

## РЕШЕНИЕ

по делу № 03-10/07-2018

г. Магадан

Резолютивная часть решения «10» июля 2019 г.  
оглашена

«24» июля 2019 г.

В полном объёме решение  
изготовлено

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

<\_\_\_\_\_>

рассмотрев дело № 03-10/07-2018 по признакам нарушения антимонопольного законодательства группой лиц «Аэрофлот» (Публичным акционерным обществом «Аэрофлот-российские авиалинии», юридический адрес: РФ, 119002, г.Москва, ул. Арбат, д.10, ИНН 7712040126; Акционерным обществом «Авиакомпания «Россия», юридический адрес: г. Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д.18/4, 196210; ИНН 7810814522, КПП 781001001; ОГРН 1117847025284),

пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в действиях по установлению, поддержанию цен на услуги перевозки грузов и почты по направлению Москва (Внуково, Шереметьево)-Магадан в апреле, мае и июне 2018 года, а также

части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции», выразившегося в применении регламента и проведении торгов на повышение на неконкурентном рынке воздушных перевозок грузов и почты по направлению Москва-Магадан в 1 кв. 2018 года,

в присутствии на заседании <\_\_\_\_\_>

## УСТАНОВИЛА:

В адрес Магаданского УФАС России поступило обращение <\_\_\_\_\_> на действия авиакомпаний «Аэрофлот» и «Россия» по резкому увеличению авиатарифов на перевозку грузов с 250 р. до 345 руб. за 1 кг в апреле 2018 года, которые могут содержать признаки нарушения антимонопольного законодательства.

Письмом ФАС России от 29.10.2018 №АР/87085/18 Магаданское УФАС России наделено полномочиями по рассмотрению заявления и принятию мер, предусмотренных антимонопольным законодательством.

По итогам рассмотрения заявления в действиях группы лиц «Аэрофлот» были выявлены признаки нарушения антимонопольного законодательства.

Приказом Магаданского УФАС России от 01.11.2018 № 01-12/88 возбуждено дело № 03-10/07-2018 и создана Комиссия по рассмотрению дела о нарушении антимонопольного законодательства. Определением № 235 от 13.11.2018 дело № 03-10/07-2018 назначено к рассмотрению на 17.01.2019.

Определением № 7 от 17.01.2019 в соответствии с частью 3 статьи 42 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» привлечено к участию в рассмотрении дела №03-10/07-2018 в качестве ответчика по делу Акционерное общество «Авиакомпания «Россия», юридический адрес: г. Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д.18/4, 196210; ИНН 7810814522, КПП 781001001; ОГРН 1117847025284.

Определением №8 от 21.01.2019 рассмотрение дела назначено на 07.02.2019. Определением № 14 от 07.02.2019 срок рассмотрения дела №03-10/07-2018 продлён до 07 августа 2019 года.

Определением № 16 от 08.02.2019 Комиссия Магаданского УФАС России отложила рассмотрение дела на 18.04.2019.

27.03.2019 Московским УФАС России в соответствии с пунктом 1.4.4. Правил передачи антимонопольным органом заявлений, материалов, дел о нарушении антимонопольного законодательства на рассмотрение в другой антимонопольный орган, утверждённых

приказом ФАС России от 01.08.2017 № 244, в адрес Магаданского УФАС России переданы заявления председателя комитета Совета Федерации по экономической политике и Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиации) на действия ПАО «Аэрофлот» по увеличению тарифов на грузовые авиаперевозки в апреле 2018 года.

Определением № 81 от 18.04.2019 Комиссия Магаданского УФАС России отложила рассмотрение дела на 15.05.2019, приобщила к материалам дела №03-10/07-2018 материалы, переданные Московским УФАС России письмом вх. 03/1245 от 27.03.2019, привлекла к участию в рассмотрении дела №03-10/07-2018 в качестве заявителей по делу: Председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике, Федеральное агентство воздушного транспорта.

Определением № 91 от 15.05.2019 Комиссия Магаданского УФАС России отложила рассмотрение дела на 20.06.2019.

В соответствии со статьей 48.1 Федерального закона от 26.07.2006 №135-ФЗ «О защите конкуренции», в действующей редакции, 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.

В соответствии со статьями 47,48.1 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» Комиссия Магаданского УФАС России определением № 133 от 20.06.2019 отложила рассмотрение дела на 10.07.2019.

Принимая настоящее решение Комиссия Магаданского УФАС России установила следующее.

#### Доминирующее положение.

Исследование конкурентной среды на рынке услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан по итогам 2017 – I полугодия 2018 гг. проведены отделом регулирования деятельности монополий и контроля за экономической концентрацией в рамках рассмотрения дела № 03-10/07–2018.

В соответствии с частью 5<sup>1</sup> статьи 45 Закона о защите конкуренции

анализ состояния конкуренции проведен в объеме, необходимом для принятия решения по делу № 03-10/07-2018.

Анализ и оценка состояния конкуренции на рынке услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан по итогам 2017 –1 полугодия 2018 гг. проведены в соответствии с Порядком проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденным приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220 (далее Порядок) и Административным регламентом 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 пунктом 1.5 Порядка, при анализе состояния конкурентной среды на исследуемом товарном рынке, в качестве исходной информации использовались:

- сведения, полученные от юридических и физических лиц, продавцов, покупателей товара (услуг);
- данные собственных исследований антимонопольного органа;
- данные выборочных опросов и анкетирования хозяйствующих субъектов;
- государственные стандарты, технические условия и другие нормативно-правовые документы;
- результаты ранее проведенных антимонопольными органами исследований состояния конкуренции на соответствующем товарном рынке;
- данные, предложенные к рассмотрению хозяйствующим субъектом.

Для оценки состояния конкурентной среды на вышеуказанном рынке проведена расчетно-аналитическая работа по определению:

- временного интервала исследования товарного рынка;
- продуктовых границ товарного рынка;
- географических границ товарного рынка;

- состава хозяйствующих субъектов рынка, действующих на товарном рынке;
- объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке;
- барьеров входа на товарный рынок;
- уровня концентрации товарного рынка
- состояния конкуренции на товарном рынке.

Предметом данного исследования является товарный рынок, связанный с предоставлением услуг воздушных перевозок грузов и почты по направлению Москва – Магадан.

Цели и задачи исследования:

- выявление круга участников рынка услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан: продавцов услуг, потребителей услуг;
- выявление хозяйствующих субъектов, занимающих доминирующее положение в соответствии с признаками, установленными статьей 5 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции) на изучаемом рынке.

Временной интервал исследования товарного рынка с учетом целей исследования определен разделом II Порядка.

В соответствии с пунктом 2.1 Порядка, временной интервал исследования товарного рынка определяется в зависимости от цели исследования, особенностей рассматриваемого товарного рынка и доступности информации.

Согласно пункту 2.2 Порядка, проводимый анализ носит ретроспективный характер, исследование ограничивается изучением характеристик рынка регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан, которые сложились до момента проведения исследования.

Пунктом 9 статьи 5 Закона о защите конкуренции определено - 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.

На основании вышеизложенного, **временной интервал исследования товарного рынка определен периодом 2017 г. – 1 полугодие 2018 г.**

Согласно пункту 2.4 Порядка, все характеристики товарного рынка определяются в пределах одного установленного временного интервала.

Согласно пункту 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.

В соответствии с пунктом 3.1 Порядка, процедура выявления товара, не имеющего заменителя, или взаимозаменяемых товаров, обращающихся на одном и том же товарном рынке (далее – определение продуктовых границ товарного рынка), включает:

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

Предварительное определение продуктовых границ рынка проведено, в соответствии с пунктом 3.4 Порядка, на основе:

- лицензий;
- нормативно-правовых актов, регулирующих соответствующую деятельность;
- договоров, заключенных в отношении услуг воздушных перевозок грузов и почты;

На основании положений пункта 1 статьи 9 ВК РФ деятельность по осуществлению и обеспечению воздушных перевозок пассажиров и

грузов на коммерческой основе подлежит обязательному лицензированию.

Следовательно, каждый воздушный перевозчик, являющийся коммерческой организацией или индивидуальным предпринимателем, обязан получить лицензию на осуществление воздушных перевозок.

Лицензирование осуществляется на основании и в порядке, которые предусмотрены Федеральным законом от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности", а также на основе Положения "О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)", утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 5 мая 2012 года № 457.

В соответствии с частью 2 статьи 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» Министерством транспорта Российской Федерации Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация) перевозчикам предоставляется бессрочная лицензия на осуществление деятельности по перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя). Виды работ (услуг), выполняемых (оказываемых) в составе лицензируемого вида деятельности: работы и услуги по выполнению регулярных и нерегулярных (чартерных) перевозок воздушным транспортом грузов.

Нормативно-правовые акты, регулирующие соответствующую деятельность: Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1991 № 14-ФЗ (ред. от 18.04.2018), Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.02.1997 № 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (далее – Воздушный кодекс РФ), Общероссийский классификатор видов экономической деятельности ОК 0292014 (КДЕС ред. 2) (далее – ОКВЭД), утвержденный Приказом Росстандарта от 31.01.2014 № 14-ст (ред. от 29.03.2018), ГОСТ Р 51006-96 (Услуги транспортные), ОСТ 54-3-59-92 «Отраслевой стандарт. Система качества перевозок и обслуживания пассажиров воздушным транспортом. Условия транспортировки грузов. Основные требования» (утв. Минтранс

России 12.11.1992), «Всемирная почтовая конвенция» (Заключена в г. Дохе 11.10.2012), «Всемирная почтовая конвенция» (Заключена в г. Стамбуле 06.10.2016), Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности" (ред. от 03.08.2018), Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (ред. от 29.07.2018), Положение о лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), утвержденное постановлением Правительства от 05.05.2012 № 457, Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (далее – Авиационные правила) и др.

Понятия и определения, использованные при проведении анализа состояния конкуренции:

**Груз** – имущество, перевозимое или принятое к перевозке на воздушных судах (далее – ВС), за исключением багажа и почты;

**Почта** – почтовое отправление и мешки/пачки с периодическими печатными изданиями, посылками, письменной корреспонденцией, открытками и т. д., следующие по почтовым накладным;

**Перевозка грузов и почты** – действие, в результате которого осуществляется перемещение различных грузов и почты из одного пункта в другой, при помощи транспортного средства;

**Воздушная перевозка грузов и почты** – перевозка грузов и почты с использованием воздушного транспорта.

**Перевозчик** – эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации.

**Грузоотправитель** – лицо, предъявившее груз к перевозке;

**Договор воздушной перевозки груза или почты** – договор, заключенный между перевозчиком и грузоотправителем, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз и/или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную

перевозку груза или почты.

**Коммерческие воздушные перевозки** - перевозки пассажиров, грузов и почты, осуществляемые полетами, доступными для общественного пользования за плату и по найму.

**Регулярный рейс** – рейс по расписанию движения ВС.

**Чартерный рейс** - рейс по договору фрахтования ВС (воздушному чартеру).

**Регулярные воздушные перевозки** - перевозки, осуществляемые на регулярных рейсах, т.е. на рейсах воздушных судов, выполняемых в соответствии с расписанием, опубликованным в установленном порядке, включая перевозки на дополнительных рейсах, т.е. на рейсах, выполняемых дополнительно к расписанию по датам и тому же маршруту, по которому выполняется регулярный рейс.

**Нерегулярные воздушные перевозки** - перевозки, выполняемые на нерегулярных (чартерных) рейсах, т.е. на рейсах воздушных судов, выполняемых вне опубликованного расписания в соответствии с договором на авиаперевозку, заключенным между заказчиком и авиапредприятием или прочим эксплуатантом.

**Грузовая накладная** – оформленный перевозчиком (агентом) документ, который удостоверяет заключение между грузоотправителем и авиаперевозчиком договора на воздушные перевозки груза;

**Почтовая накладная** – перевозочный документ, предназначенный для перевозки почты;

**Агент** – физическое или юридическое лицо (в том числе другой Перевозчик), осуществляющее от имени Перевозчика бронирование, продажу и оформление грузоперевозок на перевозочных документах, которому Перевозчик передал обязанности или их часть по договору воздушной перевозки.

**Бронирование** – закрепление на ВС провозной емкости для перевозки груза на определенный рейс и дату.

**Блок емкости** – емкость, выраженная в физическом весе и объеме и зафиксированная на определенном рейсе в блочном соглашении по итогам электронных торгов.

**Грузовая емкость** – провозная емкость ВС, предназначенная для перевозки груза и почты.

**Лот** – часть грузовой емкости воздушного судна, выраженная в виде килограммов платного веса на каждом рейсе по расписанию за месяц, представленной по тарифу, установленному на начало торгов (стартовый тариф).

Пунктом 2 статьи 785 Гражданского кодекса Российской Федерации

(часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (далее – ГК) определено следующее: заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной.

Перевозчик и грузоотправитель при необходимости осуществления систематических перевозок грузов, согласно статье 798 ГК, могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок. По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки.

Следовательно, для оформления регулярных перевозок, грузоотправитель может заключить общий договор об организации перевозок, однако, на каждый отдельный груз в обязательном порядке будет оформлена транспортная накладная. К транспортным накладным, в том числе, относятся грузовые и почтовые авианакладные.

В соответствии с пунктом 2 статьи 103 Воздушного кодекса перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз или почту в пункт назначения и выдать их управомоченному на получение груза или почты лицу (грузополучателю), а грузоотправитель обязуется оплатить воздушную перевозку груза или почты.

Учитывая вышеизложенное, на основании пункта 3.3 Порядка, продавцами услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан признаны перевозчики.

Пункт 3.2 Порядка устанавливает, что определение продуктовых границ товарного рынка основывается на мнении покупателей (как физических, так и юридических лиц) о взаимозаменяемости товаров, составляющих одну товарную группу. В свою очередь мнение покупателей может быть определено в результате: сплошного опроса покупателей, выборочного опроса покупателей и анализа предмета договоров, на основании которых осуществляется реализация услуги.

Мнение покупателей может отличаться в зависимости от способа их участия в обороте товара (оптовый, мелкооптовый покупатель, покупатель единичного количества товара и т.д.).

Группы покупателей различаются:

- по месту приобретения;
- по предъявляемым к товару требованиям;
- по особенностям поведения на товарном рынке;
- по другим признакам.

В соответствии с пунктом 3.3 Порядка, разные группы приобретателей признаются действующими на разным товарным рынках, если один и тот же продавец на основании вышеуказанных признаков устанавливает разные цены на один и тот же товар для разных групп приобретателей.

Определение товара (услуги) основано на анализе предмета договоров, на основании которых осуществляется реализация товара, и выборочного опроса покупателей. Выбранные способы обоснованы следующим.

Сплошное исследование предполагает опрос каждого покупателя. Его целесообразно проводить в случаях, когда существует возможность выявить и опросить всех покупателей товара, то есть когда количество покупателей невелико (не более 100), они легко установимы, имеют возможность принять и принимают участие в опросе.

Для обеспечения достоверного результата опроса теруправлением были определены постоянные участники рынка регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан. Резидентами выборочного опроса стали все установленные грузоотправители (победители торгов, агенты, заказчики).

Предварительно определенные продуктовые границы товарного рынка, уточнялись на основании представленных хозяйствующими субъектами копий договоров, согласно которым определено следующее.

<\_\_\_\_\_>

Комиссией Магаданского УФАС России не признаны потребителями услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан физические лица, так как по информации департамента грузовых перевозок ПАО «Аэрофлот», представленной ПАО «Аэрофлот» письмом от 27.02.2019 № 902-484, договоры на оказание услуг грузовой перевозки непосредственно с физическими лицами в период 2017 г. и 1 полугодия 2018 г. не заключались. Анализ представленных грузовых авианакладных показал, что в графе «Грузоотправитель» физические лица не указывались.

Покупателями услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан, в рамках данного исследования, признаны грузоотправители (победители торгов, агенты, заказчики).

Анализ представленных документов показал, что оказание услуг коммерческих воздушных перевозок грузов и почты в рассматриваемый период осуществлялось на регулярных рейсах, в том числе по направлению Москва – Магадан.

На основании вышеизложенного, предварительные продуктовые границы рынка определены как регулярные коммерческие воздушные перевозки грузов и почты.

При выявлении свойств товара (услуг), определяющих выбор покупателя, согласно пункту 3.5 Порядка, анализировалось следующее:

- 1) функциональное назначение товара (услуги);
- 2) применение товара (услуги);
- 3) качественные характеристики;
- 4) технические характеристики;
- 5) условия реализации;
- 6) цена.

Функциональное назначение, в том числе цель потребления и его потребительские свойства услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты, определялось с помощью опроса потребителей.

Целью потребления услуг респонденты определили организацию перевозок грузов и почты из пункта отправки (г. Москва) в пункт назначения (г. Магадан).

Особенностями поведения покупателей на товарном рынке является то, что большинство респондентов приобретали услуги регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан у перевозчиков для дальнейшей перепродажи услуг доставки грузов и почты по указанному маршруту третьим лицам.

Исходя из вышеизложенного, функциональным назначением услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты является доставка грузов и почты по направлению Москва – Магадан.

Объём всего входящего груза и почты в аэропорт Магадан по данным ОАО «Аэропорт Магадан» исх. № 01-138 от 11.02.2019 представлен в таблице 1.

Таблица 1

<\_\_\_\_\_>

На основании данных об объёме всего прибывшего груза в аэропорт Магадан в 2017 г.-1 полугодии 2018 г. установлено, что подавляющее большинство грузов и почты прибыло из г. Москвы (75%).

Согласно Перечню населенных пунктов, расположенных в удаленных и труднодоступных регионах Российской Федерации, утвержденному Постановлением Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242"О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети", г. Магадан относится к населенным пунктам, расположенным в удаленных и труднодоступных регионах Дальневосточного федерального округа. Регулярные коммерческие воздушные перевозки грузов и почты по направлению Москва – Магадан являются единственным способом доставки определенных видов грузов и почты.

Характер перевозимого груза по направлению Москва – Магадан за период 2017 – 1 полугодие 2018 гг. представлен в таблице 2 (письмо ПАО «Аэрофлот» от 05.02.2019 № 902-247).

&lt;\_\_\_\_\_&gt;

По данным опроса приобретателей услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты по направлению Москва – Магадан указанные услуги приобретались с целью:

-доставки экспресс-грузов;

-доставки грузов с заданным температурным режимом (скоропортящихся продуктов);

-опасных грузов (радиоактивных грузов с небольшим сроком годности);

-своевременного обеспечения населения г. Магадана и Магаданской области почтовым обслуживанием (доставки писем, посылок, корреспонденции, пенсий и пособий).

Воздушный транспорт, наряду с осуществлением пассажирских перевозок, широко используется для перевозок различных видов грузов, а также почтовых отправок. Использование воздушного транспорта представляется наиболее оправданным для перевозки срочных и скоропортящихся грузов.

Наиболее значимыми преимуществами перевозок грузов и почты воздушным транспортом являются: высокая скорость перевозки, которая становится определяющим фактором в случае перевозок на большие расстояния; большая грузоподъемность современных воздушных судов, а также возможность организации регулярных поставок товаров в труднодоступные районы.

Регулярные коммерческие воздушные перевозки грузов и почты по направлению Москва – Магадан применяются для доставки общих, срочных, скоропортящихся или особо ценных грузов в г. Магадан.

Качественные характеристики определяются в соответствии с разработанным ГОСТом Р 51006-96 «Услуги транспортные. Грузовые перевозки. Номенклатура показателей качества».

Грузовые перевозки – транспортные услуги по перемещению материальных ценностей, связанные с их сохранностью и своевременностью доставки (пункт 2.2 ГОСТа Р 51006-96).

Настоящий стандарт устанавливает следующую номенклатуру основных групп показателей качества по характеризующим ими свойствам грузовых перевозок:

-показатели своевременности выполнения перевозки (перевозки груза к назначенному сроку, регулярность прибытия груза, срочность перевозки грузов);

-показатели сохранности перевозимых грузов (без потерь, без повреждений, без пропажи, без загрязнений);

-экономические показатели.

Согласно ответам потребителей, основными критериями выбора регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан являются:

-минимальный срок доставки груза и почты в пункт назначения (2-5 дней);

регулярность выполняемых рейсов и гарантия вылета (строгое расписание,

-редкие задержки вылетов рейсов, задержки вылета не более 24 часов);

-частота выполнения рейсов (в среднем 20 рейсов за месяц в период 2017 – 1 полугодие 2018 гг.);

-высокий уровень сохранности груза и почты (беспосадочный рейс снижает до минимума риск кражи, утери и порчи груза).

Рейс по направлению Москва – Магадан является беспосадочным, что существенно повышает качественные характеристики рассматриваемых услуг.

Технические характеристики регламентируются Авиационными правилами, а также правилами и инструкциями перевозчиков в соответствии с типами ВС, используемых при перевозке грузов и почты. К указанным характеристикам в том числе относятся:

-требования, предъявляемые к перевозчикам;

-требования, предъявляемые к грузам и почте;

-требования по бронированию перевозок и оформлению

авианакладных;

-требования, предъявляемые к потребителям услуг воздушных перевозок;

-права и обязанности всех участников процесса перевозки грузов и почты воздушным транспортом.

Условия реализации.

ПАО «Аэрофлот» на сезонной основе («Лето», «Зима») проводит электронные торги по реализации емкостей грузовых перевозок, предметом торгов является право на заключение договора о реализации блочных грузовых и почтовых перевозок с ПАО «Аэрофлот», на основании которого впоследствии происходит перевозка грузов и почты на рейсах группы лиц «Аэрофлот». Согласно письму ПАО «Аэрофлот» от 30.04.2019 № 902-995, <\_\_\_\_\_>

Бронирование грузовых емкостей является обязательным условием оказания услуг воздушных перевозок грузов и почты (пункт 8 Авиационных правил). Доступ к автоматизированным системам бронирования перевозчика предоставляется на основании заключенных договоров на оказание услуг воздушных грузовых и почтовых перевозок. Договоры с перевозчиком заключаются по итогам проведения электронных торгов по реализации емкостей грузовых перевозок.

Учитывая сложившуюся схему оказания услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами, в том числе по направлению Москва – Магадан, потребители на сезонной основе («Лето», «Зима») выкупают провозные емкости на рейсах Перевозчика по направлениям.

В период 2017 – 1 полугодие 2018 гг. государственное регулирование тарифов на коммерческие воздушные перевозки грузов и почты (в том числе по направлению Москва-Магадан) отсутствовало. Перевозчики вправе самостоятельно определять ценовую политику и условия реализации, соблюдая требования Закона о защите конкуренции.

Согласно пункту 30 Авиационных правил, провозная плата определяется на основе установленной перевозчиком денежной суммы за перевозку груза между двумя пунктами маршрута перевозки (далее - тарифы) или комбинаций тарифов от аэропорта (пункта), из которого начинается перевозка пассажира, багажа, груза согласно договору воздушной перевозки груза (далее -

аэропорт (пункт) отправления) до аэропорта (пункта) назначения, сборов, предусмотренных Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 сентября 2008 г. № 155.

Выявление товаров (услуг), потенциально являющихся взаимозаменяемыми для данного товара (услуги), в соответствии с пунктом 3.6 Порядка, проводилось на основании анализа сопоставимых по существенным свойствам товаров, входящих вместе с рассматриваемым товаром (услугой) в одну классификационную группу общероссийского классификатора видов экономической деятельности.

Согласно выписке из ЕГРЮЛ основным видом деятельности ПАО «Аэрофлот» является «51.10 – Деятельность пассажирского воздушного транспорта». Данная группировка включает в себя:

-перевозку пассажиров воздушным транспортом по регулярным маршрутам и в соответствии с регулярным расписанием;

-чартерные перевозки пассажиров;

-экскурсионные полеты и полеты для научных целей;

-аренду воздушного судна с экипажем с целью перевозки пассажиров;

-деятельность авиации общего назначения, такую как перевозка пассажиров аэроклубами в целях обучения или отдыха.

Перевозки грузов и почты не могут быть взаимозаменяемы с перевозками пассажиров.

Из всего списка дополнительных видов деятельности ПАО «Аэрофлот», согласно выписке из ЕГРЮЛ, услугам регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты наиболее соответствует

Раздел Н «Транспортировка и хранение»;

Класс 51 «Деятельность воздушного и космического транспорта»;

Подкласс 51.2 «Деятельность грузового воздушного транспорта и космического транспорта»;

Группа 51.21 «Деятельность грузового воздушного транспорта».

Эта группировка включает:

- перевозку грузов воздушным транспортом по регулярным маршрутам и в соответствии с расписанием;
- перевозку грузов воздушным транспортом не по расписанию;
- аренду воздушного судна перевозки грузов с экипажем.

Согласно информации, представленной ОАО «Аэропорт Магадан» письмом от 11.02.2019 исх. № 01-138, за период 2017 – 1 полугодие 2018 гг. сторонними организациями, наряду с регулярными рейсами группы лиц «Аэрофлот» и ООО «АК «Вим-Авиа», выполнялись чартерные рейсы по направлению Москва – Магадан.

Условия реализации воздушных перевозок грузов и почты на регулярных и нерегулярных (чартерных) рейсах существенно различаются. Перевозчики, выполняющие чартерные грузовые рейсы, как правило, заключают договор с одним контрагентом на полную загрузку ВС. Грузовой чартер способен доставить максимальный объем груза за один рейс и может быть согласован по дате вылета с заказчиком. Однако подобные рейсы выполнялись довольно редко, что увеличивало срок доставки отдельных грузов. Услугами грузовых чартеров в основном пользуются крупные предприятия с целью единичной перевозки грузов для собственного использования, либо для перевозки грузов с длительным сроком доставки.

<\_\_\_\_\_>

Стоимость таких перевозок определялась на основе продажи полной грузовой емкости ВС в объеме относительно технических характеристик ВС, эксплуатируемого перевозчиком, погодных условий и других факторов, влияющих на выполнение полета.

По информации, представленной ПАО «Аэрофлот» во исполнение определения Магаданского УФАС России от 18.04.2019 № 01-10/1179 (исх. № 902-995 от 30.04.2019) выкуп одним контрагентом 100% провозной емкости одного рейса невозможен. В то время как перевозка грузов чартерными рейсами в период 2017 – 1 полугодие 2018 гг. оказывалась по договору с одним единственным контрагентом (<\_\_\_\_\_>).

Учитывая мнение приобретателей и в связи с несовпадением по

существенным признакам и свойствам (частота рейсов, регулярность, сроки доставки, способ реализации и т.д.), услуги перевозок грузов и почты грузовыми чартерными рейсами по маршруту Москва – Магадан и регулярные коммерческие воздушные перевозки грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан не могут считаться взаимозаменяемыми и должны быть отнесены к разным товарным рынкам.

Из ответов потребителей установлено, что более востребовано направление Москва – Магадан, так как входящий (Москва – Магадан) в регион объем грузов и почты значительно выше, чем исходящий (Магадан – Москва), следовательно, спрос на регулярные коммерческие воздушные перевозки грузов и почты по направлению Магадан – Москва ниже, стоимость такой перевозки также значительно ниже в сравнении с тарифом Москва – Магадан. Результаты опроса подтверждаются данными Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация). Согласно письму Росавиации от 13.07.2018 № Исх-17434/09, объем перевезенного груза по направлению Москва – Магадан составляет в 2017 году – 86,5% от общего объема перевезенных грузов между городами Москва и Магадан, в период январь – май 2018 года – 89,2%.

По данным, представленным ПАО «Аэрофлот» (исх. № 602-1522 от 27.07.2018) грузовой тариф по направлению Магадан – Москва в 1 полугодии 2018 года составил 45-47 руб./кг, в то время как грузовой тариф на направлении Москва – Магадан в 1 полугодии 2018 года варьировался от 176,52 руб./кг до 337,04 руб./кг. По мнению ПАО «Аэрофлот», разница в тарифах на доставку грузов в/из Магадана обусловлена разницей в уровне клиентского спроса по направлениям и односторонней потребностью рынка.

Учитывая изложенное, регулярные коммерческие воздушные перевозки грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан и аналогичные услуги по направлению Магадан – Москва не могут считаться взаимозаменяемыми и должны быть отнесены к разным товарным рынкам.

В части взаимозаменяемости грузовых перевозок беспосадочными рейсами по маршруту Москва – Магадан с воздушными перевозками грузов и почты стыковочными рейсами (в том числе с промежуточной посадкой в г. Новосибирск) антимонопольным органом установлено следующее.

Регулярные коммерческие воздушные перевозки грузов и почты по

направлению Москва – Магадан (с промежуточной посадкой в аэропорту г. Новосибирска) выполняла группа лиц «Авиакомпания «Сибирь» (АО «Авиакомпания «Сибирь» и ООО «Глобус»).

В связи с невозможностью выделения точного объёма грузов и почты, перевезённых группой лиц АО «Авиакомпания «Сибирь» по направлению Москва-Новосибирск-Магадан (письмо от 21.03.2019 № 10-С-207-19-1969), а также с учётом перевозок грузов иными авиакомпаниями по направлению Новосибирск-Магадан, Магаданским УФАС России к анализу принят весь объём прибывшего в Магадан груза и почты из Новосибирска по данным ОАО «Аэропорт Магадан» (письмо ОАО «Аэропорт Магадан» от 11.02.2019 № 01-138) (таблица 3).

Таблица 3

Общий объём прибывших грузов и почты в Магадан  
из Москвы и Новосибирска в 2017 г.-1 пг.2018 г.

<\_\_\_\_\_>

Комиссия Магаданского УФАС России, оценивая данные об объёме прибывших грузов и почты в г. Магадан из г. Москвы и г. Новосибирска, делает следующие выводы:

1. Доля перевезённых грузов и почты по направлению Новосибирск – Магадан по отношению к доле перевезённых грузов и почты по направлению Москва-Магадан за установленный период существенно не изменилась,

несмотря на сохранение тарифа на перевозку грузов и почты по направлению Москва – Новосибирск – Магадан на уровне цен 2015 года (на рейсах группы лиц «Авиакомпания «Сибирь»);

несмотря на сокращение количества перевозчиков по направлению Москва – Магадан в октябре 2017 года;

несмотря на ощутимое увеличение тарифов на перевозки грузов и почты по направлению Москва - Магадан на рейсах группы лиц «Аэрофлот» в 1 полугодии 2018 года.

2. Доля перевозимого груза и почты по направлению Москва-Магадан в 2017 году АО «Авиакомпания «ВИМ – Авиа» в 1 полугодии 2018 года полностью перешла к группе лиц «Аэрофлот».

В соответствии с пунктом 3.9 Порядка, указанные услуги в рамках проведения настоящего анализа конкурентной среды на товарном рынке признаны невзаимозаменяемыми, на основании следующего:

-увеличение тарифов на услуги регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты по направлению Москва – Магадан беспосадочными рейсами не привело к их замене приобретателями на услуги регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты по направлению Москва – Магадан с промежуточной посадкой в аэропорту г. Новосибирска;

-увеличение стоимости услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты по направлению Москва – Магадан беспосадочными рейсами не привело к утрате перевозчиком (перевозчиками) выгоды от продажи указанных услуг по увеличенной цене.

Согласно пункту 3.7 Порядка, определение взаимозаменяемых товаров (услуг) основано на фактической замене товаров (услуг) приобретателем или готовность приобретателя заменить товар (услугу) другим при потреблении, учитывая их функциональное назначение, применение, качественные и технические характеристики, цену и другие параметры.

В соответствии с пунктом 3.8 Порядка, при выявлении взаимозаменяемых товаров (услуг) использован метод «тест гипотетического монополиста», для этого приобретатели отвечали на вопрос: «Укажите, какими услугами и в каком объеме Вы готовы заменить услуги по воздушным перевозкам грузов по маршруту Москва – Магадан, Магадан – Москва, если цена на указанные услуги долговременно (дольше одного года) повысится на 5-10%, а цены на остальные услуги останутся неизменными?». Установлено, что 78,3% опрошенных приобретателей не готовы заменить услуги воздушных перевозок другими услугами, 13% затруднились с ответом, 8,7% выбрали железнодорожный транспорт.

Комиссией Магаданского УФАС России не рассматриваются в качестве взаимозаменяемых товаров услуги перевозок грузов и почты железнодорожным транспортом по направлению Москва – Магадан, ввиду отсутствия железных дорог, связывающих Магаданскую область с центральными регионами страны (в том числе с г. Москва).

Комиссией Магаданского УФАС России не рассматриваются в качестве взаимозаменяемых товаров услуги перевозок грузов и почты

по направлению Москва - Магадан в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (ПСЖВС) по следующим основаниям:

-перевозка грузов в ПСЖВС по направлению Москва – Магадан является мультимодальной услугой, так как для организации такой перевозки необходимы интеграция нескольких видов транспорта (железнодорожный, автомобильный, водный) и координация взаимодействия между ними, а также необходимо использование нескольких пунктов перевалки (контейнерные терминалы или порты);

-для оказания услуг перевозки грузов в ПСЖВС по направлению Москва – Магадан используются контейнерные перевозки, в связи с чем объем перевозок учитывается не в тоннах, а в двадцатифутовом эквиваленте;

-срок доставки грузов в ПСЖВС по направлению Москва – Магадан составляет 35 суток и более (с учетом загруженности портов загрузки/выгрузки, климатических условий и сезонных погодных явлений).

На основании вышеизложенного, **продуктовые границы исследуемого рынка определены как услуги регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва - Магадан.**

Пунктом 4.1 Порядка установлено, что процедура определения географических границ товарного рынка (границ территории, на которой приобретатель (приобретатели) приобретает или имеет экономическую, техническую или иную возможность приобрести товар (услугу) и не имеет такой возможности за ее пределами) включает:

-предварительное определение географических границ товарного рынка;

-выявление условий обращения товара (услуги), ограничивающих экономические возможности приобретения товара (услуги) приобретателем (приобретателями);

-определение территорий, входящих в географические границы рассматриваемого товарного рынка.

Предварительное определение географических границ товарного рынка проведено на основе информации о регионе, в котором

действует хозяйствующий субъект, являющийся объектом антимонопольного контроля и о территории, на которой выявлены признаки нарушения антимонопольного законодательства.

Учитывая значимость регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан для своевременного и бесперебойного снабжения Магаданской области необходимыми грузами и почтой и, как результат, общее влияние указанных услуг на экономическую ситуацию в регионе, предварительные географические границы товарного рынка определены территорией Магаданской области.

При выявлении условий обращения товара, ограничивающих экономические, технологические и иные возможности приобретения услуги учитываются требования пункта 4.3 Порядка.

Условиями оформления воздушной перевозки грузов и почты на рейсах Перевозчика является участие в электронных торгах по реализации емкостей грузовых перевозок, бронирование грузовой емкости, оформление авианакладных. Все перечисленные процессы происходят с использованием доступа в сеть Интернет.

Бронирование грузовых емкостей и оформление авианакладных также возможно из любого региона страны при условии наличия доступа в сеть Интернет.

Единственным ограничением получения услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан является наличие груза и почты в установленный срок в пункте отправления (г. Москва), что в свою очередь не обязывает грузоотправителя лично находиться на территории г. Москвы.

На основании вышеизложенного, предварительные географические границы рынка определены территорией Российской Федерации (при выполнении условия: нахождение груза и почты в пункте отправления в установленные сроки).

Определение географических границ товарного рынка осуществлено методом установления фактических районов продаж (местоположения приобретателей), хозяйствующих субъектов (продавцов), осуществляющих продажи на рассматриваемом товарном рынке (в предварительно определенных географических границах).

На основании информации, полученной от хозяйствующих субъектов, и сведений, установленных в ходе сплошного опроса приобретателей, установлены географические границы товарного рынка:

-г. Москва;

-г. Санкт-Петербург;

-Московская обл. п. Мещерино;

-Московская область, Красногорский район, д. Михалково;

-Московская область, г. Домодедово;

-Московская область, г. Жуковский;

-Московская область, г. Химки;

-Приморский край, г. Артем.

Однако указанный перечень является неполным, так как большинство потребителей имеют сеть офисов и представительств на всей территории Российской Федерации. В совокупности с возможностью участия в электронных торгах, бронирования грузовых емкостей и оформления авианакладных с использованием доступа в сеть Интернет, территориально потребители не неограниченны в пределах Российской Федерации при выполнении единственного условия - нахождения груза и почты в пункте отправки в установленные договором сроки. Касаясь направления Москва – Магадан, пункт отправки находится в г. Москве.

На основании вышеизложенного, исходя из целей исследования, **географические границы рынка определены территорией Российской Федерации (при выполнении условия – нахождение груза и почты в пункте отправления г. Москвы в установленные договором сроки).**

В соответствии с пунктом 5.1 Порядка в состав хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке, включаются хозяйствующие субъекты, реализующие в его границах рассматриваемый товар в пределах определенного временного интервала исследования товарного рынка.

Согласно пункту 2 статьи 100 Воздушного кодекса приобретателями услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты

беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан являются грузоотправители. Продавцами на данном рынке выступают юридические лица – хозяйствующие субъекты независимо от организационно правовой формы, имеющие в собственности (или ином законном праве владения) воздушные суда, лицензии и иные разрешительные документы, регламентирующие деятельность, связанную с воздушными перевозками грузов и почты.

Продавцы на рынке воздушных перевозок грузов и почты на направлении Москва – Магадан в пределах территории Российской Федерации определены по данным: ФГУП «Аэропорт Магадан», хозяйствующих субъектов, оказывавших вышеназванные услуги, потребителей.

В соответствии с запросами Магаданского УФАС России от 28.06.2018 № 01-10/1737, № 01-10/1738 ПАО «Аэрофлот» представило информацию о группе лиц ПАО «Аэрофлот» по состоянию на 30.06.2018 (исх. от 27.07.2018 № 902-1522). Согласно данному перечню ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Россия» входят в одну группу лиц по основаниям, предусмотренным статьёй 9 Закона о конкуренции.

На основании вышеизложенного ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Россия», в рамках данного исследования, рассматриваются как группа лиц «Аэрофлот».

Исходя из информации, полученной при определении продуктовых и географических границ, в 2017 году и в 1 полугодии 2018 года, хозяйствующими субъектами, оказывавшими услуги регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан являются:

1. Группа лиц «Аэрофлот», в частности ПАО «Аэрофлот» (119002, г. Москва, ул. Арбат, 10, ИНН 7712040126) и АО «Авиакомпания «Россия» (196210, г. Санкт-Петербург, ул. Пилотов 18/4, ИНН 7810814522)

2. Общество с ограниченной ответственностью «Авиакомпания «ВИМ-АВИА», 109052, г. Москва, ул. Новохоловская, д. 23, стр. 5, ИНН 7713357944.

Учитывая то, что ООО «Авиакомпания «ВИМ – Авиа» находится в стадии ликвидации, сведения, касающиеся указанного хозяйствующего субъекта, собраны из альтернативных источников.

Согласно информации, представленной Департаментом управления сетью и доходами ПАО «Аэрофлот», в 1 полугодии 2018 года прямые конкуренты ПАО «Аэрофлот» на исследуемом направлении отсутствовали (информация предоставлена ПАО «Аэрофлот» письмом от 27.07.2018 исх. № 902-1522).

На территории Магаданской области собственные авиаперевозчики грузов и почты, оказывающие межрегиональные перевозки не зарегистрированы.

В качестве потенциально возможных продавцов выступают:

–авиаперевозчики, имеющие или арендующие грузопассажирские самолеты, имеющие лицензии на право осуществления перевозок;

–сторонние авиаперевозчики, имеющие или арендующие грузопассажирские самолеты, с условием приобретения лицензии на эксплуатацию соответствующей воздушной линии при осуществлении регулярных пассажирских перевозок.

Приобретателями на товарном рынке являются грузоотправители.

Таким образом, при определении состава хозяйствующих субъектов при условии того, что выявлены все хозяйствующие субъекты, деятельность которых на рассматриваемых товарных рынках подлежит лицензированию, объем товарного рынка известен, 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.

При определении объема товарного рынка была использована информация, которая содержится в имеющихся на момент проведения исследования ответах хозяйствующих субъектов.

Основным показателем для расчета объема товарного рынка и долей хозяйствующих субъектов на рынке является суммарный объем перевезенных грузов и почты в натуральном выражении. Объем рынка определен как сумма объемов регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты участниками рынка. Данные представлены в разрезе 2017 года и 1 полугодия 2018 года.

Объем рынка, состав хозяйствующих субъектов, действующих на товарном рынке в соответствующих географических и продуктовых

границах в исследуемом временном интервале, представлен в Таблице №4.

Таблица 4

Количественные показатели рынка услуг воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан

Наименование перевозчика	Объем перевезенных грузов, т	Объем перевезенной почты, т	Общий объем грузов и почты, т	Доля, %
2017 год				
ООО «Авиакомпания «ВИМ - Авиа»				
Группа лиц «Аэрофлот»				
Итого:				
ННІ	5005			
1 полугодие 2018 года				
Группа лиц «Аэрофлот»				
Итого:				
ННІ*	10 000			

\*индекс Герфиндаля — Гиршмана

В 2017 году на рынке присутствовало 2 хозяйствующих субъекта.

Индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана ( $2\ 000 \leq \text{ННІ} \leq 10\ 000$ ) показывает, что рынок оказания услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан в установленных географических границах в 2017 году являлся высококцентрированным. Доминирующее положение на рынке регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан в установленных географических границах выявлено в отношении ООО

«Авиакомпания «ВИМ - Авиа». Доля ООО «Авиакомпания «ВИМ - Авиа» в указанный период составила более 50%.

ООО «Авиакомпания «ВИМ - Авиа» в октябре 2017 года прекратила деятельность, связанную с воздушными перевозками.

В период 1 полугодия 2018 года на рынке присутствовал 1 хозяйствующий субъект.

Индекс рыночной концентрации Герфиндаля-Гиршмана ( $2\ 000 \leq HHI \leq 10\ 000$ ) показывает, что рынок оказания услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан в установленных географических границах в 1 полугодии 2018 года также являлся высококонцентрированным.

Согласно статье 5 Закона о защите конкуренции в отношении хозяйствующего субъекта группы лиц «Аэрофлот» на рынке услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан в установленных географических границах в период 1 полугодия 2018 года установлено доминирующее положение. Доля группы лиц «Аэрофлот» в указанный период составила более 50%.

К качественным показателям, характеризующим структуру товарного рынка, относятся наличие (отсутствие) барьеров входа на рынок для потенциальных конкурентов и степень их преодолемости.

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

-необходимость осуществления значительных первоначальных капитальных вложений при длительных сроках окупаемости этих вложений (лизинг или приобретение воздушных судов, подходящих для выполнения дальнемагистральных полетов, по таким направлениям, как Москва – Магадан - Москва);

-необходимость получения лицензии на осуществление услуг в области воздушных перевозок, иных разрешительных документов в порядке, установленном законодательством Российской Федерации (к требованиям, предъявляемым к соискателю лицензии для осуществления деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов, в том числе, относится: наличие у соискателя лицензии сертификата эксплуатанта, а также наличие на праве

собственности или ином законном основании воздушных судов с действующим сертификатом летной годности в количестве, достаточном (с учетом резервирования) для выполнения перевозок воздушным транспортом грузов в соответствии с формируемым лицензиатом расписанием регулярных перевозок воздушным транспортом);

-стандарты и предъявляемые к услуге требования (отсутствие промежуточных пунктов посадки на всем протяжении маршрута, грузоподъемность воздушного судна, регулярность рейсов и гарантия вылета, частота рейсов и др.);

-преимущество хозяйствующих субъектов, действующих на рассматриваемом рынке, перед потенциальными участниками товарного рынка, в частности, по затратам и по спросу на товар, по наличию долгосрочных договоров с приобретателями (в частности, завоеванная репутация авиакомпания на маршруте и, как результат, склонность потребителей выбирать знакомого продавца);

-нестабильность курса рубля по отношению к доллару США, в частности, по информации ПАО «Аэрофлот» (письмо от 29.03.2019 № 902-756), в долларах США происходят расчеты по лизингу ВС;

-высокие цены на авиатопливо, на которое приходится около 1/3 всех затрат при авиаперевозках;

-высокая степень монополизации рынка на рассматриваемом направлении (в частности наличие код-шеринговых альянсов, имеющих значительные преимущества на рынке в сравнении с потенциальными участниками рынка).

Барьерами входа на рассматриваемый рынок для хозяйствующих субъектов, осуществляющих авиаперевозки по другим направлениям, являются:

-преимущество хозяйствующих субъектов, действующих на рассматриваемом рынке, перед потенциальными участниками товарного рынка, в частности, по наличию долгосрочных договоров с приобретателями;

-необходимость расширения флота для охвата новых маршрутов без ухудшения качества предоставляемых услуг на традиционных направлениях;

-расходы, связанные с выполнением дальнемагистральных полетов;

-ограниченный объём рынка.

Барьеры входа на рынок признаны труднопреодолимыми. Вывод подтверждается отсутствием на рынке новых хозяйствующих субъектов за период 2017 – 1 полугодия 2018 гг. На основании наличия труднопреодолимых барьеров, следует вывод о том, что доступ на рынок новых хозяйствующих субъектов затруднен.

Сопоставление и анализ количественных и качественных показателей, характеризующих структуру товарного рынка, позволил определить рыночную структуру изучаемого рынка и степень развития конкуренции на данном рынке. Рынок услуг воздушных перевозок грузов и почты регулярными беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан является высококонцентрированным, с неразвитой конкуренцией ( $2\ 000 \leq \text{HHI} \leq 10\ 000$ ). Доступ новых хозяйствующих субъектов затруднен.

Комиссия Магаданского УФАС России, оценивая результаты анализа конкурентной среды на рынке услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва-Магадан по итогам 2017 года - 1 полугодия 2018 года, приходит к выводу, что **группа лиц «Аэрофлот» (ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Россия»)** на рынке услуг **регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва-Магадан в географических границах Российской Федерации в первом полугодии 2018 года занимает доминирующее положение, доля группы лиц «Аэрофлот» по итогам 1 полугодия 2018 года составила более 50%**. Рынок является высококонцентрированным. Конкуренция не развита.

Применение регламента и проведение торгов на повышение цены.

В соответствии со ст. 64 Воздушного кодекса Российской Федерации оказание услуг в области гражданской авиации осуществляется на платной основе (тарифы, сборы). При этом плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками самостоятельно.

<\_\_\_\_\_>

В парке перевозчиков отсутствуют грузовые воздушные суда. Перевозка грузов осуществляется на пассажирских воздушных судах в случае наличия свободных грузовых ёмкостей.

Перевозка грузов является побочным, дополнительным видом деятельности и перевозка грузов осуществляется только на свободных ёмкостях после того, как будет определено количество пассажиров, их багажа, и других специальных грузов (протокол заседания Комиссии от 17.01.2019).

В соответствии с пунктами 29,30 Приказа Минтранса от 28.06.2007 №82 за перевозку пассажиров, багажа, грузов регулярными рейсами перевозчиком или уполномоченным агентом взимается провозная плата. Провозная плата определяется на основе установленной перевозчиком денежной суммы за перевозку пассажира и/или багажа, груза между двумя пунктами маршрута перевозки (далее - тарифы) или комбинаций тарифов от аэропорта (пункта), из которого начинается перевозка пассажира, багажа, груза согласно договору воздушной перевозки пассажира, договору воздушной перевозки груза (далее - аэропорт (пункт) отправления) до аэропорта (пункта) назначения, сборов, предусмотренных Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 сентября 2008 г. N 155 (зарегистрирован Минюстом России 4 декабря 2008 г., регистрационный N 12793) и в случае заказа пассажиром дополнительных услуг повышенной комфортности - стоимости дополнительных услуг повышенной комфортности, установленной перевозчиком.

ПАО «Аэрофлот» с целью определения тарифа на перевозку грузов и почты по направлению Москва-Магадан на сезонной основе проводятся электронные торги по реализации ёмкостей грузовых и почтовых перевозок. Окончательная стоимость перевозки определяется по итогам конкурентных процедур в соответствии со ст. 447 Гражданского кодекса Российской Федерации на основании предложений участников торгов.

В соответствии с частью 4 статьи 447 ГК РФ торги (в том числе электронные) проводятся в форме аукциона, конкурса или в иной форме, предусмотренной законом. Выигравшим торги **на аукционе** признается лицо, предложившее **наиболее высокую цену**, а по

конкурсу - лицо, которое по заключению конкурсной комиссии, заранее назначенной организатором торгов, предложило лучшие условия. Форма торгов определяется собственником продаваемой вещи или обладателем реализуемого имущественного права, **если иное не предусмотрено законом.**

Договор ПАО «Аэрофлот» заключается с лицом, выигравшим торги, при этом победителем признаётся предложивший более высокую цену, то есть торги проводятся в форме аукциона.

Временным регламентом проведения торгов по блочным грузовым перевозкам, утв. 05.07.2016 ПАО «Аэрофлот» (далее – Регламент), действовавшим в спорный период (1 пг. 2018 года), установлен порядок взаимодействия Заказчика торгов (ПАО «Аэрофлот»), Оператора (ЗАО «Сбербанк-АСТ») и Участников в ходе проведения открытых аукционов по продаже блочных грузовых перевозок на рейсах под кодом ПАО «Аэрофлот», в том числе на рейсах дочерних авиакомпаний, находящихся в коммерческом управлении ПАО «Аэрофлот» (АО «Авиакомпания Россия» и АО «Авиакомпания Аврора»), а также установлены: требования к участникам торгов, порядок проведения торгов, методика расчёта блочной грузовой перевозки.

Тарифы блока победителей торгов, итоговые средневзвешенные тарифы и тарифы не победителей рассчитываются и утверждаются в соответствии с положениями «Временного регламента проведения торгов по блочным грузовым перевозкам ПАО «Аэрофлот».

Регламент опубликован в открытом доступе на сайте <http://cargo-aeroflot.sberbank-ast.ru/>.

Регламентом определены следующие понятия.

**Аукцион** – публичная продажа лотов, сформированных по всем рейсам одного маршрута на один календарный месяц. Шаг аукциона – величина, на которую осуществляется **повышение** стартовой и каждой следующей стоимости выставленного лота.

**Лот** – часть грузовой ёмкости воздушного судна (провозной ёмкости воздушного судна, предназначенной для перевозки грузов и почты), выраженная в виде килограммов платного веса на каждом рейсе по расписанию за месяц, представленной по тарифу, установленному на начало торгов.

Тарифы блока победителей торгов, итоговые средневзвешенные

тарифы и тарифы не победителей рассчитываются и утверждаются в соответствии с положениями «Временного регламента проведения торгов по блочным грузовым перевозкам ПАО «Аэрофлот».

**Тариф блока (ТБ)** – тариф блока грузовых ёмкостей, которые выкуплены победителем торгов.

**Средневзвешенный тариф Победителя (Тср)** – отношение суммарной стоимости выигранных лотов к их общему весу, которое определяется для каждого Победителя по номеру рейса в рамках календарного месяца.

Как правило, победитель торгов выигрывает на аукционе несколько лотов по разной цене, что обусловлено активностью участников и шагом торгов. «Тср» фиксируется в блочном договоре под определением «ТБ». У каждого победителя торгов персональный «Тср» и «ТБ» соответственно.<sup>(1)</sup>

**Тариф сверх блока** – тариф реализации ёмкости Победителю сверх выкупленного блока. Рассчитывается путём применения надбавки в размере **15%** к итоговому средневзвешенному тарифу (изменения внесены 16.01.2017, ранее надбавка составляла 5%).

В соответствии с п.12.6 Регламента Победитель обязан заключить и выполнить условия заключения договора БСА лично. Передача прав и обязанностей Победителя по заключению и выполнению условий договора БСА третьим лицам не допускается.

**Итоговый средневзвешенный тариф** – отношение суммарной стоимости выигранных лотов к их общему весу всех Победителей по номеру рейса в рамках календарного месяца.

**Тариф не Победителя** – тариф для продажи грузовых и почтовых перевозок всем заинтересованным юридическим лицам, кроме Победителя. Рассчитывается путём применения надбавки в размере **15%** к итоговому средневзвешенному тарифу.

**Стартовые тарифы** устанавливаются из расчёта «+4-6%» к стартовым тарифам прошедшего аналогичного сезона («Лето-Лето», «Зима-Зима»).

В части формирования стартовых тарифов ПАО «Аэрофлот» даны следующие пояснения.

Авиaperезовки на маршруте Москва-Магадан-Москва до 2016 года

ПАО «Аэрофлот» не осуществлялись. Начиная с мая 2016 года регулярный рейс АО «Авиакомпания «Россия» по маршруту «Москва(Внуково)-Магадан-Москва(Внуково)» начал осуществляться под кодом ПАО «Аэрофлот».

С учётом интеграции и объединения рейсов АО «Авиакомпания «Россия» и ПАО «Аэрофлот», маршрут Москва (Шереметьево, Внуково) – Магадан был включен в блочную программу торгов сезона «Лето 2016». Стартовые тарифы на электронных торгах сезона «Лето 2016» сформированы на основании уровня действующих грузовых тарифов АО «Авиакомпания «Россия» с учётом грузовых тарифов конкурентов на рынке перевозок Москва-Магадан (табл. 5).(2)

Таблица 5

Тарифы на перевозку грузов и почты  
по направлению Москва-Магадан в 2016 г.

Лето 2016 г.						
направление	месяц	Аэрофлот, руб./кг	Вим- Авиа, руб./кг	Икар, руб./кг	Отклонение Аэрофлот от Авиа	Отклонение Аэрофлот от Икар
VKO-GDX	апр.					
VKO-GDX	май					
VKO-GDX	июнь					
VKO-GDX	июль					
VKO-GDX	авг.					
VKO-GDX	сент.					
VKO-GDX	окт.					

Формирование стартовых тарифов на очередной сезон электронных торгов осуществляется ПАО «Аэрофлот» с учётом макроэкономических показателей, спроса на направлении, роста расходов ПАО «Аэрофлот» на наземную обработку груза, показателей инфляции и роста стоимости авиатоплива.(3)

На сезон «Лето 2018 года» стартовые тарифы на перевозку грузов и почты по направлению Москва (**Внуково**)-Магадан были увеличены на

5,5% по отношению к стартовым тарифам сезона «Лето 2017 года», (в том числе из-за роста цены топлива на 3,00 руб./кг), которые в свою очередь были увеличены по отношению к стартовым тарифам сезона «Лето 2016 года».

Таблица 6

Стартовые тарифы на перевозку грузов по направлению Москва  
(Внуково)-Магадан

		для проведения торгов				
направление	месяц	2016 руб./кг	2017 руб./кг	рост (столбец 4 к 3),%	2018 руб./кг	рост (столбец 6 к 4),%
1	2	3	4	5	6	7
VKO-GDX	апр.					
VKO-GDX	май					
VKO-GDX	июнь					
VKO-GDX	июль					
VKO-GDX	авг.					
VKO-GDX	сент.					
VKO-GDX	окт.					

Формирование тарифов на сезон «Лето 2018» выполнено ПАО «Аэрофлот» путём индексации стартовых тарифов «Лето 2017» на величину плановой инфляции в Российской Федерации на 2018 год (+3,7%) и топливной надбавки МУС (+3,00 руб./кг) с округлением в большую сторону.

Различия в тарифах на перевозку грузов и почты из Шереметьево по сравнению со Внуково обусловлено тем, что стартовый тариф торгов по направлению «Шереметьево-Магадан» включает в себя стоимость обработки груза. Грузоотправитель (победитель торгов, агент, заказчик) не несёт дополнительных расходов при сдаче груза на

склад обслуживающей компании.

Услуги обслуживающей компании по обработке груза в аэропорту Шереметьево, <\_\_\_\_\_>

Оплата за складскую обработку груза в аэропорту Внуково <\_\_\_\_\_>. Стартовый тариф не включает в себя стоимость обработки груза. В соответствии с прейскурантом <\_\_\_\_\_> по состоянию на 2017-2018 гг. ставка за обработку груза составляет 14,20 руб./кг. Стартовые тарифы для Шереметьево установлены на 14,20 руб. выше стартовых тарифов из Внуково.(4)

Таблица 7

Стартовые тарифы «Лето 2018» для проведения торгов  
группой компаний «Аэрофлот»

<b>Месяц</b>	<b>Внуково- Магадан, руб./кг</b>	<b>Шереметьево- Магадан, руб./кг</b>
апрель	190,8	205
май	179,8	194
июнь	179,8	194
июль	179,8	194
август	190,8	205
сентябрь	201,8	216
октябрь	201,8	216

Результаты торгов (список победителей, выкупленные блоки грузовых ёмкостей и блочные тарифы) фиксируются в протоколах оператора торгов и конкурсной комиссии ПАО «Аэрофлот». Уровень агентских тарифов для не победителей торгов фиксируется в тарифных письмах на период реализации блочной ёмкости.(5)

Средний рост тарифов по результатам аукционов на право заключения договора с ПАО «Аэрофлот» на перевозку грузов и почты группой лиц «Аэрофлот» в сезон «Лето 2018» составил (приложение 1 к решению):

-по направлению Москва (Внуково)-Магадан в апреле **+34%**, в мае **+29%**, в июне **+28%** по отношению к стартовому тарифу;

-по направлению Москва (Шереметьево) – Магадан в апреле **+54%**, в мае **+57%**, в июне **+48%** по отношению к стартовому тарифу.

Тарифы ПАО «Аэрофлот» на грузовые перевозки по направлению Москва-Магадан сформированы по результатам аукциона, проходившего на электронной торговой площадке. В ходе аукциона аккредитованные участники повышают стартовые тарифы на размер установленного ПАО «Аэрофлот» шага.

Таким образом, рост цены связан с проведением торгов на повышение цены (в форме аукциона), предусмотренных Регламентом, разработанным и утверждённым ПАО «Аэрофлот» и не связан с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке.

Так, например, цена по итогам аукциона на перевозку груза и почты в апреле 2018 года по направлению Москва (Шереметьево) – Магадан поднялась с 205 руб. (стартовый тариф) в среднем до 275 руб. (итоговый средневзвешенный тариф) за 1 кг, по направлению Москва (Внуково) – Магадан поднялась со 190,8 руб. (стартовый тариф) в среднем до 293 руб. (итоговый средневзвешенный тариф) за 1 кг.

Рост цены товара, не связанный с соответствующими изменениями иных общих условий обращения товара на товарном рынке, является одним из признаков ограничения конкуренции, поименованных в п.17 статьи 4 Закона о защите конкуренции.

В соответствии с частью 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 (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

Участие в аукционе возможно лишь через присоединение к Регламенту ПАО «Аэрофлот». В соответствии с п.1.3 Регламента присоединение осуществляется путём подписания заявления на присоединение к Регламенту по форме приложения 1. Факт присоединения участника к Регламенту является полным принятием им условий Регламента.

Пунктом 5 Регламента установлены требования к участникам. В случае нарушения положений Регламента заявка на участие в торгах может быть аннулирована. Решение об аннулировании принимает конкурсная комиссия (коллегиальный орган, создающийся решением ПАО «Аэрофлот» для проведения процедур закупок).

В установленный Регламентом срок ПАО «Аэрофлот» направляет по электронной почте в формате Excel оператору торгов информацию о виде, размере, количестве и стоимости лотов для оповещения допущенных к торгам участников. Регламентом также предусмотрены аккредитация и допуск участников к торгам, финансовое обеспечение участия в торгах (участники, не предоставившие обеспечение, не допускаются к участию в торгах и наблюдению за ходом торгов), порядок проведения торгов (участник не вправе подать ценовое предложение меньше или равное предложению, поданному другим участником ранее) и пр.

Для лиц, не участвовавших в аукционе, цена услуги увеличивается ещё на 15% к уже увеличенной цене по итогам торгов.

Таким образом ПАО «Аэрофлот» установлены общие условия обращения товара на товарном рынке.

Применение Регламента на рынке воздушных перевозок грузов и почты по направлению Москва-Магадан, на котором отсутствует конкуренция и группа компаний «Аэрофлот» является единственным перевозчиком, позволяет группе компаний «Аэрофлот» влиять на общие условия обращения товара на товарном рынке.

В соответствии с пунктом 17 статьи 4 Закона о защите конкуренции к признакам ограничения конкуренции относятся, в том числе, обстоятельства, создающие возможность для хозяйствующего субъекта или нескольких хозяйствующих субъектов в одностороннем

порядке воздействовать на общие условия обращения товара на товарном рынке.

В соответствии с частью 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 (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей.

**Следовательно, действия группы лиц «Аэрофлот» по применению Регламента и проведению торгов на повышение цены на неконкурентном рынке воздушных перевозок грузов и почты регулярными беспосадочными рейсами по направлению Москва-Магадан в 1 кв. 2018 года являются нарушением антимонопольного законодательства и запрещены частью 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, а цена, установленная по итогам аукционов в апреле, мае и июне 2018 года, является монопольно высокой.**

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 (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, 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:

1) 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.

Антимонопольное законодательство предусматривает два метода определения монопольно высокой цены услуги:

1. Метод сопоставимых рынков.

2. Затратный метод.

Монопольно высокая цена (метод сопоставимых товарных рынков).

Магаданским УФАС России проведено исследование на предмет выявления сопоставимых рынков услуг по критериям, сформулированным в статье 6 Закона о защите конкуренции.

Метод сопоставимых рынков заключается в установлении наличия сопоставимых конкурентных рынков и последующего сравнения цены товара (услуги) на таких рынках с ценой, рассматриваемой в качестве монопольно высокой.

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.

По результатам анализа состояния конкуренции на рынке услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан по итогам 2017 –1 полугодия 2018 гг. географические границы рынка определены территорией Российской Федерации.

Продуктовые границы исследуемого рынка определены как услуги регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан (далее – товарный рынок).

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

На территории Российской Федерации в определённых продуктовых границах другого такого же товарного рынка не существует.

Магаданским УФАС России проведено исследование сопоставимых по существенным характеристикам направлений воздушных перевозок грузов и почты на территории Российской Федерации.

В целях определения сопоставимости направлений авиаперевозки грузов и почты с направлением Москва-Магадан были определены следующие критерии:

- ортодромическое расстояние;
- условия формирования цен на перевозку грузов и почты;
- объём перевезенного груза и почты;
- стоимость аэропортовых услуг;
- иные критерии.(6)

Управлением Федеральной антимонопольной службы по Магаданской области были направлены запросы об оказании содействия: в территориальные органы ФАС России, а также адресно в Камчатское, Хабаровское, Сахалинское и Приморское УФАС России.

В адрес Магаданского УФАС России направили информацию об отсутствии сопоставимого конкурентного рынка Оренбургское УФАС России, Ханты-Мансийское УФАС России, Московское областное УФАС России.

Ярославское УФАС России сообщило о наличии на территории Ярославской области сопоставимого рынка по ортодромическому расстоянию по направлениям Туношна (Ярославль)-Анадырь, Туношна (Ярославль)-Дземги и Туношна (Ярославль)-Певек.<sup>(7)</sup>

С учетом того, что на товарном рынке услуг воздушных перевозок грузов и почты по направлению Туношна (Ярославль) – Дземги действовал один хозяйствующий субъект – АО «АСЦ СибНИА-ТЕСТ» (ИНН 5401257524), то цена, установленная вышеуказанным субъектом на услугу, не является сформированной в условиях конкуренции и не может быть признана сопоставимой, в соответствии со статьей 6 Закона о защите конкуренции.

В связи с тем, что на товарных рынках услуг воздушных перевозок грузов и почты по направлениям Туношна (Ярославль) – Анадырь и Туношна (Ярославль) – Певек действовали два хозяйствующих субъекта – АО «Авиакомпания Якутия» (ИНН 1435149030) и ООО «Аэрокарго» (ИНН 7710905529), были направлены запросы о предоставлении информации в адрес вышеуказанных хозяйствующих субъектов из ответов на которые установлено следующее.

АО «Авиакомпания Якутия» в 2018 году не выполняла полеты по маршруту Туношна - Певек и Туношна - Анадырь.<sup>(8)</sup>

ООО «Аэрокарго» выполнило один рейс с загрузкой из аэропорта Туношна до Певека и Анадыря 19-20 марта 2018 года<sup>(9)</sup>, что свидетельствует о перевозке грузов charterным (нерегулярным) рейсом и не удовлетворяет требования к продуктовым границам искомого сопоставимого товарного рынка.

Таким образом, на товарных рынках услуг воздушных перевозок грузов и почты по направлениям Туношна (Ярославль) – Анадырь и Туношна (Ярославль) – Певек, цена, установленная вышеуказанным

субъектом на услугу, не может быть признана сопоставимой, в соответствии со статьей 6 Закона о защите конкуренции.

#### Направление Москва-Хабаровск.

Услуги воздушной перевозки грузов и почты по направлению Москва-Хабаровск в 2018 году осуществляли следующие авиакомпании: ПАО «Аэрофлот-российские авиалинии» (ИНН 7712040126), АО «Авиакомпания Россия» (ИНН 7810814522), ООО «Северный ветер» (ИНН 7733646084), ООО «Авиакомпания «Икар» (ИНН 4901005268), ООО «АК ЭйрБриджКарго» (ИНН 7704548011).<sup>(10)</sup>

Ортодромическое расстояние между аэропортами Москва (Шереметьево) и Хабаровск (Новый) составляет 6144 км, что на 3,9% превышает ортодромическое расстояние между аэропортами Магадан (Сокол) и Москва (Шереметьево).

Стоимость аэропортовых услуг АО «Хабаровский аэропорт» утверждена приказом ФАС России от 24.05.2016 № 650/16 и составляет:

- сбор за взлет-посадку 380 руб/т мвм, тогда как аналогичный сбор АО «Аэропорт Магадан» составляет 1710 руб/т мвм (выше на 350%);
- сбор за обеспечение авиационной безопасности 250 руб/т мвм, сбор АО «Аэропорт Магадан» - 630 руб/т мвм (выше на 152%).

Соответственно, сборы, установленные АО «Аэропорт Магадан» приказом ФАС России от 24.05.2016 № 648/16, значительно превышают аналогичные сборы АО «Хабаровский аэропорт».

Цена услуги регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Хабаровск группы лиц «Аэрофлот» в апреле 2018 года составила от **66,8 руб./кг до 82 руб./кг**.<sup>(11)</sup>

Объемы перевезенного груза и почты по маршруту Москва-Хабаровск и доли хозяйствующих субъектов за 2018 год отражены в таблице 8.<sup>(12)</sup>

Таблица 8

Объемы перевезенного груза и почты
------------------------------------

по маршруту Москва-Хабаровск за 2018 год

<____>	<____>	<____>
<____>	<____>	<____>
<____>	<____>	<____>
<____>	<____>	<____>
<____>	<____>	<____>
<____>	<____>	<____>
<____>	<____>	<____>
<____>	<____>	<____>

Данные об объемах свидетельствуют о признаках наличия доминирующего положения <\_\_\_\_> Следовательно, услуги по воздушной перевозке грузов и почты по направлению Москва - Хабаровск в 2018 году не осуществлялись в условиях конкуренции и данный товарный рынок не является сопоставимым в контексте статьи 6 Закона о защите конкуренции.

Направление Москва-Владивосток.

В 2018 году воздушную перевозку грузов и почты на направлении Москва-Владивосток осуществляли ПАО «Аэрофлот-российские авиалинии», АО «Авиакомпания Россия», АО «Авиакомпания ИрАэро».<sup>(13)</sup>

Объемы перевезенного груза и почты по маршруту Москва-Владивосток и доли хозяйствующих субъектов за 2018 год отражены в таблице 9.<sup>(14)</sup>

Таблица 9

Объемы перевезенного груза и почты по направлению Москва – Владивосток		
Наименование	Груз и почта, кг	Доля, %
<____>	<____>	<____>
<____>	<____>	<____>
<____>	<____>	<____>
<____>	<____>	<____>

<\_\_\_\_>Цена услуги регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Владивосток группы лиц «Аэрофлот» в апреле 2018 года составила **от**

**60,8 руб./кг до 75 руб./кг.**<sup>(15)</sup>

Воздушная перевозка грузов и почты по направлению Москва - Владивосток в 2018 году не осуществлялась в условиях конкуренции, в связи с чем данный товарный рынок не является сопоставимым в контексте статьи 6 Закона о защите конкуренции.

ПАО «Аэрофлот» в качестве сопоставимых направлений указаны Москва – Южно-Сахалинск и Москва - Петропавловск-Камчатский<sup>(16)</sup>, а также Москва-Анадырь по следующим критериям: территориальная отдаленность от Центральной части России, ортодромическое расстояние, количество выполняемых рейсов и типов воздушных судов, осуществляющих перевозку на маршруте.<sup>(17)</sup>

#### Направление Москва-Южно-Сахалинск.

Ортодромическое расстояние между аэропортами Москва (Шереметьево) и Южно-Сахалинск (Хомутово) составляет 6649 км, что на 12% превышает ортодромическое расстояние между аэропортами Магадан (Сокол) и Москва (Шереметьево).

Перевозку грузов и почты по направлению Москва-Южно-Сахалинск в 2018 году осуществляла группа лиц «Аэрофлот».<sup>(18)</sup>

Стоимость аэропортовых услуг АО «Аэропорт Южно-Сахалинск» утверждена приказом ФАС России от 20.07.2017 № 962/17 и составляет:

- сбор за взлет-посадку 878 руб/т мвм, тогда как аналогичный сбор АО «Аэропорт Магадан» составляет 1710 руб/т мвм (выше на 94%);
- сбор за обеспечение авиационной безопасности 517 руб/т мвм, сбор АО «Аэропорт Магадан» - 630 руб/т мвм (выше на 21%).

Соответственно, сборы, установленные для АО «Аэропорт Магадан» приказом ФАС России от 24.05.2016 № 648/16, значительно превышают аналогичные сборы АО «Аэропорт Южно-Сахалинск».

Цена услуги регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Южно-Сахалинск в мае 2018 года составила от **102 руб./кг до 135 руб./кг.**<sup>(19)</sup>

Направление авиаперевозки грузов и почты Москва-Южно-Сахалинск не является сопоставимым с направлением Москва-

Магадан в понимании статьи 6 Закона о защите конкуренции, в связи с тем, что авиаперевозку грузов и почты в 2018 году по указанному направлению осуществляла группа лиц ПАО «Аэрофлот», следовательно, цены на рассматриваемую услугу не являются сформированными в условиях конкуренции.

Кроме того, ортодромическое расстояние между аэропортами Москва-Магадан и Москва-Южно-Сахалинск и уровень аэропортовых сборов в аэропорту Магадана по сравнению со сборами в аэропорту Южно-Сахалинска различаются более чем на 10%.

#### Направление Москва-Петропавловск-Камчатский.

Ортодромическое расстояние между аэропортами Москва (Шереметьево) и Петропавловск-Камчатский (Елизово) составляет 6765 км, что на 14% превышает ортодромическое расстояние между аэропортами Магадан (Сокол) и Москва (Шереметьево).

Данные по объему перевезенного груза и почты по маршруту Москва - Петропавловск-Камчатский в 2018 году представлены в таблице 10.<sup>(20)</sup>

Таблица 10

Объем перевезенного груза и почты по маршруту Москва - Петропавловск-Камчатский в 2018 году		
<_____>	<_____>	<_____>
<_____>	<_____>	<_____>
<_____>	<_____>	<_____>
<_____>	<_____>	<_____>
<_____>	<_____>	<_____>
<_____>	<_____>	<_____>
<_____>	<_____>	<_____>
<_____>	<_____>	<_____>

<\_\_\_\_\_>Цена услуги регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Петропавловск-Камчатский группы лиц «Аэрофлот» в апреле 2018 года составила от **140,8 руб./кг до 175 руб./кг.**<sup>(21)</sup>

Стоимость аэропортовых услуг АО «Камчатское авиационное

предприятие» утверждена приказом ФАС России от 20.07.2016 № 1004/16 и составляет:

- сбор за взлет-посадку 900 руб/т мвм, тогда как аналогичный сбор АО «Аэропорт Магадан» составляет 1710 руб/т мвм (выше на 90%);
- сбор за обеспечение авиационной безопасности 465 руб/т мвм, сбор АО «Аэропорт Магадан» - 630 руб/т мвм (выше на 35,4%).

Сборы, установленные для АО «Аэропорт Магадан» приказом ФАС России от 24.05.2016 № 648/16, значительно превышают аналогичные сборы АО «Камчатское авиационное предприятие».

Направление авиаперевозки грузов и почты Москва-Петропавловск-Камчатский **не является сопоставимым** с направлением Москва-Магадан в понимании статьи 6 Закона о защите конкуренции, в связи с тем, что положение группы лиц ПАО «Аэрофлот» на рынке по оказанию услуг воздушной перевозке грузов и почты по направлению Москва- Петропавловск-Камчатский в 2018 году имело признаки доминирующего, следовательно, цены на рассматриваемую услугу не являются сформированными в условиях конкуренции.

Кроме того, ортодромическое расстояние между аэропортами Москва-Магадан и Москва- Петропавловск-Камчатский и уровень аэропортовых сборов в аэропорту Магадана по сравнению со сборами в аэропорту Петропавловска-Камчатского различаются более чем на 10%.

#### Направление Москва-Анадырь (Угольный).

Ортодромическое расстояние между аэропортами Москвы и Анадыря составляет 6194 км, что на 4,68% превышает ортодромическое расстояние между аэропортами Москвы и Магадана.

Перевозки грузов и почты по направлению Москва – Анадырь в 2018 году осуществлял единственный хозяйствующий субъект - ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (ИНН 7204002873).<sup>(22)</sup>

Стоимость аэропортовых услуг ГП ЧАО «Международный Аэропорт Анадырь (Угольный)» утверждена приказом директора предприятия от 07.12.2017 № 330 и составляет:

- сбор за взлет-посадку 1583 руб./т мвм, тогда как аналогичный сбор

АО «Аэропорт Магадан» составляет 1710 руб./т мвм (выше на 7,43%);

- сбор за обеспечение авиационной безопасности 860 руб/т мвм, сбор АО «Аэропорт Магадан» - 630 руб/т мвм (ниже на 26,74%).

Сбор за взлет-посадку АО «Аэропорт Магадан» незначительно превышает аналогичный сбор ГП ЧАО «Международный Аэропорт Анадырь (Угольный)».

Сбор за обеспечение авиационной безопасности АО «Аэропорт Магадан» существенно ниже, чем сбор ГП ЧАО «Международный Аэропорт Анадырь (Угольный).

В связи с тем, что цены, установленные ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» не являются сформированными в условиях конкуренции в 2018 году, то цены на перевозку грузов и почты по направлению Москва – Анадырь не могут использоваться для сравнения с ценами на перевозку грузов и почты по направлению Москва-Магадан.

**В результате проведенного анализа установлено отсутствие сопоставимого рынка как на территории Российской Федерации, так и за пределами Российской Федерации.**

Следовательно, в отсутствие сопоставимых рынков отсутствуют сопоставимые цены на реализацию услуг.

На основании данного вывода, монопольно высокая цена определена Магаданским УФАС России по критерию её несоответствия сумме необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли (затратный метод).

Монопольно высокая цена (затратный метод).

Основным видом деятельности группы компаний «Аэрофлот» являются пассажирские авиаперевозки. Воздушная перевозка грузов и почты осуществляется в качестве сопутствующего бизнеса в случае наличия грузовых ёмкостей на пассажирских воздушных судах.<sup>(23)</sup>

Регулярные рейсы по прямым маршрутам Москва (Шереметьево) - Магадан-Москва (Шереметьево) в 2017 году, 1 кв. 2018 года, выполнялись ПАО «Аэрофлот».

Регулярные рейсы по прямым маршрутам Москва (Внуково) - Магадан-Москва (Внуково) в 2017 году, 1 кв. 2018 года выполнялись АО «Авиакомпания «Россия» <\_\_\_\_\_>.

<\_\_\_\_\_>. (24)

<\_\_\_\_\_> Средняя стоимость обработки 1 тонны груза и почты по маршруту Москва (Внуково)-Магадан-Москва (Внуково) по информации, представленной АО «Авиакомпания «Россия», в 2018 году составила **руб.**

ПАО «Аэрофлот» отдельный учёт расходов на перевозку грузов не ведёт в связи с отсутствием в парке перевозчика грузовых воздушных судов и осуществлением перевозки грузов на пассажирских воздушных судах в случае наличия свободных грузовых ёмкостей. (25)

При ценообразовании на перевозку пассажиров на маршруте Москва-Магадан-Москва не учитываются показатели рентабельности, поскольку действует программа «плоских тарифов», не являющихся рентабельными для ПАО «Аэрофлот». (26)

Реализация грузовых ёмкостей осуществляется авиакомпанией для дозагрузки воздушного судна. (27)

Рентабельность дозагрузки воздушных судов на направлении Москва (Шереметьево) - Магадан по итогам 1 полугодия 2018 года составила на основании данных о доходах от перевозки груза, почты и расходах на дозагрузку почтой и грузами (обработка грузов и почты в аэропорту) ПАО «Аэрофлот» (приложение 2). (28)

В структуре общих фактических доходов по направлению Москва (Шереметьево) -Магадан доходы от перевозки грузов в 1 полугодии 2018 года составляют:, в то время как дополнительные расходы, связанные с необходимостью обработки грузов в аэропортах вылета/прилёта в структуре общих расходов составляют:

Рентабельность дозагрузки воздушных судов на направлении Москва (Внуково)-Магадан-Москва(Внуково) по итогам 1 полугодия 2018 года составила на основании данных о доходах и расходах на дозагрузку почтой и грузами (обработка грузов и почты в аэропорту) АО «Авиакомпания «Россия» (приложение 3). (29)

В структуре общих фактических доходов по направлению Москва (**Внуково**) –Магадан – Москва (**Внуково**) доходы от перевозки грузов в 1 полугодии 2018 года составляют: в то время как дополнительные расходы, связанные с необходимостью обработки грузов в аэропортах вылета/прилёта в структуре общих расходов составляют:

Поскольку расходы на перевозку грузов и почты включают в себя не только расходы на обработку грузов и почты в аэропортах вылета/прилёта, а также в связи с тем, что ПАО «Аэрофлот» отдельный учёт затрат по каждой статье расходов и категорий перевозки (пассажиры, грузы, почта) на конкретном направлении не ведёт, Магаданским УФАС России произведён расчёт средней себестоимости перевозки грузов и почты исходя из предоставленных ПАО «Аэрофлот» данных.

ПАО «Аэрофлот» в целях определения себестоимости рейсов использует в своей деятельности «Методические рекомендации по определению стоимости внутренних и международных рейсов для российских авиакомпаний», одобренные ФСВТ России от 15.07.1999 № 7.7 – 188 (далее – Методические рекомендации).

Себестоимость рейсов по направлению <\_\_\_\_\_> .(30)

Затраты ПАО «Аэрофлот» распределяются между перевозкой пассажиров, груза и почты пропорционально массе каждого вида коммерческой загрузки (пассажирской, грузовой, почтовой) на выполненных рейсах.(31)

Выставляемый на торги тоннаж определяется при 100% пассажирской загрузке согласно штурманским расчётам.(32)

Предельная коммерческая загрузка на рейсах Москва (Шереметьево)-Магадан за 1 полугодие 2018 года согласно «Информации о коммерческой загрузке по участкам полёта», сформированной ПАО «Аэрофлот» в соответствии с таблицей 4.3. «Определение коммерческой загрузки ВС» Методических рекомендаций составляет . Фактическая коммерческая загрузка за этот же период составляет (33), при этом в апреле, мае и июне 2018 года реализация выставленной ёмкости на торгах составила 100%(34).

Средняя себестоимость перевозки 1 кг в 1 полугодии 2018 года по направлению Москва (Шереметьево)-Магадан составила

Себестоимость включает в себя следующие расходы: обслуживание в аэропортах и на трассе, ГСМ, расходы на содержание и эксплуатацию парка ВС, затраты на персонал, бронирование, прочие производственные и общехозяйственные расходы.

В расчёт принята предельная коммерческая загрузка (1048 тонн), в связи с тем, что тарифы формируются на каждый месяц, тоннаж, выставляемый на торги, определяется при **100% пассажирской**

**загрузке** и реализация ёмкостей за апрель, май, июнь 2018 г. составила 100%.

Следовательно, разница между предельной коммерческой загрузкой и фактической загрузкой связана с неполной пассажирской загрузкой, то есть не связана с рассматриваемой услугой.

Таким образом, стартовые тарифы для проведения торгов сезона «Лето 2018» по реализации перевозки грузов и почты регулярными беспосадочными рейсами по направлению Москва (Шереметьево) – Магадан в размере 205 руб./кг в апреле 2018 г. и 194 руб./кг в мае и июне 2018 года содержат в себе необходимые расходы для оказания этих услуг (себестоимость), а также прибыль (таблица 11).

Таблица 11

Стартовые тарифы для проведения торгов сезона «Лето 2018», себестоимость перевозки и прибыль в их составе

Москва (Шереметьево)-Магадан			
	стартовые тарифы руб./кг	средняя себестоимость перевозки 1 кг груза	прибыль, включенная в стартовый тариф, %
апрель	205		
май	194		
июнь	194		

Себестоимость рейсов по направлению Москва (**Внуково**) – Магадан за 1 полугодие 2018 года .(35).

Предельная коммерческая загрузка на рейсах Москва (**Внуково**)-Магадан за 1 полугодие 2018 года согласно «Информации о коммерческой загрузке по участкам полёта Москва-Магадан-Москва АО «Авиакомпания «Россия»,

Фактическая коммерческая загрузка за этот же период составляет тонны, при этом в апреле, мае и июне 2018 года реализация выставленной ёмкости на торгах составила 100%<sup>(36)</sup>.

Средняя себестоимость перевозки 1 кг в 1 полугодии 2018 года по направлению Москва (**Внуково**)-Магадан составила

Себестоимость включает в себя следующие расходы: обслуживание в аэропортах и на трассе, ГСМ, расходы на содержание и эксплуатацию парка ВС, затраты на персонал, бронирование, прочие производственные и общехозяйственные расходы.

В расчёт принята предельная коммерческая загрузка в связи с тем, что тарифы формируются на каждый месяц, тоннаж, выставяемый на торги, определяется при **100% пассажирской загрузке** и реализация ёмкостей за апрель, май, июнь 2018 г. составила 100%.

Следовательно, разница между предельной коммерческой загрузкой и фактической загрузкой образовалась в результате неполной пассажирской загрузки, либо использования ёмкостей для собственных нужд и пр., то есть не связана с рассматриваемой услугой.

Таким образом, стартовые тарифы для проведения торгов сезона «Лето 2018» по реализации перевозки грузов и почты регулярными беспосадочными рейсами по направлению Москва (Внуково) – Магадан в размере 190,80 руб./кг в апреле 2018 г. и 179,80 руб./кг в мае и июне 2018 года содержат в себе необходимые расходы для оказания этих услуг (себестоимость), а также прибыль (таблица 12).

Таблица 12

Стартовые тарифы для проведения торгов сезона «Лето 2018», себестоимость перевозки и прибыль в их составе

месяц	Москва (Внуково)-Магадан		
	стартовые тарифы руб./кг	Средняя себестоимость перевозки 1 кг груза	прибыль, включенная в стартовый тариф, %
апрель			
май			
июнь			

Вместе с тем, ПАО «Аэрофлот» неоднократно указывало комиссии Магаданского УФАС России, что стартовые тарифы сезона «Лето 2018 года» являются экономически обоснованными и формируются на очередной сезон электронных торгов с учётом макроэкономических показателей, спроса на направлении, роста

расходов ПАО «Аэрофлот» на наземную обработку груза, показателей инфляции и роста стоимости авиатоплива.<sup>(37)</sup>

В общих случаях структура цены на авиаперевозку определяется рыночными условиями, основными из которых являются:

-условия по спросу и предложению, действующие на конкретном рынке (направлении) авиаперевозок;

-показатели коммерческой загрузки рейсов ПАО «Аэрофлот» (исторические и прогнозные данные с учётом сезонности);

-уровни тарифов авиакомпаний-конкурентов ПАО «Аэрофлот».<sup>(38)</sup>

**На основании вышеизложенного Комиссия Магаданского УФАС России приходит к выводу, что все расходы, необходимые для производства и реализации товара, а также прибыль, уже содержатся в стартовом тарифе на перевозку грузов и почты по направлению Москва (Шереметьево, Внуково) -Магадан.**

В результате проведения аукционов на право заключения договоров о реализации блочных грузовых или почтовых перевозок с ПАО «Аэрофлот» цена на перевозку грузов и почты в апреле, мае, июне 2018 года была увеличена, при этом расходы на оказание этих услуг остались неизменными, состав покупателей и продавцов товара и условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, также остались неизменными.

Информация о базовых ценах и их увеличении по отношению к стартовым тарифам на перевозку грузов **по направлению Москва (Шереметьево) – Магадан** в апреле, мае, июне 2018 года для каждого покупателя, победившего в аукционе, содержится в приложении 4 к решению.

Минимальное увеличение цены за данный период составило к стартовому тарифу в отношении в мае 2018 года: стартовый тариф 194 руб. за 1 кг, базовый тариф победителя 244 руб. за 1 кг.

Максимальное увеличение цены за данный период составило к стартовому тарифу в отношении в июне 2018 года: стартовый тариф 194 руб. за 1 кг, базовый тариф победителя 286,35 руб. за 1 кг.

Следует отметить, что стартовый тариф уже был увеличен путём индексации стартовых тарифов «Лето 2017» на величину плановой инфляции в Российской Федерации на 2018 год (+3,7%) и топливной надбавки МУС (+3,00 руб./кг) с округлением в большую сторону, содержал в себе необходимые расходы и прибыль, и по которому ПАО «Аэрофлот» готово было перевезти груз и почту.

Информация о базовых ценах и их увеличении по отношению к стартовым тарифам на перевозку грузов **по направлению Москва (Внуково) – Магадан** в апреле, мае, июне 2018 года для каждого покупателя, победившего в аукционе, содержится в приложении 5 к решению.

Минимальное увеличение цены за данный период составило к стартовому тарифу, в отношении в июне 2018 года: стартовый тариф 179,8 руб. за 1 кг, базовый тариф победителя 264,8 руб. за 1 кг.

Максимальное увеличение цены за данный период составило к стартовому тарифу в отношении в мае 2018 года: стартовый тариф 179,8 руб. за 1 кг, базовый тариф победителя 284,8 руб. за 1 кг.

Стартовый тариф на этом направлении также уже был увеличен на 5,5% по отношению к стартовым тарифам сезона «Лето 2017 года», (в том числе из-за роста топлива на 3,00 руб./кг), содержал в себе необходимые расходы и прибыль, и по которому ПАО «Аэрофлот» готово было продать перевозку груза и почты.

Кроме того, в соответствии с положениями регламента проведения электронных торгов по блочным грузовым и почтовым перевозкам ПАО «Аэрофлот» при перевозке грузов победителем сверх выкупленного блока применяется тариф, увеличенный ещё на **+15%** по отношению к базовому тарифу победителя.

Для всех остальных юридических лиц, заинтересованных в заключении договора на перевозку грузов и почты на рейсах группы компаний «Аэрофлот», которые не принимали участие в аукционе либо не стали победителями, тариф устанавливается ПАО «Аэрофлот» путём применения надбавки в размере **+15%** к итоговому средневзвешенному тарифу (приложение 6).

Например, тариф ПАО «Аэрофлот» для продажи услуги перевозки грузов и почты по направлению Москва (Внуково)-Магадан юридическим лицам, не участвовавшим или не победившим в торгах, в апреле 2018 года, составил 337 рублей за 1 кг и был сформирован

следующим образом.

Проиндексированный на 5,5% по отношению к стартовым тарифам сезона «Лето 2017 года», стартовый тариф на апрель 2018 года в размере 190 руб. 80 коп. за 1 кг в результате проведения аукциона был увеличен на +53,6% и составил 293 руб. 07 коп. за 1 кг, к нему применена предусмотренная регламентом надбавка в размере +15%, в результате чего тариф не победителя составил **337 руб.** за 1 кг перевозки грузов и почты по направлению Москва (Внуково)-Магадан. Общее превышение над стартовым тарифом, уже включающим в себя необходимые расходы и прибыль, составило **76,62%**.

В соответствии с п. 3.10 договора о реализации блочных грузовых перевозок на территории Российской Федерации, заключаемого с ПАО «Аэрофлот», дополнительно взимаются сборы и доплаты при отправлениях груза из аэропорта Шереметьево и Внуково (приложение 7).

В 1 полугодии 2018 года по направлению Москва (Шереметьево, Внуково) группой компаний Аэрофлот перевезено:

<\_\_\_\_>Соответственно, цена на перевозку вышепоименованных грузов была сформирована с применением повышающих сборов и доплат.

Таким образом, в результате проведения аукционов цена на перевозку грузов и почты регулярными беспосадочными рейсами по направлению Москва (Шереметьево, Внуково)-Магадан в апреле, мае, июне 2018 года увеличилась, при этом себестоимость перевозки не изменилась. Следовательно, увеличилась прибыль в составе цены.

**Превышение необходимых расходов и прибыли в базовых тарифах на перевозку 1 кг грузов и почты по направлению Москва (Шереметьево)-Магадан**, не учитывая дополнительных сборов и доплат за перевозку определённых категорий грузов, составило как минимум:

<\_\_\_\_>

**Превышение необходимых расходов и прибыли в базовых тарифах**

**на перевозку 1 кг грузов и почты по направлению Москва (Внуково)-Магадан**, не учитывая дополнительных сборов и доплат за перевозку определённых категорий грузов, составило как минимум:

<\_\_\_\_\_>

**На основании вышеизложенного комиссией Магаданского УФАС России в действиях группы лиц «Аэрофлот» по установлению, поддержанию цен на услуги перевозки грузов и почты по направлению Москва (Внуково, Шереметьево)-Магадан в апреле, мае и июне 2018 года установлено превышение необходимых для оказания этих услуг расходов и прибыли, что свидетельствует об установлении (поддержании) монопольно высоких цен и запрещено пунктом 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.**

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:

1) 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.

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 (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, в том числе установление, поддержание монопольно высокой цены товара.

**Установление группой лиц «Аэрофлот» в апреле, мае и июне 2018 года тарифов на услуги перевозки грузов и почты путём повышения цены, при том, что расходы, состав покупателей и продавцов, а также условия обращения товара остались неизменными, свидетельствуют о нарушении пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.**

В отношении обстоятельств дела № 03-10/07-2018, отражённых в Заключении от 20.06.2019, Комиссией Магаданского УФАС России 08.07.2019 получены возражения ПАО «Аэрофлот» (исх. № 902/1525 от 05.07.2019), 10.07.2019 получены возражения АО «Авиакомпания «Россия» (исх. №б/н от 09.07.2019).

Комиссия Магаданского УФАС России, оценивая доводы, изложенные в возражениях, считает необходимым указать следующее.

*Довод «Применение регламента не ограничивает и не может ограничивать конкуренцию на рынке услуг грузовой перевозки по маршруту Москва-Магадан, а также не может оказывать влияния на общие условия обращения товара» противоречит имеющимся в материалах дела доказательствам и не принимается комиссией Магаданского УФАС России.*

В рамках исследования конкурентной среды был проведён опрос потребителей, в том числе о целях приобретения услуг регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты из пункта отправки (г. Москва) в пункт назначения (г. Магадан).

Большинство респондентов приобретали услуги регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан у ПАО «Аэрофлот» для дальнейшей перепродажи услуг доставки грузов и почты по

указанному маршруту третьим лицам. Поскольку ПАО «Аэрофлот» не занимается оформлением перевозки грузов(39), то такие компании предоставляют большой спектр дополнительных услуг, таких как оформление грузов, пакетирование, декларирование и пр., которые тесно связаны с перевозкой грузов и без которых перевозка невозможна.

С октября 2017 года по настоящее время группа лиц «Аэрофлот» является единственным перевозчиком, совершающим на регулярной основе беспосадочные перелёты по направлению Москва-Магадан-Москва и с этого времени в отсутствие конкурентов-перевозчиков группа лиц «Аэрофлот» получила возможность определять общие условия обращения товара (услуги), что отразилось на рынке в том числе необоснованным и резким ростом цен в апреле, мае, июне 2018 года.

Признаки ограничения конкуренции, поименованные в п.17 статьи 4 Закона о защите конкуренции, подтверждаются имеющимися в материалах дела доказательствами и описаны выше по тексту в основной части решения.

Довод об отсутствии жалоб со стороны потребителей услуг перевозки груза и почты за весь период проведения торгов на порядок распределения провозных ёмкостей, а также размер и порядок формирования тарифов на грузовую и почтовую перевозку, не соответствует действительности и противоречит имеющимся в деле доказательствам. В частности, в материалах дела имеются обращения следующего содержания:

<\_\_\_\_>В результате рассмотрения обращений участников торгов ПАО «Аэрофлот» было принято решение об остановке электронных торгов и отмене их результатов по всем выставленным направлениям(40), что подтверждает выводы комиссии Магаданского УФАС России о влиянии ПАО «Аэрофлот» на общие условия обращения и злоупотреблении занимаемым группой лиц «Аэрофлот» положением путём управления рынком, его объёмами и ценой.

Довод «Цена по результатам торгов не является монопольно высокой» отклоняется комиссией по следующим основаниям.

1.ПАО «Аэрофлот» ошибочно полагает, что расчёт рентабельности (затратоотдачи) дозагрузки рейсов грузами Магаданское УФАС России использует для расчётов себестоимости перевозки груза в

целом. Такие выводы комиссии в заключении об обстоятельствах дела и решении отсутствуют.

2. ПАО «Аэрофлот» указывает, что комиссией необоснованно использован метод определения себестоимости 1 кг груза по договору чартера, допустимый при гарантированном выкупе заказчиком всей провозной ёмкости ВС: кресла, багаж, груз.

Однако, именно при таких условиях ПАО «Аэрофлот» осуществлялась реализация грузовых ёмкостей в апреле, мае и июне 2018 года, хотя рейсы группы лиц «Аэрофлот» не являлись при этом чартерными.

А именно:

тарифы формировались на каждый месяц,

тоннаж, выставляемый на торги, определялся при 100% пассажирской загрузке,

реализация ёмкостей за апрель, май, июнь 2018 г. составила 100%.

3. В письменных возражениях на заключение об обстоятельствах дела ПАО «Аэрофлот» указывает, что **средняя себестоимость фактически перевезённого 1 кг груза составляет руб./кг** без НДС. Расчёт произведён путём деления фактических расходов от выполнения рейсов на направлении «Шереметьево-Магадан» за 1 полугодие 2018 года в размере, на фактическую коммерческую загрузку в размере. (41)

Разница между себестоимостью перемещения 1 кг коммерческой загрузки по направлению Москва(Шереметьево)-Магадан в размере руб. и себестоимостью перевозки 1 кг груза и почты в размере руб., рассчитанной Магаданским УФАС России выше по тексту, обусловлена недозагрузкой рейса при перевозке пассажиров, то есть относится к другому товарному рынку.

Однако, даже такой размер себестоимости перемещения 1 кг коммерческой загрузки (пассажиров, груза, почты - руб./кг) не опровергает вывод комиссии Магаданского УФАС России о том, что все расходы, необходимые для производства и реализации товара, а также прибыль, уже содержатся в стартовом тарифе на перевозку грузов и почты по направлению Москва (Шереметьево) -Магадан.

Стартовые тарифы для проведения торгов сезона «Лето 2018», себестоимость перемещения 1 кг коммерческой загрузки

(пассажиры, груз, почта)

Москва (Шереметьево)-Магадан			
	стартовые тарифы на перевозку грузов и почты, руб./кг	средняя себестоимость перемещения 1 кг коммерческой загрузки (пассажиры, груз, почта)	прибыль, включенная в стартовый тариф, %
апрель	205		
май	194		
июнь	194		

4. Доводы «Расчёт себестоимости 1 кг груза, проведённый Магаданским УФАС России, противоречит Методическим рекомендациям», а также о полном соответствии положениям Методических рекомендаций расчёта себестоимости перевозки 1 кг коммерческой загрузки за 2018 год ПАО «Аэрофлот» в размере руб./кг, не состоятельны.

Во-первых: Методические рекомендации в целом, и п. 5.18 Методических рекомендаций, на который ссылается Общество в возражениях, в частности, вообще не содержат положений, касающихся расчётов цен на единицу продукции, либо себестоимости единицы продукции.

В методических рекомендациях по определению себестоимости внутренних и международных рейсов для российских авиакомпаний предложены принципы определения расходов по статьям затрат по типам воздушных судов и их отнесения на себестоимость рейса и лётного часа.

Во-вторых: Методические рекомендации не являются нормативно-правовым актом и носят рекомендательный характер, предназначены для практического применения в коммерческих и экономических службах авиакомпаний.

Нормативно-правовыми актами же установлено следующее.

В соответствии частью 3 статьи 64 Воздушного кодекса Российской Федерации плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа,

грузов и почты устанавливается перевозчиками. Согласно пункту 30 Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (далее – Общие правила воздушных перевозок) провозная плата определяется на основе установленной перевозчиком денежной суммы за перевозку пассажиров и (или) багажа, груза между двумя пунктами маршрута перевозки или комбинации тарифов от аэропорта, из которого начинается перевозка пассажира, багажа, груза согласно договору воздушной перевозки пассажира, договору воздушной перевозки груза до аэропорта назначения, сборов, предусмотренных Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденными Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.09.2008 № 155.

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.

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 (хозяйствующих субъектов) в сфере предпринимательской деятельности либо неопределенного круга потребителей, в том числе установление, поддержание монопольно высокой цены товара.

5. Комиссия Магаданского УФАС России отклоняет довод об отсутствии признаков нарушения пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции ввиду непревышения размера устанавливаемых

ПАО «Аэрофлот» тарифов над себестоимостью перевозки, рассчитанной ПАО «Аэрофлот» в размере руб. за 1 кг перевезённого груза на линии, по следующим основаниям.

В подтверждение обоснованности довода приложением 1 к письму от 27.02.2019 № 902-484 ПАО «Аэрофлот» представлен расчёт себестоимости перевозки 1 кг коммерческой загрузки по направлениям Москва-Магадан-Москва с детализацией по затратам.

Себестоимость перемещения 1 кг коммерческой загрузки определяется посредством деления расходов на выполнение перевозки с возвратом самолёта в аэропорт базирования на общий объём перемещённой коммерческой загрузки.

В представленном расчёте расходы на выполнение перевозки с возвратом самолёта в аэропорт базирования (строка «все расходы от перевозок») за 2018 год составили тыс. руб. на линии Москва(Шереметьево)-Магадан-Москва(Шереметьево), объём перемещённой коммерческой загрузки (строка «общая масса коммерческой загрузки») за 2018 год кг на линии Москва(Шереметьево)-Магадан-Москва(Шереметьево).

На основании вышеизложенного себестоимость перемещения 1 кг коммерческой загрузки на линии Москва(Шереметьево)-Магадан-Москва(Шереметьево) составляет руб. (тыс. руб./ кг) и включает в себя все расходы, в том числе на перевозку пассажиров, багажа и пр.

Разница между себестоимостью перемещения 1 кг коммерческой загрузки на линии Москва(Шереметьево)-Магадан-Москва(Шереметьево) и себестоимостью, рассчитанной Магаданским УФАС России выше по тексту, обусловлена недозагрузкой рейса при перевозке пассажиров, а также грузов и почты по направлению Магадан-Москва (Шереметьево), относящихся к другим товарным рынкам.

Следовательно, себестоимость перемещения 1 кг груза и почты по направлению Москва-Магадан в размере руб. рассчитана ПАО «Аэрофлот» неверно.

Приложение №2 к письму ПАО «Аэрофлот» от 14.05.2019 №902-1064, на которое ссылается Общество в возражениях на заключение об обстоятельствах дела, не содержит расчётов средней

себестоимости перевозки 1 кг коммерческой загрузки.

Довод о необходимости покрытия плановых расходов на линии в целом за счёт исключительно тарифов на перевозку грузов и почты противоречит нормам действующего антимонопольного законодательства и потому не принимается комиссией Магаданского УФАС России.

Воздушная перевозка грузов и почты по направлению Москва-Магадан является социально значимой, так как в отсутствие железнодорожного сообщения и длительности перевозки в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, является единственно возможным способом доставки некоторых категорий грузов в Магаданскую область. Поэтому, необоснованное увеличение прибыли за счёт таких неконкурентных услуг, является злоупотреблением доминирующим положением.

6. Комиссия Магаданского УФАС России соглашается с доводом ПАО «Аэрофлот» о неприменимости п.7 Постановления Правительства Российской Федерации от 17.09.1992 №724 к рассматриваемым отношениям.

7. Довод *«Рост цен на торгах в сезон лето 2018 стал следствием изменения состава продавцов и покупателей услуг грузовой перевозки, а также изменения условий обращения товара (услуг грузовой перевозки) на товарном рынке»*, что исключает квалификацию действий ПАО «Аэрофлот» по п.1 ч.1 ст.10 Закона о защите конкуренции, основан на неверной и неполной интерпретации фактов.

Повышенный рост цен на торгах сезона лето 2018 года ПАО «Аэрофлот» связывает со следующими обстоятельствами:

-прекращение полётов на линии Москва-Магадан-Москва ООО «АК «ВИМ-Авиа» в 2017 году и связанное с этим существенное и резкое сокращение объёма услуг по перевозке грузов,

-рост расходов на воздушную перевозку грузов, в т.ч. рост цены на авиатопливо,

-при наличии сокращённого предложения возник повышенный спрос на услуги по перевозке грузов на маршруте Москва-Магадан.

Комиссия Магаданского УФАС России оценивает данные обстоятельства следующим образом:

-прекращение полётов на линии Москва-Магадан-Москва ООО «АК «ВИМ-Авиа» в 2017 году позволило занять группе лиц «Аэрофлот» доминирующее положение на рынке в 1 полугодии 2018 года;

-рост расходов на воздушную перевозку грузов уже был учтён ПАО «Аэрофлот» в стартовых тарифах на сезон лето 2018 года через индексацию тарифов 2017 года и никак не связан с ростом цен на торгах;

-механизм торгов, внедрённый ПАО «Аэрофлот», при наличии сокращённого предложения и повышенного спроса вызвал взрывной рост цен.

Организация торгов на право заключения договора на перевозку грузов и почты с ПАО «Аэрофлот» в данном случае не обеспечила реализацию условий для формирования конкурентных рыночных цен, а наоборот спровоцировала существенный рост цен на услуги перевозки грузов и почты по направлению Москва-Магадан на рейсах группы лиц «Аэрофлот» в апреле, мае и июне 2018 года. При таких условиях проведение аукционов является фактическим механизмом, способствующим установлению группой лиц «Аэрофлот», занимающей доминирующее положение, монопольно высоких цен.

Оценка довода подкреплена позицией ФСФР России по схожим обстоятельствам.(42)

*Довод о необоснованности выводов комиссии Магаданского УФАС России о затруднительности доступа на рынок перевозки грузов, почты по маршруту Москва-Магадан основан на несогласии с оценкой фактических обстоятельств.*

Довод об отсутствии барьеров для авиаперевозчиков ООО «АЗУР Эйр», Авиакомпания «РОЯЛ ФЛАЙТ», ООО «Северный ветер», ООО «Авиакомпания Икар», ПАО «Авиакомпания Ютэйр», АО «Авиакомпания «ИрАэро», ООО «Авиакомпания ЭйрБриджКарго» и ООО «Авиастар-ТУ» для выхода на рынок авиаперевозок грузов и почты регулярными беспосадочными рейсами по направлению Москва-Магадан отклоняется по следующим основаниям.

1.ООО «Авиастар-ТУ» и ООО «Авиакомпания ЭйрБриджКарго» являются чартерными авиаперевозчиками, один из которых (ООО «Авиастар-ТУ») перевозит грузы по направлению Москва-Магадан, но

при этом конкурентом группе лиц «Аэрофлот» на рассматриваемом рынке не является ввиду различия в продуктовых границах.

2.ООО «АЗУР Эйр», Авиакомпания «РОЯЛ ФЛАЙТ», ООО «Северный ветер», ООО «Авиакомпания Икар» не обладают достаточным количеством воздушных судов для расширения маршрутной сети с добавлением направления Москва-Магадан, поскольку периодически не справляются с собственными программами полётов. Так, например, Росавиацией в целях предотвращения ситуаций по образованию задержек и отмен рейсов авиакомпаниями из-за недостаточного количества воздушных судов и их резерва в период новогодних праздников 2017/2018 была сформирована Рабочая группа. В 6 авиакомпаниях Рабочая группа выявила несоответствия программ полетов имеющемуся парку воздушных судов. В результате программа полетов ООО «АЗУР эйр» была сокращена на 15%, АО «Авиакомпания «РОЯЛ ФЛАЙТ» - на 5%. Также, Росавиация направила в адрес остальных авиакомпаний уведомления о необходимости сокращения программы полетов, в том числе, ООО «Северный ветер» - на 30%, ООО «Авиакомпания «Икар» - на 20%.(43)

3.ПАО «Авиакомпания Ютэйр» и АО «Авиакомпания «ИрАэро», имеющие в своем распоряжении соответственно 3 и 2 широкофюзеляжных дальнемагистральных воздушных судна, также не смогут составить серьезную конкуренцию группе лиц «Аэрофлот» с парком 58 единиц, без расширения флота, а соответственно связанным с этим вложением значительных объёмов финансовых средств.

Кроме того, поскольку целью исследования было установление доминирующего положения хозяйствующего субъекта на рынке услуг при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства, то управлением проводился ретроспективный анализ товарного рынка в соответствии с п. 2.2 Порядка №220, при котором анализ барьеров входа на рынок и несогласие ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Россия» с выводами антимонопольного управления, не может повлиять на выводы относительно фактической доли группы лиц «Аэрофлот» в период 1 полугодия 2018 года на рынке услуг перевозки грузов и почты регулярными беспосадочными рейсами по направлению Москва-Магадан.

Остальные доводы ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Россия»

сводятся к несогласию с оценкой комиссией обстоятельств, изложенной в заключении и решении, либо не имеют к рассматриваемым обстоятельствам отношения, либо дублируют вышеописанные.

Оснований для прекращения дела о нарушении антимонопольного законодательства №03-10/07-2018 Комиссия Магаданского УФАС России не усматривает.

Таким образом, исследовав все материалы дела, изучив имеющиеся в нем доказательства, заслушав и оценив доводы ПАО «Аэрофлот» и АО «Авиакомпания «Россия», Комиссия Магаданского УФАС России, по рассмотрению дела № 03-10/07-2018 приходит к выводу о том, что действия группы лиц «Аэрофлот» по применению регламента и проведению торгов на повышение цены являются нарушением части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции, действия по установлению монополично высоких цен являются нарушением пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции.

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

#### РЕШИЛА:

1. Установить, что в соответствии с частью 1 статьи 5 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» группа лиц «Аэрофлот»: Публичное акционерное общество «Аэрофлот-российские авиалинии», юридический адрес: РФ, 119002, г.Москва, ул. Арбат, д.10, ИНН 7712040126; Акционерное общество «Авиакомпания «Россия», юридический адрес: г. Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д.18/4, 196210; ИНН 7810814522, КПП 781001001; ОГРН 1117847025284 (далее – группа лиц «Аэрофлот») на рынке регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан в географических границах Российской Федерации по итогам 1 полугодия 2018 г. занимала доминирующее положение с долей более 50%.

2. Признать действия группы лиц «Аэрофлот» по применению регламента и проведению торгов, критерием определения

победителей которых является цена, на рынке регулярных коммерческих воздушных перевозок грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва – Магадан в географических границах Российской Федерации в 1 кв. 2018 года нарушением части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

3. Признать действия группы лиц «Аэрофлот» по установлению, поддержанию монопольно высоких цен на регулярные коммерческие воздушные перевозки грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва (Внуково, Шереметьево)-Магадан в апреле, мае и июне 2018 года нарушением пункта 1 части 1 статьи 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции».

4. Выдать Публичному акционерному обществу «Аэрофлот-российские авиалинии» (ИНН 7712040126) предписание о прекращении нарушения антимонопольного законодательства и совершении действий, направленных на обеспечение конкуренции, а именно:

4.1. Прекратить применение регламента и проведение торгов на право заключения договора о реализации блочных грузовых или почтовых перевозок с ПАО «Аэрофлот» на направлении Москва-Магадан группы лиц «Аэрофлот» (ПАО «Аэрофлот-российские авиалинии», юридический адрес: РФ, 119002, г. Москва, ул. Арбат, д.10, ИНН 7712040126 и АО «Авиакомпания «Россия», юридический адрес: г. Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д.18/4, 196210; ИНН 7810814522), критерием определения победителей которых является цена;

4.2. Установить экономически обоснованные цены на регулярные коммерческие воздушные перевозки грузов и почты беспосадочными рейсами по направлению Москва-Магадан группы лиц «Аэрофлот» с учётом возможного увеличения не выше уровня инфляции.

5. Выдать Публичному акционерному обществу «Аэрофлот-российские авиалинии» предписание об устранении последствий нарушения антимонопольного законодательства, а именно:

довести до сведения потребителей услуг воздушных перевозок грузов и почты по направлению Москва-Магадан, содержание решения по делу № 03-10/07-2018, в частности, сообщить о неправомерности действий ПАО «Аэрофлот» по применению

регламента и проведению торгов на повышение цены на неконкурентном рынке, а также по установлению, поддержанию монопольно высоких цен на перевозки грузов и почты на направлении Москва-Магадан, выполняемые группой лиц «Аэрофлот» (ПАО «Аэрофлот-российские авиалинии», юридический адрес: РФ, 119002, г.Москва, ул. Арбат, д.10, ИНН 7712040126 и АО «Авиакомпания «Россия», юридический адрес: г. Санкт-Петербург, ул. Пилотов, д.18/4, 196210; ИНН 7810814522) в апреле, мае и июне 2018 года.

6.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.

<\_\_\_\_>Решение может быть обжаловано в арбитражный суд в течение трех месяцев со дня его принятия, а также в коллегиальный орган федерального антимонопольного органа. Датой принятия решения является дата его изготовления в полном объеме.

---