**Анализ проекта постановления по установлению инвестиционных тарифов на перевозки грузов ж.д. транспортом общего пользования.**

Краткое описание документа: Со стороны Минэкономразвития России направлен на рассмотрение проект постановления Правительства РФ «Об утверждении Правил установления инвестиционных тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом общего пользования и о внесении изменений в отдельные акты Правительства РФ». Проект разработан в рамках полномочий Правительства РФ, в соответствии со статьей 6 ФЗ «О естественных монополиях» как подзаконный нормативный акт. Форма предлагаемого регулирующего воздействия (правила) предлагается для утверждения со стороны Председателя Правительства РФ (Д.А. Медведев).

1. Установление инвестиционных ж.д. тарифов, в целях реализации инвестиционных проектов (участков) по строительству, реконструкции и модернизации инфраструктуры общего пользования за исключением проектов, реализуемых в рамках концессионных соглашений.
2. Установление инвестиционных тарифов на маршрут перевозки при модернизации отдельных участков инфраструктуры, в то числе отдельных искусственных сооружения (мосты, тоннели).
3. Выгодоприобретателем от инвестиций указывается грузоотправитель, заключивший долгосрочный договор об организации перевозок грузов, предусматривающий объем перевозок, для перевозки которого требуется реализация проекта развития инфраструктуры.
4. При расчете инвест. тарифа, а именно повышающего коэффициента к установленному тарифу РЖД учитываются параметры окупаемости не более 20 лет, внутренняя норма доходности не ниже 10%, в сумму затрат включаются стоимость использования заемных средств и налоговую нагрузку инвестора и полная сумма всех капитальных затрат.
5. Размер повышающего коэффициента (инвестор РЖД) или понижающего коэффициента (выгодоприобретатель) утверждает ФАС РФ, по итогам рассмотрения тарифной заявки об утверждении величины предельного максимального уровня инвестиционного тарифа в рамках ценовых пределов.
6. Тарифная заявка должна быть подтверждена соглашением между РЖД и выгодоприобретателем со взаимными обязательствами, гарантирующими оплату инвестиционных тарифов и обеспечение перевозок грузов в согласованных объемах.

Комментарии:

1. Правила по установлению инвестиционных тарифов носят характер основополагающих документов по ЖД перевозке, которые изменят структурно формат перевозочного процесса в РФ. В связи с изложенным должны быть переквалифицированы в формат Федерального закона с соответствующим высоким уровнем обсуждения.
2. Правила не содержат порядок распределения новой ж.д. инфраструктуры в части дополнительной пропускной и провозной жд способности общего пользования на всем протяжении маршрута перевозки (возможно более 10 000км) между «выгодоприобретателем», пассажирским движением, другими грузоотправителями и перевозками спец. назначения.
3. Учитывая действующий имущественных комплекс единого Перевозчика по всей сети РФ, а именно общие ж.д. пути РЖД для перевозок всех грузов, во всех установленных родах подвижного состава, всех пассажиров и грузов спец. назначения в документе отсутствует четкая формулировка «выгодоприобретателя» от инвестиций РЖД. Отсутствует механизм четкого экономического расчета выгодоприобретателя от инвестиций в отдельный участок или искусственное сооружение на протяженном маршруте жд перевозки.
4. Учитывая безусловную передачу на баланс РЖД проинвестированной новой ж.д. инфраструктуры и законодательного установления гарантированного тарифа РЖД, то есть гарантированной суммы выручки для РЖД, целесообразно заключить, что единым выгодоприобретателем по предлагаемым правилам установления инвест. тарифа будет всегда являть ОАО «РЖД». Компания увеличивает основные средства, самостоятельно ими распоряжается и получает гарантированную выручку.
5. Документ противоречит основополагающим правилам работы естественной монополии ОАО «РЖД» - Предоставление общего доступа федеральной ж.д. инфраструктуры для всех пользователей на недискриминационной основе.
6. Документ нарушает правила баланса интересов всех субъектов России, через которые будет проходить какой-либо маршрут перевозки с неким объектом инвестиций (мост, участок, тоннель), на фоне декларации документа – баланс интересов.
7. Учитывая отсутствие в документе требований по предоставлению комплексного паспорта проекта с показателями эффективности (пары поездов, объем грузового и пассажирского движения, пропускная и провозная способность) по определенному полигону перевозки или маршруту перевозки на фоне наличия развития отдельных (локальных) сооружений или участков, использование документа приведет к рассинхронизации комплексного развития сети железных дорог России и смене целей РЖД в пользу бессистемных инвестиций в отдельные мероприятия, которые не связаны с национальными проектами РФ.
8. Документ фактически дискредитирует и фактически отменяет утвержденную долгосрочную программу развития ОАО «РЖД» до 2024г., а также одновременно отменяет долгосрочную программу тарифов РЖД по системе «инфляция минус», что безусловно приведет к пересмотру всех инвестиционных планов в крупнейших отраслях экономики РФ.
9. Бессистемное развитие отдельных участков и искусственных сооружений без комплексного плана увеличения пропускной способности в адрес крупнейших получателей по регионам грузоперевозок (Дальний Восток, Юг, Северо-Запад и другое) приведет к формированию неиспользуемой жд инфраструктуры на горизонте свыше 10 лет.
10. Учитывая экономическое удорожание стоимости заёмных денег для любого частного инвестора по сравнению с монопольно государственной компанией ОАО «РЖД» (меньший % привлечения кредита или займа) реализация инвестиционных тарифов приведет к искусственному банковскому удорожанию транспортных затрат для экономики страны и развитию непрофильной деятельности грузоотправителей/грузополучателей.
11. Правила не соответствуют ограничениям периода действия ценовых пределов РЖД и установлению периода окупаемости проекта 20 лет с нормой доходности 10 лет. Пункт 6 (1) действующего Постановления Правительства РФ от 05.08.2009 № 643 об изменении уровня тарифа для реализации программ по созданию благоприятных условий перевозки, ограничивает период действия измененных тарифов максимальным сроком в 10 лет.
12. Правила ограничивают круг потенциальных инвесторов, не включая в субъектный состав иных участников перевозочного процесса, а также лиц и их объединений (консорциумов) которые могут быть заинтересованы в реализации инвест. проектов. Согласно Уставу РЖД участниками перевозки являются Грузоотправитель, Перевозчик и Грузополучатель. При этом Грузополучатель, как правило, является владельцем конечной ж/д и портовой инфраструктуры обеспечивающей законченность перевозки. Правила под «Выгодоприобретателем» понимают только Грузоотправителя, что приведет к рассинхронизации перевозочного процесса без учета готовности Грузополучателя обеспечить законченность перевозки на маршруте.

Выводы, риски и последствия принятия документа:

1. Установление дискриминационной политики для отдельных грузоотправителей и отраслей в условиях наличия дефицита пропускной способности, исключение принципа равного доступа к услугам инфраструктуры (фактическая продажа дефицитных пропускных способностей – «инфраструктурный аукцион»).
2. Отмены утвержденных программ по долгосрочному развитию РЖД и утвержденных долгосрочных тарифов по системе «инфляция минус».
3. Пересмотр и отказ от инвестиционных программ в добывающих и портовых отраслях, в связи с нарушением принципа долгосрочности принимаемых государственных решений по доступу к федеральной инфраструктуре.
4. Нарушение принципа комплексного и системного плана развития единой сети железных дорог России и переход на локальное развитие отдельных искусственных сооружений без синхронизации с национальными проектами развития экономики РФ.
5. Искусственное формирование непрофильной деятельности по строительству ЖД инфраструктуры добывающих отраслей РФ с последующим увеличением основных средств у монополии РЖД.
6. Любое решение по установлению размера инвестиционного тарифа должно приниматься на уровне Правительства РФ в каждом случае, с формированием паспорта каждого проекта (формат аналогично паспорту проекта БАМ-Транссиб Этап I) с целью обеспечения комплексного подхода в развитии территории РФ, а также исключения рисков принятия необоснованных и непрозрачных решений.
7. Противоречие нормам антимонопольного законодательства РФ по причине искусственного формирования дополнительных инвестиций отраслями РФ в пользу монополии РЖД, которая будет являться фактическими выгодоприобретателем всех проектов развития ЖД инфраструктуры и одновременным единым управляющим данной инфраструктуры с полномочиями принятия решения по дискриминационному формату перевозок по федеральной инфраструктуре отдельных грузоотправителей или отраслей.
8. Бессистемное развитие отдельных участков и искусственных сооружений сети РЖД без комплексного плана увеличения пропускной способности в адрес крупнейших получателей по регионам грузоперевозок (Дальний Восток, Юг, Северо-Запад и другое) и реализации нац. проектов РФ.
9. Учитывая наличие уже реализованных и широко используемых законодательных инструментов привлечения частных инвестиций в федеральную инфраструктуру на основании ФЗ "О концессионных соглашениях" и ФЗ "О государственно-частном партнерстве» отсутствует обоснование введения нового механизма «Правил инвестиционных тарифов». В случае не полного соответствия текущим целям Государства уже утвержденных Федеральных Законов существует оперативный механизм их доработки путем внесения изменений.