

РЕШЕНИЕ

по делу о нарушении антимонопольного законодательства

№ 049/01/10-100/2023

г. Магадан

Резолютивная часть решения оглашена «10» января 2024 года

В полном объеме решение изготовлено «24» января 2024 года

Комиссия Управления Федеральной антимонопольной службы по Магаданской области по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства в составе:

Председатель Комиссии: – руководитель управления,

Члены Комиссии: – начальник отдела управления,
– главный специалист-эксперт
управления,

– ведущий специалист-эксперт
управления,

– ведущий специалист-эксперт
управления,

рассмотрев дело № 049/01/10-100/2023 по признакам нарушения Федеральным государственным унитарным предприятием «Росморпорт», юридический адрес: 127030, г. Москва, ул. Суцневская, д. 19, стр. 7; ИНН 7702352454, ОГРН 1037702023831 (далее — ФГУП «Росморпорт») пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее — Закон о защите конкуренции), в присутствии на заседании:

– со стороны Заявителя: не явился, извещен надлежащим образом,

– со стороны Ответчика: главный юрисконсульт ФГУП «Росморпорт» по доверенности;

УСТАНОВИЛА:

Основанием для возбуждения и рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства № 049/01/10-100/2023 явился результат рассмотрения заявления

Общества с ограниченной ответственностью «Колыманефтепродукт» (далее — ООО «Колыманефтепродукт») исх. № 148 от 28.02.2023 (вх. № 648/23), поданного в отношении Общества с ограниченной ответственностью «Магадантранснефть», Публичного акционерного общества «Магаданский морской торговый порт» (далее — ПАО «ММТП»), Федерального государственного унитарного предприятия «АМП Охотского моря и Татарского пролива», ФГУП «Росморпорт», по итогам которого в действиях ФГУП «Росморпорт» были установлены признаки нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

В связи с выявлением признаков нарушения антимонопольного законодательства по результатам рассмотрения заявления ООО «Колыманефтепродукт» исх. № 148 от 28.02.2023 (вх. № 648/23), на основании докладной записки от 25.05.2023 и внутриведомственной правовой экспертизы от 25.05.2023, Магаданским УФАС России был издан приказ от 26.05.2023 № 20/23 о возбуждении дела № 049/01/10-100/2023 и создании Комиссии по его рассмотрению.

Определением от 08.06.2023 № МР/1332/23 дело № 049/01/10-100/2023 назначено к рассмотрению на 29.06.2023.

Во исполнение пункта 3 определения от 08.06.2023 № МР/1332/23 ФГУП «Росморпорт» письмом от 21.06.2023 исх. № ВК-01/47 (вх. № 2271/23) представило Комиссии Магаданского УФАС России необходимые документы и информацию.

Определением от 29.06.2023 № МР/1545/23 дело № 049/01/10-100/2023 назначено к рассмотрению на 27.07.2023.

Во исполнение пункта 3 определения от 29.06.2023 № МР/1545/23 ФГУП «Росморпорт» письмами от 20.07.2023 № ВК-01/247, от 04.08.2023 № ЕС-01/314 представило Комиссии Магаданского УФАС России необходимые документы и информацию.

Также учитывая поступившие в адрес Магаданского УФАС России письма ФГУП «Росморпорт» от 21.06.2023 исх. № ВК-01/47, от 20.07.2023 № ВК-01/247, с письменными пояснениями и копиями подтверждающих документов, а также поступление ответов хозяйствующих субъектов в рамках исследования сопоставимых товарных рынков, в целях полного и всестороннего рассмотрения дела № 049/01/10-100/2023, Комиссия Магаданского УФАС России определением от 27.07.2023 № МР/1795/23 продлила срок рассмотрения дела № 049/01/10-100/2023 до 26.01.2024.

Определением от 27.07.2023 № МР/1794/23, в связи с поступлением ходатайства ФГУП «Росморпорт», рассмотрение дела № 049/01/10-100/2023 отложено до 12.09.2023.

В связи с необходимостью включения в рассматриваемый временной период информации за 9 мес. 2023 года, а также формирования аналитического отчета по результатам исследования конкуренции на товарном рынке с учетом увеличения временного периода, определением от 13.09.2023 № МР/2201/23 рассмотрение дела № 049/01/10-100/2023 отложено до 15.11.2023.

Во исполнение пункта 3 определения от 13.09.2023 № МР/2201/23 ФГУП «Росморпорт» письмами от 26.10.2023 исх. № ВК-02/508 (вх. № 4106/23), от 02.11.2023 № ВК-02/525 (вх. № 4214/23) представило Комиссии Магаданского УФАС России необходимые документы и информацию.

Определением от 15.11.2023 № МР/2842/23, с учетом необходимости анализа собранной в рамках рассмотрения дела № 049/01/10-100/2023 информации, Комиссия Магаданского УФАС России отложила рассмотрение дела на 13.12.2023.

07.12.2023 письмом № ВК-01/604 ФГУП «Росморпорт» представило скорректированные данные о расходах за период 2020 — 1 пол. 2023 гг.

В заседании Комиссии 13.12.2023 объявлен перерыв до 20.12.2023. 20.12.2023 рассмотрение дела продолжено, Комиссией принято заключение об обстоятельствах дела.

В соответствии со статьей 48.1 Закона о защите конкуренции (в ред. № 275-ФЗ) перед окончанием рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства при установлении в действиях Ответчика по делу нарушения антимонопольного законодательства Комиссия принимает заключение об обстоятельствах дела. В случае принятия заключения об обстоятельствах дела дело подлежит отложению.

На основании статьей 47, 48.1 Закона о защите конкуренции Комиссия Магаданского УФАС России определением № МР/3187/23 от 21.12.2023 отложила рассмотрение дела на 28.12.2023.

На заседании 28.12.2023 представителем ФГУП «Росморпорт» Масковой Р.О. заявлено ходатайство об отложении рассмотрения дела № 049/01/10-100/2023 в связи с необходимостью подготовки письменных пояснений с доводами и возражениями в отношении обстоятельств, изложенных в заключении об обстоятельствах дела № 049/01/10-100/2023 от 20.12.2023 (исх. № МР/3186/23). С учетом поступившего ходатайства ФГУП «Росморпорт», Комиссией Магаданского УФАС России рассмотрение дела отложено до 10.01.2024.

ФГУП «Росморпорт» письмом от 09.01.2024 № ВК-01/17 представило письменные возражения в отношении обстоятельств, изложенных в заключении об обстоятельствах дела № 049/01/10-100/2023 от 20.12.2023.

10.01.2024 оглашена резолютивная часть решения Комиссии Магаданского УФАС России.

Комиссия, проанализировав фактические обстоятельства дела, исследовав и оценив представленные в материалы дела документы и информацию, установила следующее.

Как установлено в ходе рассмотрения заявления ООО «Колыманефтепродукт», рост размера ставок лоцманского сбора, взимаемого ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, в 2022 г. по отношению к 2021 г. составил за операцию + 43,64%, за милю + 51,52%.

Рост размера ставок лоцманского сбора, взимаемого ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. составил: за операцию + 74,30%, за милю + 83,33%.

Учитывая значительный рост размера ставок лоцманского сбора для всех типов судов каботажного плавания в морском порту Магадан, действия ФГУП «Росморпорт» по установлению и применению размеров ставок лоцманского сбора могут указывать на признаки нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Доминирующее положение

В силу части 2 статьи 1 Закона о защите конкуренции целями названного Федерального закона являются обеспечение единства экономического пространства, свободного

перемещения товаров, свободы экономической деятельности в Российской Федерации, защита конкуренции и создание условий для эффективного функционирования товарных рынков.

Вместе с тем основы российской политики защиты и развития конкуренции заложены в Конституции Российской Федерации.

Так в части 1 статьи 8 Конституции Российской Федерации сформулированы общие гарантии единства (целостности) федерального рынка и поддержки конкуренции: в Российской Федерации гарантируются единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности.

При этом часть 2 статьи 34 Конституции Российской Федерации содержит запрет на экономическую деятельность, направленную на монополизацию и недобросовестную конкуренцию.

В соответствии с частью 1 статьи 10 Гражданского Кодекса Российской Федерации не допускается использование гражданских прав в целях ограничения конкуренции, а также злоупотребление доминирующим положением на рынке.

При этом часть 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции устанавливает запрет на действия (бездействие) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта, результатом которых являются или могут являться недопущение, ограничение, устранение конкуренции и (или) ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

Таким образом, для квалификации действий ФГУП «Росморпорт» по статье 10 Закона о защите конкуренции наличие доминирующего положения является обязательным.

Согласно статье 5 Закона о защите конкуренции доминирующим положением признается положение хозяйствующего субъекта (группы лиц) или нескольких хозяйствующих субъектов (групп лиц) на рынке определенного товара, дающее такому хозяйствующему субъекту (группе лиц) или таким хозяйствующим субъектам (группам лиц) возможность оказывать решающее влияние на общие условия обращения товара на соответствующем товарном рынке, и (или) устранять с этого товарного рынка других хозяйствующих субъектов, и (или) затруднять доступ на этот товарный рынок другим хозяйствующим субъектам.

Магаданским УФАС России в соответствии с пунктами 3.1, 3.9 Административного регламента Федеральной антимонопольной службы по исполнению государственной функции по установлению доминирующего положения хозяйствующего субъекта при рассмотрении заявлений, материалов, дел о нарушении антимонопольного законодательства и при осуществлении государственного контроля за экономической концентрацией, утвержденным Приказом ФАС России от 25.05.2012 № 345, в соответствии с Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденным приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (далее — Порядок), в целях определения положения хозяйствующих субъектов, был проведен анализ состояния конкуренции на рынке услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в границах морского порта Магадан по итогам 2020 — 9 мес. 2023 гг., по результатам которого составлен аналитический отчет от 05.12.2023.

Согласно пункту 1.3. Порядка № 220, проведение анализа состояния конкуренции на товарном рынке включает следующие этапы:

- определение продуктовых границ товарного рынка;
- определение временного интервала исследования товарного рынка;
- определение географических границ товарного рынка;
- определение состава хозяйствующих субъектов рынка, действующих на товарном рынке в качестве продавцов и покупателей;
- определение объёма товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке;
- определение уровня концентрации товарного рынка;
- определение барьеров входа на товарный рынок;
- установление доминирующего положения (при его наличии) хозяйствующего субъекта (хозяйствующих субъектов);
- оценку состояния конкуренции на товарном рынке;
- составление аналитического отчета.

Структура аналитического отчета соответствует этапам проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, определенным пунктом 1.3. Порядка № 220.

Цели исследования:

- выявление хозяйствующих субъектов, занимающих доминирующее положение в соответствии с признаками, установленными статьей 5 Закона о защите конкуренции, на изучаемом рынке;

- использование результатов исследования при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства.

Временной интервал исследования товарного рынка с учетом целей исследования определен разделом II Порядка № 220.

Согласно пункту 2.1. Порядка № 220 - временной интервал исследования товарного рынка определяется в зависимости от цели исследования, особенностей товарного рынка.

В соответствии с пунктом 2.2. Порядка № 220 исследование ограничивается изучением характеристик рассматриваемого товарного рынка, которые сложились до момента проведения исследования, в связи с чем, проводился ретроспективный анализ состояния конкуренции на товарном рынке, а именно изучались характеристики рынка, которые сложились на момент исследования.

Наименьший временной интервал анализа состояния конкуренции в целях установления доминирующего положения хозяйствующего субъекта должен составлять один год или срок существования товарного рынка, если он составляет менее чем один год, что так же отражено в части 9 статьи 5 Закона о защите конкуренции.

Временной интервал исследования должен включать в себя также период, в котором были выявлены признаки нарушения антимонопольного законодательства.

Учитывая вышеизложенное, временной интервал исследования рынка определен периодом 2020 - 9 месяцев 2023 гг.

На основании пункта 4 статьи 4 Закона о защите конкуренции товарный рынок – сфера обращения товара (в том числе иностранного производства), который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров (далее — определенный товар), в границах которой (в том числе географических), исходя из экономической, технической или иной возможности, либо целесообразности, приобретатель может приобрести товар, и такая возможность, либо целесообразность, отсутствует за ее пределами.

Процедура выявления товара, не имеющего заменителя, или взаимозаменяемых товаров, обращающихся на одном и том же товарном рынке (далее — определение продуктовых границ товарного рынка), в соответствии с пунктом 3.1. Порядка № 220, включает:

- предварительное определение товара;
- выявление свойств товара, определяющих выбор покупателя, и товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара;
- определение взаимозаменяемых товаров.

В соответствии с пунктом 3.4. Порядка № 220 предварительное определение продуктовых границ товарного рынка проведено на основе:

- а) нормативных правовых актов, регулирующих соответствующую деятельность;
- б) разрешений (лицензий) на осуществление определенных видов деятельности;
- в) в соответствии с Общероссийским классификатором видов экономической деятельности;
- г) условий договоров, заключенных в отношении товара.

Нормативно правовые акты, регулирующие соответствующую деятельность: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (далее — Кодекс торгового мореплавания), Приказ Минтранса России от 12.11.2021 № 395 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и подходах к ним», Приказ Минтранса России от 05.05.2015 № 160 «Об утверждении Обязательных постановлений в Морском порту Магадан» (далее — Обязательные постановления), Приказ Минтранса России от 06.11.2020 № 462 «Об утверждении Положения о морских лоцманах» (далее — Положение № 462), «Гражданский кодекс Российской Федерации» от 30.11.1994 № 51-ФЗ, Постановление Правительства РФ от 27.12.2019 № 1923 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации, касающиеся государственного регулирования цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в портах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей», Приказ ФАС России от 30.11.2018 № 1670/18 «Об изменении государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий в морских портах Российской Федерации», Приказ Минтранса от 31.10.2012 № 387 «Об утверждении перечня портовых сборов, взимаемых в морских портах Российской Федерации» (далее — Приказ Минтранса № 387), Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Приказ ФАС России от 10.03.2013 № 223/16 «Об утверждении правил применения ставок портовых сборов в морских портах Российской Федерации» (далее — Правила №

223/16), Приказ Минтранса России от 12.08.2019 № 266 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов по видам деятельности, связанным с оказанием услуг субъектами естественных монополий в морских портах» (далее — Приказ Минтранса № 266), иные нормативные правовые акты, регулирующие соответствующую деятельность.

В соответствии с действующим законодательством оказание услуг по обеспечению лоцманской проводки судов в морских портах Российской Федерации не подлежит лицензированию, сертификации и не требует получения хозяйствующим субъектом специальных разрешений.

Однако, согласно статье 87 Кодекса торгового мореплавания лоцманская проводка судов осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах.

Морским лоцманом (далее — лоцман) является гражданин Российской Федерации, удовлетворяющий требованиям Положения о морских лоцманах, утвержденного федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обороны и федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства.

Лоцман обязан ежегодно проходить медицинский осмотр, включающий в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов.

На приобретение правового статуса лоцмана не вправе претендовать лицо, не прошедшее медицинского осмотра, а также лицо, подвергнутое административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.

Наряду с основаниями расторжения трудового договора по инициативе работодателя, установленными трудовым законодательством, трудовой договор с лоцманом может быть расторгнут в период, когда лицо считается подвергнутым наказанию за совершение административного правонарушения, связанного с потреблением наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также если указанное лицо не прошло в установленном порядке медицинский осмотр.

Положением № 462 определены требования, предъявляемые к морским лоцманам, осуществляющим лоцманскую проводку судов, указанных в пункте 1 статьи 3 Кодекса торгового мореплавания, в акваториях морских портов и на подходах к ним (далее — лоцманская проводка), права и обязанности лоцмана при осуществлении лоцманской проводки, а также порядок выдачи лоцманского удостоверения.

Лоцман должен:

- 1) являться гражданином Российской Федерации;
- 2) иметь выданное капитаном морского порта лоцманское удостоверение о праве лоцманской проводки судов (далее — лоцманское удостоверение);
- 3) ежегодно проходить медицинский осмотр, включающий в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических

средств, психотропных веществ и их метаболитов;

4) уметь выполнять трудовые действия и обладать необходимыми знаниями и умениями, предусмотренными профессиональным стандартом «Лоцман», изданным в соответствии с Правилами разработки и утверждения профессиональных стандартов, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 10.04.2023 № 580 «О разработке и утверждении профессиональных стандартов».

5) знать общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, утверждаемые в соответствии со статьей 13 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

6) знать обязательные постановления в морском порту, действующие в районе лоцманской проводки;

7) уметь использовать способы личного выживания в соответствии с правилом VI/1 Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты от 7 июля 1978 года с поправками;

8) соблюдать режим труда и отдыха;

9) иметь стаж работы не менее трех лет в должности капитана и (или) старшего помощника капитана на морских судах валовой вместимостью 500 и более.

Лоцманское удостоверение выдается капитаном морского порта лицу, успешно прошедшему квалификационные испытания и прошедшему практику по лоцманской проводке судов в районе лоцманской проводки судов, включаемом в лоцманское удостоверение. Капитаны морских портов осуществляют учет выданных лоцманских удостоверений.

В соответствии с Общероссийским классификатором видов экономической (ОК 029-2014 (КДЕС Ред. 2)) (далее — ОКВЭД), утвержденным Приказом Росстандарта от 31.01.2014 №14-ст, услугам по обеспечению лоцманской проводки судов соответствует:

- Раздел Н «Транспортировка и хранение»,
- Класс 52 «Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность»,
- Подкласс 52.2 «Деятельность транспортная вспомогательная»,
- Группа 52.22 «Деятельность вспомогательная, связанная с водным транспортом). Эта группировка включает: деятельность, связанная с перевозкой водным транспортом пассажиров, животных или грузов, включая: деятельность терминальных мощностей, таких как порты и пирсы, эксплуатацию шлюзов и т.д., навигационное обеспечение, лоцманскую проводку судов и проводку судов к причалу; деятельность по разгрузке судов лихтером и спасению судов; деятельность маяков.
- Подгруппа 52.22.1 «Деятельность вспомогательная, связанная с морским транспортом»,
- Вид 52.22.12 «Обеспечение судоходства в морских и прибрежных водах, включая лоцманскую проводку судов».

В соответствии с выпиской из ЕГРЮЛ, размещенной на официальном сайте¹

Федеральной налоговой службы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», основным видом деятельности ФГУП «Росморпорт» в соответствии с ОКВЭД является «Деятельность вспомогательная, связанная с водным транспортом» (код 52.22).

Приказом Минтранса № 387 установлен перечень портовых сборов, а так же перечень хозяйствующих субъектов, наделенных полномочиями взимать соответствующие сборы.

Согласно вышеназванному приказу в границах акватории морского порта Магадан предусмотрены следующие сборы: корабельный, лоцманский, маячный, навигационный, экологический, ледакольный, транспортной безопасности.

ФГУП «Росморпорт» и хозяйствующие субъекты, оказывающие услуги по обеспечению лоцманской проводки судов и обеспечению экологической безопасности в порту, имеют право взимать лоцманский и экологический сборы.

В период 2020 - 1 квартал 2023 гг. в морском порту Магадан и на подходах к нему деятельность по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов осуществляло ФГУП «Росморпорт» в лице Магаданского филиала, на основании Устава ФГУП «Росморпорт» и положения «О Магаданском филиале ФГУП «Росморпорт» от 2012 года.

В марте 2023 года в соответствии с распоряжением Росморречфлота от 20.03.2023 № ЗД-66-р внесены изменения в Устав ФГУП «Росморпорт», в соответствии с которыми Ванинский филиал ФГУП «Росморпорт» был переименован в Северо-Восточный бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт». В том же месяце в соответствии с приказом ФГУП «Росморпорт» от 23.03.2023 № 107 утверждено Положение о Северо-Восточном бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт».

В соответствии с планом мероприятий по присоединению к Северо-Восточному бассейновому филиалу ФГУП «Росморпорт» ликвидируемых Анадырского и Магаданского филиалов ФГУП «Росморпорт» филиалу переданы 120 объектов недвижимого имущества, включая 30 гидротехнических сооружений, 17 зданий и помещений, 66 сооружений и 7 единиц флота, предназначенных для использования их Северо-Восточным бассейновым филиалом ФГУП «Росморпорт» по своему целевому назначению.

На данный момент Северо-Восточный бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» является одним из наиболее крупных морских транспортных предприятий в регионе, которое осуществляет свою деятельность в восьми морских портах Хабаровского края, Магаданской области и Чукотского автономного округа. В результате услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан и на подходах к нему с марта 2023 года осуществляет также ФГУП «Росморпорт», но уже в лице Магаданского управления Северо-восточного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

Согласно статье 4 Закона о защите конкуренции, товарный рынок - сфера обращения товара (в том числе товара иностранного производства), который не может быть заменен другим товаром, или взаимозаменяемых товаров (далее — определенный товар), в границах которой (в том числе географических) исходя из экономической, технической или иной возможности либо целесообразности приобретатель может приобрести товар, и такая возможность либо целесообразность отсутствует за ее пределами.

Таким образом, для существования товарного рынка необходим акт купли – продажи товара/услуги (совершение действий).

Лоцманские услуги, оказываемые ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, оплачиваются судовладельцами, агентами судовладельца и иными уполномоченными судовладельцем лицами в соответствии с условиями типового договора на оказание услуг по обеспечению судоходства и пребывания судов в морских портах и на подходах к ним (далее — Договор).

Договор может быть заключен и путем его акцепта, в том числе без подписания его сторонами и является равносильным договору, подписанному сторонами.

В порядке статьи 437 Гражданского кодекса Российской Федерации ФГУП «Росморпорт» предлагает свои услуги по обеспечению судоходства и пребывания судов в морских портах и на подходах к ним, включая заход судна в порт и выход судна из порта, маневрирование и стоянку судна в порту, услуги судам при проходе акватории порта транзитом, услуги по ледокольному, лоцманскому обеспечению судоходства на подходах и непосредственно на акватории порта, а также услуги по снятию с судов отходов.

В соответствии со статьей 438 Гражданского кодекса Российской Федерации безусловным принятием условий оферты (акцептом) считается любое письменное уведомление Судовладельцем (Агентом Судовладельца, иным уполномоченным лицом Судовладельца) о заходе судна в порт, направленное в соответствии с Обязательными постановлениями, действующими в соответствующем порту, либо совершение конклюдентных действий, направленных на получение услуг ФГУП «Росморпорт» в связи с заходом/выходом и пребыванием судна в порту, проходом акватории порта транзитом. Оказание услуг по договору начинается с момента захода/выхода судна в порт/из порта и на подходы к нему, а также прохождения акватории порта транзитом.

Предметом типового договора (размещенного на сайте предприятия) является оказание ФГУП «Росморпорт» судовладельцам услуг согласно Приложению № 1 к договору. Пунктом 5 Приложения № 1 к договору прописаны услуги по обеспечению лоцманской проводки судов, за которые предусмотрена плата (лоцманский сбор). Соответственно, Судовладелец обязуется оплатить услуги в порядке, предусмотренном настоящим договором.

Под Судовладельцем понимается лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

Под Агентом Судовладельца понимается лицо, обслуживающее судно на основании договора морского агентирования.

Под иным уполномоченным лицом Судовладельца понимается капитан судна, либо лицо, осуществляющее определенные юридические действия по договору поручения с Судовладельцем, а также уполномоченное Судовладельцем на совершение конкретных действий на основании выданной им доверенности, равно как и лицо, внесшее предоплату за услуги конкретному судну (судам) либо оплатившее фактически оказанные услуги за Судовладельца.

Для определения предварительных продуктовых границ товарного рынка проанализированы договоры ФГУП «Росморпорт», заключенные с агентами судовладельцев и действовавшие в рассматриваемый период.

1. Договор на оказание услуг по обеспечению судоходства и пребывания судна(ов) в морском порту Магадан № 01-19/08-12 от 06.07.2012, заключенный между ФГУП «Росморпорт» и ООО «Магадантранснефть» (далее — Агент).

Предмет договора - Предприятие оказывает услуги по обеспечению судоходства и пребывания судна(ов) Агента в морском порту Магадан, включая вход судна в порт и выход судна из порта, маневрирование и стоянку судна в порту на условиях согласно настоящему договору, а Агент обязуется оплатить эти услуги в порядке и сроки, определенные в договоре.

Согласно пункту 2.1.2 Договора Предприятие обязуется осуществлять проводку судна системами управления судов и лоцманами, обеспечивать ледокольную проводку судов, а также осуществлять действия, необходимые для перемещения судна в порту, в соответствии с международными и национальными нормами и правилами, регламентирующими вопросы морского судоходства.

2. Договор на оказание услуг по обеспечению судоходства и пребывания судна(ов) в морском порту Магадан № 01-19/08-15 от 30.06.2015, заключенный между ФГУП «Росморпорт» и ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» (далее — Агент). Предмет договора — Предприятие оказывает услуги по обеспечению судоходства и пребывания судна(ов) Агента в морском порту Магадан, включая вход судна в порт и выход судна из порта, маневрирование и стоянку судна в порту на условиях согласно настоящему договору, а Агент обязуется оплатить эти услуги в порядке и сроки, определенные в договоре.

Согласно пункту 2.1.2 Договора Предприятие обязуется осуществлять проводку судна системами управления судов и лоцманами, обеспечивать ледокольную проводку судов, а также осуществлять действия, необходимые для перемещения судна в порту, в соответствии с международными и национальными нормами и правилами, регламентирующими вопросы морского судоходства.

3. Договор на оказание услуг по обеспечению судоходства и пребывания судна(ов) в морском порту Магадан № 01-19/12-14 от 08.10.2014, заключенный между ФГУП «Росморпорт» и ООО «Магадантранссервис» (далее — Агент) Предмет договора - Предприятие оказывает услуги по обеспечению судоходства и пребывания судна(ов) Агента в морском порту Магадан, включая вход судна в порт и выход судна из порта, маневрирование и стоянку судна в порту на условиях согласно настоящему договору, а Агент обязуется оплатить эти услуги в порядке и сроки, определенные в договоре.

Согласно пункту 2.1.2 Договора Предприятие обязуется осуществлять проводку судна системами управления судов и лоцманами, обеспечивать ледокольную проводку судов, а также осуществлять действия, необходимые для перемещения судна в порту, в соответствии с международными и национальными нормами и правилами, регламентирующими вопросы морского судоходства.

4. Договор на оказание услуг по обеспечению судоходства и пребывания судна(ов) в морском порту Магадан № 01-19/01-17 от 01.02.2017, заключенный между ФГУП «Росморпорт» и ООО «Русс-Олимп» (далее — Агент). Предмет договора - Предприятие оказывает услуги по обеспечению судоходства и пребывания судна(ов) Агента в морском порту Магадан, включая вход судна в порт и выход судна из порта, маневрирование и стоянку судна в порту на условиях согласно настоящему договору, а Агент обязуется оплатить эти услуги в порядке и сроки, определенные в договоре.

Согласно пункту 2.1.2 Договора Предприятие обязуется осуществлять проводку судна системами управления судов и лоцманами, обеспечивать ледокольную проводку судов, а также осуществлять действия, необходимые для перемещения судна в порту, в соответствии с международными и национальными нормами и правилами, регламентирующими вопросы морского судоходства.

Согласно приложению № 1 к вышеуказанным договорам к обеспечению проводки судна системами управления судов и лоцманами, относят услуги по обеспечению лоцманской проводки судов, о чем свидетельствуют акты о выполненных ФГУП «Росморпорт» услугах: № 0132/17 от 28.05.2020, № 0086/17 от 08.04.2022, № 0031/17 от 25.02.2023, № 0249/17 от 17.08.2021, а также счета об оплате оказанных услуг: № 0134/17 от 26.05.2020, № 0099/17 от 08.04.2022, № 0045/17 от 25.02.2023, № 0246/17 от 15.08.2021 и др.

С судов, пользующихся услугами лоцманов, взимается лоцманский сбор. Размер взимаемого лоцманского сбора, порядок его взимания и категории освобождаемых от уплаты лоцманского сбора судов определяются в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Таким образом, на основании предмета договоров, данных общероссийских классификаторов и нормативно-правовых актов, предварительные продуктовые границы товарного рынка определены как - услуги по обеспечению лоцманской проводки судов, за которые предусмотрен лоцманский сбор.

В процессе проведения анализа рынка, предварительно выделенные продуктовые границы уточнялись с учетом положения пункта 3.5. Порядка № 220, а именно при выявлении свойств товара, определяющих выбор потребителя, анализировались следующие критерии.

1. Функциональное назначение (цель оказания) услуги.

В соответствии со статьей 86 Кодекса торгового мореплавания, лоцманская проводка судов осуществляется в целях:

- обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами;
- защиты морской среды.

Государственный надзор за деятельностью организаций, осуществляющих лоцманскую проводку судов, осуществляет орган государственного надзора.

В соответствии со статьей 89 Кодекса торгового мореплавания Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта устанавливает районы обязательной и районы необязательной лоцманской проводки судов в обязательных постановлениях в морских портах.

В районах обязательной лоцманской проводки судов капитан судна не вправе осуществлять плавание без лоцмана, за исключением случаев, если судно относится к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, или капитану судна предоставлено право осуществлять плавание без лоцмана в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Капитан судна, нарушивший установленное настоящим пунктом правило, несет административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Таким образом, функциональное назначение услуги по обеспечению лоцманской проводки судов - обеспечение безопасности плавания судов и предотвращение происшествий с судами.

2. Условия реализации.

Услуги в портах, относятся к сфере деятельности субъектов естественных монополий.

ФГУП «Росморпорт» включено в Реестр субъектов естественных монополий (Постановление ФЭК РФ № 31-т/12 от 30.04.2004) в разделе III «Услуги в портах и (или) транспортных терминалах, услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей».

Согласно Постановлению Правительства РФ от 23.04.2008 № 293 «О государственном регулировании цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в транспортных терминалах, портах, аэропортах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей», утвержден перечень услуг субъектов естественных монополий в морских портах, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством.

В соответствии с Постановлением Правительства России от 27.12.2019 № 1923 услуга по обеспечению лоцманской проводки судов была исключена из перечня услуг субъектов естественных монополий в морских портах, цены (тарифы, сборы) на которые регулируются государством.

Таким образом, цены на услуги по обеспечению лоцманской проводки судов не регулируются государством.

3. Цена.

Согласно части 1 статьи 19 Федерального закона от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в морском порту и на подходах к нему взимаются плата за оказание услуг по использованию отдельных объектов инфраструктуры морского порта, обеспечению безопасности мореплавания и сбор на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морского порта, относящихся к объектам федеральной собственности (далее — портовые сборы).

Портовые сборы подлежат уплате администрации морских портов, хозяйствующему субъекту, осуществившим оказание соответствующих услуг в морском порту.

Правила применения ставок портовых сборов в морских портах Российской Федерации установлены Правилами № 223/16.

Ставки портовых сборов в морских портах Российской Федерации устанавливаются для российских судов в заграничных плаваниях и иностранных судов, а также для российских судов в каботажном плавании и дифференцируются по типам судов:

- все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных;
- накатные, наплавные суда и контейнеровозы;
- наливные суда.

Ставки портовых сборов применяются для расчетов за услуги, оказываемые субъектами естественных монополий, по использованию отдельных объектов инфраструктуры морского порта, обеспечению безопасности мореплавания в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним.

Портовые сборы уплачивают российские и иностранные судовладельцы или уполномоченные ими лица за заход судна в порт, выход судна из порта, а также проход судном акватории порта транзитом.

Согласно Правилам № 223/16 лоцманский сбор взимается за лоцманскую проводку судна в пределах установленного района обязательной (необязательной) лоцманской проводки за заход судна в порт, выход судна из порта, плавание судна в акватории порта или проход акватории порта транзитом (далее — проводка) и за каждую лоцманскую операцию, которой заканчивается/начинается проводка.

Лоцманский сбор за проводку уплачивается за каждую милю. Неполная миля считается за полную.

Лоцманский сбор уплачивается за каждую самостоятельную лоцманскую операцию, включая:

- 1) постановку на якорь, швартовные бочки;
- 2) снятие с якоря, швартовной бочки;
- 3) швартовку к причалу;
- 4) отшвартовку от причала;
- 5) ввод и вывод судна из дока.

Лоцманский сбор за проводку между причалами, причалом и рейдом и обратно уплачивается по ставкам проводки за каждую милю.

Для судов (за исключением пассажирских), работающих на линиях, открытых в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, к ставкам лоцманского сбора применяется коэффициент 0,8.

Для расчета величины лоцманского сбора судно валовой вместимостью меньше 1400 считается равным судну валовой вместимостью 1400 (кроме маломерных, спортивных парусных, прогулочных судов). Для расчета величины лоцманского сбора валовая вместимость маломерных, спортивных парусных, прогулочных судов определяется в соответствии с положениями пункта 1.7. Правил № 223/16.

При перетяжке судна вдоль причала с лоцманами на борту лоцманский сбор уплачивается за операцию с коэффициентом 0,5.

При отказе от услуг лоцмана, вызванного на судно, уплачивается 50% лоцманского сбора за проводку и за операцию, причитающиеся за услугу, для которой был вызван лоцман.

Суда, осуществляющие операции по обслуживанию и снабжению судов, находящихся на акватории морского порта и на подходах к нему, включая внутренний и внешний рейды, объектов инфраструктуры морского порта, пользующиеся услугами лоцмана, уплачивают лоцманский сбор по ставкам каботажного плавания.

Согласно разделу III типового договора ФГУП «Росморпорт», судовладелец оплачивает услуги Предприятия:

- в случае государственного регулирования цен (тарифов, сборов) - в размерах и порядке, установленных актами компетентного органа, осуществляющего государственное регулирование цен (тарифов, сборов) на услуги, оказываемые судну в порту, с учётом локальных нормативных актов Предприятия, определяющих особенности применения тарифов сборов для отдельных типов судов, и опубликованных на официальном сайте Предприятия в разделе Филиала,

осуществляющего деятельность в порту;

- в случае отмены либо отсутствия государственного регулирования цен (тарифов, сборов) – в размерах и порядке, установленных приказом ФГУП «Росморпорт» и опубликованных на официальном сайте Предприятия в разделе Филиала, осуществляющего деятельность в порту.

Так в соответствии с приказом ФГУП «Росморпорт» от 15.12.2020 № 555 «Об утверждении ставок лоцманского сбора за услуги по обеспечению лоцманской проводки судов, оказываемые ФГУП «Росморпорт» в морских портах Российской Федерации» утверждены ставки лоцманского сбора за услуги по обеспечению лоцманской проводки судов для заграничного плавания и каботажного плавания.

По сведениям ФГУП «Росморпорт» (вх. от 26.04.2023 №1498-ЭП/23) на формирование ставки лоцманского сбора за услуги, оказываемые ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, влияют два основных фактора:

1) экономически обоснованные затраты, учитываемые в соответствии с порядком ведения отдельного учета доходов и расходов по видам деятельности, связанным с оказанием услуг субъектами естественных монополий в морских портах, утвержденным приказом Минтранса России от 12.08.2019 № 266, при этом ключевая составляющая себестоимости лоцманской услуги – фонд оплаты труда, на который в свою очередь оказывает существенное влияние необходимость соблюдения законодательства о выплатах работникам, занятым в регионах Крайнего севера и приравненных к ним районах;

2) совокупная валовая вместимость (по мерительному свидетельству) судов, заходящих в морской порт Магадан, в отношении которых осуществляется лоцманское обеспечение, в соответствии с Правилами № 223/16.

Также при расчете ставки учитываются длина обязательной лоцманской проводки и типы судов, заходящих в порт.

С учетом того, что заявление ООО «Колыманефтепродукт» от 28.02.2023 исх. № 148 (вх. № 648/23), рассмотрение которого стало основанием для возбуждения рассматриваемого дела о нарушении антимонопольного законодательства, подано в отношении ставок лоцманского сбора для каботажных судов, а доля российских судов в заграничном плавании и иностранных судов, в которых взимается лоцманский сбор за заграничное плавание в морском порту Магадан, крайне незначительна, исходя из целей настоящего исследования Комиссией рассмотрены ставки лоцманского сбора для каботажных судов.

4. Дифференциация по месту расположения:

Магаданский морской порт находится в границах г. Магадана. На территории морского порта Магадан услуга по оказанию лоцманской проводки судов оказывается в границах морского порта Магадан, что обусловлено особенностью оказываемых услуг.

Согласно пункту 3.2. Порядка № 220 определение продуктовых границ товарного рынка основывается на мнении покупателей (как физических, так и юридических лиц) о взаимозаменяемости товаров (услуг), составляющих одну товарную группу.

Мнение покупателей определяется в результате сплошного опроса покупателей или анализа предмета договоров, на основании которых осуществляется предоставление услуги.

В ответ на запрос Магаданского УФАС России от 11.04.2023 № МР/856/23 письмом от 26.04.2023 вх. 1498-ЭП/23 ФГУП «Росморпорт» предоставило перечень контрагентов - приобретателей услуг по обеспечению лоцманской проводки судов в морском порту Магадан, а также копии договоров на оказание услуг по обеспечению судоходства и пребывания судна (судов) в морском порту Магадан. Согласно перечню, выявлено 5 контрагентов - приобретателей услуг по обеспечению лоцманской проводки судов в морском порту Магадан.

В соответствии с пунктом 3.3. Порядка № 220 мнение покупателей может отличаться в зависимости от способа их участия в обороте товара (оптовый, мелкооптовый покупатель, покупатель единичного количества товара и др.).

Группы покупателей различаются:

- по месту приобретения товара (суда входящие/выходящие в акватории морского порта Магадан);
- по предъявляемым к товару требованиям (нормативными документами предусмотрена оплата лоцманского сбора);
- по особенностям поведения на товарном рынке;
- по иным признакам.

Согласно информации контрагентов - приобретателей услуг по обеспечению лоцманской проводки судов в морском порту Магадан, установлены группы покупателей: хозяйствующие субъекты (судовладельцы, агенты судовладельцев, иные уполномоченные лица), приобретавшие в исследуемый период услугу по обеспечению лоцманской проводки судов каботажного плавания на территории морского порта Магадан.

В соответствии с пунктом 3.6. Порядка № 220 выявление товаров, потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара, осуществляется путем анализа сопоставимых по существенным свойствам товаров, входящих вместе с рассматриваемым товаром в одну классификационную группу одного из общероссийских классификаторов видов экономической деятельности, продукции и услуг, а также путем экспертных оценок.

Как уже отмечалось, в соответствии с ОКВЭД, услугам по обеспечению лоцманской проводки судов соответствует группа 52.22 «Деятельность вспомогательная, связанная с водным транспортом».

Учитывая, специфику услуги по обеспечению лоцманской проводки судов, задачами которой является обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами, защита морской среды, потенциальных заменителей услуг не установлено.

В соответствии с пунктом 3.7 Порядка № 220 определение взаимозаменяемых товаров основано на фактической замене товаров приобретателем или готовности приобретателя заменить товар другим при потреблении, учитывая их функциональное назначение, применение, качественные и технические характеристики, цену и другие параметры.

Товары не относятся к взаимозаменяемым, если для замены товара другим товаром в процессе потребления требуется более года или в связи с заменой приобретатель товара несет значительные издержки (превышающие, как правило, 10 % от цены

товара), и, если при этом антимонопольный орган не располагает информацией о том, что такая замена имела или имеет место, а также, если такая информация не представлена хозяйствующим субъектом.

В соответствии с пунктом 3.8. Порядка № 220 Комиссией при выявлении взаимозаменяемых товаров использовался «тест гипотетического монополиста».

В рамках изучения данного рынка, были опрошены судовладельцы – агенты (ООО «Магадантраснефть», ООО «ФИТ», ООО «Магадантранссервис», ООО «Русс-Олимп», ООО «Агент-Флот») на предмет взаимозаменяемости услуги по обеспечению лоцманской проводки судов.

По результатам анализа ответов потребителей установлено, что 3 (60%) опрошенных респондентов не готовы заменить рассматриваемые услуги на иные услуги, 1 (20%) потребитель затруднился с ответом в связи с тем, что поиск иных хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги по обеспечению лоцманской проводки судов в морском порту Магадан не осуществлялся, 1 (20%) потребитель сообщил, что в 2021-2022 гг. были разовые заходы.

Вывод: гипотетическое увеличение цены на услугу по обеспечению лоцманской проводки судов в морском порту г. Магадан, не ведет к их замене приобретателями на другие услуги. Объемы приобретения указанной услуги не сократятся.

Так, например, согласно ответам потребителей, ООО «Магадантраснефть» письмом (вх. № 1553-ЭП/23 от 27.04.2023) на вопрос «Какими услугами и в каком объеме Вы (организация, в которой вы выступаете агентом) предпочтете заменить услугу по обеспечению лоцманской проводки судов в морском порту г. Магадан, если цены на нее долговременно (дольше одного года) повысятся на 5-10%, а цены на остальные услуги останутся неизменными?» - сообщило, что лоцманская проводка и лоцманское обслуживание на акватории морского порта Магадан для всех судов являются обязательными в силу пункта 20 Обязательных постановлений.

ООО «Русс-Олимп» письмом от 11.05.2023 вх. № 1714-ЭП/23, на вышеуказанный вопрос о взаимозаменяемости ответило, что услугу по обеспечению лоцманской проводки судов в морском порту Магадан нельзя заменить, так как для организации швартовых операций по постановке судна к причалу/отшвартовке судна от причала необходима лоцманская проводка. В силу чего, вне зависимости от повышения тарифа, данная услуга будет приобретаться именно у ФГУП «Росморпорт».

ООО «Магадантранссервис» письмом от 12.05.2023 вх. № 1725-ЭП/23, на тот же вопрос ответило, что будет покупать услугу по обеспечению лоцманской проводки судов в прежних объемах, поскольку в соответствии с приложением № 7 к Обязательным постановлениям в морском порту Магадан лоцманская проводка судов обязательна в акватории морского порта в бухте Нагаево.

Таким образом, замена услуги по обеспечению лоцманской проводки судов в морских портах на иной вид услуг невозможна в силу специфики нормативного регулирования соответствующей деятельности.

На основании вышеизложенного, с учетом того, что при повышении стоимости услуги на 10% у потребителей отсутствует возможность ее заменить на иную, так как услуга по обеспечению обязательной лоцманской проводки судов закреплена законодательно - не имеет заменителей.

На основании вышеизложенного, *продуктовые границы исследуемого рынка*

определены как услуги по обеспечению лоцманской проводки судов каботажного плавания в морском порту.

Процедура определения границ территории, на которой приобретатель (приобретатели) приобретает или имеет экономическую, техническую или иную возможность приобрести товар и не имеет такой возможности за ее пределами, в соответствии с пунктом 4.1. Порядка № 220, включает:

- предварительное определение географических границ товарного рынка;
- выявление условий обращения товара, ограничивающих экономические возможности приобретения товара приобретателем (приобретателями);
- определение территорий, входящих в географические границы товарного рынка.

В соответствии с Приказом ФАС России от 23.07.2015 № 649/15 «Об утверждении Положения о территориальном органе Федеральной антимонопольной службы», территориальный орган осуществляет свою деятельность на территории одного или нескольких субъектов Российской Федерации (далее — территория региона). В соответствии с приложением 2 к приказу Магаданское УФАС России осуществляет свою деятельность на территории Магаданской области.

При определении географических границ товарного рынка учитывалась цель проведения настоящего анализа – установление факта наличия/отсутствия доминирующего положения ФГУП «Росморпорт» в определенных продуктовых и географических границах рынка.

Под морским портом понимаются его территория и совокупность размещенных в границах этой территории объектов инфраструктуры морского порта, используемых для осуществления деятельности в целях торгового мореплавания, в том числе для оказания услуг (статья 9 Кодекса торгового мореплавания).

Морские суда, которым оказываются услуги лоцманской проводки судов каботажного плавания, входят и выходят из морского порта Магадан.

Границами морского порта являются границы его территории и акватории.

«Акватория морского порта - водное пространство в границах морского порта, обеспечивающее в своей судоходной части маневрирование и стоянку судов...» («СП 444.1326000.2019. Свод правил. Нормы проектирования морских каналов, фарватеров и зон маневрирования», утвержден и введен в действие Приказом Минтранса России от 30.05.2019 № 159).

На территории Магаданской области находится один морской порт федерального значения – морской порт Магадан (Россия, Магаданская область, Северо-Восточная часть Охотского моря, бухта Нагаева, бухта Веселая - 59°33' с.ш., 150°43' в.д.). Площадь территории морского порта – 32,639104 га, площадь акватории морского порта – 17,38 км². Морской порт имеет 7 причалов и 3 пирса (Распоряжение Росморречфлота от 18.11.2009 № АД-235-р «О внесении сведений о морском порте Магадан в Реестр морских портов Российской Федерации»). Границы морского порта Магадан также установлены Распоряжением Правительства РФ от 15.07.2009 № 926-р.

Таким образом, предварительно границы товарного рынка определены границами морского порта Магадан.

Далее в соответствии с пунктом 4.2. Порядка № 220 определение географических

границ товарного рынка уточнялось на основе информации: об организационно-транспортной схеме приобретения товара приобретателями; о возможности перемещения товара (услуги) к покупателю или покупателя к товару (услуге); о расходах, связанных с поиском и приобретением товара (услуги), региональные особенности спроса на рассматриваемый товар.

Территория Магаданской области характеризуется следующими особенностями:

1. Субъект Российской Федерации расположен на Северо-Востоке России, и входит в состав Дальневосточного федерального округа.
2. В регионе отсутствует железнодорожное и регулярное автомобильное сообщение с другими регионами России.
3. Морской порт Магадан - это основной транспортный узел, через который осуществляется товарооборот региона и снабжение Магаданской области товарами из других регионов страны. При этом значительная часть товарного потока направлена на ввоз.
4. Установившиеся долговременные связи между продавцом и покупателем, так на протяжении ряда лет единственным исполнителем изучаемых услуг являлось ФГУП «Росморпорт».

Определение географических границ товарного рынка, на основании пункта 4.5. Порядка № 220, осуществлено следующими методами:

- методом установления фактических районов продаж (местоположение приобретателей), хозяйствующих субъектов (продавцов), осуществляющих продажи на рассматриваемом товарном рынке (в предварительно определенных географических границах);
- методом «теста гипотетического монополиста».

Географические границы товарного рынка определяются как границы территории, на которой покупатель (покупатели) приобретает или имеет экономическую возможность приобрести товар и не имеет такой возможности за ее пределами.

По информации, представленной хозяйствующими субъектами (продавцами и покупателями товара), установлено следующее.

Потребители (судовладельцы, их представители) имеют возможность приобрести услугу по обеспечению лоцманской проводки судов в границах порта Магадан.

Учитывая то, что на территории Магаданской области находится только один морской порт, инфраструктура которого соответствует выполнению изучаемого вида услуг, а также то, что в соответствии с законодательством Российской Федерации в морском порту Магадан осуществляется обязательная лоцманская проводка судов, у потребителей Магаданской области отсутствует возможность воспользоваться аналогичными услугами в других портах.

На основании вышеизложенного фактические географические границы рынка услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов определены территорией морского порта Магадан.

Согласно пункту 4.6. Порядка № 220, в результате проведения «теста гипотетического монополиста» выяснялось мнение потребителей (услуги) о географических границах

товарного рынка, для этого приобретатели отвечали на вопрос: «У каких организаций-продавцов рассматриваемой услуги, расположенных за пределами акватории морского порта Магадан, и в каком количестве (объеме) Вы (организация, в которой Вы выступаете агентом) предпочтете приобретать услугу по обеспечению лоцманской проводки судов, если цены на нее в пределах акватории морского порта Магадан повысятся на 5-10 процентов, а цены за пределами таких границ останутся прежними?»

По результатам анализа ответов потребителей установлено, что 3 (60%) опрошенных респондентов сообщили, что отсутствуют организации - продавцы рассматриваемой услуги, расположенные за пределами акватории морского порта Магадан, 2 (40%) затруднились с ответом.

Так, например, ООО «Русс-Олимп» письмом от 11.05.2023 вх. № 1714-ЭП/23 сообщило, что приобретение рассматриваемой услуги невозможно рассматривать у лиц, находящихся за пределами г. Магадана, так как лоцман должен находиться непосредственно в городе и на суточном дежурстве, на случай если судно будет задерживаться из-за непогоды либо по другим причинам. ООО «Магадантранссервис» письмом от 12.05.2023 вх. № 1725-ЭП/23 также сообщило, что оказание услуги требует присутствие лоцмана в морском порту Магадан.

Из ответов приобретателей определено, что гипотетическое увеличение цены на указанные товары в пределах Магаданской области не ведет к тому, что приобретатели будут приобретать рассматриваемые товары на других территориях (у продавцов, расположенных за пределами региона), в силу того, что на территории Магаданской области находится только один морской порт, инфраструктура которого соответствует выполнению изучаемого вида услуг, а также то, что в соответствии с законодательством Российской Федерации в морском порту Магадан осуществляется обязательная лоцманская проводка судов, у потребителей Магаданской области отсутствует возможность воспользоваться аналогичными услугами в других портах.

Таким образом, географические границы услуг по обеспечению лоцманской проводки судов каботажного плавания определены границами морского порта Магадан.

В состав хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке, в силу пункта 5.1. Порядка № 220, включаются хозяйствующие субъекты, реализующие в определенных географических границах рассматриваемый товар (услугу) в пределах определенного временного интервала исследования товарного рынка.

Согласно информации, представленной ФГУП «Росморпорт» письмом от 26.04.2023 вх.1498-ЭП/23, в морском порту Магадан в изучаемый период услуги по обеспечению лоцманской проводки судов оказывало только ФГУП «Росморпорт». Сведениями о хозяйствующих субъектах, оказывавших лоцманские услуги в морском порту Магадан, Предприятие не располагает.

Уровень судозахода и объемных показателей судов в морском порту Магадан относительно низок по сравнению с морскими портами, в которых помимо ФГУП «Росморпорт» работают частные лоцманские организации (Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург, Высоцк, Сабетта, Тамань, Туапсе, Владивосток, Восточный, Находка, Ванино, Астрахань).

Также в рамках анализа изучаемого рынка были опрошены судовладельцы - агенты, согласно перечню действующих договоров, представленного ФГУП «Росморпорт», которым оказывались услуги по обеспечению лоцманской проводки судов в морском порту Магадан. Так, например, на вопрос: «Ограничена ли Ваша организация в выборе хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги по обеспечению лоцманской проводки

судов в морском порту Магадан?» ООО «Магадантранснефть» письмом от 27.04.2023 вх. № 1553-ЭП/23 сообщает, что ограничено в выборе хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги по обеспечению лоцманской проводки судов в морском порту Магадан, так как ФГУП «Росморпорт» является единственным хозяйствующим субъектом, оказывающим услуги лоцманской проводки в морском порту Магадан.

ООО «Русс-Олимп» письмом от 11.05.2023 вх. № 1714-ЭП/23 также сообщает, что в морском порту Магадан услуги по обеспечению лоцманской проводки судов оказываются только ФГУП «Росморпорт».

ООО «ФИТ» письмом от 10.05.2023 № 1669-ЭП/23 поясняет, что у Общества имеется договор с ФГУП «Росморпорт», в рамках которого обеспечивается лоцманская проводка судов в морском порту Магадан. Поиск иных хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги по обеспечению лоцманской проводки судов, в морском порту Магадан не осуществлялся.

ФГУП «Росморпорт» заключает с судовладельцами - агентами договоры на оказание услуг по обеспечению судоходства и пребывания судна(ов) в морском порту Магадан.

Согласно вышеназванным договорам ФГУП «Росморпорт» предлагает весь комплекс портовых услуг, в том числе лоцманских. Перечисление портовых сборов (в т.ч. лоцманского) потребителями происходит на расчетные счета ФГУП «Росморпорт». Акты выполненных работ подписываются представителями ФГУП «Росморпорт».

Потенциальными продавцами услуги по обеспечению лоцманской проводки судов (либо соисполнителем/субисполнителями) могут выступать хозяйствующие субъекты, в штате которых есть лоцманы, имеющие выданные капитаном морского порта Магадан лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в морском порту Магадан и находящихся в границах г. Магадана.

В соответствии с пунктом 5.2. Порядка № 220:

- количество выявленных хозяйствующих субъектов достаточно, чтобы подтвердить или опровергнуть гипотезу о доминирующем положении любого из них, а также для установления влияния любого из них на состояние конкуренции;

- количество выявленных хозяйствующих субъектов основано на всей доступной информации и не может быть расширено за счет информации о хозяйствующих субъектах, которой обладают покупатели и продавцы на рассматриваемом товарном рынке.

Таким образом, согласно пункту 5.3. Порядка № 220 на основании информации, полученной при определении временного интервала исследования, при определении продуктовых границ товарного рынка и при определении географических границ товарного рынка определен единственный хозяйствующий субъект, действовавший на территории морского порта Магадан в период 2020 - 9 месяцев 2023 гг. на рассматриваемом рынке (идентификация):

Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт», краткое наименование ФГУП «Росморпорт» (ИНН 7702352454, юридический адрес: 127030, г. Москва, ул. Сущевская, д. 19, стр. 7).

Потребители услуг - хозяйствующие субъекты (судовладельцы, агенты судовладельцев, иные уполномоченные лица), приобретавшие в исследуемый период услуги по обеспечению лоцманской проводки судов каботажного плавания на территории

морского порта Магадан.

Расчет общего объема рынка услуг по обеспечению лоцманской проводки судов каботажного плавания в морском порту Магадан по итогам 2020 – 9 месяцев 2023 гг., в соответствии пунктом 6.1. Порядка № 220, осуществлен на основании показателя объема выручки от оказанных услуг (в стоимостном выражении).

Объём выручки определяется как сумма объёмов выручки от проданного товара/услуги всеми хозяйствующими субъектами, действующими на рассматриваемом товарном рынке.

Доля хозяйствующего субъекта на рынке определяется как отношение объема выручки фирмой от продаж товара в определенный период времени, на определенной территории к общему объему выручки от продаж товара/услуг всеми хозяйствующими субъектами.

При определении объемов товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке была использована информация, которая содержится в ответах хозяйствующего субъекта – продавца услуги (об объемах оказанных услуг по обеспечению лоцманской проводки судов каботажного плавания в морском порту Магадан) в географических границах морского порта Магадан в исследуемый период времени.

В рамках анализа установлено, что услуги по обеспечению лоцманской проводки судов каботажного плавания в морском порту Магадан по итогам 2020 - 9 месяцев 2023 гг. оказывало единственное предприятие – ФГУП «Росморпорт».

Объем выручки ФГУП «Росморпорт» от оказанных услуг по обеспечению лоцманской проводки судов каботажного плавания в морском порту Магадан представлен в 2020 — 9 мес. 2023 гг.

Таблица № 1.

2020 год

№ п/п Хозяйствующий субъект Объем выручки, тыс. руб. Доля,%

1 ФГУП «Росморпорт» [REDACTED] 100,00

Итого: [REDACTED] **100,00**

CR₃ **100,00**

ННІ **10 000,00**

2021 год

№ п/п Хозяйствующий субъект Объем выручки, тыс. руб. Доля,%

1 ФГУП «Росморпорт» [REDACTED] 100,00

Итого: [REDACTED] **100,00**

CR₃ **100,00**

.....

ННІ **10 000,00**

2022 год

№ п/п Хозяйствующий субъект Объем выручки, тыс. руб. Доля, %

1 ФГУП «Росморпорт» [REDACTED] 100,00

Итого: [REDACTED] **100,00**

CR₃ **100,00**

ННІ **10 000,00**

9 месяцев 2023 года

№ п/п Хозяйствующий субъект Объем выручки, тыс. руб. Доля, %

1 ФГУП «Росморпорт» [REDACTED] 100,00

Итого: [REDACTED] **100,00**

CR₃ **100,00**

ННІ **10 000,00**

В период 2020 – 9 месяцев гг. в географических границах морского порта Магадан на рынке услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов выявлен 1 хозяйствующий субъект.

На основании проведенного анализа установлено, что в период 2020 – 9 месяцев 2023 гг. на рынке услуг по обеспечению лоцманской проводки судов каботажного плавания признаки доминирования выявлены в отношении ФГУП «Росморпорт». Доля ФГУП «Росморпорт» в указанный период составила более 50%.

В целях оценки состояния конкуренции на товарном рынке и заключения о том, к какому виду рынка относится рассматриваемый товарный рынок, производится расчёт показателя уровня концентрации товарного рынка.

Для определения уровня концентрации товарного рынка, в соответствии с пунктом 7.1. Порядка № 220, используется:

а) коэффициент рыночной концентрации (CR) - сумма долей на товарном рынке (выраженных в процентах) определенного числа (n) крупнейших хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке;

б) индекс рыночной концентрации Герфиндаля - Гиршмана (ННІ) - сумма квадратов долей (выраженных в процентах) на товарном рынке всех хозяйствующих субъектов, действующих на данном рынке.

В соответствии с пунктом 7.2. Порядка № 220 выделяют следующие уровни концентрации товарного рынка:

- высокий - при $70\% \leq CR_3 \leq 100\%$ или $2000 \leq HHI \leq 10\,000$;

- умеренный - при $45\% \leq CR_3 < 70\%$ или $1000 \leq HHI < 2000$;

- низкий - при $CR_3 < 45\%$ или $HHI < 1000$.

По результатам исследования конкуренции на товарном рынке установлено (Таблица №1), что уровень концентрации на рынке услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в границах морского порта Магадан по итогам 2020 - 9 месяцев 2023 гг. составил $70\% \leq CR_3 = 100\% \leq 100\%$ или $2000 \leq HHI = 10\,000 \leq 10\,000$.

Таким образом, рынок услуг по обеспечению лоцманской проводки судов каботажного плавания в морском порту Магадан по итогам 2020 – 9 месяцев 2023 гг. характеризуется высоким уровнем концентрации. Конкуренция не развита.

Процедура определения обстоятельств или действий, препятствующих или затрудняющих и ограничивающих хозяйствующим субъектам начало деятельности на товарном рынке, в соответствии с пунктом 8.1. Порядка № 220 (далее — определение барьеров входа на товарный рынок) включает:

- выявление наличия (или отсутствия) барьеров входа на рассматриваемый товарный рынок;

- определение преодолимости выявленных барьеров входа на рассматриваемый товарный рынок.

Основными барьерами входа новых хозяйствующих субъектов (потенциальных конкурентов) на рассматриваемый товарный рынок являются:

1. Экономические ограничения, в том числе:

- преимущества хозяйствующих субъектов, действующих на рассматриваемом товарном рынке, перед потенциальными участниками товарного рынка, в частности по наличию долгосрочных договоров с потребителями,

- ограничения по спросу (низкий судозаход).

Об ограниченном спросе на услугу по обеспечению лоцманской проводки судов каботажного плавания в морском порту Магадан свидетельствует низкая динамика судозахода (вход/выход), представленная ФГУП «Росморпорт» письмом от 24.04.2023 № СП-26/3679-20.

2. Административные ограничения:

- лоцманская проводка судов осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах. Порядок выдачи лоцманских удостоверений устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта в положении о лоцманах на внутренних водных путях. Лоцманами являются граждане Российской Федерации, удовлетворяющие требованиям положения о лоцманах на внутренних водных путях, утвержденного федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Лоцманы — это высококвалифицированные моряки, которые являются экспертами в данной местности и знают наиболее безопасный маршрут для судна.

В соответствии с пунктом 8.4. Порядка № 220, барьеры входа на изучаемый рынок услуг

в Магаданской области, можно признать труднопреодолимыми в связи с ограниченным спросом.

Данные выводы подтверждает тот факт, что на протяжении нескольких лет на изучаемом рынке услуг, сохраняется один и тот же состав продавцов.

По итогам исследования конкуренции на товарном рынке услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. установлено следующее:

- 1. По итогам 2020 - 9 месяцев 2023 гг. рынок услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в границах морского порта Магадан, в соответствии с показателями уровня концентрации рынка, являлся высококонцентрированным, конкуренция не развита.*
- 2. На основании приказа № 31-т/12 от 30.04.2004 ФГУП «Росморпорт» является субъектом естественной монополии, осуществляющим деятельность в условиях естественной монополии, в разделе III «Услуги в портах и (или) транспортных терминалах, услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей».*
- 3. По итогам 2020 - 9 месяцев 2023 гг. на рынке услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в географических границах морского порта Магадан признаки доминирующего положения выявлены в отношении ФГУП «Росморпорт», доля которого в рассматриваемый период составила более 50%.*

Монопольно высокая цена

Пунктом 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции запрещаются действия (бездействие) 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 цены товара.

Согласно части 1 статьи 6 Закона о защите 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, в том числе установленная путем повышения ранее установленной цены товара, если при этом выполняются в совокупности следующие условия:

а) расходы, необходимые для производства и реализации товара, остались неизменными или их изменение не соответствует изменению цены товара;

б) состав продавцов или покупателей товара остался неизменным либо изменение состава продавцов или покупателей товара является незначительным;

в) условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, остались неизменными или их изменение несоразмерно изменению цены товара.

Исходя из указанных положений, в антимонопольном законодательстве используются два метода определения монопольно высокой цены товара:

1. метод сопоставимых рынков;
2. затратный метод.

Монопольно высокая цена (метод сопоставимых рынков)

При применении метода сопоставимых рынков необходимо рассмотреть такой товарный рынок, который будет сопоставим по критериям, установленным статьей 6 Закона о защите конкуренции: по составу покупателей или продавцов товара, условиям обращения товара, условиям доступа на товарный рынок, государственному регулированию, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование. При этом товарный рынок должен находиться в состоянии конкуренции.

ФГУП «Росморпорт» письмом от 24.04.2023 № СП-26/3679-20 представило динамику судозахода в морских портах, в которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор согласно приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387.

По данным об объеме судозахода в морских портах, в которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор, согласно приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387, за период 2020 — 9 мес. 2023 гг., установлено, что в морском порту Магадан судозаход значительно ниже, чем в иных морских портах, однако Комиссией отобраны 6 морских портов, которые могут быть сопоставимыми с морским портом Магадан по объему судозахода в рассматриваемый период: Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым).

Объем судозахода в морских портах: Магадан, Выборг

(Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край),

Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область),

Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым)

за период 2020 — 9 мес. 2023 гг.

Таблица № 2.

Морской порт	Все суда ¹ , ед. (доля от общего объема,%)	Контейнеровозы ² , ед. (доля от общего объема,%)	Наливные суда, ед. (доля от общего объема,%)	Всего, ед.
2020 г.				
Магадан	306 (51,86)	196 (33,22)	88 (14,92)	590
Выборг	345 (98,57)	0 (0,00)	5 (1,43)	350
Де-Кастри	253 (47,03)	14 (2,60)	271 (50,37)	538
Москальво	719 (100,00)	0 (0,00)	0 (0,00)	719

Онега	624	(98,42)	0	(0,00)	10	(1,58)	634
Советская Гавань	649	(68,10)	0	(0,00)	304	(46,84)	953
Феодосия	78	(72,22)	0	(0,00)	30	(27,78)	108

2021 г.

Магадан	336	(61,31)	138)	(25,18)	74	(13,50)	548
Выборг	545	(96,80)	0	(0,00)	18	(3,20)	563
Де-Кастри	222	(47,43)	2	(0,43)	244	(52,14)	468
Москальво	536	(100,00)	0	(0,00)	0	(0,00)	536
Онега	581	(98,64)	0	(0,00)	8	(1,36)	589
Советская Гавань	452	(56,36)	24	(2,99)	326	(40,65)	802
Феодосия	43	(51,81)	0	(0,00)	40	(48,19)	83

2022 г.

Магадан	350	(62,72)	130	(23,30)	78	(13,98)	558
Выборг	624	(96,45)	0	(0,00)	23	(3,55)	647
Де-Кастри	165	(59,14)	4	(1,43)	110	(39,43)	279
Москальво	452	(100,00)	0	(0,00)	0	(0,00)	452
Онега	609	(98,38)	0	(0,00)	10	(1,62)	619
Советская Гавань	518	(59,88)	14	(1,62)	333	(38,50)	865
Феодосия	29	(42,65)	0	(0,00)	39	(57,35)	68

9 мес. 2023 г.

Магадан	213	(58,68)	94	(25,89)	56	(15,43)	363
Выборг	89	(100,00)	0	(0,00)	0	(0,00)	89
Де-Кастри	132	(100,00)	0	(0,00)	0	(0,00)	132
Москальво	316	(100,00)	0	(0,00)	0	(0,00)	316
Онега	405	(99,51)	0	(0,00)	2	(0,49)	407
Советская Гавань	371	(52,40)	18	(2,54)	319	(45,06)	708
Феодосия	95	(87,16)	0	(0,00)	14	(12,84)	109

¹ Все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных.

² Накатные, наплавные суда и контейнеровозы.

Таким образом, количественный состав судозахода по видам судов в морском порту Магадан в период 2020 — 9 мес. 2023 гг. существенно не изменился и включал в себя 50-60% всех судов (кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных), 23-33% накатных, наплавных судов и контейнеровозов, а также примерно 13-15% наливных судов.

Отсутствие, либо незначительное количество накатных, наплавных судов и контейнеровозов в морских портах: Выборг (Ленинградская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым) за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. связано, в том числе, с наличием в указанных населенных пунктах железнодорожного сообщения, что снижает нагрузку на морские порты.

Количество лоцманских проводок и общая протяженность лоцманских проводок в морских портах: Магадан, Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым) за период 2020 — 9 мес. 2023 гг.

Таблица № 3.

Морской порт	2021 г.		2022 г.		9 мес. 2023 г.
	2020 г.	(рост/снижение ¹ ,%)	(рост/снижение ¹ ,%)	(рост/снижение ¹ ,%)	

Количество лоцманских проводок, ед.

Магадан	454	505	(+11,23%)	559	(+10,69%)	356
Выборг	470	768	(+63,40%)	870	(+13,28%)	635
Де-Кастри	660	558	(-15,46%)	115	(-79,39%)	165
Москальво	24	14	(-41,67%)	2	(-85,71%)	6
Онега	764	734	(-3,93%)	715	(-2,59%)	24
Советская Гавань	386	337	(-12,69%)	191	(-43,32%)	113
Феодосия	102	85	(-16,67%)	69	(-18,82%)	130

Общая протяженность лоцманских проводок, морская миля

Магадан	832,0	841,0	(+1,08%)	911,0	(+8,32%)	602,0
Выборг	5 706,0	9 633,0	(+68,82%)	9 995,0	(+3,76%)	7 972,0
Де-Кастри	662,0	568,0	(-14,20%)	230,0	(-59,51%)	328,0
Москальво	264,0	154,0	(-41,67%)	2,0	(-98,70%)	66,0

Онега	3 390,0	3 047,0	(-10,12%)	2 797,0	(-8,20%)	344,0
Советская Гавань	475,2	330,4	(-30,47%)	440,2	(+33,23%)	299,0
Феодосия	493,0	405,0	(-17,85%)	335,0	(-32,05%)	611,0

¹ Рост/снижение по отношению к предыдущему периоду.

Таким образом, показатели количества лоцманских операций и общей протяженности лоцманских проводок в морском порту Магадан за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. планомерно растут (10-11% рост количества лоцманских операций, 1-8% рост общей протяженности лоцманских проводок), в то время как показатели в морских портах: Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым) снижаются: 2-79% снижение количества лоцманских операций, 8-98% снижение общей протяженности лоцманских проводок, а в морском порту Выборг (Ленинградская область) в 2021 году резко возросли (+63%, + 68% по показателям соответственно), в 2022 году рост продолжился (+13%, +3% по показателям соответственно).

Динамика роста размера лоцманского сбора (ставки каботажного плавания)

в морских портах: Магадан, Выборг (Ленинградская область),

Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область),

Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край),

Феодосия (Республика Крым) за период 2020 — 9 мес. 2023 гг.

Таблица № 4.

Морской порт	Вид лоцманского сбора	Ставки каботажного плавания в морском порту Выборг, руб./1GT					
		Накатные, наливные суда	Наливные суда	Средний показатель	Рост ³ , %	Рост к 2020 г., %	
Все суда ¹	Контейнеровозы ²	накатные суда	наливные суда	Средний показатель	Рост ³ , %	Рост к 2020 г., %	
2020 год							
Магадан	за операцию	2,29	1,61	2,53	2,14	-	-
за милю	0,31	0,23	0,36	0,30	-	-	
Выборг	за операцию	1,13	0,90	1,36	0,96	-	-
за милю	0,48	0,38	0,57	0,41	-	-	
Де-Кастри	за операцию	0,66	0,47	0,47	0,53	-	-

за милю	0,21	0,15		0,15	0,17	-	-		
Москальво	за операцию	0,86	0,62		0,95	0,81	-	-	
за милю	0,19	0,14		0,21	0,18	-	-		
Онега	за операцию	0,49	0,36		0,55	0,47	-	-	
за милю	0,15	0,13		0,16	0,15	-	-		
Советская Гавань	за операцию	1,64	1,15		1,81	1,53	-	-	
за милю	0,13	0,09		0,14	0,12	-	-		
Феодосия	за операцию	0,94	0,66		1,04	0,88	-	-	
за милю	0,75	0,53		0,83	0,70	-	-		
2021 год									
Магадан	за операцию	2,52	1,77		2,78	2,36	10,28	10,28	
за милю	0,34	0,25		0,40	0,33	10,00	10,00		
Выборг	за операцию	1,19	0,95		1,43	1,01	5,21	5,21	
за милю	0,50	0,40	0,20	0,60	0,43	4,88	4,88		
Де-Кастри	за операцию	0,69	0,49		0,77	0,65	22,64	22,64	
за милю	0,22	0,16		0,24	0,21	23,53	23,53		
Москальво	за операцию	0,95	0,68		1,05	0,89	9,88	9,88	
за милю	0,21	0,15		0,23	0,20	11,11	11,11		
Онега	за операцию	0,51	0,38		0,58	0,49	2,26	2,26	
за милю	0,16	0,14		0,17	0,16	6,67	6,67		
Советская Гавань	за операцию	1,72	1,21		1,90	1,61	5,23	5,23	
за милю	0,14	0,10		0,15	0,13	8,33	8,33		
Феодосия	за операцию	0,99	0,69		1,09	0,92	4,55	4,55	
за милю	0,79	0,56		0,87	0,74	5,71	5,71		

1 полугодие 2022 год

Магадан	за операцию	3,02	2,12		3,34	2,83	19,92	32,24
за милю	0,43	0,34		0,48	0,42	27,27	40,00	
Выборг	за операцию	1,31	1,05	0,53	1,57	1,12	10,89	16,67
за милю	0,55	0,44	0,22	0,66	0,47	9,30	14,63	
Де-Кастри	за операцию	0,79	0,56		0,89	0,75	15,38	41,51
за милю	0,25	0,18		0,28	0,24	14,29	41,18	
Москальво	за операцию	1,09	0,78		1,21	1,03	15,73	27,16
за милю	0,24	0,17		0,26	0,22	10,00	22,22	
Онега	за операцию	0,55	0,41		0,62	0,53	8,16	12,77
за милю	0,17	0,15		0,18	0,17	6,25	13,33	
Совесткая Гавань	за операцию	1,98	1,39		2,19	1,85	14,91	20,92
за милю	0,16	0,12		0,17	0,15	15,38	25,00	
Феодосия	за операцию	1,09	0,76		1,20	1,02	10,87	15,91
за милю	0,87	0,62		0,96	0,82	10,81	17,14	

2 полугодие 2022 год

Магадан	за операцию	3,62	2,54		4,01	3,39	19,79	58,41
за милю	0,52	0,41		0,58	0,50	19,05	83,33	
Выборг	за операцию	1,31	1,05	0,53	1,57	1,12	0,00	16,66
за милю	0,55	0,44	0,22	0,66	0,47	0,00	14,63	
Де-Кастри	за операцию	0,87	0,62		0,98	0,82	9,33	54,72
за милю	0,28	0,20		0,31	0,26	8,33	52,94	
Москальво	за операцию	1,20	0,86		1,33	1,13	9,71	39,51
за милю	0,26	0,19		0,29	0,25	12,44	28,80	

за милю	0,20	0,19		0,27	0,20	13,04	30,07
Онега	за операцию	0,66	0,49		0,74	0,63	18,87 34,04
за милю	0,20	0,18		0,22	0,22	17,65	33,33
Советская Гавань	за операцию	2,18	1,53		2,41	2,04	10,27 33,33
за милю	0,18	0,13		0,19	0,17	13,33	41,67
Феодосия	за операцию	1,31	0,91		1,44	1,22	19,61 38,64
за милю	1,04	0,74		1,15	0,98	19,51	40,00

9 месяцев 2023 год

Магадан	за операцию	3,98	2,79	4,41	3,73	10,03	74,30
за милю	0,57	0,45	0,64	0,55	10,00	83,33	
Выборг	за операцию	1,44	1,16	0,58	1,73	1,23	9,82 28,13
за милю	0,61	0,48	0,24	0,73	0,52	10,64	26,83
Де-Кастри	за операцию	0,96	0,68	1,08	0,91	10,96	71,70
за милю	0,31	0,22	0,34	0,29	11,54	70,59	
Москальво	за операцию	1,38	0,99	1,53	1,30	15,04	60,49
за милю	0,30	0,22	0,33	0,28	12,00	55,56	
Онега	за операцию	0,99	0,74	1,11	0,95	50,79	102,13
за милю	0,30	0,27	0,33	0,30	50,00	100,00	
Советская Гавань	за операцию	2,40	1,68	2,65	2,24	9,80	46,41
за милю	0,20	0,14	0,21	0,18	5,88	50,00	
Феодосия	за операцию	1,70	1,18	1,87	1,58	29,51	79,55
за милю	1,35	0,96	1,50	1,27	29,59	81,43	

¹ Все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных.

² Накатные, наплавные суда и контейнеровозы.

³ Рост по отношению к предыдущему значению.

Средний показатель ставок лоцманского сбора с каботажных судов «за операцию» в морском порту Магадан в период 2020 — 9 мес. 2023 гг. является самым высоким среди рассматриваемых морских портов, в частности:

- в среднем превышает в 2,6 раза по отношению к средним показателям в морском порту Выборг (Ленинградская область) в 2020 г. — 9 мес. 2023 гг.;

- в среднем превышает в 3,9 раза по отношению к средним показателям в морском порту Де-Кастри (Хабаровский край) в 2020 г. — 9 мес. 2023 гг.;

- в среднем превышает в 3,7 раза по отношению к средним показателям в морском порту Москальво (Сахалинская область) в 2020 г. — 9 мес. 2023 гг.;

- в среднем превышает в 4,7 раза по отношению к средним показателям в морском порту Онега (Архангельская область) в 2020 г. — 9 мес. 2023 гг.;

- в среднем превышает в 1,6 раза по отношению к средним показателям в морском порту Советская Гавань (Хабаровский край) в 2020 г. — 9 мес. 2023 гг.;

- в среднем превышает в 2,6 раза по отношению к средним показателям в морском порту Феодосия (Республика Крым) в 2020 г. — 9 мес. 2023 гг.;

Средний показатель ставок лоцманского сбора с каботажных судов «за милю» в морском порту Магадан в период 2020 — 9 мес. 2023 гг. является одним из самых высоких¹ среди рассматриваемых морских портов, в частности:

- в среднем превышает в 1,8 раза по отношению к средним показателям в морском порту Де-Кастри (Хабаровский край) в 2020 г. — 9 мес. 2023 гг.;

- в среднем превышает в 1,8 раза по отношению к средним показателям в морском порту Москальво (Сахалинская область) в 2020 г. — 9 мес. 2023 гг.;

- в среднем превышает в 2,1 раза по отношению к средним показателям в морском порту Онега (Архангельская область) в 2020 г. — 9 мес. 2023 гг.;

- в среднем превышает в 2,8 раза по отношению к средним показателям в морском порту Советская Гавань (Хабаровский край) в 2020 г. — 9 мес. 2023 гг.

Дополнительно установлено, что в морском порту Магадан в период 2020 г. — 9 мес. 2023 гг. темпы роста размеров ставок лоцманского сбора опережают средний темп роста размеров ставок лоцманского сбора в рассматриваемых морских портах за тот же период:

1. в 1 полугодии 2022 года по отношению к 2020 году в морском порту Магадан «за операцию» +32,24% против среднего повышения по рассматриваемым морским портам + 22,49%, «за милю» в морском порту Магадан + 40,00% против среднего повышения по рассматриваемым морским портам + 22,25%;
2. во 2 полугодии 2022 года по отношению к 2020 году в морском порту Магадан «за операцию» + 58,41% против среднего повышения по рассматриваемым морским портам + 36,15%, «за милю» в морском порту Магадан + 66,67% против среднего повышения по рассматриваемым морским портам + 36,91%;
3. за 9 месяцев 2023 по отношению к 2020 году в морском порту Магадан «за операцию» + 74,30% против среднего повышения по рассматриваемым морским портам + 36,91%;

портам + 64,74%, «за милю» в морском порту Магадан + 83,33% против среднего повышения по рассматриваемым морским портам + 64,07%.

ФГУП «Росморпорт» письмом от 21.06.2023 № ВК-01/47 представило перечень хозяйствующих субъектов — потенциальных конкурентов, оказывавших, либо имевших возможность оказывать услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морских портах: Магадан, Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым) в период 2020 — 9 мес. 2023 гг.

Из 11 хозяйствующих субъектов, указанных ФГУП «Росморпорт» в качестве потенциальных конкурентов на рынке услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морских портах: Магадан, Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым), 7 хозяйствующих субъектов (63,64%) указали на отсутствие в штате лоцманов, имеющих право оказывать услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в рассматриваемых морских портах, 2 хозяйствующих субъекта (18,18%) сообщили, что оказывают услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов только в морских портах Приморья и не имеют возможности оказывать рассматриваемые услуги в морских портах: Магадан, Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым) ввиду их удаленности от г. Владивостока, 2 хозяйствующих субъекта (18,18%) помимо отсутствия в штате лоцманов, имеющих право оказывать услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в рассматриваемых морских портах, также отметили отсутствие материально-технической базы для оказания услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов на территории рассматриваемых морских портов.

В результате, 100% опрошенных респондентов ответили, что в рассматриваемых периодах не оказывали, не оказывают и не имели возможность оказывать услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морских портах: Магадан, Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым).

Дополнительно, в целях установления хозяйствующих субъектов, оказывавших услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морских портах: Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым), в адрес капитанов перечисленных морских портов были направлены запросы антимонопольного органа.

Из ответов капитанов морских портов: Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым) установлено, что в указанных морских портах в период 2020 — 9 мес. 2023 гг. услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов выполнял 1 хозяйствующий субъект - ФГУП «Росморпорт».

Таким образом, в морских портах Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская

область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым) отсутствуют сопоставимые с морским портом Магадан рынки услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов по следующим основаниям:

- объем судозахода и количественный состав по видам судов в морских портах Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым) за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. не сопоставимы с объемом судозахода и количественным составом по видам судов в морском порту Магадан за аналогичный период;
- количество лоцманских проводок и общая протяженность лоцманских проводок в морских портах Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым) за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. не сопоставимы с количеством лоцманских проводок и общей протяженностью лоцманских проводок в морском порту Магадан за аналогичный период;
- размер, динамика роста и темп прироста, ставок лоцманского сбора с каботажных судов в морских портах Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым) за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. не сопоставимы с размером, динамикой роста и темпом прироста ставок лоцманского сбора с каботажных судов в морском порту Магадан за аналогичный период;
- рынки услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в период 2020 — 9 мес. 2023 гг. в морских портах Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым) не находятся в состоянии конкуренции, так как изучаемые услуги в указанных морских портах в рассматриваемый период оказывал один хозяйствующий субъект.

На основании изложенного установлено, что на территориях иных морских портов, в которых оказывались услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, отсутствуют рынки, сопоставимые по критериям, установленным статьей 6 Закона о защите конкуренции, с рассматриваемым рынком услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан за период 2020 — 9 мес. 2023 гг.

За пределами Российской Федерации сопоставимые рынки отсутствуют в силу иного государственного регулирования, включая налогообложение и таможенно-тарифное регулирование.

В результате проведенного анализа установлено отсутствие сопоставимого рынка как на территории Российской Федерации, так и за ее пределами. Следовательно, в отсутствие сопоставимых рынков отсутствуют сопоставимые цены на реализацию рассматриваемых услуг.

Монопольно высокая цена (затратный метод).

При использовании затратного метода анализу подлежат:

- расходы, необходимые для производства и реализации услуги;

- прибыль хозяйствующего субъекта от реализации услуги;
- цена услуги;
- данные о фактической рентабельности.

В рамках исследования обстоятельств установления монопольно высокой цены услуги антимонопольный орган оценивает обоснованность расходов, включенных в цену услуги, при этом исходя из положений статьи 252 Налогового кодекса Российской Федерации, под расходами понимаются обоснованные и документально подтвержденные затраты.

В соответствии с пунктом 17 Пленума Верховного Суда РФ от 04.03.2021 № 2 «О некоторых вопросах, возникающих в связи с применением судами антимонопольного законодательства» по смыслу закона установленная (применяемая) доминирующим на рынке хозяйствующим субъектом цена может быть признана недопустимой (монопольно высокой), если она превышает стоимость товара, обеспечивающую возмещение необходимых расходов и получение разумной прибыли, и цену, которая сформировалась на сопоставимых конкурентных товарных рынках при их наличии (пункты 4 и 7 статьи 4, части 1 и 4 статьи 6 Закона о защите конкуренции).

В частности, при оценке необходимости расходов для обеспечения деятельности хозяйствующего субъекта может приниматься во внимание их экономическая оправданность, в том числе направленность расходов на удовлетворение производственных потребностей субъекта, соответствие размера затрат обычной стоимости соответствующих благ, рыночная конъюнктура, в которой осуществлялись затраты. Например, экономически не оправданными для целей применения статьи 6 Закона могут быть признаны затраты, не имеющие отношения к производству и реализации товара, но учтенные доминирующим на рынке субъектом при формировании цены товара. Экономически оправданными могут являться затраты, увеличение которых обусловлено ростом цен на рынке сырья, из которого производится товар.

В силу пункта 21 Приказа Минтранса № 266 к расходам по обеспечению лоцманской проводки судов относятся:

- содержание лоцманской службы;
- содержание и эксплуатация судов и других транспортных средств, необходимых для выполнения лоцманских функций, мест для их стоянки (включая расходы по отстоя судов, аренде судов и причалов), средств связи; содержание административных и бытовых помещений, занимаемых лоцманской службой, включая амортизацию, налоги, оплату услуг связи, электроэнергию, коммунальных услуг, арендную плату, расходы на ремонт;
- расходы по доставке/снятию лоцмана на/с судно (если такие расходы не оплачиваются дополнительно к ставке лоцманского сбора);
- прочие расходы, связанные с оказанием данной услуги.

В морском порту Магадан доставка лоцмана на/с судна осуществляет ПАО «ММТП», следовательно, доставка лоцмана на/с судна не входит в лоцманский сбор, взимаемый с каботажных судов в морском порту Магадан.

По данным, представленным ФГУП «Росморпорт» письмом от 03.04.2023 № СП-26/2982-20, к расходам, необходимым для оказания услуг лоцманской проводки каботажных судов

в морском порту Магадан в период 2020 — 9 мес. 2023 гг., на основании Приказа ФГУП «Росморпорт» от 05.07.2016 № 317 «Об утверждении методики распределения доходов и расходов по видам деятельности ФГУП «Росморпорт» относятся: фонд оплаты труда (ФОТ), отчисления с ФОТ (страховой взнос), амортизационные отчисления, ремонт основных средств, расходы по аренде, услуги сторонних организаций на содержание и эксплуатацию имущества, расходы, связанные с содержанием персонала, страхование, налоги и расходы по Коллективному договору от 30.12.2016, утвержденному общим собранием работников ФГУП «Росморпорт» от 29.12.2016 (далее — коллективный договор).

Динамика роста расходов, необходимых для оказания услуг лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан,

в период 2020 — 2022 гг.

Таблица № 5.

№ п/п	Статья затрат	Расходы 2020 г., тыс. руб.	Доля ¹ , %	Расходы 2021 г., тыс. руб.	Доля ¹ , %	Расходы		Доля ¹ , %	
						Расходы 2022 г., тыс. руб.	Доля ¹ , %		Расходы 9 мес. 2023 г., тыс. руб.
1	ФОТ	████████	71,38	████████	64,72	████████	69,72	████████	70,07
2	Отчисления с ФОТ	████████	18,09	████████	18,57	████████	20,23	████████	21,54
3	Амортизация	██████	0,63	██████	0,53	██████	0,04	██████	0,22
4	Ремонт ОС	██████	0,33	██████	0,06	██████	0,04	██████	0,01
5	Аренда	██████	0,02	██████	0,02	██████	0,02	██████	0,01
6	Услуги сторонних организаций	████████	2,14	████████	1,80	████████	1,92	████████	1,71
7	Содержание персонала	████████	2,79	████████	8,81	████████	2,13	████████	4,80
8	Страхование	██████	0,93	██████	0,40	██████	0,41	██████	0,50
9	Налоги	██████	0,04	██████	0,03	██████	0,12	██████	0,08
10	Коллективный договор	████████	3,66	████████	5,06	████████	5,21	████████	1,06

11 Прочие расходы	■	0,00	■	0,00	■	0,15	■	0,00
Итого:	■	100,00	■	100,00	■	100,00	■	100,00

¹ Процентная доля в расходах.

В 2021 г. по отношению к 2020 г. следующие расходы повысились:

- на ФОТ +8,46%,
- на отчисления с ФОТ +22,81%,
- на амортизацию +1,96%,
- на услуги сторонних организаций +0,58%,
- на содержание персонала +277,97%,
- на коллективный договор +65,44%.

При этом, следующие расходы снизились в 2021 г. по отношению к 2020 г.: -на ремонт ОС -77,78%,

-на страхование -48,68%.

В целом, расходы в 2021 г. по отношению к 2020 г. повысились на 19,62%.

В 2022 г. по отношению к 2020 г. следующие расходы повысились:

- на ФОТ +16,08%,
- на отчисления с ФОТ +32,93%,
- на услуги сторонних организаций +6,90%,
- на налоги +300,00%,
- на коллективный договор +69,13%.

При этом, следующие расходы снизились в 2022 г. по отношению к 2020 г.:

- на амортизацию -92,16%,
- на ремонт ОС -85,19%,
- на содержание персонала -9,25%,
- на страхование -47,37%.

В целом, расходы в 2022 г. по отношению к 2020 г. повысились на 18,85%.

В 2022 г. по отношению к 2021 г. следующие расходы повысились:

- на ФОТ +7,03%,

- на отчисления с ФОТ +8,24%,
- на услуги сторонних организаций +6,29%,
- на страхование +2,56%,
- на налоги +300,00%,
- на коллективный договор +2,23%.

При этом, следующие расходы снизились в 2022 г. по отношению к 2021 г.: - на амортизацию -92,31%,

- на ремонт ОС -33,33%,
- на содержание персонала -75,99%.

В целом, расходы в 2022 г. по отношению к 2021 г. снизились на 0,65%.

Для анализа расходов за 9 мес. 2023 г. Магаданским УФАС России у ФГУП «Росморпорт» были запрошены данные о доходах и расходах за 9 мес. 2020 г., 9 мес. 2021 г., 9 мес. 2022 г. Запрашиваемые данные представлены ФГУП «Росморпорт» письмом от 02.11.2023 № ВК-02/525 (вх. № 4214/23).

За 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2020 г. следующие расходы повысились:

- на ФОТ +45,90%,
- на отчисления с ФОТ +66,82%,
- на услуги сторонних организаций +10,45%,
- на содержание персонала +217,56%,
- на налоги +133,33%,
- на коллективный договор +338,10%.

При этом, следующие расходы снизились в период 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2020 г.:

- на амортизацию -45,71%,
- на аренду -50,00%,
- на страхование -25,86%.

В целом, расходы за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2020 г. повысились на 52,95%.

За 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2021 г. следующие расходы повысились:

- на ФОТ +1,34%,
- на отчисления с ФОТ +40,54%,
- на услуги сторонних организаций +12,12%,
- на страхование +38,71%,

- на налоги +250,00%,
- на коллективный договор +5,75%.

При этом, следующие расходы снизились в период 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2021 г.:

- на амортизацию -53,66%,
- на ремонт ОС -50,00%,
- на аренду -50,00%,
- на содержание персонала -17,62%.

В целом, расходы за 9 мес.2023 г. по отношению к 9 мес. 2021 г. повысились на 30,01%.

За 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2022 г. следующие расходы повысились:

- на ФОТ +30,95%,
- на отчисления с ФОТ +39,70%,
- на амортизацию +375,00%,
- на услуги сторонних организаций +19,36%,
- на содержание персонала +143,28%,
- на страхование +48,28%,
- на налоги +250,00%,
- на коллективный договор +76,92%.

При этом, следующие расходы снизились в период 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2022 г.:

- на ремонт ОС -75,00%,
- на аренду -50,00%.

В целом, расходы за 9 мес.2023 г. по отношению к 9 мес. 2022 г. повысились на 36,25%.

По итогам проверки представленных ФГУП «Росморпорт» подтверждающих документов, обосновывающих расходы для оказания услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. на основании пункта 21 Приказа Минтранса № 266, расходы приняты Комиссией в полном объеме.

Финансовые показатели лоцманского сбора

в морском порту Магадан в период 2020 - 2022 гг.

Таблица № 6.

Наименование	2020 г.	2021 г.	2022 г.	9 мес. 2023 г.
--------------	---------	---------	---------	----------------

Доходы, тыс. руб.	████████	████████	████████	████████
Расходы (себестоимость), тыс. руб.	████████	████████	████████	████████
Прибыль/убыток, тыс. руб.	████████	████████	████████	████████
Рентабельность продаж¹,%	3,86	6,78	40,17	33,12
Рентабельность услуг²,%	4,02	7,28	67,15	49,53

¹ Рентабельность продаж = прибыль / доходы * 100.

² Рентабельность услуг = прибыль / себестоимость * 100.

Темп прироста доходов в 2021 г. по отношению к 2020 г. составил +23,37%. Прирост расходов по отношению к 2020 г. составил + 19,62%. Рост прибыли в 2021 г. по отношению к 2020 г. составил +116,82%. Прирост рентабельности продаж и услуг в 2021 г. по отношению к 2020 г. составил +2,92% и +3,26% соответственно.

Темп прироста доходов в 2022 г. по отношению к 2021 г. составил +54,80%, по отношению к 2020 г. + 90,98%. Прирост расходов в 2022 г. по отношению к 2021 г. составил -0,65% (снижение расходов), по отношению к 2020 г. составил +18,85%. Рост прибыли в 2022 г. по отношению к 2021 г. составил +816,64%, по отношению к 2020 г. составил +1 887,46%. Прирост рентабельности продаж и услуг в 2022 г. по отношению к 2021 г. составил +33,39% и +59,87% соответственно, по отношению к 2020 г. +36,31% и +63,13%, соответственно.

Темп прироста доходов за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2022 г. составил +4,76%, по отношению к 9 мес. 2021 г. +60,84%, по отношению к 9 мес. 2020 г. +118,29%. Прирост расходов за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2022 г. составил +36,25%, по отношению к 9 мес. 2021 г. +30,01%, по отношению к 9 мес. 2020 г. +52,95%. Рост прибыли за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2021 г. составил +208,56%, по отношению к 9 мес. 2020 г. +1 488,52%. По отношению к 9 мес. 2022 г. прибыль за 9 мес. 2023 г. снизилась на 28,58%. Прирост рентабельности продаж и услуг за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2021 г. составил +16,23% и +28,66%, соответственно, по отношению к 9 мес. 2020 г. +28,57% и +44,76%. Рентабельность продаж и услуг за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2022 г. снизилась на 15,46 и 44,95%, соответственно.

На основании изложенного, установлено, что темп роста доходов от оказания услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан в период 2022 — 9 мес. 2023 гг. значительно опережает темп роста расходов, необходимых для оказания рассматриваемых услуг за тот же период.

Динамика роста размера лоцманского сбора

(ставки каботажного плавания) в морском порту Магадан

за период 2020 — 9 мес. 2023 гг.

Таблица № 7.

Все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных

Наименование	2020 г.	2021 г.	1 пол. 2022 г.	2 пол. 2022 г.	9 мес. 2023 г.
Ставка лоцманского сбора «за операцию», руб./1GT	2,29	2,52	3,02	3,62	3,98
Рост по отношению к предыдущему периоду,%	-	10,04	19,84	19,87	9,94
Рост во 2 пол. 2022 г. к 2021 г.,%	-	-	-	43,65	-
Рост по отношению к 2020 г.,%	-	10,04	31,88	58,08	73,80
Ставка лоцманского сбора «за милю», руб./1GT	0,31	0,34	0,43	0,52	0,57
Рост по отношению к предыдущему периоду,%	-	9,68	26,47	20,93	9,62
Рост во 2 пол. 2022 г. к 2021 г.,%	-	-	-	67,74	-
Рост по отношению к 2020 г.,%	-	9,68	38,71	67,74	83,87

Накатные, наплавные суда и контейнеровозы

Ставка лоцманского сбора «за операцию», руб./1GT	1,61	1,77	2,12	2,54	2,79
Рост по отношению к предыдущему периоду,%	-	9,94	19,77	19,81	9,84
Рост во 2 пол. 2022 г. к 2021 г.,%	-	-	-	43,50	-
Рост по отношению к 2020 г.,%	-	9,94	31,68	57,76	73,29
Ставка лоцманского сбора «за милю», руб./1GT	0,23	0,25	0,34	0,41	0,45
Рост по отношению к предыдущему периоду,%	-	8,70	36,00	20,59	9,76
Рост во 2 пол. 2022 г. к 2021 г.,%	-	-	-	78,26	-
Рост по отношению к 2020 г.,%	-	8,70	47,83	78,26	95,65

Наливные суда

Ставка лоцманского сбора «за операцию», руб./1GT	2,53	2,78	3,34	4,01	4,41
Рост по отношению к предыдущему периоду,%	-	9,88	20,14	20,06	9,98
Рост во 2 пол. 2022 г. к 2021 г.,%	-	-	-	44,24	-
Рост по отношению к 2020 г.,%	-	9,88	32,02	58,50	74,31
Ставка лоцманского сбора «за милю», руб./1GT	0,36	0,40	0,48	0,58	0,64
Рост по отношению к предыдущему периоду,%	-	11,11	20,00	20,83	10,34
Рост во 2 пол. 2022 г. к 2021 г.,%	-	-	-	45,00	-
Рост по отношению к 2020 г.,%	-	11,11	33,33	61,11	77,78

Средний тариф по всем видам судов

Ставка лоцманского сбора «за операцию», руб./1GT	2,14	2,36	2,83	3,39	3,73
Рост по отношению к предыдущему периоду,%	-	10,28	19,92	19,79	10,03
Рост во 2 пол. 2022 г. к 2021 г.,%	-	-	-	43,64	-
Рост по отношению к 2020 г.,%	-	10,28	32,24	58,41	74,30
Ставка лоцманского сбора «за милю», руб./1GT	0,30	0,33	0,42	0,50	0,55
Рост по отношению к предыдущему периоду,%	-	10,00	27,27	19,05	10,00
Рост во 2 пол. 2022 г. к 2021 г.,%	-	-	-	51,52	-
Рост по отношению к 2020 г.,%	-	10,00	40,00	66,67	83,33

Рост размера ставок лоцманского сбора в морском порту Магадан за период 2020 — 9 мес. 2023 г. составил:

1. на все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных:
 - за операцию + 73,80%,
 - за милю + 83,87%;

2. на накатные, наплавные суда и контейнеровозы:

- за операцию + 73,29%,
- за милю + 95,65%;

3. на наливные суда:

- за операцию + 74,31%,
- за милю + 77,78%.

Рост среднего размера ставок лоцманского сбора для всех типов судов в морском порту Магадан за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. составил:

- за операцию + 74,30%,
- за милю + 83,33%.

Рост среднего размера ставок лоцманского сбора в морском порту Магадан во 2 полугодии 2022 г. по отношению к 2021 г. составил:

- за операцию + 43,64%,
- за милю + 51,52%.

Рост среднего размера ставок лоцманского сбора в морском порту Магадан за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. составил:

- за операцию + 74,30%,
- за милю + 83,33%.

В рамках рассмотрения дела ФГУП «Росморпорт» были представлены данные о размерах лоцманских сборов во всех морских портах, в которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор, согласно Приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387.

В результате установлено, что размер ставок лоцманского сбора за операцию в морском порту Магадан является самым высоким среди всех морских портов, в которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор, согласно Приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387.

Анализ размера ставок лоцманских сборов, взимаемых во всех морских портах, в которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор, согласно Приказу Минтранса от 31.10.2012 № 38, показал следующее.

Средний размер ставки лоцманского сбора за операцию в морском порту Магадан в 1 полугодии 2022 года составил 2,83 руб./1GT и превысил средний размер ставки лоцманского сбора за операцию по всем морским портам, в которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор согласно Приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387, в 3,4 раза (средний тариф по всем портам в 1 полугодии 2022 года — 0,83 руб./1GT).

Средний размер ставки лоцманского сбора за милю в морском порту Магадан в 1

полугодии 2022 года составил 0,42 руб./1GT и превысил средний размер ставки лоцманского сбора за милю по всем морским портам, в которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор, согласно Приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387, в 1,7 раза (средний тариф по всем портам в 1 полугодии 2022 года — 0,25 руб./1GT).

Средний размер ставки лоцманского сбора за операцию в морском порту Магадан во 2 полугодии 2022 года составил 3,39 руб./1GT и превысил средний размер ставки лоцманского сбора за операцию по всем морским портам, в которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор, согласно Приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387, в 3,2 раза (средний тариф по всем портам во 2 полугодии 2022 года — 1,05 руб./1GT).

Средний размер ставки лоцманского сбора за милю в морском порту Магадан во 2 полугодии 2022 года составил 0,5 руб./1GT и превысил средний размер ставки лоцманского сбора за милю по всем морским портам, в которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор, согласно Приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387, в 1,7 раза (средний тариф по всем портам во 2 полугодии 2022 года — 0,29 руб./1GT).

Средний размер ставки лоцманского сбора за операцию в морском порту Магадан в период 9 мес. 2023 г. составил 3,73 руб./1GT и превысил средний размер ставки лоцманского сбора за операцию по всем морским портам, в которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор, согласно Приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387, в 3,2 раза (средний тариф по всем портам в 9 мес. 2023 года — 1,15 руб./1GT).

Средний размер ставки лоцманского сбора за милю в морском порту Магадан в 9 мес. 2023 года составил 0,55 руб./1GT и и превысил средний размер ставки лоцманского сбора за милю по всем морским портам, в которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор, согласно Приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387, в 1,6 раза (средний тариф по всем портам в 9 мес. 2023 г. — 0,34 руб./1GT).

ФГУП «Росморпорт» не представило калькуляции (расчеты) ставок лоцманского сбора каботажных судов в морском порту Магадан к собственным приказам от 19.12.2019 № 515, от 15.12.2020 № 555, от 16.12.2021 № 509, от 08.06.2022 № 227, от 16.12.2022 № 449, обосновав отсутствие калькуляций (расчетов) тем, что ставки, установленные приказом ФАС России от 06.06.2016 № 711/16, в последствии только индексировались. Размер индексации устанавливался ФГУП «Росморпорт» на основании прогнозных данных, представляемых филиалами и отделениями Предприятия по запросу центрального аппарата. Переписка с прогнозными данными, на которых основана индексация размеров ставок лоцманского сбора в морском порту Магадан по указанным приказам, также не представлена. Согласно доводам ФГУП «Росморпорт» в отношении обстоятельств, изложенных в заключении об обстоятельствах дела № 049/01/10-100/2023 необходимость в переписке с филиалами по данному вопросу отсутствует ввиду наличия ряда соответствующих информационных систем, посредством которых финансово-экономические показатели филиалов Предприятия по указанному виду деятельности аккумулируются и консолидируются в центральном аппарате ФГУП «Росморпорт».

Официальные сведения об индексах потребительских цен на товары и услуги по Российской Федерации размещены на официальном сайте² Федеральной службы государственной статистики (далее - Росстат).

Так, по данным Росстата инфляция за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. составила:

- за 2021 г. к декабрю 2020 г. +8,39%;
- за 1 полугодие 2022 г. к декабрю 2021 г. + 11,41%;
- за 2 полугодие 2022 г. к июню 2022 г. + 0,47%;
- за 2022 г. к декабрю 2021 г. + 11,94%;
- за 9 мес. 2023 г. к декабрю 2022 г. + 4,60%.

Таким образом, повышение средних ставок лоцманского сбора для каботажных судов в 2021 г. на 10,28% («за операцию») и 10,00% («за милю») по отношению к 2020 г. частично соответствует фактически сложившейся инфляции в 2021 г. к декабрю 2020 г.

Повышение средних ставок лоцманского сбора для каботажных судов в 1 полугодии 2022 г. на 19,92% («за операцию») и 27,27% («за милю») по отношению к 2021 г. превышают индекс потребительских цен за 1 полугодие 2022 г. к декабрю 2021 г. в среднем в 2 раза $((19,92+27,27)/2/11,41=2,07)$.

Повышение средних ставок лоцманского сбора для каботажных судов во 2 полугодии 2022 г. на 19,79% («за операцию») и 19,05% («за милю») по отношению к 1 полугодю 2022 г. превышают индекс потребительских цен за 2 полугодие 2022 г. по отношению к июню 2022 г. в среднем более чем в 9 раз $((19,79+19,05)/2/0,47=9,13)$.

Суммарное повышение ставок лоцманского сбора для каботажных судов в 2022 г. на 43,64% («за операцию») и 51,52% («за милю») по отношению к 2021 г. превышают индекс потребительских цен за 2022 г. к декабрю 2021 г. в среднем почти в 4 раза $((43,64+51,52)/2/11,94=3,99)$.

Повышение средних ставок лоцманского сбора для каботажных судов в 2023 г. на 10,03% («за операцию») и 10,00% («за милю») по отношению к 2022 г. уже превышают индекс потребительских цен за 9 месяцев 2023 г. по отношению к декабрю 2022 г. в среднем более чем в 2 раза $((10,03+10,00)/2/4,60=2,18)$.

Дополнительно, на основании данных об объемах судозахода, времени лоцманов на проводках и операциях, а также полученных доходах ФГУП «Росморпорт», собранных в ходе рассмотрения настоящего дела, Комиссией рассчитаны средние показатели фактически сложившейся стоимости и себестоимости 1 судозахода и 1 часа работы лоцманов на проводках и операциях в 2020, 2021, 2022 гг. и 9 месяцев 2023 гг.

Динамика изменения фактически сложившихся показателей

средних стоимости и себестоимости лоцманской проводки 1 судозахода

и 1 часа лоцмана на проводках и операциях в морском порту Магадан

за период 2020 — 9 мес. 2023 гг.

Таблица № 8.

Наименование	2020 год	2021 год	2022 год	9 мес. 2023 г.
Доходы, руб.				

Расходы, руб.				
Судозаход, ед.	576,00	514,00	529,00	363,00
Стоимость судозахода ¹ , руб.				
Себестоимость судозахода ² , руб.				
Время лоцмана, ч.	632,00	776,50	840,10	502,90
Стоимость 1 часа лоцмана, руб.				
Себестоимость 1 часа лоцмана, руб.				

¹ Фактически сложившаяся средняя стоимость лоцманской проводки 1 судозахода исходя из доходов ФГУП «Росморпорт».

² Фактически сложившаяся средняя себестоимость лоцманской проводки 1 судозахода исходя из расходов ФГУП «Росморпорт».

Фактически сложившаяся средняя стоимость лоцманской проводки 1 судозахода в 2022 году повысилась на +50,41% по отношению в 2021 г. и на +107,95% по отношению к 2020 г., при этом фактически сложившаяся средняя себестоимость лоцманской проводки 1 судозахода по отношению к 2021 г. снизилась на -3,46%, а по отношению к 2020 г. повысилась лишь на +29,41%.

Средняя себестоимость 1 часа лоцмана на проводках и операциях в 2022 г. по отношению к 2021 г. и 2020 г. снизилась на -8,17% и -10,59%, соответственно, однако фактически сложившаяся средняя стоимость 1 часа лоцмана в 2022 г. по отношению к 2021 г. и 2020 г. выросла на +43,08% и +43,67%, соответственно.

Рентабельность 1 часа лоцмана на проводках и операциях и 1 судозахода в 2022 году составила 67,15%.

Фактически сложившаяся средняя стоимость лоцманской проводки 1 судозахода за период 9 мес. 2023 г. повысилась на +16,64% по отношению к 2022 г., на +75,44% по отношению в 2021 г. и на +142,56% по отношению к 2020 г., при этом фактически сложившаяся средняя себестоимость лоцманской проводки 1 судозахода по отношению к 2022 г. увеличилась на +30,39%, по отношению к 2021 г. увеличилась на +25,87%, а по отношению к 2020 г. повысилась лишь на +68,73%.

Фактически сложившаяся средняя стоимость 1 час лоцмана на проводках и операциях за период 9 мес. 2023 г. повысилась на +33,71% по отношению к 2022 г., на +91,31%, по отношению к 2021 г. и на +92,10% по отношению к 2020 г., фактически сложившаяся средняя себестоимость 1 часа лоцмана за 9 мес. 2023 г. повысилась на +49,46% по отношению к 2022 г., на +37,26% по отношению к 2021 г. и на +33,63% по отношению к 2020 г.

Таким образом, фактически сложившаяся рентабельность 1 часа лоцмана на проводках и операциях и 1 судозахода за период 9 мес. 2023 г. составила 49,53%.

Динамику роста конечной стоимости услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов можно проследить на примере лоцманской проводки нефтеналивного танкера «Бухта Гертнера» валовой вместимостью 11 597 регистровых тонн при аналогичном количестве операций и морских миль:

- в 2020 году ставка каботажного плавания составляла 2,53 руб./1ГТ «за операцию» и 0,36 руб./1ГТ «за милю», следовательно, стоимость лоцманской проводки судна, состоящей из 4 операций и 7 морских миль, была равна $2,53 * 11\ 597 * 4 + 0,36 * 11\ 597 * 7 = 146\ 586,08$ руб.;
- в 2021 году ставка каботажного плавания составляла 2,78 руб./1ГТ «за операцию» и 0,40 руб./1ГТ «за милю», следовательно, стоимость лоцманской проводки судна, состоящей из 4 операций и 7 морских миль, была равна $2,78 * 11\ 597 * 4 + 0,40 * 11\ 597 * 7 = 161\ 430,24$ руб. (относительно 2020 г. + 10,13% , то есть + 14 844,13 руб.);
- в 1 полугодии 2022 года ставка каботажного плавания составляла 3,34 руб./1ГТ «за операцию» и 0,42 руб./1ГТ «за милю», следовательно, стоимость лоцманской проводки судна, состоящей из 4 операций и 7 морских миль, была равна $3,34 * 11\ 597 * 4 + 0,42 * 11\ 597 * 7 = 189\ 031,10$ руб. (относительно 2021 г. + 17,10% , то есть + 27 600,86 руб., и относительно 2020 г. + 28,96%, то есть + 42 445,02 руб.);
- во 2 полугодии 2022 года ставка каботажного плавания составляла 4,01 руб./1ГТ «за операцию» и 0,58 руб./1ГТ «за милю», следовательно, стоимость лоцманской проводки судна, состоящей из 4 операций и 7 морских миль, была равна $4,01 * 11\ 597 * 4 + 0,58 * 11\ 597 * 7 = 233\ 099,70$ руб. (относительно 1 полугодия 2022 г. + 23,31%, то есть + 44 068,60 руб., относительно 2021 г. + 44,40% , то есть + 71 669,46 руб., и относительно 2020 г. + 59,02%, то есть + 86 513,62 руб.);
- в период 9 мес. 2023 года ставка каботажного плавания составляла 4,41 руб./1ГТ «за операцию» и 0,64 руб./1ГТ «за милю», следовательно, стоимость лоцманской проводки судна, состоящей из 4 операций и 7 морских миль, была равна $4,41 * 11\ 597 * 4 + 0,64 * 11\ 597 * 7 = 256\ 525,64$ руб. (относительно 2 полугодия 2022 г. + 10,05%, то есть + 23 485,94 руб., относительно 1 полугодия 2022 г. + 35,71%, то есть + 67 494,54 руб., относительно 2021 г. + 58,91% , то есть + 95 095,40 руб., и относительно 2020 г. + 75,00%, то есть + 109 939,56 руб.).

Таким образом, при увеличении размера ставки лоцманского сбора «за операцию» на 1,88 руб./1ГТ (с 2,53 руб./1ГТ до 4,41 руб./1ГТ), «за милю» - на 0,28 руб./1ГТ (с 0,36 руб./1ГТ до 0,64 руб./1ГТ) в период 2020 — 9 мес. 2023 гг., конечная стоимость лоцманской проводки нефтеналивного танкера «Бухта Гертнера» валовой вместимостью 11 597 регистровых тонн, состоящей из 4 операций и 7 морских миль, повысилась со 146 586,08 руб. до 256 525,64 руб. на 109 939,56 руб.

В рамках данного исследования при применении затратного метода уровень фактически сложившейся рентабельности услуг (продаж) занимающего доминирующее положение хозяйствующего субъекта сопоставлен:

- с уровнем рентабельности услуг того же самого хозяйствующего субъекта, зафиксированного в иные периоды времени,

- с уровнем среднеотраслевой рентабельности продаж на рынках в иных географических границах,

- с уровнем среднеотраслевой рентабельности услуг по коду вида экономической деятельности.

Рентабельность услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказываемых ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, в период 2022 г. превышает уровень рентабельности рассматриваемых услуг в морском порту Магадан за 2021 г. более чем в 9,2 раза ($67,15\% / 7,28\% = 9,22$), уровень рентабельности рассматриваемых услуг в морском порту Магадан за 2020 г. в 16,7 раз ($67,15\% / 4,02\% = 16,70$).

Рентабельность услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказываемых ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, за 9 мес. 2023 г. превышает уровень рентабельности рассматриваемых услуг в морском порту Магадан за 2021 г. в 6,8 раз ($49,53\% / 7,28\% = 6,80$), уровень рентабельности рассматриваемых услуг в морском порту Магадан за 2020 г. более чем в 12,3 раза ($49,53\% / 4,02\% = 12,32$).

В соответствии с ОКВЭД услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов входят в подкласс 52.2 «Деятельность транспортная вспомогательная». Эта группировка включает: деятельность, связанную с перевозкой водным транспортом пассажиров, животных или грузов, включая: деятельность терминальных мощностей, таких как порты и пирсы, эксплуатацию шлюзов и т.д., навигационное обеспечение, лоцманскую проводку судов и проводку судов к причалу; деятельность по разгрузке судов лихтером и спасению судов; деятельность маяков.

Сведения о среднеотраслевой рентабельности продаж услуг по виду деятельности «52.2 Деятельность транспортная вспомогательная» на территории субъектов Российской Федерации, на которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор, согласно приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387, за 2022 г. учтены Комиссией Магаданского УФАС России на основании данных с официального сайта ФНС России. Сведения за 2023 г. на момент принятия настоящего заключения не опубликованы, в связи с этим рентабельность продаж ФГУП «Росморпорт» за 9 мес. 2023 г. в рамках данного исследования сравнивалась со среднеотраслевой рентабельностью продаж за 2022 г.

Среднеотраслевая рентабельность продаж на территории морских портов, в которых ФГУП «Росморпорт» оказывает услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов и взимает лоцманский сбор согласно приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387, за 2022 г.

Таблица № 9.

№ п/п	Субъект РФ*	Морские порты на территории субъекта РФ		Рентабельность продаж 2022 г.,%
1	Архангельская область вместе с Ненецким АО	Архангельск Мезень	Онега	Варандей (НАО) Нарьян-Мар (НАО) 5,81
2	Астраханская область	Астрахань	Оля	4,12

3	ГФЗ Санкт-Петербург	Большой порт Санкт-Петербург	Пассажирский порт Санкт-Петербург	2,61	
4	ГФЗ Севастополь	Севастополь		3,12	
5	Калининградская область	Калининград		6,02	
6	Камчатский край	Петропавловск-Камчатский		7,39	
7	Краснодарский край	Анапа Геленджик Ейск	Кавказ Новороссийск Сочи	Тамань Темрюк Туапсе	3,69
8	Красноярский край	Дудинка		2,43	
9	Ленинградская область	Выборг	Высоцк Приморск	Усть-Луга	1,92
10	Мурманская область	Витино	Кандалакша	Мурманск	7,62
11	Приморский край	Владивосток Восточный	Зарубино	Находка Посьет	3,67
12	Республика Дагестан	Махачкала			11,76
13	Республика Крым	Керчь	Феодосия	Ялта	1,66
14	Ростовская область	Азов	Ростов-на-Дону	Таганрог	4,71
15	Сахалинская область	Александровск-Сахалинский Корсаков	Москальво Невельск Поронайск	Пригородное Холмск Шахтерск	7,9
16	Хабаровский край	Ванино Де-Кастри	Мыс Лазарева Николаевск-на-Амуре	Охотск Советская Гавань	2,29
17	Чукотский АО	Анадырь	Певек	Провидения Эгвекинот	13,69
18	Ямало-Ненецкий АО (Тюменская область)	Сабетта			8,94

Среднеотраслевая рентабельность продаж:

5.52

** Субъект РФ, в котором ФГУП «Росморпорт» взимает лоцманский сбор, согласно приказу Минтранса от 31.10.2012 № 387.*

Рентабельность продаж от оказания услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказываемых ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, в 2022 г. превышает среднеотраслевой показатель рентабельности продаж почти в 7,3 раза ($40,17\% / 5,52\% = 7,28$).

Рентабельность продаж от оказания услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказываемых ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, за 9 мес. 2023 г. превышает среднеотраслевой показатель рентабельности продаж ровно в 6 раз ($33,12\% / 5,52\% = 6,00$).

Для анализа фактически сложившейся рентабельности услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказанных ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан в 2022 г. и за период 9 мес. 2023 г., Комиссией Магаданского УФАС России использованы данные о среднестатистической рентабельности проданных товаров, продукции, работ и услуг по видам экономической деятельности, согласно ежемесячным докладом Росстата «Социально-экономическое положение России» за январь-февраль 2023 года и за январь-октябрь 2023 года (далее — среднеотраслевая рентабельность услуг), в соответствии с ОКВЭД по коду «52 Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность», согласно которым среднеотраслевая рентабельность рассматриваемых услуг в 2022 году составила 20,20%, за период 9 мес. 2023 г. - 23,20%.

В результате установлено, что фактически сложившаяся рентабельность услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказанных ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, в 2022 г. превышает среднеотраслевую рентабельность услуг более чем в 3,3 раза ($67,15\%/20,20\%=3,32$), за период 9 мес. 2023 г. превышает среднеотраслевую рентабельность услуг более чем в 2,1 раза ($49,53\%/23,20\%=2,13$).

Таким образом, по результатам исследования данных, собранных в ходе рассмотрения дела № 049/01/10-100/2023, установлено следующее:

1. По итогам 2020 - 9 месяцев 2023 гг. рынок услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в границах морского порта Магадан, в соответствии с показателями уровня концентрации рынка, являлся высококонтентрированным, конкуренция не развита.
2. На основании приказа № 31-т/12 от 30.04.2004 ФГУП «Росморпорт» является субъектом естественной монополии, осуществляющим деятельность в условиях естественной монополии, в разделе III «Услуги в портах и (или) транспортных терминалах, услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей».
3. По итогам 2020 - 9 месяцев 2023 гг. на рынке услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в географических границах морского порта Магадан признаки доминирующего положения выявлены в отношении ФГУП «Росморпорт», доля которого в рассматриваемый период составила более 50%.
4. На территории Российской Федерации и за ее пределами отсутствует рынок сопоставимый с рынком услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в географических границах морского порта Магадан за 2020 — 9 мес. 2023

гг., следовательно, в отсутствие сопоставимых товарных рынков отсутствуют сопоставимые цена на реализацию рассматриваемых услуг.

5. Темп роста доходов от оказания услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан в период 2022 — 9 мес. 2023 гг. значительно опережает темп роста расходов от оказания рассматриваемых услуг за тот же период. Расходы в 2022 г. по отношению к 2021 г. снизились на -0,65%, доходы в 2022 г. по отношению к 2021 г. выросли +54,80%. Расходы в 2022 г. по отношению к 2020 г. увеличились +18,85%, доходы в 2022 г. по отношению к 2020 г. увеличились 90,98%. Расходы за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2022 г. увеличились на +36,25%, доходы за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2022 г. увеличились на +4,76%. Расходы за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2021 г. увеличились на +30,01%, доходы за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2021 г. увеличились на +60,84%. Расходы за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2020 г. увеличились на +52,95%, доходы за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2020 г. увеличились на +118,29%.
6. Суммарное повышение ставок лоцманского сбора для каботажных судов в 2022 г. на +43,64% («за операцию») и +51,52% («за милю») по отношению к 2021 г. превышает индекс роста потребительских цен за 2022 г. к декабрю 2021 г. в среднем почти в 4 раза. Повышение средних ставок лоцманского сбора для каботажных судов в 2023 г. на +10,03% («за операцию») и +10,00% («за милю») по отношению к 2022 г. превышают индекс роста потребительских цен за 9 месяцев 2023 г. по отношению к декабрю 2022 г. в среднем более чем в 2 раза.
7. Фактически сложившаяся рентабельность услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказываемых ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, в период 2022 г. в размере 67,15% превышает уровень рентабельности рассматриваемых услуг в морском порту Магадан за 2021 г. более чем в 7,5 раз, уровень рентабельности рассматриваемых услуг в морском порту Магадан за 2020 г. более чем в 17 раз. Фактически сложившаяся рентабельность услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказываемых ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, за 9 мес. 2023 г. в размере 49,53% превышает уровень рентабельности рассматриваемых услуг в морском порту Магадан за 2021 г. более чем в 5,5 раз, уровень рентабельности рассматриваемых услуг в морском порту Магадан за 2020 г. более чем в 12 раз.
8. Фактически сложившаяся рентабельность продаж от оказания услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказываемых ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, в 2022 г. в размере 40,17% превышает среднеотраслевой показатель рентабельности продаж более чем в 7 раз. Фактически сложившаяся рентабельность продаж от оказания услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказываемых ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, за 9 мес. 2023 г. в размере 33,12% превышает среднеотраслевой показатель рентабельности продаж ровно в 6 раз.
9. Фактически сложившаяся рентабельность услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказываемых ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, в 2022 г. в размере 67,15% превышает среднеотраслевую рентабельность услуг по коду «складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность» более чем в 3 раза. Фактически сложившаяся рентабельность услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказываемых ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан, за период 9 мес. 2023 г. в размере 49,53% превышает среднеотраслевую рентабельность услуг за

период 9 мес. 2023 г. более чем в 2 раза.

10. Состав исполнителей и приобретателей услуг на протяжении 2022 – 9 мес. 2023 гг. остался неизменным.
11. Условия обращения товара на товарном рынке, включая налогообложение, тарифное регулирование остались неизменными.

В связи с тем, что морской порт Магадан является портом с обязательной лоцманской проводкой, ФГУП «Росморпорт», являясь субъектом естественных монополий, пользуясь своей рыночной властью, путем злоупотребления доминирующим положением, необоснованно устанавливает и применяет монопольно высокие ставки лоцманского сбора, что влечет за собой извлечение необоснованной (монопольной) выгоды за счет хозяйствующих субъектов - получателей услуг (судовладельцев) и, как результат, ущемление их интересов в сфере предпринимательской деятельности.

Дополнительно установлено, что ввиду отсутствия железнодорожного и регулярного автомобильного сообщения с иными регионами, большей частью грузовое снабжение Магаданской области осуществляется за счет морских перевозок. Подавляющее большинство судов обязано платить лоцманский сбор. В результате, значительное увеличение лоцманского сбора влечет за собой удорожание общей стоимости морских грузовых перевозок в/из Магаданской области, что в дальнейшем учитывается в конечной стоимости ввозимых/вывозимых в/из регион/а товаров, что, в свою очередь, приводит к возникновению неблагоприятных последствий для участников как рассматриваемого, так и смежных рынков.

Таким образом, действия ФГУП «Росморпорт», выразившиеся в необоснованном увеличении стоимости лоцманского сбора в период 2022 — 9 мес. 2023 гг. ущемляют интересы приобретателей услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан, в сфере предпринимательской деятельности, а также ущемляют интересы неопределенного круга потребителей — участников смежных рынков, в том числе приобретателей товаров, ввозимых морским путем в Магаданскую область.

В соответствии с частью 5 статьи 48.1 Закона о защите конкуренции, 10 января 2024 года в адрес Комиссии письмом от 09.01.2024 № ВК-01/17 ФГУП «Росморпорт» были представлены письменные пояснения и доводы, в отношении обстоятельств, изложенных в заключении об обстоятельствах дела № 049/01/10-100/2023 от 20.12.2023 (исх. № МР/3186/23).

Комиссия Магаданского УФАС России проанализировала письменные пояснения и доводы ФГУП «Росморпорт» и установила следующее.

1. *Довод Предприятия о том, что Комиссией сделан ошибочный вывод о нарушении ФГУП «Росморпорт» требований Закона о защите конкуренции в части ограничения, устранения конкуренции.*

В рамках настоящего дела действиям ФГУП «Росморпорт» Комиссией дана оценка на соответствие требованиям Закона о защите конкуренции в части ущемления интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности и (или) неопределенного круга потребителей, в том числе путем установления монопольно высоких цен на товар (услугу) (стр. 56-57 заключения об обстоятельствах дела 049/01/10-100/2023 от 20.12.2023 (исх. № МР/3186/23)).

Таким образом, довод Предприятия об ошибочном выводе Комиссии о нарушении

требований Закона о защите конкуренции в части ограничения, устранения конкуренции не соответствует фактическим обстоятельствам рассматриваемого дела.

2. По определению среднеотраслевой рентабельности услуг.

ФГУП «Росморпорт» считает сравнение фактически сложившейся рентабельности услуг Предприятия со среднеотраслевой рентабельностью услуг, в соответствии с кодом ОКВЭД по коду «52 Складское хозяйство и вспомогательная транспортная деятельность», некорректным, и просит сравнить рентабельность услуг Предприятия с рентабельностью услуг иных «частных» лоцманских организаций, в том числе, указанных Предприятием в качестве потенциальных конкурентов.

В рамках рассмотрения дела о нарушении антимонопольного законодательства Комиссия в качестве исходной информации использовала сведения, полученные от юридических лиц, продавцов, покупателей товара (услуг), а также государственных органов.

Росстат является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по формированию официальной статистической информации о социальных, экономических, демографических, экологических и других общественных процессах в Российской Федерации, а также в порядке и случаях, установленных законодательством Российской Федерации, по контролю в сфере официального статистического учета.

Ежегодно Росстат публикует официальную статистическую информацию согласно плану выпуска публикаций.

В силу статьи 1 Федерального закона от 29.11.2007 № 282-ФЗ «Об официальном статистическом учете и системе государственной статистики в Российской Федерации» (далее — Федеральный закон № 282-ФЗ) целью настоящего Федерального закона является создание правовых основ для реализации единой государственной политики в сфере официального статистического учета, направленной на обеспечение информационных потребностей государства и общества в полной, достоверной, научно обоснованной и своевременно предоставляемой официальной статистической информации о социальных, об экономических, о демографических, об экологических и о других общественных процессах в Российской Федерации.

Согласно пункту 3 статьи 2 Федерального закона № 282-ФЗ под официальной статистической информацией понимается «сводная агрегированная документированная информация о количественной стороне массовых социальных, экономических, демографических, экологических и других общественных процессов в Российской Федерации, формируемая субъектами официального статистического учета в соответствии с официальной статистической методологией».

При этом статистическая информация формируется в соответствии с научно обоснованными и апробированными на практике методиками, касающимися сбора, проверки и обобщения данных. Статистическая информация формируется на основе фактических результатов финансово-хозяйственной деятельности предприятий. Следовательно, статистическая информация в полной мере отвечает таким принципам, как допустимость и достоверность.

Так, среднеотраслевая рентабельность – это показатель, который измеряется как отношение прибыли к выручке/себестоимости и позволяет сравнить финансовые результаты разных компаний на основе общих показателей. Среднеотраслевой показатель рентабельности позволяет сравнить финансовые результаты деятельности

Предприятия с общетиповыми для этой отрасли показателями. Так как показатель среднеотраслевой рентабельности учитывает особенности конкретной отрасли, он является одним из основных инструментов для оценки финансового состояния хозяйствующего субъекта.

Таким образом, использование показателей среднеотраслевой рентабельности, рассчитанных на основании фактических результатов финансово-хозяйственной деятельности предприятий, отраженных в официальных статистических сведениях, при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства не противоречит действующему законодательству.

Следует отметить также и то, что в рамках данного исследования, помимо сравнения со среднеотраслевой рентабельностью услуг, уровень фактически сложившейся рентабельности услуг (продаж) ФГУП «Росморпорт» сопоставлен: с уровнем рентабельности услуг предприятия, зафиксированного в иные периоды времени, с уровнем среднеотраслевой рентабельности продаж на рынках в иных географических границах. Также Комиссией изучены динамика изменения цен и темпы прироста доходов и расходов Предприятия за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. Следовательно проведен полный экономический анализ деятельности Предприятия, связанной с оказанием услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан за период 2020 — 9 мес. 2023 гг.

Таким образом, довод ФГУП «Росморпорт» о некорректности сравнения фактически сложившейся рентабельности услуг Предприятия со среднеотраслевой рентабельностью услуг Комиссией признан необоснованным, так как использование статистических данных о среднеотраслевой рентабельности не противоречит действующему законодательству, не является единственным инструментом определения наличия/отсутствия нарушения в действиях Предприятия, а дополняет проведенный экономический анализ.

Дополнительно к затратному методу проведен анализ сопоставимых товарных рынков на предмет наличия/отсутствия сопоставимых цен на рассматриваемые услуги.

В рамках исследования сопоставимых товарных рынков Комиссией были опрошены хозяйствующие субъекты, представленные Предприятием как потенциальные конкуренты, и из ответов хозяйствующих субъектов установлено следующее.

«Частные» лоцманские организации оказывают услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в следующих морских портах: Владивосток (судозаход за 2020 г. составил 12 718 судов, за 2021 г. — 12 315, за 2022 г. — 13 893, за 1 кв.л 2023 г. — 3 790), Находка (за 2020 г. - 7 571, за 2021 г. - 7 654, за 2022 г. - 7 267, за 1 кв. 2023 г. - 1 999), Восточный (за 2020 г. - 6 309, за 2021 г. - 5 738, за 2022 г. - 5 453, за 1 кв. 2023 г. - 1 472), Большой порт Санкт-Петербурга (за 2020 г. - 22 136, за 2021 г. - 36 814, за 2022 г. - 36 015, за 1 кв. 2023 г. - 1 620), Ванино (за 2020 г. - 3 206, за 2021 г. - 2 926, за 2022 г. - 3 131, за 1 кв. 2023 г. - 590), Высоцк (за 2020 г. - 1 620, за 2021 г. - 1 518, за 2022 г. - 1 565, за 1 кв. 2023 г. - 290), Сабетта (за 2020 г. - 1 608, за 2021 г. - 1 636, за 2022 г. - 1 268, за 1 кв. 2023 г. - 186) и иных. Объем судозахода и количественный состав по видам судов указанных морских портов не сопоставим с показателями морского порта Магадан, а также не сопоставим с показателями морских портов, рассматриваемых Комиссией на предмет сопоставимости: Выборг, Де-Кастри, Москальво, Онега, Советская Гавань и Феодосия (Таблица № 2).

Комиссией по результатам изучения ставок лоцманского сбора «частных» лоцманских организаций, установлено, что стоимость услуг по обеспечению лоцманской проводки судов каботажного плавания «частных» лоцманских организаций также не сопоставима

со стоимостью рассматриваемых услуг Предприятия (например, в 2023 году у ООО «СПБ Лоцман», оказывающего рассматриваемые услуги в морском порту Большой порт Санкт-Петербурга, ставка лоцманского сбора за каботажное плавание «за операцию» составляет 1,23 руб./1GT для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных, 0,98 руб./1GT для контейнеровозов, 0,50 руб./1GT для накатных и наплавных судов, 1,45 руб./1GT для наливных судов, «за милю» 0,20 руб./1GT, 0,17 руб./1GT, 0,12 руб./1GT, 0,22 руб./1GT, соответственно; у ООО «Альбатрос», оказывающего рассматриваемые услуги в морском порту Сабетта, ставка лоцманского сбора за каботажное плавание «за операцию» составляет 0,87 руб./1GT для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных, 0,61 руб./1GT для накатных, наплавных и контейнеровозов, 0,96 руб./1GT для наливных судов, «за милю» 0,18 руб./1GT, 0,12 руб./1GT, 0,19 руб./1GT, соответственно; у АО «Портофлот», оказывающего рассматриваемые услуги в морском порту Владивосток, ставка лоцманского сбора за каботажное плавание «за операцию» составляет 0,41 руб./1GT для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных, 0,29 руб./1GT для накатных, наплавных и контейнеровозов, 0,44 руб./1GT для наливных судов, «за милю» 0,31 руб./1GT, 0,22 руб./1GT, 0,34 руб./1GT, соответственно), в частности, указанные ставки лоцманского сбора значительно ниже ставок лоцманского сбора в морском порту Магадан (Таблица № 7).

Также 100% опрошенных респондентов ответили, что в рассматриваемых период не оказывали, не оказывают и не имели возможность оказывать услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морских портах: Магадан, Выборг (Ленинградская область), Де-Кастри (Хабаровский край), Москальво (Сахалинская область), Онега (Архангельская область), Советская Гавань (Хабаровский край), Феодосия (Республика Крым), в связи с отсутствием лоцманов, имеющих необходимые документы, и материально-технической базы в рассматриваемых морских портах.

Помимо указанного выше, Комиссией установлено, что в тарифах «частных» лоцманских организаций заложены расходы на доставку лоцмана на/с судна, включающие в себя содержание и эксплуатацию судов и других транспортных средств, необходимых для выполнения лоцманских функций, мест их стоянки (включая расходы по отстоя судов, аренде судов и причалов), в то время, как в морском порту Магадан, услуги по доставке/снятию лоцмана оказывает ПАО «ММТП» - это свидетельствует о различном формировании себестоимости услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов, оказываемых ФГУП «Росморпорт» в морском порту Магадан в рассматриваемый период, и услуг «частных» лоцманских организаций, оказываемых в иных морских портах.

Следовательно, Комиссия делает вывод о том, что данные финансово-хозяйственной деятельности, в том числе рентабельность услуг, хозяйствующих субъектов, действующих на несопоставимом товарном рынке, по несопоставимым ставкам лоцманского сбора, в том числе установленным с иным составом затрат, не тождественны с рассматриваемыми финансовыми результатами Предприятия. Доказательства обратного в материалах настоящего дела отсутствуют.

3. По поводу удорожания конечной стоимости товаров.

ФГУП «Росморпорт» произведен расчет, в соответствии с которым лоцманский сбор в стоимости 1 кг нефтепродуктов, переваливаемых в морском порту Магадан в 2022 г., составляет 1,14 коп., лоцманский сбор в стоимости 1 кг нефтепродуктов, переваливаемых в морском порту Магадан в период 9 мес. 2023 г., составляет 1,47 коп., что по мнению Предприятия свидетельствует о незначительной степени влияния увеличения ставок лоцманского сбора на конечных потребителей.

Комиссия отмечает, что по данным того же расчета, представленного Предприятием, лоцманский сбор в стоимости 1 кг нефтепродуктов в 2020 г. составлял 0,0081 руб. (0,81 коп.), в 2021 г. — 0,0090 руб. (0,90 коп.), в 2022 г. — 0,0114 руб. (1,14 коп.).

Таким образом, рост доли лоцманского сбора в стоимости 1 кг нефтепродуктов за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. составил +81,48%, при этом из тех же данных Предприятия следует, что доля портовых сборов в целом в стоимости 1 кг нефтепродуктов за период 2020 — 9 мес. 2023 г. показала рост только +2,60% (в 2020 г. доля портовых сборов в стоимости 1 кг нефтепродуктов составила 0,1039 руб. (10,39 коп.), в период 9 мес. 2023 г. - 0,1066 руб. (10,66 коп.)). Данный факт объясняется следующим.

В морском порту Магадан взимается 5 портовых сборов: навигационный, маячный, ледакольный, экологический и лоцманский, из которых 3 (навигационный, маячный и ледакольный сборы) являются регулируемыми, соответственно, устанавливаются Приказами ФАС России (от 06.06.2016 № 711/16, от 03.12.2019 № 1588/19, от 20.10.2021 № 1141/21 и иными). Следовательно, ФГУП «Росморпорт» самостоятельно устанавливает только ставки экологического и лоцманского сборов, составляющие примерно 9% и 14% от общих портовых сборов, соответственно.

Ставка экологического сбора, применяемая ФГУП «Росморпорт», ранее признана монопольно высокой, в результате чего, Комиссией Управления Федеральной антимонопольной службы по Магаданской области 20.03.2023 вынесено Решение по делу о нарушении антимонопольного законодательства № 049/01/10-134/2022.

Так, действия ФГУП «Росморпорт» по установлению и применению монопольно высоких ставок экологического сбора в морском порту Магадан для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 12,00 руб./1ГТ, для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 8,40 руб./1ГТ, для наливных судов – 13,20 руб./1ГТ, по установлению приказом от 15.12.2020 № 552 и применению с 01.01.2021 монопольно высоких ставок экологического сбора для порта Магадан для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 12,36 руб./1ГТ, для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 8,65 руб./1ГТ, для наливных судов – 13,60 руб./1ГТ, применению с 01.01.2022 монопольно высоких ставок экологического сбора для порта Магадан для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 12,85 руб./1ГТ, для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 9,00 руб./1ГТ, для наливных судов – 14,14 руб./1ГТ (в редакции приказа от 16.12.2021 № 505), признаны злоупотреблением доминирующим положением на рынке услуг по экологической безопасности (сбор, транспортирование, обработка, утилизация, обезвреживание или размещение судовых отходов, образующихся в процессе эксплуатации судов (за исключением балластных вод, отходов, связанных с грузами, отходов, связанных с зачисткой грузовых и топливных танков) в географических границах морского порта Магадан в период с 01.01.2019 по 01.06.2022, результатом которых является ущемление интересов хозяйствующих субъектов - получателей услуги в сфере предпринимательской деятельности, что является нарушением пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

В результате, по итогам рассмотрения дела № 049/01/10-134/2022 ФГУП «Росморпорт» выдано предписание № МР/647/23 от 20.03.2023, во исполнение которого Предприятием, согласно Приказу ФГУП «Росморпорт» от 10.04.2023 № 133, установлены экономически обоснованные ставки экологического сбора для всех судов порта Магадан, на основе расходов и прибыли, необходимых для оказания услуг по экологической безопасности в следующих размерах: для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 6,15 руб./1ГТ, для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 4,31 руб./1ГТ, для наливных судов – 6,77 руб./1ГТ, то есть ставки экологического сбора

снижены в 2 раза.

В итоге, суммарный рост доли портовых сборов в 1 кг нефтепродуктов за период 2020 — 9 мес. 2023 гг., составивший всего +2,60%, является результатом регулирования большей части портовых сборов, а также выявленным и пресеченным нарушением антимонопольного законодательства в действиях ФГУП «Росморпорт».

С учетом изложенного, довод Предприятия о незначительной степени влияния увеличения ставок лоцманского сбора на конечных потребителей Комиссией не принимается ввиду того, что рост доли лоцманского сбора в стоимости 1 кг нефтепродуктов за период 2020 — 9 мес. 2023 гг. составил +81,48%, что является признаком установления ставки лоцманского сбора в монопольно высоком размере.

4. О необходимости принятия к учету коллективного договора и налога на прибыль.

Комиссией принят довод ФГУП «Росморпорт» о принятии расходов на коллективный договор в связи с чем устранена арифметическая ошибка в Таблице № 8 «Динамика изменения фактически сложившихся показателей средних стоимости и себестоимости лоцманской проводки 1 судозахода и 1 часа лоцмана на проводках и операциях в морском порту Магадан за период 2020 — 9 мес. 2023 гг.».

На основании того, что под расходами при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства подразумевается фактическая себестоимость товаров, услуг, которая определяется на конец отчетного периода на основании данных бухгалтерского учета о фактических затратах на производство, в рамках настоящего дела в себестоимость включены только расходы, соответствующие требованиям пункта 21 Приказа Минтранса № 266 (такие как: содержание лоцманской службы; содержание и эксплуатация средств связи; содержание административных и бытовых помещений, занимаемых лоцманской службой, включая амортизацию, налоги, оплату услуг связи, электроэнергии, коммунальных услуг, арендную плату, расходы на ремонт; прочие расходы, связанные с оказанием данной услуги).

Довод Предприятия о принятии в качестве статьи затрат налога на прибыль Комиссией отклоняется, так как налог на прибыль, в соответствии с нормами бухгалтерского учета «Расходы организации» ПБУ 10/99, утвержденного Приказом Министерства финансов Российской Федерации от 06.05.1999 № 33н, уплачивается с прибыли и не включается в себестоимость продукции.

5. Довод ФГУП «Росморпорт» о том, что Комиссией при учете роста доходов не учтен рост объемов.

В рамках рассмотрения настоящего дела ФГУП «Росморпорт» представило данные о доходах с учетом объема судозахода, времени лоцманов, количества лоцманских операций и общей протяженности морских миль (письма Предприятия от 20.07.2023 № ВК-01/247, от 04.08.2023 № ВК-01/314, от 26.10.2023 № ВК-02/508, от 02.11.2023 № ВК-02/525, от 07.12.2023 № ВК-01/604). Указанные сведения в полном объеме учтены при проведении экономического анализа финансово-хозяйственной деятельности ФГУП «Росморпорт».

Так, согласно данным, представленным в Таблице № 8, установлено, что в 2022 году снижение объема судозахода составило -8,16% по отношению к 2020 году, по отношению к 2021 году рост составил +2,92%, за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2020 г. снижение составило -13,57%, к 9 мес. 2021 г. снижение -9,48%, к 9 мес. 2022 г. снижение -16,55%.

Динамика изменения времени лоцмана: в 2022 году по отношению к 2021 году +8,18%, по

отношению к 2020 году +32,93%, за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2022 г. снижение составило -18,33%, по отношению к 9 мес. 2021 г. снижение -15,73%, по отношению к 9 мес. 2020 г. +11,04%.

Динамика изменения количества лоцманских проводок: в 2022 году по отношению к 2021 году +10,69%, по отношению к 2020 году +23,13%, за 9 мес. 2023 года по отношению к 9 мес. 2022 года снижение составило -15,04%, по отношению к 9 мес. 2021 г. снижение составило -5,82%, по отношению к 9 мес. 2020 г. +4,40%.

Сведений об иных объемах, влияющих на рост доходов, Предприятием в материалы настоящего дела не представлено.

Темп прироста доходов в 2022 г. по отношению к 2021 г. составил +54,80%, по отношению к 2020 г. + 90,98%. Прирост расходов в 2022 г. по отношению к 2021 г. составил -0,65% (снижение расходов), по отношению к 2020 г. составил +18,85%. Рост прибыли в 2022 г. по отношению к 2021 г. составил +816,64%, по отношению к 2020 г. составил +1 887,46%. Прирост рентабельности продаж и услуг в 2022 г. по отношению к 2021 г. составил +33,39% и +59,87%, соответственно, по отношению к 2020 г. +36,31% и +63,13%, соответственно.

Темп прироста доходов за 9 мес. 2023 г. по отношению к 9 мес. 2022 г. составил +4,76%, по отношению к 9 мес. 2021 г. +60,84%, по отношению к 9 мес. 2020 г. +118,29%.

На основании изложенного, Комиссией установлено, что динамика изменения объемных показателей не обуславливает рост доходов ФГУП «Росморпорт» от оказания услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан в 2022 году и за период 9 мес. 2023 года, что так же подтверждает вывод Комиссии о том, что сверхдоход получен Предприятием за счет необоснованного увеличения ставок лоцманского сбора.

Таким образом, Комиссией при оценке динамики изменения доходов ФГУП «Росморпорт» от оказания услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан в период 2020 — 9 мес. 2023 гг. проанализированы все объемные показатели, оказывающие, помимо увеличения ставок лоцманского сбора, влияние на размер дохода от оказания рассматриваемых услуг и представленные Предприятием в ходе рассмотрения настоящего дела, следовательно, довод ФГУП «Росморпорт» об отсутствии учета роста объемов при оценке роста доходов Предприятия не соответствует действительности.

Иные доводы ФГУП «Росморпорт» сводятся к несогласию с оценкой Комиссией обстоятельств, изложенных в заключении об обстоятельствах дела.

На основании изложенного, Комиссия Магаданского УФАС России по рассмотрению дела № 049/01/10-100/2023 приходит к выводу, что действия ФГУП «Росморпорт», выразившиеся в установлении Приказом от 15.12.2020 № 555 и применении в период 2022 — 9 мес. 2023 гг. монопольно высоких цен на услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан:

1. с 01.01.2022 по 30.06.2022 ставок лоцманского сбора (каботажное плавание) «за операцию»

- для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 3,02 руб./1ГТ,

- для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 2,12 руб./1ГТ,

- для наливных судов – 3,34 руб./1GT,

«за милю»

- для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 0,43 руб./1GT,

- для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 0,34 руб./1GT,

- для наливных судов – 0,48 руб./1GT (в редакции Приказа ФГУП «Росморпорт» от 16.12.2021 № 509),

2. с 01.07.2022 по 31.12.2022 ставок лоцманского сбора (каботажное плавание) «за операцию»

- для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 3,62 руб./1GT,

- для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 2,54 руб./1GT,

- для наливных судов – 4,01 руб./1GT,

«за милю»

- для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 0,52 руб./1GT,

- для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 0,41 руб./1GT,

- для наливных судов – 0,58 руб./1GT (в редакции Приказа ФГУП «Росморпорт» от 08.06.2022 № 227),

3. с 01.01.2023 по 30.09.2023 ставок лоцманского сбора (каботажное плавание) «за операцию»

- для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 3,98 руб./1GT,

- для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 2,79 руб./1GT,

- для наливных судов – 4,41 руб./1GT,

«за милю»

- для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 0,57 руб./1GT,

- для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 0,45 руб./1GT,

- для наливных судов – 0,64 руб./1GT (в ред. Приказа ФГУП «Росморпорт» от 16.12.2022 № 449), результатом которых является ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности и интересов неопределенного круга лиц, нарушают пункт 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

Оснований для прекращения дела о нарушении антимонопольного законодательства № 049/01/10-100/2022 в отношении ФГУП «Росморпорт» Комиссия Магаданского УФАС России не усматривает.

Руководствуясь статьей 23, частью 1 статьи 39, частями 1-4 статьи 41, частью 2 статьи 49 Закона о защите конкуренции, Комиссия

РЕШИЛА:

1. Установить, что в соответствии с частью 1 статьи 5 Закона о защите конкуренции ФГУП «Росморпорт» занимало доминирующее положение с долей более 50% на рынке услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан по итогам 2022 – 9 мес. 2023 гг.
2. Признать злоупотреблением доминирующим положением действия ФГУП «Росморпорт», выразившиеся в установлении Приказом от 15.12.2020 № 555 и применении в период 2022 — 9 мес. 2023 гг. монопольно высоких цен на услуги по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов в морском порту Магадан, а именно:
 1. с 01.01.2022 по 30.06.2022 ставок лоцманского сбора (каботажное плавание) «за операцию»:

- для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 3,02 руб./1GT,

- для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 2,12 руб./1GT,

- для наливных судов – 3,34 руб./1GT,

«за милю»:

- для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 0,43 руб./1GT,

- для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 0,34 руб./1GT,

- для наливных судов – 0,48 руб./1GT (в редакции Приказа ФГУП «Росморпорт» от 16.12.2021 № 509),

2. с 01.07.2022 по 31.12.2022 ставок лоцманского сбора (каботажное плавание) «за операцию»:

- для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 3,62 руб./1GT,

- для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 2,54 руб./1GT,

- для наливных судов – 4,01 руб./1GT,

«за милю»:

- для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 0,52 руб./1GT,

- для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 0,41 руб./1GT,

- для наливных судов – 0,58 руб./1GT (в редакции Приказа ФГУП «Росморпорт» от 08.06.2022 № 227),

3. с 01.01.2023 по 30.09.2023 ставок лоцманского сбора (каботажное плавание) «за

операцию»:

- для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 3,98 руб./1GT,

- для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 2,79 руб./1GT,

- для наливных судов – 4,41 руб./1GT,

«за милю»:

- для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных – 0,57 руб./1GT,

- для накатных, наплавных судов и контейнеровозов – 0,45 руб./1GT,

- для наливных судов – 0,64 руб./1GT (в ред. Приказа ФГУП «Росморпорт» от 16.12.2022 № 449), результатом которых является ущемление интересов других лиц (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности и интересов неопределенного круга лиц, что является нарушением пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

3. Выдать ФГУП «Росморпорт» предписание о прекращении злоупотребления доминирующим положением и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции, для чего:

3.1. Установить экономически обоснованные ставки лоцманского сбора для морского порта Магадан для всех судов, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных; для накатных, наплавных судов и контейнеровозов; для наливных судов на основе расходов и прибыли, необходимых для оказания услуг по обеспечению лоцманской проводки каботажных судов.

4. Выдать ФГУП «Росморпорт» предписание об устранении последствий нарушения антимонопольного законодательства, для чего принять меры организационного характера по недопущению выявленного нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, а именно:

4.1. Ознакомить с содержанием решения Комиссии Магаданского УФАС России по делу № 049/01/10-100/2023 сотрудников ФГУП «Росморпорт», обеспечивающих расчеты ставок лоцманского сбора в морском порту Магадан

4.2. Провести беседу с указанными выше сотрудниками в целях недопущения в дальнейшем выявленного нарушения.

5. В связи с тем, что при рассмотрении дела установлено нарушение антимонопольного законодательства, ответственность за которое предусмотрена статьей 14.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, направить материалы дела должностному лицу Магаданского УФАС России для принятия мер, в соответствии с КоАП РФ.