Опубликованная в прошлом году журналом «Морские порты» («МП» №2-2013) подборка материалов и экспертных мнений в рубрике «Тема номера» по вопросам стоимости аренды причалов до сих пор находит отклик в среде специалистов.
В этом номере редакция «МП» предлагает вниманию читателей статью независимого эксперта с анализом основных методов расчета ставки арендной платы за причал, надеясь, что данная статья продолжит дискуссию на актуальную для стивидоров тему на страницах журнала. Возможно также, что публикуемый материал станет поводом для пересмотра государственных стандартов оценки стоимости арендной платы за пользование федеральным недвижимым имуществом в морских портах.

АРЕНДА ПРИЧАЛОВ: ВЗГЛЯД СО СТОРОНЫ СТИВИДОРОВ



ВОПРОС ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТАВКИ АРЕНДНОЙ ПЛАТЫ ЗА ПРИЧАЛЫ, НАХОДЯЩИЕСЯ В СОБСТВЕННОСТИ ГОСУДАРСТВА, ПРЕДСТАВЛЯЕТ НЕИЗМЕННЫЙ ИНТЕРЕС КАК ДЛЯ СОБСТВЕННИКА – ГОСУДАРСТВА, ТАК И ДЛЯ СТИВИДОРОВ. ДЛЯ ОДНОЙ СТОРОНЫ ЭТО ИСТОЧНИК ПОСТУПЛЕНИЙ, ДЛЯ ДРУГОЙ – ЗАМЕТНАЯ ЧАСТЬ УСЛОВНО-ПОСТОЯННЫХ РАСХОДОВ, НЕИЗМЕННЫХ ПРИ ЛЮБОМ РАЗВИТИИ ВНЕШНЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОКРУЖЕНИЯ, ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ В ТЕЧЕНИЕ ОЧЕРЕДНЫХ ТРЕХ ЛЕТ С МОМЕНТА ПОСЛЕДНЕГО ПЕРЕСМОТРА СТАВКИ, НА ОСНОВАНИИ ОТЧЕТА НЕЗАВИСИМОГО ОЦЕНЩИКА.

СЕРГЕЙ ОСТРОПОЛЬЦЕВ, ДИРЕКТОР ООО «АССО-ИНВЕСТ КОНСАЛТИНГ» (Г.ВЛАДИВОСТОК)

В журнале «Морские порты» №2 за 2013 год в «Теме номера» был опубликован ряд статей[1] по вопросам арендной платы за причалы, где был представлен главным образом взгляд со стороны собственника причалов на величину арендной платы и оценщиков, участвовавших в разработке проекта «Технического задания на определение величины арендной платы за использование причальных стенок» (далее ТЗ), то есть работающих в интересах собственника.

Учитывая важность проблемы и ее потенциальную конфликтность, стоит взглянуть на нее и с противоположной стороны – с точки зрения стивидоров, арендующих причалы. Поскольку на практике инициатором пересмотра ставки аренды за причалы в большинстве случаев является собственник в лице его представителей – ФГУП «Росморпорт» или ФГУП «Нацрыбресурс», необходимо внимательно рассмотреть аргументацию собственника причалов и его представителей по подходам к оценке величины арендной платы за причал на предмет ее обоснованности.

В опубликованных журнальных статьях («МП» №2-2013) можно выделить следующие ключевые идеи, на которых основаны подходы к оценке величины арендной платы за причал:

1) арендная плата определяется грузооборотом причала или как вариант грузооборотом порта с последующим теоретическим распределением этого грузооборота по причалам, в том числе и по оцениваемому причалу;

2) в случае если договором аренды предусмотрено обязательство собственника проводить капитальные ремонты, то размер рыночно обоснованной арендной платы увеличивается на накопления на проведение капитальных ремонтов с учетом их периодичности.

Отмеченные методы усугубляются еще одним аспектом, сравнительно недавно введенным в практику собственником причалов в новых договорах аренды, – императивной ежегодной индексацией ставок аренды на индекс потребительских цен и/или индекс тарифов на грузовые перевозки.

ОПРЕДЕЛЯЕТ ЛИ ВЕЛИЧИНУ АРЕНДНОЙ ПЛАТЫ ГРУЗООБОРОТ ПРИЧАЛА?

В статье «Арендная плата в рыночных условиях» указывается, что *«...Стоимость причала и, следовательно, арендная ставка определяются исходя из многих параметров, наиболее важную роль среди которых играет грузооборот причала и эффективность его использования»*. Авторы следующей статьи, «Аренда причалов: практический взгляд оценщика», также отмечают, что *«к внешним факторам (влияющим на стоимость аренды) в первую очередь необходимо отнести наличие грузовых потоков в порту, их структуру и про-*

1 А.Алексеенко. «Состояние арендных отношений в морских портах РФ»; Г.Музлова. «Арендная плата в рыночных условиях»; Р.Сотников, Д.Черепанов. «Аренда причалов: практический взгляд оценщика». – «МП» №2-2013.



гнозную динамику». Эта же идея взаимосвязи грузооборота причала и величины арендной платы за него является стержнем упомянутого выше ТЗ.

Формализовать взаимосвязь грузооборота причала и его рыночную стоимость, из которой далее определяется и величина арендной платы за причал, возможно только в рамках доходного подхода к оценке, что и предлагается авторами ТЗ. В частности, в статье «Аренда причалов: практический взгляд оценщика» указывается следующее: *«Доходный подход в расчете арендной платы предполагает последовательное выделение из денежного потока, получаемого стивидором, части, генерируемой непосредственно причалом, без учета доходов, генерируемых тыловой зоной»*.

Если изложить это более простым языком, то получим следующее. Стивидор, используя арендуемый причал и прочие принадлежащие ему активы (технологическое оборудование на кордоне и в тылу, территории, склады и т.п.), получает некую суммарную выручку от организации перевалки грузов. Авторы ТЗ предлагают эту выручку разделить на две составляющие: (a) генерируемую непосредственно причалом и (b) генерируемую тыловой зоной. Далее из части выручки (a), то есть генерируемой непосредственно причалом, *«вычитаются все затраты стивидорной компании, связанные с обработкой грузов на причальном фронте, и прибыль стивидора. ...Полученный остаток и представляет собой стоимость права пользования по договору аренды, которая может быть трансформирована в величину арендной платы»*.

Прежде всего отметим, что с формальной точки зрения сухой остаток в представленной выше последовательной процедуре вычитания набора составляющих из выручки стивидора есть не что иное, как налог на прибыль[2]. Соответственно, полученный остаток можно трансформировать в стоимость прав требования со стороны государства, но никак не в стоимость права пользования по договору аренды. Помимо этого очевидного изъяна необходимо отметить и иные проблемы в предлагаемом подходе к оценке аренды за причал.

Сухая логика расчета, представленная авторами ТЗ, подразумевает, что для получения правомерного результата все три элемента (выручка, затраты, прибыль), выделяемые из совокупного денежного потока, получаемого стивидором от пользования причалом, должны относиться только и исключительно к операции обработки груза на причале. Однако с этим у оценщиков, работающих в интересах собственника по обсуждаемому ТЗ, как раз и возникают проблемы. В частности, стивидорная ставка по перевалке груза включает в себя не только собственно операцию по перемещению груза с причала на судно (или наоборот), но и как минимум услугу хранения на тыловом складе в течение нормативного срока, обеспечивающего накопление судовой партии груза.

Далее, операция по перемещению груза выполняется технологическим оборудованием на кордоне, принадлежащим в 99,9% случаев стивидору. Разделение стивидорной ставки на составляющие, относящиеся *«непосредственно к причалу»* и технологии, невозможно, что понимают и авторы ТЗ, предлагая для расчета *«потенциального валового дохода от пользования причалом»* просто использовать стивидорную ставку, называя ее *«Ti – тариф на осуществление погрузо-разгрузочных работ для i-ого вида грузов»*.

Безупречное разделение затрат на аналогичные составляющие также невозможно. В качестве простого примера приведем затраты на трейлер, вывозящий контейнер с тылового склада под STS на кордоне. Как разделить затраты на топливо, затрачиваемое в ходе перемещения тягача по тылу и по >>

2 Основные составляющие отчета о прибылях и убытках: (1) выручка, (2) затраты, включая амортизацию, (3) налог на прибыль и в итоге (4) чистая прибыль.



кордону? А заработную плату водителя этого трейлера? Кто-то из стивидоров этим реально занимается? (А ведь это обязательное условие появления в дальнейшем статистики, необходимой для расчета в логике ТЗ.)

Статистика по прибыли стивидоров, получаемой исключительно от операций, *«связанных с обработкой грузов на причальном фронте»*, физически отсутствует. Именно по этой причине авторы ТЗ для расчета прибыли стивидора предлагают использовать *«среднюю рентабельность деятельности стивидорных компаний на аналогичных причалах»*, указывая ее в качестве приоритетной среди прочих вариантов. Однако совершенно очевидно, что этот средний параметр отражает результат, не только «относящийся непосредственно к причалу», но и результат от деятельности стивидора в тыловой зоне, а также его прочие работы/затраты.

Таким образом, предлагаемый в ТЗ вариант расчета денежного потока, «относящегося непосредственно к причалу», не позволяет получить требуемую величину по объективной причине – отсутствие необходимых исходных данных. Обусловленная этой причиной подстановка в расчет неких суррогатных заменителей «по выбору оценщика» (в ТЗ, например, упоминается и *«средняя рентабельность деятельности по отрасли «Морской транспорт»!)* создает условия для манипулирования итоговым результатом оценки и фактически для изъятия заработанной стивидором прибыли.

Впрочем, это не единственная проблема такой привязки величины ставки аренды за причал к грузообороту. Предлагаемый в ТЗ подход противоречит как методологии оценки, так и положениям ГК РФ.

Общеизвестно, что в результате приватизации единый технологический комплекс в портах был разделен на две составляющие. Государство оставило себе в собственности тело причала с примыкающей полосой, в большинстве случаев определяемой конструктивным решением причала, а стивидорным компаниям были переданы права собственности на тыловое технологическое оборудование и прочие тылы – склады, проезды и т.п.

Оценивая рыночную стоимость того или иного актива, оценщики фактически определяют рыночную стоимость права собственности на генерируемый этим активом денежный поток. Соответственно, на первом же этапе анализа наиболее эффективного использования актива (НЭИ) – проверке юридической допустимости рассматриваемого варианта использования причала – оценщики обязаны оставить для последующего анализа только те варианты его использования, которые обеспечивают безусловное право собственности владельца на получаемый денежный поток, свободный от прав требований любых третьих сторон.

Рассматривать грузооборот причала как основу для расчета денежного потока, на который претендует только и исключительно собственник причала, неправомерно, поскольку этот денежный поток генерируется системой активов, часть из которых, и существенная, принадлежит иному юридическому лицу.

Предлагаемый в ТЗ подход противоречит и ГК РФ, который в статье 606 однозначно устанавливает, что *«... Плоды, продукция и доходы, полученные арендатором в результате использования арендованного имущества, в соответствии с договором, являются его собственностью»*.

Применительно к рассматриваемой ситуации это означает, что независимо от того, какой грузооборот был или будет достигнут на причале, право собственности на ВЕСЬ генерируемый денежный поток имеет только и исключительно арендатор, то есть стивидор.

Отсюда следует, что любые варианты использования причала, предусматривающие право собственника причала на получение всего или части денежного потока, генерируемого от грузооборота, на первом же этапе анализа НЭИ – проверке юридической допустимости – должны быть исключены оценщиком из дальнейшей работы.

Иными словами, если договор аренды причала не предусматривает зависимость между грузооборотом и ставкой аренды, оценщик, определяя величину ставки аренды, может оперировать исключительно денежными потоками, которые собственник может получить от причала в его фактическом состоянии, без прочих активов, принадлежащих стороннему юридическому лицу.

Рассуждения о том, что учет реальной ситуации, представленной выше, приведет к получению некой псевдорыночной стоимости – не более чем «разговор в пользу бедных». Актив в рыночной экономике стоит ровно столько, сколько может генерировать кэша для собственника, и ни копейкой больше. Причал в этом смысле не является исключением.

Рассуждать о последствиях разделения единого технологического комплекса на составляющие между разными юридическими лицами необходимо было до запуска этих процессов в жизнь. В настоящее время все участники рынка обязаны действовать в рамках законодательства исходя из фактического состояния системы прав собственности в портах.

ОТЧИСЛЕНИЯ НА КАПРЕМОНТ ПРИЧАЛА – ДОБАВКА «СВЕРХУ» К РЫНОЧНОЙ СТАВКЕ АРЕНДЫ?

Суть проблемы сформулирована в статье «Состояние арендных отношений в морских портах РФ», где было приведено мнение заместителя руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот): *«...В большинстве действующих договоров обязательство по проведению капитальных ремонтов возложено на арендатора. В случаях, когда это обязанность арендодателя, размер арендной платы включает накопления на проведение капитальных ремонтов с учетом их периодичности»* (подчеркну эту мысль – не уменьшает размер арендной платы, а включается в нее).

Поскольку эта проблема не менее важна для стивидоров, чем проблема расчета ставки арендной платы, к которой «сверху» добавляется еще одна весомая составляющая, рассмотрим это детальнее.

В качестве исходной точки рассуждения удобнее опять же оттолкнуться от требований ГК РФ. В частности, статья 616 ГК РФ «Обязанности сторон по содержанию арендованного имущества» предусматривает следующее разделение обязанностей арендодателя и арендатора:

1. Арендодатель обязан производить за свой счет капитальный ремонт переданного в аренду имущества, если иное не предусмотрено законом, иными правовыми актами или договором аренды.

2. Арендатор обязан поддерживать имущество в исправном состоянии, производить за свой счет текущий ремонт и нести расходы на содержание имущества, если иное не установлено законом или договором аренды.

Иными словами, в стандартной рыночной ситуации обязанность по выполнению капитального ремонта возлагается на арендодателя – собственника актива. Почему? Этому есть вполне понятное объяснение.

В условиях рынка величина арендной платы устанавливается на основе рыночной стоимости актива. Эта аксиома принимается большинством участников рынка и в том числе закреплена в «Порядке сдачи в аренду федерального имущества, расположенного в морском порту, находящегося в хозяйственном ведении федеральных государственных унитарных предприятий, подведомственных Федеральному агентству морского и речного транспорта».

В свою очередь, рыночная стоимость актива определяется его способностью к генерации кэша в пользу собственника. Соответственно, собственник актива заинтересован в том, чтобы принадлежащий ему актив был способен генерировать кэш в достаточном объеме как можно более продолжительное время.

Очевидно, если актив поддерживается в адекватном техническом состоянии путем проведения капитальных ремонтов, то он имеет при прочих равных условиях максимальную рыночную стоимость, трансформируемую далее в максимальную ставку его аренды. Если актив из-за ненадлежащего обслуживания и отсутствия капремонтов имеет сокращенный срок жизни и/или снижающиеся объемы генерации кэша, то и рыночная цена его минимальна, как и соответствующая ставка аренды.

Иными словами, если собственник актива финансирует его капремонт самостоятельно, то такой собственник имеет право и возможность предложить рынку качественный актив по высокой ставке аренды. И наоборот, если собственник отказывается от финансирования капремонта, то и предложить рынку данный собственник может только посредственный актив с невысокой рыночной стоимостью и по сниженной ставке аренды.

Именно поэтому в статье 616, в пункте 1 ГК РФ предусматривается право арендатора потребовать зачета стоимости капитального ремонта в счет арендной платы, поскольку неправомерно требовать от арендатора высокую ставку аренды, определенную исходя из максимальной рыночной стоимости актива, и одновременно требовать от этого же арендатора поддержания качественного состояния актива, которое и определяет эту высокую ставку аренды.

ПОЧЕМУ ИГНОРИРУЮТСЯ ДВОЙНОЙ УЧЕТ ИНФЛЯЦИИ И РИСКИ СТИВИДОРА?

В основе расчета ставки арендной платы за причал лежит следующая ключевая идея. Как уже отмечалось выше, рыночная стоимость актива определяется его способностью генерировать кэш. При этом формат генерации кэша – в рамках операционной деятельности или путем простой сдачи актива в аренду – не имеет значения. Важно, что при любом формате генерации итоговая приведенная величина кэша равна рыночной стоимости актива.

Иными словами, ключевая идея расчета ставки аренды за причал выражается простой формулой:

$V_{опер} = V_{ар}$,

где $V_{опер}$ – рыночная стоимость причала, рассчитываемая исходя из некоей операционной деятельности на основе причала, а

$V_{ар}$ – рыночная стоимость причала, рассчитываемая исходя из равномерного потока арендных платежей за этот причал.

Таким образом, рассчитав рыночную стоимость причала исходя из модели операционной деятельности, далее оценщик «обратным ходом» преобразует полученную величину рыночной стоимости причала в поток *«эквивалентных равновеликих денежных»*, то есть арендных, платежей.

Модель расчета, безусловно, имеет право на жизнь, однако для получения правомерного результата необходимо соблюдение ряда условий.

Действующие участники рынка, равно как и оценщики, прекрасно понимают, что риски стивидора, зависящего от изменчивой рыночной конъюнктуры, и риски арендодателя, гарантированно получающего стабильный арендный платеж, независимо от того, что происходит на целевых рынках стивидора – это две большие разницы. Соответственно, в расчете рыночной стоимости причала ставка капитализации, учитывающая с одной стороны риски стивидора и с другой – владельца причала, должна быть разной.

Однако в разработанном по заданию ФГУП «Росморпорт» ТЗ для расчета $V_{опер}$ (п. 8.4.13 – расчет совокупного приведенного дохода – суть рыночная стоимость актива от операционной деятельности) и $V_{ар}$ (п. 8.4.16 – расчет величины арендного платежа) используется одна и та же ставка, называемая авторами ТЗ *«годовая норма дохода»*.

Насколько существенна и в чью пользу работает эта оплошность?

Приведем упрощенный условный пример. Предположим, что в обычной операционной деятельности причал ежегодно генерирует 100 рублей кэша, которые по ставке 20% определяют его рыночную стоимость на уровне 500 рублей (100 руб./20% = 500 руб.).

Если разница в рисках ведения операционной деятельности на причале и рисках сдачи его в аренду оценивается рынком, например, в 3%, то годовая ставка аренды этого причала, обеспечивающая те же 500 рублей его рыночной стоимости, должна составлять всего 85 рублей (500 руб.*(20%-3%) = 85 руб.).

Таким образом, для компенсации повышенных рисков операционной деятельности причал должен генерировать не 85 рублей кэша (как при сдаче его в аренду), а 100 рублей, при этом рыночная стоимость этого причала и в операционной деятельности, и в аренде сохраняется на одном уровне – 500 рублей. Разница составляет 15%, и это в реальных суммах ставок аренды за причалы – более чем значимые затраты стивидоров.

Игнорирование неэквивалентности рисков стивидора и владельца причала фактически означает, что риски операционной деятельности несет стивидор, а премию за эти риски необоснованно присваивает себе владелец причала через завышенную ставку аренды.

Второй аспект – ежегодная инфляционная индексация. Для расчета рыночной стоимости причала от операционной деятельности $V_{опер}$ используются прогнозные оценки по доходам и расходам (см., например, п.8.2 ТЗ – состав информации для применения подхода). Эти составляющие расчета учитывают в себе ожидания участников рынка относительно инфляции в предстоящий период и ее влияние на тарифы, заработную плату, потребляемые ресурсы и прочее. Аналогично инфляционные ожидания учитываются и в расчете *«годовой нормы дохода»* (используем терминологию авторов ТЗ).

Таким образом, в полученной рыночной стоимости причала от операционной деятельности учтена ожидаемая инфляционная составляющая. Соответственно, и в получаемой из этой рыночной стоимости причала величине ставки аренды уже «зашит» ожидаемый инфляционный рост. В свою очередь, это означает, что применяемая «Росморпортом» практика ежегодной императивной индексации ставки аренды неправомерна, поскольку фактически означает двойной учет инфляции.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Текущая ситуация с арендными платежами за причалы свидетельствует о явном перекосе баланса интересов стивидоров и владельца причала в пользу последнего.

Для приведения ситуации в справедливое равновесное состояние необходимо коренное изменение «Технического задания», фактически используемого в настоящее время для оценки величины ставки аренды за причалы с учетом представленных выше комментариев.

Между тем стивидоры, заинтересованные в получении более справедливых условий аренды, пока могут использовать представленный материал для отстаивания своих позиций либо в переговорах с владельцем причала, либо в судебных инстанциях. ■