Магадане для полного рейса, базовые экономические тарифы на полном рейсе и на его части составляли одинаковую сумму 25 тыс.руб., а фактический средний тариф (с учетом применения скидок) на участке Магадан-Анадырь на 10,7% больше, чем на участке Хабаровск-Анадырь и в два раза больше, чем на участке Хабаровск - Магадан, хотя количество часов полета между Магаданом и Хабаровском, Магаданом и Анадырем практически одинаково.*

В качестве обоснования базового тарифа, Авиакомпания представила расчеты этого тарифа по состоянию на 01.11.2009 с рентабельностью 20% в следующих размерах : на Ан140- 18789 руб., на Ан 24 -24362 руб., средний-20234 руб., то есть расчеты не подтверждают необходимые затраты и прибыль в установленном базовом экономическом тарифе на направлении Магадан- Анадырь в размере 25 тыс. руб. При установлении предельного уровня рентабельности в размере 20% Авиакомпания, по ее объяснениям, руководствуется постановлением Правительства РФ от 17.09.1992 №724 «О государственном регулировании цен на энергоресурсы, другие виды продукции и услуг». Предельная рентабельность 20% для тарифов на перевозки пассажиров установлена п.2.2 Приказа генерального директора от 31.03.2010 № 471. В письменных пояснениях от 16.12.2010 № 27/668 Авиакомпания пояснила что «тарифы устанавливаются исходя из расчета плановой стоимости рейса с рентабельностью 20%, с учетом действующих тарифов конкурентов на конкретном направлении, т. е. связаны с особенностями рынков перевозок. На момент ввода рейса 511/512 конкурентная ситуация была следующей : на направлении Хабаровск-Магадан выполнялся рейс Компании «ВладивостокАвиа», у которой уже была действующая тарифная сетка, на направлении Магадан-Анадырь рейс выполняло ФГУП «ЧукотАвиа» у которого был один действующий тариф 25165 руб. С учетом конкурентной ситуации Авиакомпания установила на направлении Хабаровск- Анадырь свою тарифную сетку примерно на уровне конкурента, на направлении Магадан-Анадырь также установили тарифную сетку, в которой базовый экономический тариф был приравнен к тарифу конкурента (максимальный уровень), другие тарифы : стандартные для всех категорий пассажиров, для бюджетных организаций Магаданской области (по договору), для молодежи и пенсионеров и т.д. Почти на всех тарифах действует скидка для детей в возрасте от 0 до 2 лет-100%, от 2 до 12 лет-50%». Таким образом, Авиакомпания фактически подтвердила, что при установлении 30.10.2009 тарифа в размере 25 тыс. руб. на направлении Магадан-Анадырь не исходила из необходимых затрат и прибыли. При этом, Комиссия не считает обоснованной ссылку Авиакомпания на конкурента на линии Магадан-Анадырь, поскольку ФГУП «ЧукотАвиа» с приходом Авиакомпания больше регулярные рейсы до Магадана не выполнял .

Комиссия, проанализировав экономическую обоснованность расчетных тарифов по состоянию на 01.11.2009 в размере 18789 руб., 24362 руб., исходя из которых средний тариф составлял 20234 руб., на базе документов, представленных Авиакомпанией, аэропортами: Магадан и Анадырь, установила экономически необоснованные затраты, включенные в тариф, по аэропортовому и связанным с ними услугам, за счет следующих факторов (прил.1,2,3)  
1.Завышение в расчетах тарифа количества ГСМ по заправке воздушных судов, как в Магадане, так и в Анадыре.

2. Включение в расчет тарифа налога на добавленную стоимость на аэропортовые услуги: взлет-посадку, обеспечение авиа безопасности, услуги аэровокзала, обеспечения водой, буксировки, УМП-350,санузла,утилизации мусора, АНО в районе аэропорта, по трассе, обеспечения ГСМ, в то время как эти услуги не облагаются НДС в соответствии со статьей 149 Налогового Кодекса РФ и не оплачиваются Авиакомпанией.

3. Завышение в расчетах тарифа по коммерческому обслуживанию детей от 2 до 12 лет.

4. Завышение в расчетах тарифа за пользование аэровокзалами детей от 2 до 12 лет.

Кроме того, в расчете принят завышенный процент агентского сбора в размере- 6.95, в то время как, комиссионные проценты с разными агентствами по продаже билетов были установлены в размерах от 4,5% до 6.5% и не учтены доходы, которые получает на тех же рейсах Авиакомпания от перевозки грузов и почты, которые составляют в среднем на один рейс -24.2 тыс. руб.

За счет перечисленных факторов, необходимые расходы по рейсу Магадан-Анадырь-Магадан завышены: на Ан140 на 149.5 тыс. руб., на Ан 24-на 142.1 тыс. руб. ; прибыль превысила включенную в расчет тарифа: на Ан 140 на 85% ( включено 175.7 тыс. руб. при рентабельности 20%, за счет завышения затрат при прочих неизменных показателях прибыль – 325.2 тыс. руб., а рентабельность 45% ), на Ан 24 на 89% ( включено 159.4 тыс. руб. при рентабельности 20%, за счет завышения затрат при прочих неизменных показателей прибыль - 301.5 тыс. руб., а рентабельность 46% ). Средние экономически обоснованные затраты по рейсу составили 704.3 тыс. руб., при установленной средней стоимости рейса -1021.6 тыс. руб., прибыль 317,3 тыс. руб., рентабельность- 45%. Расчетный средний тариф по состоянию на 1.11.2009 при плановых показателях, установленных Авиакомпанией и соотношения количества полетов в ноябре-декабре Ан140: Ан24 - 0,67: 0,33, составляет 16669 руб. при зарегистрированном -25000 руб.

В расчете стоимости рейса по состоянию на 01.11.2009 стоимость летного часа на Ан140 принята в размере 37927 руб./час., а по Ан 24 – в размере 32109 руб./час., разница между ними была 5818 руб./час. С апреля 2010 года Авиакомпанией повышена стоимость летного часа, в том числе на Ан140 на 26.3 %, в то время как на Ан 24 всего на 6.3 %, в результате стоимость часа на Ан140 составила 47890 руб., на Ан 24- 34168 руб., разница уже 13732 руб. В то же время, анализ формы 67-ГА «Отчет о финансовой деятельности авиапредприятий и организаций воздушного транспорта» по итогам работы за 9 мес. 2010 года и 9 мес.2009г., не подтверждает тенденцию роста затрат по увеличению себестоимости полетов. Так, в целом расходы Авиакомпания за 9 мес. 2010 года по сравнению с соответствующим периодом прошлого года снизились на 11.7%, средняя стоимость часа в целом по предприятию снизилась на 26.5%, при общем увеличении налета часов на 20.6 %, а на Ан 140 на 57.6%.

Определением № 254 от 02.12.2010 Комиссия запросила экономическое обоснование стоимости летного часа на воздушных судах с документарными подтверждением роста затрат, включенных в стоимость часа, и причину значительного роста стоимости летного часа на Ан140 по сравнению с Ан 24. Авиакомпания вместе с запрошенными материалами представила *расчет себестоимости летного часа по итогам деятельности за 9 мес. 2010 года*, согласно которому себестоимость летного часа на Ан 24 составила 34718 руб., на Ан140 - 49955 руб., где 38.7 % стоимости летного часа или 77.4 млн. руб. составляют расходы на аренду и лизинг СВАД и ЛПС, и *расчет себестоимости летного часа по итогам деятельности за 2009 год*, согласно которому себестоимость летного часа на Ан 24 составила 30236 руб., на Ан140 - 46096 руб., где 40 % стоимости летного часа или 71.4 млн. руб. составляют расходы на аренду и лизинг СВАД и ЛПС.

Постановлением Правительства РФ от 26.06.2002 № 466 с последующими изменениями, установлены Правила возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемых от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002-2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов. А распоряжением Минтранса РФ от 05.08.2001 № НА-283-р «Об организации выполнения Постановления Правительства РФ от 26.06.2002 №466.....» определены мероприятия по реализации указанного постановления. *Авиакомпания на компенсацию затрат по лизингу Ан140 получила из федерального бюджета в 2009г.-28.7 млн. руб., за 9мес. 2010г.-33.2 млн. руб., за 2010г.- 56.1 млн. руб.* Поэтому Комиссия УФАС считает экономически не обоснованным включение в стоимость летного часа на Ан140 в полном объеме затрат на аренду и лизинг воздушных судов, поскольку часть этих затрат компенсирована из федерального бюджета. Исключив из стоимости часа часть затрат по лизингу и аренде, которая была компенсирована за счет средств бюджета, и учтя фактический налет часов, Комиссия определила экономически обоснованную стоимость летного часа, подлежащую включению в расчет стоимости рейса по итогам 2009 года на Ан 140 - 37384 руб.( в расчете тарифа 37927 руб.), на Ан 24- 29883 руб.( в расчете тарифа 32109 руб.), а по

итогах 2010 года, исходя из экономических показателей деятельности Авиакомпании за 9 мес., должна была составить на Ан140 - 35627 руб., а не 47890 руб., таким образом с 1 апреля 2010 года у Авиакомпании не было основания повышать стоимость летного часа на Ан140, а на Ан 24 повышение требовалось в пределах до 1% или до 34392 руб. (включено 34168 руб.).

17 января 2011 года Комиссией получено письмо Авиакомпании № 27/01, в котором указано, что с 11.11.2010 на маршруте Хабаровск-Анадырь действует базовый экономический тариф 30000 руб., а с 14.01.2011 базовый тариф 35000 руб., на маршруте Магадан-Анадырь с 14.01.2011 базовый тариф экономический тариф установлен в размере 22500 руб. Кроме того, представлены плановые расчеты стоимости рейсов, которые не являлись предметом отдельного рассмотрения Комиссией, вместе с тем, сам факт снижения, несмотря на инфляцию, тарифа на направлении, подтверждает вводы Комиссии по поводу установления 30.10.2009г. тарифа, превышающего необходимые затраты и прибыль.

Таким образом, расходы и прибыль, представленные Авиакомпанией Комиссии в качестве обоснования тарифа в размере 25тыс. руб., установленного 30.10.2009, на 50% превышают сумму необходимых затрат и прибыли для оказания услуги Авиакомпанией, изначально тариф должен был составить с 20% рентабельностью не более 16669 руб., отсюда следует вывод, что Авиакомпания установила базовый экономический тариф в размере 25000 руб. на указанном направлении выше уровня необходимых расходов и прибыли над стоимостью усредненного рейса, что является основанием для признания этого тарифа монопольно высоким.

Вместе с базовым экономическим тарифом на направлении Магадан-Анадырь, Авиакомпанией 30.10.2009 зарегистрированы в ЦРТ следующие тарифы:

Q- 19 000 руб., специальный тариф дня, используется для любой категории пассажиров при перевозке в одну сторону;

V - 21000 руб., специальный тариф дня, используется для любой категории пассажиров при перевозке в одну сторону;

U- 22000 руб., специальный тариф дня, используется для любой категории пассажиров при перевозке в одну сторону;

X- 24000 руб., специальный тариф дня, используется для любой категории пассажиров при перевозке в одну сторону;

Y- 25000 руб., нормальный тариф, используется для любой категории пассажиров при перевозке в одну сторону;

QRT- 36000 руб., специальный тариф дня, используется для любой категории пассажиров при перевозке туда-обратно;

VRT- 40000 руб., специальный тариф дня, используется для любой категории пассажиров при перевозке туда-обратно;

URT- 42000 руб., специальный тариф дня, используется для любой категории пассажиров при перевозке туда-обратно;

XRT- 46000 руб., специальный тариф дня, используется для любой категории пассажиров при перевозке туда-обратно;

YRT- 48000 руб., специальный тариф дня, используется для любой категории пассажиров при перевозке туда-обратно.

Экономических обоснований специальных тарифов в адрес Комиссии не представлено. Представитель Авиакомпании на рассмотрении дела не смог пояснить каким образом (в абсолютных размерах или как процент от базового экономического тарифа) установлены специальные тарифы. Поскольку самый низкий из специальных тарифов -36 тыс. руб. в обе стороны, Комиссия делает вывод, что все указанные выше специальные тарифы, зарегистрированные 30.10.2009 превышали необходимые затраты и прибыль, установленные Комиссией в размере 16669 руб. для базового экономического тарифа, то есть также подпадают под признаки монопольно высокой цены.

Подводя итог вышесказанному, Комиссия делает следующие выводы:

1. Используя свое единоличное присутствие на рынке, Авиакомпания изначально установила 30.10.2009 монопольно высокий тариф на маршруте Магадан-Анадырь-Магадан в размере 25 тыс. руб., который на 23.5% превышал средний тариф 20234 руб., определенный Комиссией на основе расчетов тарифов по состоянию на 01.11.2009., представленных самой Авиакомпанией в рамках подготовки к рассмотрению дела в размере 18789 руб. на Ан140 и в размере 24362 руб. на Ан 24.
2. Тариф в размере 25тыс. руб., установленный 30.10.2009 на направлении Магадан-Анадырь-Магадан на 50% превышает сумму необходимых затрат и прибыли, фактически понесенных Авиакомпанией при оказании услуги пассажирам на направлении, исходя из которых тариф должен был на дату ввода составить с 20% рентабельностью не более 16669 руб.

3. Авиакомпания не только не снизила в течение 2010 года тариф на монопольном направлении Магадан-Анадырь, но и увеличила на направлении размеры специальных тарифов с 3.11.2010 : по Q – с 19 000 до 20000 руб., по QRT – с 36000 до 39000 руб., по VRT – с 40000 до 44000 руб., по YRT – с 48000 до 49000 руб.. В тоже время, на конкурентном направлении Магадан-Кемервеем на 05.11.09 базовый тариф был 15920 руб., YRT-28950 руб., а с 21.04.10 тарифы были снижены до, соответственно, 15500руб. и 28000 руб., с 1.09.10 базовый тариф повысился, но все равно остался ниже, чем в ноябре 2009г.-15800 руб. По Хабаровскому направлению было много изменений в 2010г. по тарифам, как в сторону увеличения, так и в сторону уменьшения. Указанные сравнения подтверждают злоупотребление Авиакомпанией ценообразованием на монопольном направлении Магадан-Анадырь, поскольку на направлениях Хабаровск-Магадан и Магадан-Кемервеем, где у нее были конкуренты, она проводила гибкую политику, не пыталась установить завышенных тарифов.
4. Условия оказания услуги, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование обеспечивали возможность изменения тарифа на маршруте Магадан-Анадырь в сторону уменьшения.
5. Состав покупателей услуги обуславливал возможность изменения тарифа в стороны уменьшения.

Комиссия Магаданского УФАС на базе данных бухгалтерского и статистического учета Авиакомпания по итогам 9 мес. 2010г., формы «С», отражающей фактическую оплату Авиакомпанией услуг в портах, определила, что экономически обоснованным (справедливым) тарифом, с учетом произошедшего повышения тарифов на аэропортовые услуги и компенсации по лизинговым платежам из федерального бюджета в указанный период времени и максимальной рентабельностью 20%, является тариф в размере 19833 руб. (прил.4,5,6)

Таким образом, базовый экономический тариф, установленный авиакомпанией 30.10.2010 в размере 25000 руб. и специальные тарифы, установленные Авиакомпанией в увязке с указанным базовым тарифом, являются монопольно высокими и прямо запрещены частью 1 статьи 10 Закона о конкуренции.

Ущерб, нанесенный пассажирам Авиакомпания за 9 мес. 2010г. составил 5144,4 тыс. руб.

На заседании Комиссии представитель Авиакомпания пояснил, что тарифы Авиакомпанией устанавливаются исходя из спроса и пассажиропотока на направлениях, обоснованность установленного тарифа подтверждается тем, что Авиакомпания получила за 9 мес. 2010 году убытки на направлении Хабаровск-Магадан-Анадырь размере 6290,8 тыс. руб. Комиссия не согласна с этими доводами по следующим основаниям: *во-первых*, информацию о доходах, расходах и убытках на рейсе Авиакомпания не смогла подтвердить документами; *во-вторых*, письмом от 16.12.2010 № 27/668 Авиакомпания сообщила, что учет расходов по участкам направления не ведется, поэтому расходы представляются в целом на рейс; *в-третьих*, поскольку средний фактический тариф со скидками за 9 мес. 2010 года на направлении составил 21700 руб., что на 8,6% выше экономически обоснованного базового экономического тарифа в размере 19833 руб. с рентабельностью 20%, на участке Магадан-Анадырь в 2010г. имелась прибыль сверх установленной в тарифе, а не убытки; *в-четвертых*, исходя из представленной Авиакомпанией информации по рейсу 509/510 Магадан-Хабаровск, что при среднем фактическом тарифе 11725 руб. (базовый тариф в течение 9 мес. 15000руб., 15500 руб., 17000 руб.) и фактической себестоимости (обоснованность затрат УФАС не проверялась) перевозки одного пассажира 15126 руб., получены убытки за 9 мес. 2010 года в размере 24795,4 тыс. руб., из чего можно сделать вывод, что именно на этом участке Авиакомпания имеет значительные убытки, но не повышает тарифы на участке Хабаровск-Магадан, включая пассажиров, летящих на рейсе 511/512, потому что на направлении работают еще 2 независимые авиакомпании. То же можно сказать и на направлении Магадан-Кемервеем (ЧАО). При таком же количестве летных часов, как и до Анадыря, средний тариф от Магадана до Кемервеема составил за 9 мес. 2010 года- 14668 руб. (базовый тариф на 5.11.09-15920 руб., на 01.09.10-15800 руб.), что на 32 % ниже, чем на направлении Магадан-Анадырь. Себестоимость перевозки 1 пассажира 16516 руб. (по данным Авиакомпания, обоснованность затрат УФАС не проверялась), убытки -3910 руб., однако в связи с наличием конкурентов на направлении, Авиакомпания не установила тарифы на более высоком уровне; *в-пятых*, средний тариф на направлении Хабаровск-Анадырь за 9 мес. 2010 года составил 19,6 тыс. руб., в то время, как только на участке Хабаровск-Магадан, если принять за базу рейс 509/510, себестоимость составляет 15126 руб., значит на участок с Магадана до Анадыря, на который приходится примерно половина полетного времени от доходов с полного направления приходится не более 4500 руб., что явно недостаточно исходя из указанного выше, таким образом, убытки образовались от продажи билетов на основе базового экономического тарифа 25000 руб.

пассажирам, летевшим из Хабаровска в Анадырь или обратно, который со скидками фактически составил 19600 руб.

Руководствуясь статьей 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»,  
РЕШИЛА:

1. Установить, что в соответствии с пунктом 1 части 1 статьи 5 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» по итогам анализа рынка за 9 месяцев 2010г. положение ОАО «Авиакомпания «Якутия» по авиаперевозкам пассажиров на направлении Магадан-Анадырь-Магадан является доминирующим с долей свыше 50%.
2. Признать действия ОАО «Авиакомпания «Якутия» по установлению на направлении Магадан-Анадырь-Магадан базового экономического тарифа в размере 25 тыс. руб. и специальных тарифов, установленных Авиакомпанией в увязке с указанным базовым тарифом нарушением пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона РФ от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» в части установления, поддержания монопольно высокой цены, злоупотреблением доминирующим положением на соответствующем товарном рынке.
3. Выдать предписание ОАО «Авиакомпания «Якутия» о прекращении злоупотребления доминирующим положением и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции и на прекращение ущемления интересов авиапассажиров, в связи с чем Авиакомпания предписывается привести базовый экономический тариф и специальные тарифы на направлении Магадан-Анадырь-Магадан в соответствие с экономически обоснованными, необходимыми для оказания услуги авиаперевозки расходами и прибылью; не допускать в дальнейшем повышения тарифов, не обусловленного соответствующими изменениями условий обращения услуги на указанном направлении, в размерах больше, чем на направлениях, где имеется конкуренция.
4. В связи с тем, что при рассмотрении дела выявлено нарушение антимонопольного законодательства, ответственность за которое предусмотрена статьей 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, направить материалы дела и настоящее решение должностному лицу управления для применения мер в соответствии с КоАП РФ.

Председатель комиссии  
Члены комиссии

Отменная Л.А.  
Кашу Е.В.  
Стыврина К.Б.

#### ПРЕДПИСАНИЕ

02 марта 2011 года

.Магадан

Комиссия Магаданского УФАС России по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

председатель Отменная Л.А.- заместитель руководителя – начальник отдела Магаданского УФАС,  
члены Комиссии: Кашу Е.В. – главный специалист-эксперт Магаданского УФАС, Стыврина К.Б. - ведущий специалист-эксперт Магаданского УФАС,

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частью 4 статьи 41, статьей 50 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», на основании решения от 02.03. 2011 года по делу № 03-10/9-2010 о нарушении ОАО «Авиакомпания Якутия» пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»

#### ПРЕДПИСЫВАЕТ:

ОАО «Авиакомпания «Якутия» ( 677014, г. Якутск, Республика Саха( Якутия) ул. Быковского,9) прекратить злоупотребление доминирующим положением и совершить действия, направленные на обеспечение конкуренции и прекращение ущемления интересов авиапассажиров.

1. В срок до 30 марта 2011 года привести базовый экономический тариф и специальные тарифы на направлении Магадан-Анадырь-Магадан в соответствие с экономически обоснованными, необходимыми для оказания услуги авиаперевозки расходами и прибылью .
2. Не допускать в дальнейшем повышения тарифов на направлении Магадан-Анадырь не обусловленного соответствующими изменениями условий обращения услуги , в размерах больше, чем на направлениях, где имеется конкуренция.
3. ОАО «Авиакомпания «Якутия» :  
- в срок до 05.04.2011 представить в адрес Магаданского УФАС России доказательства исполнения пункта 1 настоящего предписания : расчеты стоимости базового тарифа и специальных тарифов, экономическое обоснование себестоимости часа с представлением оборотных ведомостей по счетам и др. документов, обосновывающих включенные в себестоимость затраты, количество

перевозимых пассажиров, документы, свидетельствующие о регистрации базового тарифа и специальных тарифов, форму 67 ГА за 2010г..

- в течение 2011 года и до 01.09.2012 в трехдневный срок с момента регистрации повышенных тарифов по направлению Магадан-Анадырь в ЦРТ направлять новый базовый и специальные тарифы в адрес Магаданского УФАС России с одновременным направлением динамики базового и специальных тарифов по направлениям Магадан- Хабаровск, Магадан –Кемервеем.

В связи со значительным временным документооборотом, информацию просим направлять электронной почтой или факсом, с последующим почтовым подтверждением.

Председатель Комиссии  
Члены Комиссии:

Отменная Л.А.  
Кашу Е.В.  
Стыврина К.Б.