

# АРЕНДА ПРИЧАЛОВ: ПРАКТИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД ОЦЕНЩИКА

С ПЕРЕХОДОМ К РЫНОЧНЫМ ОТНОШЕНИЯМ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВОМ И ЧАСТНЫМ БИЗНЕСОМ НЕ РЕДКО ВОЗНИКАЮТ ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С РЕГУЛИРОВАНИЕМ ВОПРОСОВ СОБСТВЕННОСТИ. ИХ РЕШЕНИЕ ЛЕЖИТ В ОБЛАСТИ, СКОРЕЕ, СПРАВЕДЛИВЫХ (РАЗУМНЫХ) ДОГОВОРЕННОСТЕЙ, КОТОРЫЕ НЕ ВСЕГДА СООТВЕТСТВУЮТ КЛАССИЧЕСКИМ ПРЕДСТАВЛЕНИЯМ О РЫНКЕ. СФЕРА АРЕНДЫ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО ИМУЩЕСТВА, К КОТОРОМУ ЧАСТО ОТНОСЯТСЯ ОБЪЕКТЫ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ЯВЛЯЕТСЯ ИМЕННО ТАКОЙ, СПОРНОЙ И ДАЛЕКО НЕОДНОЗНАЧНОЙ ОБЛАСТЬЮ.

В СООТВЕТСТВИИ С ДЕЙСТВУЮЩИМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ ПРИЧАЛЫ В МОРСКИХ ПОРТАХ ОТНОСЯТ К ФЕДЕРАЛЬНОМУ НЕДВИЖИМОМУ ИМУЩЕСТВУ, НЕ ПОДЛЕЖАЩЕМУ ПРИВАТИЗАЦИИ. СЕЙЧАС ПОДАВЛЯЮЩЕЕ БОЛЬШИНСТВО ПРИЧАЛОВ НАХОДИТСЯ В УПРАВЛЕНИИ У ГОСУДАРСТВА, ЧТО ПРЕДПОЛАГАЕТ ОТСУТСТВИЕ РЫНКА В КЛАССИЧЕСКОМ И ДАЖЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНО ОПРЕДЕЛЕННОМ ВИДЕ.

**Р.Н. СОТНИКОВ**, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ООО «ЦЕНТР ЭКОНОМИКИ ПРОЕКТОВ»;  
**Д.В. ЧЕРЕПАНОВ**, КОНСУЛЬТАНТ-ОЦЕНЩИК

## НЕМНОГО ИСТОРИИ

Примерно в 2003 году в России возник вопрос об адекватности уплачиваемой стивидорными компаниями государству арендной платы за причалы и другие активы морских портов. До этого момента арендная плата определялась набором коэффициентов, применяемых к их балансовой стоимости.

Вероятно, никому не нужно объяснять, какая была (а в ряде случаев

остается) балансовая стоимость имущества, созданного еще в советское время. Эти суммы не имели ничего общего с реальной величиной стоимости таких дорогостоящих активов как причалы. Поэтому и арендная плата часто представляла собой условную величину, иногда всего несколько десятков тысяч рублей в год.

По действовавшему на тот момент договору в большинстве случаев ка-

питальный ремонт имущества должен был выполнять арендодатель. Не получая адекватной арендной платы, собственник, в лице ФГУП «Росморпорт», был вынужден нести колоссальные расходы на содержание и ремонт причалов. Положение стало меняться с принятием Закона о морских портах, который определил новый порядок арендных отношений в морских портах России.

Авторы данной статьи в период подготовки закона были не только свидетелями, но и участниками, в некоторой степени разработчиками нового взгляда на оценку арендной платы. Важным этапом формирования новых подходов к оценке была разработка проекта «Технического задания на определение величины арендной платы за использование причальных стенок», выполненного компанией ООО «Центр Экономики Проектов» в 2006 году по заказу Росимущества. В рамках этого проекта были разработаны терминология, основные принципы и методы оценки, фактически впервые публично обозначены практические приемы и методы расчета арендной платы за причал.

Несмотря на то, что ТЗ носило рекомендательный характер, это был первый упорядоченный документ, позво-





ляющий оценщикам, не знакомым со спецификой эксплуатации портового имущества, получить базовые представления о портовых объектах и грамотно подойти к оценке таких активов.

Необходимо отметить, что сформированные документы и предложенные подходы к оценке причалов прошли достаточную длительную апробацию и на сегодня фактически являются эталоном. Хотя, безусловно, не все спорные вопросы еще решены.

### ЗАДАНИЕ НА ОЦЕНКУ

В настоящее время основным заказчиком работ по оценке арендной платы за причалы является ФГУП «Росморпорт». На первом этапе сертифицированная компания-оценщик получает типовое задание на оценку, в котором предусмотрены существенные параметры будущего договора аренды. Таким образом, процесс оценки предполагает определение арендной платы при заданных конкретных условиях договора. Меняются условия - меняется арендная плата.

Помимо обычных атрибутов, которые должны быть включены в задание на оценку в соответствии с Законом об оценочной деятельности, в ТЗ допол-

нительно включаются существенные условия будущего договора аренды: распределение ответственности по текущему и капитальному ремонту причала, поддержание необходимых глубин у причала, срок действия ставки аренды, учет отложенного (восстановительного) ремонта. Иногда, если объект обладает какими-либо особыми свойствами либо необходимо учесть особые условия его эксплуатации – это также находит свое отражение в задании на оценку.

Познакомиться с типовыми заданиями на оценку можно посмотрев конкурсную документацию, подготовленную ФГУП «Росморпорт».

### ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА СТОИМОСТЬ АРЕНДЫ

На величину арендной платы за причал влияет большое количество факторов, которые оценщик должен учесть в своих расчетах. Для причалов различного функционального назначения их набор несколько различается. Приведем пример факторов для типичного грузовой причала.

К свойствам непосредственно причала необходимо отнести: длину, глубину у фронта, несущую способность,

наличие железнодорожных и подкрановых путей. Фактически эти свойства определяют размеры судов, которые могут быть обработаны у причала, тип перегрузочного оборудования, которое может быть смонтировано на фронте причала, а также степень его износа.

К внешним факторам в первую очередь необходимо отнести:

- наличие грузовых потоков в порту, их структуру и прогнозную динамику;
- действующие тарифы на ПРР (установленные ФСТ или рыночные);
- количество и характеристики всех причалов порта;
- смонтированное оборудование на «причалах-конкурентах»;
- особенности тыловой инфраструктуры и её пропускная способность;
- типичные грузовые суда, эксплуатируемые на линиях и заходящие в порт расположения причала;
- стоимость трудовых ресурсов;
- стоимость энергетических ресурсов;
- тарифы РЖД на доставку/вывоз грузов в/из порта;
- восстановительная стоимость причала и др.

>>



На базе этих данных оценщик строит экономическую модель функционирования причала с учетом возможного объема перевалки и номенклатуры грузов, производительности, прямых и постоянных расходов.

Эта задача достаточно сложна, но имеет на сегодня решение. Нужно отметить, что анализ внешних факторов в настоящий момент по сравнению с пятилетней давностью существенно облегчен. Это обусловлено как развитием Интернет-технологий, так и плановой работой государственных структур по информационному обеспечению участников рынка. Конечно, хотелось бы, чтобы эта работа шла быстрее и по широте охвата данных, и по глубине их проработки. Тем не менее, в арсенале аналитиков уже сейчас есть оперативный доступ к базам данных по объему, номенклатуре и динамике грузооборота портов, а также по

характеристикам причалов и типам обрабатываемых на них судов.

### ПСЕВДОРЫНОЧНОСТЬ

В процессе внедрения новых методов расчета арендной платы мы столкнулись с рядом практических проблем. Основная сложность была связана с невозможностью применения вида рыночной стоимости (в трактовке действующего законодательства) к положению российского портового комплекса.

В действующем законодательстве под рыночной стоимостью понимается наиболее вероятная цена, по которой объект оценки может быть отчужден на дату оценки на открытом рынке в условиях конкуренции, когда стороны сделки действуют разумно, располагая всей необходимой информацией, а на величине цены сделки не отражаются какие-либо чрезвычайные обстоя-

тельства. Возможность отчуждения на открытом рынке означает, что объект оценки представлен на открытом рынке посредством публичной оферты, типичной для аналогичных объектов, при этом срок экспозиции объекта на рынке должен быть достаточным для привлечения внимания достаточного числа потенциальных покупателей.

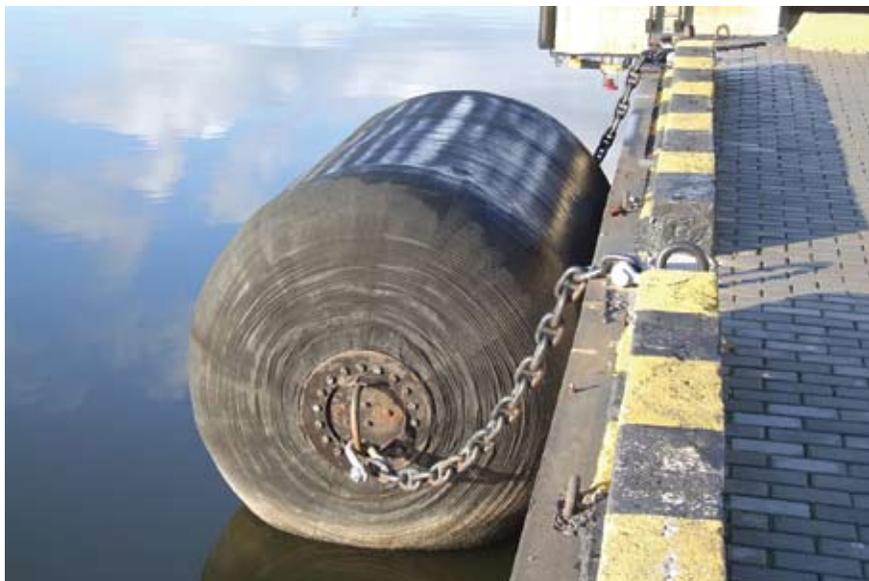
Очевидно, что открытого рынка в рассматриваемой сфере не существует, поскольку, несмотря на то, что причал является государственной собственностью, тыловая зона, примыкающая к причалу, находится в управлении, а чаще всего в собственности у конкретной стивидорной компании. Причал без складских мощностей фактически теряет свою полезность. Таким образом, мы имеем абсурдную, с законодательной точки зрения, ситуацию, когда на практике есть только один продавец и только один покупатель, а определить необходимо рыночную стоимость. Поэтому в конечном итоге любой расчет стоимости арендной платы за причальные сооружения в существующих условиях сводится к получению некой «псевдорыночной» стоимости.

Данная ситуация не является уникальной для портовой отрасли и часто возникает и в других сферах экономики. Это свидетельствует прежде всего о недостатках нашего законодательства и необходимости введения иных специальных стандартов стоимости недвижимого имущества.

### КОНЦЕПЦИЯ ОЦЕНКИ

По нашему убеждению любой причал всегда должен рассматриваться как один из многих причалов порта, на котором может обрабатываться грузопоток порта в соответствии с характеристиками причала и внутривортовой конкуренцией. Грузопоток по порту признается для расчетов величиной, определяемой объективными условиями. А грузопоток по причалу будет являться частью грузопотока порта, зависящей от параметров оцениваемого причала и других объектов порта. В связи с этим встает вопрос корректного распределения всех грузопотоков между грузовыми причалами всего порта (иногда соседних конкурирующих портов). При этом частные условия работы конкретного стивидора не должны определять уровень такого грузопотока.

Распределение грузопотока по причалам с учетом только их свойств позволяет избежать в одних случаях необоснованного завышения арендной платы, в других — её занижения. В противном случае при учете персо-



нализированной работы стивидорной компании это будет неизбежно приводить к дисбалансу арендной платы по причалам, функционирующим в одном порту. Таким образом, мы соблюдаем главный принцип – при прочих равных условиях два одинаковых причала, расположенных в одном порту, независимо от условий работы конкретного стивидора, должны быть сданы в аренду по одинаковой арендной плате.

Еще к одной особенности можно отнести высокую стоимость строительства гидротехнических сооружений, не позволяющую, как правило, окупить капитальные вложения за счет грузовых операций, совершаемых на причальном фронте. Несмотря на то, что причал является одним из многочисленных элементов в цепи движения грузов (правда, необходимым), при расчете арендной платы за него нужно учитывать только одну операцию – перевалку грузов, поскольку традиционно стивидорная деятельность предполагает оказание в основном погрузочно-разгрузочных работ в порту (не считая складское хранение).

Приведенные выше обстоятельства сформировали ряд общих принципов оценки арендной платы за причал, которые могут использоваться в оценочной практике. Данные принципы могут также быть полезны в процессе диалога между сторонами арендных отношений. Остановимся на них немного подробнее.

Начнем с самого очевидного, но на практике, как это ни странно, часто подвергающегося сомнению: арендная плата за два одинаковых причала, расположенных на акватории одного порта, при прочих равных условиях должна быть одинаковой.

Наши оппоненты часто рассматривали в качестве основного критерия величины арендной платы фактический объем грузоперевалки через причал в прошлом. В результате получалось, что более эффективный стивидор должен платить арендную плату большую, чем его менее удачливый конкурент, несмотря на то, что арендуют они совершенно одинаковые причалы.

В случаях, когда договор аренды причала не предполагает зависимости арендной платы от результатов деятельности стивидора, такой подход не может быть оправданным. Рыночная стоимость объектов одинаковой полезности должна быть одинаковой. Полезностью причала в данном случае является возможность осуществлять стивидорную деятельность в определенном порту на объекте определен-



ного конструктивного решения. При этом вопрос привлечения грузов находится полностью в компетенции стивидора и зависит от его предпринимательской способности.

Наиболее разумным решением в этой ситуации является распределение объемов грузоперевалки, приходящихся на порт, по всем причалам исходя из фактической возможности каждого причала по обслуживанию грузопотоков. Такой подход позволит избежать необоснованного льготирования неэффективного стивидора и изъятия у эффективного стивидора части прибыли, сформированной его предпринимательской способностью, при помощи установления для них разных ставок арендной платы.

Также следует отметить о необходимости учета специфики работы причалов в составе узкоспециализированных терминальных комплексов. Расчет арендной платы за такие причалы имеет свои методологические

особенности, а ее итоговый уровень, как правило, выше по сравнению с арендной платой за универсальные причалы.

### ПОДХОДЫ В ОЦЕНКЕ

В настоящий момент для оценки величины арендной платы за портовые сооружения могут быть использованы только доходный и затратный подходы. Сравнительный подход применим лишь при сопоставлении причалов, расположенных в пределах одного порта, и предполагает сравнение не только технических особенностей подлежащих сопоставлению причалов, но и условий соответствующих договоров аренды. Поэтому при сравнении арендной платы за причалы нужно всегда понимать, насколько сопоставимыми являются сами причалы, не говоря об условиях соответствующих договоров аренды. Более того, информация об условиях заключенных договоров аренды аккумулируется только >>>





во ФГУП «Росморпорт» и в большинстве случаев не является публичной.

**Доходный подход** в расчете арендной платы предполагает последовательное выделение из денежного потока, получаемого стивидором, части, генерируемой непосредственно причалом, без учета доходов, генерируемых тыловой зоной.

С этой целью из прогнозируемого объема выручки вычитаются все затраты стивидорной компании, связанные с обработкой грузов на причальном фронте (включая заработную плату персонала, амортизацию основных средств, прямые и косвенные издержки, затраты на содержание причала), и прибыль стивидора. Таким образом, из выручки вычитается стоимость всех привлекаемых ресурсов за исключением части, относящейся к арендуемому причальному сооружению. Полученный остаток и представляет собой стоимость права пользования по договору аренды, которая может быть трансформирована в величину арендной платы.

**Затратный подход** предполагает расчет арендной платы на основании объема капитальных вложений. Отдельно рассчитывается доход на капитал, сумма возмещения капитала и затраты, связанные с содержанием объекта на балансе.

При применении затратного подхода очевидным и, увы, часто неоднозначным является вопрос расчета внешнего износа. В данном случае мы сталкиваемся с не совсем обычной ситуацией, когда стоимость создания причала в большинстве случаев не может быть компенсирована за счет денежного потока, который может быть генерирован его непосредственным использованием.

Действительно, при средней стоимости постройки в размере 300–400 млн рублей окупить эти средства исключительно за счет предоставления услуг по перевалке грузов в разумные сроки, как правило, невозможно. Именно поэтому основными инвесторами в рассматриваемой сфере являются государство и крупные вертикально-интегрированные компании, осуществляющие комплексную деятельность по производству, транспортировке и реализации собственной продукции. Такие компании могут себе позволить строительство дорогостоящих объектов с последующим возвратом средств от всей цепочки движения грузов.

Отдельным вопросом является расчет стоимости арендной платы за причалы, находящиеся в дотируемых регионах, в которых государством решаются политические, социально-экономические и стратегические задачи. Ярким примером здесь могут служить некоторые морские порты северного и дальневосточного бассейнов. В ряде случаев величина арендной платы за причалы в этих портах, может быть близкой к сумме компенсации издержек на их содержание или вовсе быть равной нулю.

В таких ситуациях требуются особые методы оценки, поскольку традиционные методы не работают, а вопрос соответствия полученных значений стандартам рыночной стоимости не выдерживает никакой критики. То есть в особых случаях должны применяться особые стандарты стоимости и методы расчета.

### ДИАПАЗОНЫ СТАВОК АРЕНДНОЙ ПЛАТЫ

На основании нашего опыта по оценке арендной платы нескольких сотен

причалов мы сформировали свое представление о приемлемых диапазонах ставок аренды. В наиболее развитых портах со стабильно высоким грузооборотом, к которым можно отнести, например, Санкт-Петербург, Новороссийск, Мурманск, Владивосток и Находку, арендная плата за типичный грузовой причал (длиной около 180 метров, шириной 20–30 метров, глубиной у фронта 9–10 метров), находящийся в хорошем работоспособном состоянии и существенно неограниченный тыловой инфраструктурой, должна находиться в диапазоне от 7 до 12 млн рублей в год без учета НДС и при условии выполнения капитального ремонта за счет собственника (арендодателя).

В отдельных случаях для более крупных причалов, иногда включающих в себя элементы тыловой зоны, арендная плата может достигать нескольких десятков миллионов рублей. В портах с небольшим грузооборотом арендная плата за аналогичные причалы, как правило, ниже и существенно зависит от объемов грузоперевалки.

Арендная плата за причалы, не приспособленные для грузоперевалки и используемые для отстоя портофлота или для судоремонта, может находиться в диапазоне от 0,5 до 2 млн рублей. В значительной степени размер арендной платы зависит от спроса, наличия фактора сезонности, характеристик причала и условий его эксплуатации (уровень защищенности акватории причала, ледохода и т.п.).

### В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

За последние 10 лет сфера оценки арендной платы за причалы получила существенное развитие. Разработаны и апробированы методы оценки в различных условиях эксплуатации причалов. Государство начало получать более высокие доходы от сдачи причалов в аренду.

Однако еще остаются некоторые не до конца решенные вопросы, в основном связанные с особенностью действующего законодательства, в том числе требующие доработки стандартов оценки с целью учета особых условий функционирования причалов в условиях Крайнего Севера.

На базе накопленного опыта и Технического задания Росимущества от 2006 года могут быть разработаны методические рекомендации по оценке гидротехнических сооружений, обязательные для применения оценщиками. Возможно, это позволило бы исключить или, как минимум, сузить круг спорных вопросов при принятии результатов оценки всеми сторонами будущих сделок. ■