

конкуренции» (далее – Закон о защите конкуренции),

УСТАНОВИЛА:

Управлением Федеральной антимонопольной службы по Сахалинской области (далее – Сахалинское УФАС России) в связи с поступившим заявлением ООО «Эра Логистики» о повышении тарифов на услуги по перевозке грузов в вагонах через паромную переправу Ванино-Холмск-Ванино возбуждено дело о нарушении антимонопольного законодательства № 065/01/10-96/2019 в отношении ОАО «Сахалинское морское пароходство» по признакам нарушения п. 1 ч. 1 ст. 10 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (далее – Закон «О защите конкуренции»).

Согласно документированной информации, представленной Министерством транспорта и дорожного хозяйства Сахалинской области (вх. № 356-ф от 02.07.2019), ОАО «Сахалинское морское пароходство» является единственным перевозчиком грузов, пассажиров и багажа на линии Ванино-Холмск 3-мя паромами типа «Сахалин».

В связи с этим был сделан вывод, что ОАО «Сахалинское морское пароходство» обладает признаками хозяйствующего субъекта, занимающего доминирующее положение на рынке услуг по перевозке грузов через паромную переправу Ванино (Холмск) – Холмск (Ванино) и возбуждено дело о нарушении антимонопольного законодательства № 065/01/10-96/2019 по признакам нарушения п. 1 ч. 1 ст. 10 Закона «О защите конкуренции» в связи с ростом цен на услугу по перевозке грузов и багажа посредством паромной переправы Ванино (Холмск) – Холмск (Ванино) после отмены государственного регулирования.

В ходе рассмотрения дела № 065/01/10-96/2019 проведен анализ состояния конкуренции на рынке услуг морской перевозки грузов в вагонах, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении по маршруту Ванино – Холмск (Холмск - Ванино).

Временной интервал исследования определен периодом не менее чем один год, а именно с 01.01.2018 г. по 30.06.2019 г. Выбранный временной интервал включает в себя период предполагаемого нарушения антимонопольного законодательства.

Продуктовые границы товарного рынка: услуги морской перевозки грузов в вагонах, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Географические границы товарного рынка услуг морской перевозки грузов в вагонах, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, определены маршрутом Ванино – Холмск (Холмск – Ванино).

По результатам проведенного анализа установлено, что на рынке услуг морской перевозки грузов в вагонах, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении по маршруту Ванино – Холмск (Холмск – Ванино), действует единственный хозяйствующий субъект – ОАО «Сахалинское морское пароходство», доля которого в соответствии с частью 1 статьи 5 Закона «О защите конкуренции» составляет 100%.

Следовательно, на основании части 1 статьи 5 Закона «О защите конкуренции» ОАО «Сахалинское морское пароходство» признается хозяйствующим субъектом,

занимающим в период с 01.01.2018 г. по 30.06.2019 г. доминирующее положение на рынке услуг морской перевозки грузов в вагонах, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении по маршруту Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) с долей 100%.

В силу нормы 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;

2) путем поддержания или неснижения ранее установленной цены товара, если при этом выполняются в совокупности следующие условия:

а) расходы, необходимые для производства и реализации товара, существенно снизились;

б) состав продавцов или покупателей товара обуславливает возможность изменения цены товара в сторону уменьшения;

в) условия обращения товара на товарном рынке, в том числе обусловленные мерами государственного регулирования, включая налогообложение, тарифное регулирование, обеспечивают возможность изменения цены товара в сторону уменьшения.

Согласно норме ст. 6 Закона «О защите конкуренции» для признания цены монопольно высокой должны соблюдаться в совокупности два условия: цена товара должна превышать сумму необходимых для производства и реализации такого товара расходов и прибыли и цену, которая сформировалась в условиях конкуренции на сопоставимом рынке, находящемся в состоянии конкуренции.

В соответствии с требованиями статьи 6 Закона «О защите конкуренции» для выявления сопоставимости товарного рынка необходимо доказать:

- соответствие товарного рынка критериям, указанным в статье 6 Закона «О защите конкуренции»;

- наличие на товарном рынке конкурентной среды и ее решающее влияние на формирование цены товара.

Исходя из положений статьи 6 Закона «О защите конкуренции», в антимонопольном законодательстве используются два метода определения монопольно высокой или монопольно низкой цены товара:

1. затратный метод;
2. метод сопоставимых рынков.

Согласно части 4 статьи 6 Закона о защите конкуренции цена товара не признается монопольно высокой в случае не превышения цены, которая сформировалась в условиях конкуренции на сопоставимом товарном рынке.

В соответствии с Разъяснением № 1 Президиума ФАС России, утвержденным Протоколом Президиума ФАС России от 10.02.2016 № 2, (далее - разъяснения № 1 Президиума ФАС России), оценку цены товара на предмет того, является ли она монопольно высокой или низкой необходимо начинать с установления наличия сопоставимых конкурентных рынков (сопоставимого конкурентного рынка) и установления цены товара на таких сопоставимых рынках.

Согласно разъяснениям № 1 Президиума ФАС России установление наличия сопоставимого конкурентного рынка осуществляется антимонопольным органом при рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства с учетом сведений, представленных лицами, участвующими в деле.

В целях выявления наличия сопоставимых товарных рынков на территории Российской Федерации, находящихся в состоянии конкуренции, в рамках рассмотрения дела № 065/01/10-96/2019 направлены запросы в территориальные управления ФАС России с указанием критериев сопоставимости.

В запросах указывалось, что при отсутствии ответа, Сахалинское УФАС России будет считать, что сопоставимый товарный рынок, находящийся в условиях конкуренции, на подведомственной им территории отсутствует.

От одного территориального управления ФАС России получена информация об отсутствии на подведомственной им территории сопоставимого товарного рынка (Забайкальское УФАС России). Остальными территориальными управлениями ФАС России информация не представлена, что, исходя из формулировки запроса, расценивается как отсутствие на подведомственной им территории сопоставимых товарных рынков, находящихся в условиях конкуренции.

В этой связи антимонопольным органом сделан вывод об отсутствии на территории Российской Федерации сопоставимых товарных рынков, находящихся в условиях конкуренции.

Относительно выявления сопоставимых конкурентных товарных рынков за пределами Российской Федерации установлено, что рынки за пределами территории Российской Федерации непригодны для сравнения в силу иного государственного регулирования, включая налоговое, таможенно-тарифное

регулирование, при этом, на территории России действуют отличные от зарубежных стран системы лицензирования, системы государственных стандартов, системы сертификации товаров, требований к условиям охраны труда во вредном производстве и др.

Касательно выявления сопоставимого товарного рынка за пределами Российской Федерации, ФАС России в письме от 07.12.2012 № АГ/40978/12 разъяснено следующее.

В ст. 6 Закона «О защите конкуренции» приведены критерии сопоставимости, среди которых значится такой, как государственное регулирование.

Перечень критериев данной группы является открытым – в Законе «О защите конкуренции» упоминаются лишь налогообложение и таможенно-тарифное регулирование. В данном случае необходимо, в первую очередь, учитывать налоговое регулирование именно того товарного рынка, который определяется как сопоставимый. Для этого целесообразно учитывать такой показатель как налоговая нагрузка. Под фактической налоговой нагрузкой на экономику понимается доля реально выплаченных обязательных платежей в пользу государства в ВВП страны. Налоговая нагрузка значительно варьируется по странам. В соответствии с п. 24 ст. 2 Федерального закона от 08.12.2003 № 164-ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» под таможенно-тарифным регулированием внешнеторговой деятельности понимается метод государственного регулирования внешней торговли товарами, осуществляемый путем применения ввозных и вывозных таможенных пошлин.

В данном случае для определения сопоставимости товарного рынка необходимо сравнить ставки таможенных пошлин, тарифных квот, портовых сборов и т. д.

В большинстве случаев критерии государственного регулирования, упомянутые в ст. 6 Закона «О защите конкуренции» (налогообложение, таможенно-тарифное регулирование), могут оцениваться, когда потенциально сопоставимый рынок находится на территории Российской Федерации, поскольку найти сопоставимый товарный рынок за пределами территории Российской Федерации по критериям, указанным в ст. 6 Закона «О защите конкуренции» крайне сложно.

Поиск зарубежного сопоставимого рынка для территориальных органов ФАС России в подавляющем большинстве случаев не требуется, т.к. продуктовые границы региональных рынков специфичны, с учетом жестких критериев сопоставимости товарных рынков, заданных в ст. 6 Закона «О защите конкуренции».

Выявление на региональном уровне сопоставимого товарного рынка за рубежом часто возможно только при наличии международных биржевых цен.

Следовательно, сопоставимый рынок услуг морской перевозки грузов в вагонах, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении по маршруту Ванино – Холмск (Холмск – Ванино), за пределами Российской Федерации так же отсутствует.

В связи с отсутствием сопоставимых товарных рынков, находящихся в условиях конкуренции, оценка цены услуги морской перевозки грузов в вагонах, следующих

в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении по маршруту Ванино – Холмск (Холмск – Ванино), оказываемые ОАО «Сахалинское морское пароходство», на предмет ее соответствия (либо не соответствия) критериям ст. 6 Закона «О защите конкуренции», производилась затратным методом.

При применении затратного метода установлено следующее.

До вступления в силу Постановления Правительства Сахалинской области от 31.05.2018 № 236 «О внесении изменений в некоторые Постановления Правительства Сахалинской области» (далее – Постановление № 236) тарифы на перевозку грузов паромными на линии Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) регулировались органами исполнительной власти Сахалинской области и были утверждены Постановлением Правительства Сахалинской области от 24.11.2017 № 547 «О тарифах на перевозки грузов, пассажиров и багажа паромными на линии Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) в Приложении № 2 (далее – Постановление № 547).

После вступления в силу Постановления № 236 и прекращения регулирования тарифов на перевозки грузов паромными на линии Ванино – Холмск (Холмск – Ванино), их установление осуществлялось ОАО «Сахалинское морское пароходство» на основании следующих приказов:

- Приказ от 10.07.2018 № 664/1 (вступил в силу с 15.08.2018);
- Приказ от 02.10.2018 № 971 (вступил в силу с 02.11.2018);
- Приказ от 10.10.2018 № 993 (вступил в силу с 10.11.2018);
- Приказ от 28.11.2018 № 1167 (вступил в силу с 01.01.2019);
- Приказ от 14.03.2019 № 242 (вступил в силу с 15.04.2019).

Для сравнения в таблице № 1 представлены тарифы на перевозку грузов паромными в вагонах на линии Ванино – Холмск (Холмск – Ванино), утвержденные Приказом № 547, и тарифы, утвержденные Приказом ОАО «Сахалинское морское пароходство» от 14.03.2019 № 242 (последнее изменение тарифов в течение анализируемого временного интервала) процент роста тарифов в части грузов, перевозимых в вагонах.

Таблица № 1

Вагоны	Постановление № 547			Приказ от 14.03.2019 № 242			% роста
	грузе- ный	порож- ний	Итого:	грузе- ный	порож- ний	Итого:	
Прочие виды грузов:							
4-х осный	46380	9973	56353	46380	19289,21	65669,21	16,53
6-ти осный	51138	11012	62150	51138	21286,54	72424,54	16,53
8-ми осный	63402	13505	76907	63402	26219,13	89621,13	16,53
Почтовый вагон	61611	13297	74908	61611	25711,7	87233,7	16,45
Комбикорм. удобления:							

4-х осный	23638	9973	33611	23638	17696,54	41334,54	22,97
6-ти осный	26052	11012	37064	26052	19529,86	45581,86	22,98
8-ми осный	32319	13505	45824	32319	24043,84	56362,84	22,99

**Рефрижератор-ный вагон,
вагон – термос, спецвагоны и
иной подвижной состав**

4-х осный	55821	12050	67871	55821	23271,11	79092,11	16,53
6-ти осный	61540	13297	74837	61540	25703,82	87243,82	16,57

**Контейнеры, перевозимые на
вагонах**

3-тонный	4223	831	5054	4223	1668,05	5891,05	16,56
5-тонный	8429	1662	10091	8429	3330,89	11759,89	16,53
10-тонный	11580	2182	13732	11580	4456,82	16036,82	16,78
20-тонный	23190	3324	26514	23190	7707,21	30897,21	16,53
30-тонный	34734	3428	38162	34734	9737,19	44471,19	16,53
40-тонный	46380	8934	55314	46380	18078,34	64458,34	16,53

Как следует из данных, представленных в Таблице № 1, рост тарифов на перевозку грузов в вагонах паромными на линии Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) после отмены регулирования произошел за счет увеличения стоимости отправки порожних вагонов, в то время как стоимость отправки груженых вагонов осталась на уровне, установленном Постановлением № 547 (с увеличением ставки НДС с 18% до 20%).

В период после отмены регулирования тарифы на перевозку грузов паромными в вагонах, контейнерах, перевозимых на вагонах на линии Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) возросли на 16,45% – 16,78%. По перевозимым комбикормам и удобрениям рост тарифов составил порядка 23% (22,97% - 22,99%).

По информации ОАО «Сахалинское морское пароходство», после прекращения регулирования тарифов принимаются меры к устранению необоснованного дисбаланса в стоимости перевозки груженых и порожних вагонов. Это связано с тем, что себестоимость перевозки вагона на пароме не зависит от массы этого вагона и, следовательно, равна как при перевозке груженого, так и при перевозке порожнего вагона.

Согласно информации, размещенной на официальном сайте ОАО «Сахалинское морское пароходство» <http://www.sasco.ru/Vanino-Kholm-sk-i37>, основным грузом для линии Ванино - Холмск с начала ее эксплуатации и до настоящего времени остаются железнодорожные вагоны, перевозимые ОАО «Сахалинское морское пароходство» в рамках прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения на основании соглашений, заключаемых с российскими железными дорогами. Линия Ванино - Холмск обслуживается 3-мя паромными типа «Сахалин», которые ежедневно обеспечивают грузовые и пассажирские перевозки на остров и с острова.

К перевозке паромными на линии Ванино-Холмск принимаются практически все грузы, допускаемые к перевозке российскими железными дорогами, включая наливные грузы в цистернах, скоропортящиеся грузы в рефрижераторных вагонах, рефрижераторных секциях и вагонах-термосах, а также опасные грузы (в зависимости от опасности, часть таких грузов может быть принята к перевозке только на специализированном пароме «Сахалин-10»).

Также паромными типа «Сахалин» на линии Ванино - Холмск осуществляется перевозка легковых автомобилей и автомобилей большой грузоподъемности.

На морской линии Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) кроме различных видов грузов, осуществляется перевозка пассажиров.

Согласно материалам дела, перевозка грузов и пассажиров на морской линии Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) осуществляется дизель-электроходами «Сахалин-8» и «Сахалин-9». Дизель-электроход «Сахалин-10» осуществляет только перевозку грузов.

В соответствии с Учетной политикой ОАО «Сахалинское морское пароходство» на 2018, 2019 годы, утвержденной Приказами ОАО «Сахалинское морское пароходство» от 30.12.2016 № 1517 и от 29.12.2018 № 1305 (далее Учетная политика), отдельный учет затрат ведется по деятельности морского грузового транспорта и деятельности морского пассажирского транспорта.

Поскольку отдельный учет затрат по перевозкам грузов в вагонах, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении по маршруту Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) не ведется, производилась оценка основных финансовых показателей деятельности ОАО «Сахалинское морское пароходство» по морской перевозке грузов на линии Ванино – Холмск (Холмск – Ванино).

ОАО «Сахалинское морское пароходство» письмом от 05.11.2019 № 4.3/39-19 представлены сведения об основных финансовых показателях деятельности по перевозке грузов по регулярным линиям между портами Ванино и Холмск за период с 01.01.2018 по 30.06.2019 гг.

Согласно п. 2.8.1. Учетной политики выручка от реализации продукции (работ, услуг) в целях бухгалтерского учета определяется по мере отгрузки товаров потребителям (оказания услуг, выполнения работ).

Из данных, представленных ОАО «Сахалинское морское пароходство», следует, что в целом за 2018 год и за первое полугодие 2019 года, деятельность ОАО «Сахалинское морское пароходство» по перевозке грузов на линии Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) была убыточной.

Прибыль от данного вида деятельности в течение анализируемого периода была получена по итогам второго квартала 2018 года. Однако, в указанный период действовали регулируемые тарифы, утвержденные Постановлением № 547.

Также незначительная прибыль от деятельности по морской перевозке грузов на линии Ванино – Холмск – Ванино была получена в первом квартале 2019 при уровне рентабельности менее 1%.

Таким образом, исходя из представленных ОАО «Сахалинское морское

пароходство» данных, рост тарифов с 15.08.2018 года обусловлен отменой государственного регулирования тарифов на основании Постановления № 236 и убыточностью деятельности по перевозкам грузов по маршруту Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) в июле 2018 года.

Увеличение тарифов с 02.11.2018 г. связано с убыточностью деятельности ОАО «Сахалинское морское пароходство» по перевозкам грузов по маршруту Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) в третьем квартале 2018, а также получением убытка в октябре 2018.

С 01.01.2019 изменение тарифов произошло в связи с увеличением ставки НДС с 18% до 20%.

В первом квартале 2019 года рентабельность от оказания услуг по перевозкам грузов по маршруту Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) составила менее 1%, что повлекло увеличение цены услуги с 15.04.2019 г.

По итогам работы за второй квартал 2019 года ОАО «Сахалинское морское пароходство» получен убыток от оказания услуг морской перевозки грузов по маршруту Ванино – Холмск (Холмск – Ванино). По итогам работы за первое полугодие 2019 года данный вид деятельности также был убыточным.

ОАО «Сахалинское морское пароходство» письмом от 05.11.2019 № 4.3/39-19 была представлена расшифровка себестоимости услуг, связанных с перевозкой грузов по регулярным линиям между портами Ванино и Холмск за период с 01.01.2018 г. по 30.06.2019 г. (поквартально).

Также представлена фактическая структура расходов, связанных с перевозкой грузов по регулярным линиям между портами Ванино и Холмск за период с 01.01.2018 г. по 30.06.2019 г. в расчете на 1 тонну перевезенного груза (помесячно) и первичные документы, подтверждающие расходы.

В дополнение к письму от 05.11.2019 № 4.3/39-19 ОАО «Сахалинское морское пароходство» письмом от 13.11.2019 № 4.3/43-19 представлены пояснения к расшифровке себестоимости услуг, связанных с перевозкой грузов по регулярным линиям между портами Ванино и Холмск за период с 01.01.2018 г. по 30.06.2019 г., а именно расшифровка себестоимости паромного флота, расшифровка прямых расходов по дизель-электроходу «Сахалин-8», расшифровка прямых расходов по дизель-электроходу «Сахалин-9», расшифровка прямых расходов по дизель-электроходу «Сахалин-10», расшифровка и распределение косвенных расходов по паромному флоту, а также справочная информация об исходных данных для расчетов.

При рассмотрении дела о нарушении антимонопольного законодательства № 065/01/10-96/2019 был проведен анализ статей затрат, связанных с оказанием услуг по перевозке грузов на морской линии Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) за период с 01.01.2018 по 30.06.2019 гг., и представленных первичных документов, и было установлено следующее.

В соответствии с п. 2.7.2. Учетной политикой расходы признаются в том отчетном периоде, в котором они имели место независимо от времени фактической выплаты денежных средств и иной формы осуществления (допущения временной

определенности фактов хозяйственной деятельности).

Исходя из п.2.7.3 Учетной политики учет затрат на производство ОАО «Сахалинское морское пароходство» определяет с подразделением затрат отчетного периода на прямые и косвенные с включением последних после распределения в фактическую себестоимость продукции (работ, услуг).

Косвенные затраты ОАО «Сахалинское морское пароходство» распределяет между видами продукции (работ, услуг) пропорционально прямым затратам.

Согласно документированной информации, представленной ОАО «Сахалинское морское пароходство» письмом от 05.11.2019 № 4.3/39-19, письмом Министерства финансов Российской Федерации от 29.04.2002 № 16-00-13/03 установлено, что до завершения работ по разработке и утверждению министерствами и ведомствами соответствующих отраслевых нормативных документов по вопросам организации учета затрат на производство, калькулирование себестоимости продукции (работ, услуг) в соответствии с Программой реформирования бухгалтерского учета, как и ранее, организациям надлежит руководствоваться действующими отраслевыми инструкциями (указаниями) с учетом требований, принципов и правил признания в бухгалтерском учете показателей, раскрытия информации в бухгалтерской отчетности в соответствии с уже принятыми во исполнение указанной программы нормативными документами по бухгалтерскому учету.

На морском транспорте таким документом является Инструкция по плановой и отчетной калькуляции себестоимости морских перевозок, изданная Министерством морского флота СССР в 1965 году (далее – Инструкция).

В соответствии с п. 5 указанной Инструкции, показатели отчетной себестоимости перевозок дифференцируются по видам плавания (малый каботаж, большой каботаж, заграничное плавание), а в каждом из видов плавания – по видам перевозок (перевозки пассажиров; перевозки грузов в пассажирских судах; перевозки сухогрузов в сухогрузных самоходных судах; перевозки сухогрузов в танкерах; перевозки наливных грузов в танкерах; буксирные перевозки сухогрузов, наливных грузов и лесных грузов в плотях).

В соответствии с п. 17 Инструкции планирование и учет прямых расходов производится по каждому транспортному судну, а планирование и учет косвенных расходов производится по пароходству в целом.

Согласно с п. 27 Инструкции косвенные расходы распределяются между транспортными судами пропорционально суммам прямых расходов по каждому судну.

В соответствии с п. 30 Инструкции расходы по содержанию грузопассажирского судна между перевозками пассажиров и грузов распределяются пропорционально кубатуре пассажирских и грузовых помещений судна.

Таким образом, прямые расходы по работающим на линиях между портами Ванино и Холмск грузопассажирским судам (имеющим пассажирские свидетельства дизель-электроходам «Сахалин-8» и «Сахалин-9») распределяются по видам перевозок (пассажирские и грузовые) пропорционально кубатуре пассажирских и грузовых помещений, а по дизель-электроходу «Сахалин-10» (не

имеющему пассажирского свидетельства) полностью относятся на перевозку грузов.

Косвенные расходы, определенные по пароходству в целом, распределяются между всеми транспортными судами пропорционально размеру прямых расходов, при этом по дизель-электроходам «Сахалин-8» и «Сахалин-9» эти расходы далее перераспределяются между пассажирскими и грузовыми перевозками.

На каждом из являющихся однотипными дизель-электроходов «Сахалин-8» и «Сахалин-9» объем («кубатура») пассажирских помещений составляет 750 м^3 , грузовых- 12100 м^3 . Соответственно, общая сумма расходов по каждому из этих судов по каждой статье делится на $(750 + 12100 = 12850)$, полученное число умножается на 750 для формирования расходов, относимых на пассажиров, или на 12100 – для формирования расходов, относимых на грузы. Указанное распределение осуществляется ежеквартально при формировании отчетности за соответствующий отчетный период.

Таким образом, при расчете величины расходов, относящихся на услуги по перевозке грузов по регулярным линиям между портами Ванино и Холмск, применяется следующий алгоритм:

1. Прямые расходы по дизель-электроходам «Сахалин-8» и «Сахалин-9» делятся на 12850 (общая кубатура пассажирских и грузовых помещений) и полученное частное умножается на 12100 (кубатура грузовых помещений);
2. К полученной величине добавляется сумма расходов по дизель-электроходу «Сахалин-10»;
3. Общая сумма косвенных расходов (административно-управленческие, общеэксплуатационные и прочие береговые), понесенных в отчетном квартале в целом по ОАО «Сахалинское морское пароходство» делится на сумму прямых расходов по всем судам пароходства и полученное частное умножается на сумму прямых расходов по конкретному судну;
4. Полученная сумма косвенных расходов, относимых на дизель-электроходы «Сахалин-8» и «Сахалин-9», делится на 12850 (общая кубатура пассажирских и грузовых помещений) и полученное частное умножается на 12100 (кубатура грузовых помещений);
5. К полученной величине добавляется сумма косвенных расходов, относимая на дизель-электроход «Сахалин-10»;
6. Суммируется общая сумма прямых расходов (определенная на этапе «2») и общая сумма косвенных расходов (определенная на этапе 5) по всем трем судам работающим на морском маршруте Ванино – Холмск (Холмск – Ванино).

Масса груза при перевозках на данной линии не является лимитирующим фактором и практически не влияет на расходы по осуществлению перевозки. Это связано с тем, что при проектировании работающих на данной линии судов их грузоподъемность рассчитывалась из предположения о возможности их полной загрузки вагонами с максимальной массой, разрешенной к перевозке по железной дороге. Лимитирующим фактором является не брутто-масса перевозимого вагона или автотранспортного средства, а лишь та площадь вагонной палубы, которая используется для его перевозки. Соответственно,

тарифы на перевозку исчислены для железнодорожных вагонов исходя из их осности (от которой зависит длина вагона), а для автотранспортных средств – исходя из их длины. Соответственно, в случае, если на судне перевозятся два однотипных вагона, вне зависимости от массы перевозимого груза за перевозку обоих вагонов взимается один и тот же тариф (кроме случаев перевозки отдельных видов грузов, для которых установлены скидки (мука, комбикорм) или наценки (опасные грузы)). При этом, если в одном из таких вагонов перевозится груз с высокой удельной массой (к примеру, кирпичи), а в другом – груз с высоким удельным объемом (к примеру, вата), стоимость перевозки в расчете на тонну груза будет различаться многократно.

В этой связи при рассмотрении дела производился анализ себестоимости услуг морской перевозки грузов на линии Ванино – Холмск (Холмск – Ванино) в разрезе статей затрат, относимых на себестоимость услуг, а не в расчете на 1 тонну перевозимого груза.

Анализ статей расходов ОАО «Сахалинское морское пароходство» и представленных документов позволяет определить их связь с деятельностью по морской перевозке грузов, в том числе, в вагонах по маршруту Ванино – Холмск (Холмск – Ванино). Расходы, отнесенные к данному виду деятельности, необходимы для осуществления морской перевозки грузов, в том числе, грузов в вагонах, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении по маршруту Ванино – Холмск (Холмск – Ванино).

В материалы дела № 065/01/10-96/2019 представлена копия аудиторского заключения о бухгалтерской (финансовой) отчетности ОАО «Сахалинское морское пароходство» за 2018 год. В аудиторском заключении выражено мнение, что годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение ОАО «Сахалинское морское пароходство» по состоянию на 31.12.2018 года, финансовые результаты его деятельности и движение денежных средств за 2018 год в соответствии с правилами составления бухгалтерской (финансовой) отчетности, установленными в Российской Федерации.

Учитывая вышеизложенное, Комиссией Сахалинского УФАС России признаки нарушения антимонопольного законодательства, предусмотренные п. 1 ч. 1 ст. 10 Закона «О защите конкуренции», в части установления монополярной высокой цены на услугу морской перевозки грузов в вагонах, следующих в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении по маршруту Ванино – Холмск (Холмск – Ванино), в действиях «Сахалинское морское пароходство» не усматриваются.

На основании вышеизложенного, руководствуясь статьями 41, 48, 49 Закона о защите конкуренции, Комиссия

РЕШИЛА:

1. Дело № 065/01/10-96/2019 по признакам нарушения ОАО «Сахалинское морское пароходство» пункта 1 части 1 статьи 10 Закона о защите конкуренции прекратить;

Настоящее решение может быть обжаловано в Арбитражный суд Сахалинской области в течение трех месяцев со дня его изготовления в полном объеме.

I председатель комиссии <...>

Члены комиссии: <...>

<...>