

Объект рецензирования:

Заключение эксперта
№015-05-00244 от
11.08.2023г., выполненное
экспертом ХХХ

Рецензия №29/24

оценка *PRO*

Заказчик: ООО "YYY"

Дата составления рецензии: 23.07.2024

Рецензент _____ Д.В. Смолянинов

Красноярск
2024

Оглавление

I. ИНФОРМАЦИЯ О ПРОВЕДЕННОЙ РЕЦЕНЗИИ	3
II. ИНФОРМАЦИЯ О РЕЦЕНЗЕНТЕ	3
III. СВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ИЗ ЗАКЛЮЧЕНИЯ ЭКСПЕРТА	6
IV. НОРМАТИВНАЯ БАЗА ИССЛЕДОВАНИЯ	7
V. ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ	3
Анализ исследования эксперта по поставленным вопросам	3
Общие замечания	3
Анализ расчета стоимости объекта по состоянию на дату проведения экспертизы	3
VI. ВЫВОДЫ	7
Приложение 1. Подтверждающая информация к замечаниям.....	8
Приложение 2. Документы, подтверждающие квалификацию рецензента.....	9

V. ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ ЧАСТЬ

Анализ исследования эксперта по поставленным вопросам

Вопрос 1: 1. Определения экономически обоснованной стоимости оказываемой обществом с ограниченной ответственностью "ZZZ" услуги по предоставлению в пользование обществу с ограниченной ответственностью "YYY" железнодорожного пути необщего пользования протяженностью 304 погонных метра, примыкающего стрелочным переводом №19 к подъездному пути №14 станции Красноярские Столбы Красноярской железной дороги с целью подачи, уборки вагонов и выполнения маневровых работ.

Общие замечания

Анализ расчета стоимости объекта по состоянию на дату проведения экспертизы

1. Определением Арбитражного суда Красноярского края в Союз ХХХ назначена судебная **экономическая** экспертиза.

К экономическим экспертизам относят (Приказ Минюста №72 от 20.04.2023):

- Исследование записей бухгалтерского учета;
- Исследование показателей финансового состояния и финансово-экономической деятельности хозяйствующего субъекта.

В соответствии со ст. 7 Закона №73-ФЗ

Эксперт дает заключение, основываясь на результатах проведенных исследований **в соответствии со своими специальными знаниями**

В соответствии со ст. 8 Закона №73-ФЗ

Эксперт проводит исследования объективно, на строго научной и практической основе, **в пределах соответствующей специальности, всесторонне и в полном объеме.**

Приведенные экспертом сведения об образовании (стр. 1 Заключения) и приложенные дипломы говорят о том, что эксперт не имеет специальных знаний по производству экономических экспертиз и специализируется на проведении товароведческих экспертиз. Об этом косвенно говорит и наличие в заключении эксперта таких определений как «дефект, недостаток товара» и «существенный недостаток товара» (стр.16 Заключения), что нехарактерно для экономических экспертиз.

Кроме того, в перечне специализаций экспертов Союз ХХХ ([ссылка](#)) отсутствует такая специализация как «экономические экспертизы» (Рисунок 1 Приложений).

Таким образом, нарушена **ст.7 и 8 Закона №73-ФЗ.**, т.к. эксперт вышел за рамки специальных знаний и пределы своей специальности.

2. На стр. 17 Заключения (последний абзац) эксперт указывает

В действующем законодательстве РФ отсутствуют нормы, прямо регулирующие размер платы за использование железнодорожного пути необщего пользования. Следовательно, для определения экономически обоснованной стоимости услуги по предоставлению в пользование железнодорожного пути необщего пользования будут применены нормативные акты, регулирующие наиболее сходные отношения, в том числе **в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом.**

И в дальнейшем, в ходе исследования, применяет и смешивает Методику 171¹ и Методику 1649² при этом не учитывает, что спорный путь используется исключительно для транзита грузового железнодорожного транспорта и тарифы регулируются Методикой 166³, если выражаться языком эксперта.

Характерной особенностью применяемых экспертом методик и отличительной чертой от Методики 166 является то, что они разработаны для субъектов регулирования являющихся одновременно владельцами инфраструктуры и перевозчиками (п.3 Методики 171 и п.4. Методики 1649. При этом Методика 166 различает такие вид деятельности «грузовые перевозки» от вида «предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок» и предполагает учет затрат не по данным бухгалтерского учета, а поэлементно с учетом ежегодной экономии расходов от 1 до 2%.

Методика 166 оказалась эксперту неизвестной в результате чего нарушена **ст. 8 Закона №73-ФЗ**, которая требует проведения исследования на строго научной и практической основе.

3. Согласно списку нормативной документации, используемой при проведении экспертизы (стр.13 Заключение), в распоряжении эксперта находится «Протокол заседания правления ОАО "РЖД" от 21.12.2021 N 60 (ред. от 20.10.2022) <Об утверждении на 2022 год ставок договорных сборов за отдельные работы и услуги, предусмотренные в едином перечне работ и услуг, оказываемых ОАО "РЖД" при организации перевозок грузов, а также Порядка применения договорных ставок (тарифных планов) для определения платы за использования железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику (ОАО "РЖД")> "(Выписка)" (вместе с "Порядком применения договорных ставок платы (тарифных планов) для определения платы за использование железнодорожного пути необщего пользования, принадлежащего перевозчику (ОАО "РЖД")"»

Из этого документа следует, что единица измерения тарифа не «руб/вагон», а «руб/км/выход» и цена дифференцируется от среднесуточного количества поданных и убранных вагонов. Если до 1,5 вагонов в сутки, тариф – 8 101 руб/км/выход, от 1,5 до 5 вагонов в сутки, тариф – 6 264 руб/км/выход и в одном выходе может быть более 1 вагона.

Вместо того, чтобы ориентироваться на общепринятые единицы измерения «руб/км/выход» эксперт изобретает собственную «руб/вагон», что противоречит **ст. 8 Закона №73-ФЗ**, в части проведения исследования на строго научной и практической основе.

¹ Приказ ФСТ РФ от 26.07.2011 N 171-т/3 "Об утверждении Методических указаний по вопросу государственного регулирования **тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом** общего пользования во внутригосударственном сообщении (за исключением перевозок в вагонах категории "СВ" и "купе") в целях определения экономически обоснованного уровня тарифов на данные перевозки" (Зарегистрировано в Минюсте РФ 24.08.2011 N 21685)

² Приказ ФАС России от 05.12.2017 N 1649/17 (ред. от 29.08.2023) "Об утверждении Методики расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов за услуги субъектов естественных монополий **в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом** общего пользования в пригородном сообщении" (Зарегистрировано в Минюсте России 25.01.2018 N 49771)

³ Приказ ФСТ России от 30.08.2013 N 166-т/1 (ред. от 19.10.2023) "Об утверждении Методических указаний по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта **по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры** общего пользования при грузовых перевозках" (Зарегистрировано в Минюсте России 14.11.2013 N 30374)

Подмена единиц измерения приводит к тому, что при проходе состава из пяти вагонов, вместо платы 6 264 руб/км, мы получаем $6\ 264 \cdot 5 = 31\ 320$ руб/км, если рассчитывать по тарифам ОАО «РЖД».

Таким образом нарушена **ст. 8 Закона №73-ФЗ**, в части проведения исследования на строго научной и практической основе на положениях дающих возможность проверить обоснованность выводов.

4. Помимо того, что эксперт изобрел новую единицу измерения (руб/вагон), в заключении применена, без преувеличения, инновационная методика, доселе неизвестная современной экономической науке.

Вызывает большой интерес модель переноса общих затрат пропорционально доли стоимости основных средств железнодорожного пути не общего пользования в общей стоимости всех основных средств ООО ТД «МеталлПромГарант» (14,72%) (стр 33 Заключения).

По этой логике, твердые бытовые отходы генерируют не люди, работающие на предприятии, а вещи, а зарплата рассчитывается не от количества отработанного времени, а от стоимости основных средств

Если допустить, что такой подход имеет право на жизнь, то например:

Кадастровая стоимость здания, в котором находится офис Союза «ХХХ» - 7 060 000 руб.

Примерная стоимость рабочего места – 100 000 руб (стол, стул, компьютер)

Тогда при заявленной стоимости экспертизы 60 000 руб, эксперт должен получить за работу 850 рублей ($60000 \cdot 100000 / 7060000$), что ненамного дороже бумаги, на которой заключение напечатано.

Такой подход приводит к тому, что стоимость услуги не экономически обоснована, а ставится в прямую зависимость от понесенных собственником затрат, которые истец не может контролировать.

Например, зарплата охраны с 2020 года увеличилась к 2022 почти в 2 раза и составила 1 006 933 рубля (стр. 66 Заключения, табл 27 п. 30), что составляет 1/3 от всех затрат на содержание железнодорожного пути.

При этом эксперт не определил сколько времени охранники посвятили охране железнодорожного полотна, а сколько охране зданий, сооружений, периметра и принал эти расходы полностью, также как и зарплату рабочего (стр. 66 Заключения, табл 27 п. 31).

Аналогично, выплата премий руководству, покупка мебели или ремонт здания автоматически перенесется на стоимость услуг по предоставлению железнодорожного пути – что экономически обоснованным назвать крайне сложно и целесообразен он исключительно «по мнению эксперта (стр. 34 Заключения абз.1).

Таким образом нарушена **ст. 8 Закона №73-ФЗ**, в части проведения исследования на строго научной и практической основе на положениях дающих возможность проверить обоснованность выводов.

5. Для определения экономически обоснованной стоимости эксперт берет среднее значение затрат по итогам расчетов по трем годам 2020, 2021, 2022 (стр 68 Заключения).

Согласно п. 6 Методики 166, которую эксперт полностью проигнорировал

6. Расчет размера экономически обоснованных затрат осуществляется отдельно на каждый финансовый год долгосрочного периода регулирования. Указанный расчет производится в текущем финансовом году t , предшествующем первому году долгосрочного периода регулирования $t+1$ на базе отчетных данных о расходах за финансовый год $t-1$, предшествующий текущему году, по видам деятельности "грузовые перевозки" и "предоставление услуг инфраструктуры в части грузовых перевозок", сформированных в соответствии с приказом Минтранса России от 31.12.2010 N 311 "Об утверждении порядка ведения раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (зарегистрирован Минюстом России 12 апреля 2011 года, регистрационный N 20470), с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 26.12.2011 N 330 (зарегистрирован Минюстом России 30 декабря 2011 года, регистрационный N 22834). Расчет осуществляется путем поэлементного проектирования затрат на каждый финансовый год долгосрочного периода регулирования с учетом ежегодной экономии подконтрольных субъекту регулирования расходов в размере от 1 до 2%.

Т.е. планирование затрат на 2023 год должно производиться в 2022 году на базе отчетных данных за 2021, причем с учетом экономии в размере 1-2% и эксперт должен был опираться не на среднее значение затрат 8 079 руб, а на показатель 2021 года – 6 742 руб., который на 17% ниже.

Таким образом нарушена **ст. 8 Закона №73-ФЗ**, в части проведения исследования на строго научной и практической основе.

6. При расчете экономически обоснованных затрат эксперт одновременно учитывает амортизацию и работы по ремонту основных средств (стр. 65 Заключения, табл. 27, пп. 4, 5, 7), что приводит к двойному учету этих затрат.

Амортизация — это постепенный перенос стоимости основных средств производства на себестоимость продукции по мере их материального износа или морального устаревания.

Суть амортизации заключается в том, что организация благодаря амортизационным отчислениям постепенно возмещает стоимость объекта.

В п. 7 указанной таблицы в расходах за 2021 год, который должен являться базой для расчета по методике 166, заложены работы по замене рельса на сумму 620 000 руб (стр.45 Заключения, табл.9, п 20).

Исходя из экономической сути амортизации, эти работы должны финансироваться из амортизационных отчислений, произведенных ранее и не учитываться при расчете экономически обоснованных расходов.

Если исключить только эту строку расходов, то стоимость прохода одного вагона составит 5 251 руб, что уже ниже на 38%, чем стоимость, определенная экспертом.

Таким образом нарушена **ст. 8 Закона №73-ФЗ**, в части проведения исследования на строго научной и практической основе.

7. Как было сказано в п.3 настоящей рецензии, в распоряжении эксперта находится «Протокол заседания правления ОАО "РЖД" от 21.12.2021 N 60. Согласно этому документу, максимальная стоимость подачи и уборки вагонов и эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования количество поданных и убранных вагонов при объеме до 1,5

ваг/сутки (включительно) составляет 8 101 руб/км., причем в эту стоимость входит работа локомотива.

В заключении эксперта не даных, что на балансе ООО ZZZ содержится какой-либо подвижной состав.

Согласно определению суда, ст. 25 Закона №73-ФЗ, ст. 86 АПК заключение эксперта должно содержать оценку результатов исследований, однако данный раздел в заключении отсутствует.

Если исходить из тарифов ОАО «РЖД», то стоимость подачи и уборки 1 вагона и эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования протяженностью составляет $8\ 101 \cdot 0,304 = 2\ 462,7$ руб и это **с учетом работы локомотива**.

Если исходить из выводов эксперта, то стоимость только эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования протяженностью 304 метра, **без учета работы локомотива**, составляет 8 435,51 руб.

Чем обусловлена такая разница в стоимости (минимум в 3,42!!! раза) – решительно непонятно.

Таким образом, нарушены **ст. 25 Закона №73-ФЗ** и **ст. 86 АПК** в части отсутствия оценки результатов исследования.

VI. ВЫВОДЫ

При подготовке Заключение эксперта №015-05-00244 от 11.08.2023г., выполненное экспертом ХХХ, эксперт допустил многочисленные нарушения статьи 8 Федерального закона от 31.05.2001 N 73-ФЗ (ред. от 01.07.2021) "О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации" и Арбитражного процессуального кодекса.

Эксперт вышел за рамки своих специальных знаний и опыта, что привело к применению неверных методик: вместо применения методики расчета экономически обоснованных затрат для грузового железнодорожного транспорта, применены методики для пассажирского – пригородного и дальнего следования.

Неверно выбран базовый год для расчета экономически обоснованных затрат: вместо 2021 года эксперт использовал среднее значение по трем годам, что привело к завышению итоговой суммы на 17%.

Включение затрат на ремонт пути привело к завышению экономически обоснованных расходов на 38%.

Эксперт не дает оценку результатов исследования и не поясняет почему разница в стоимости услуги по предоставлению ж/д полотна без учета работы локомотива, выше тарифа РЖД в 3,42 раза, с учетом работы локомотива.

Все вышесказанное привело к завышению стоимости услуги от 1,61 до 3,42 раз (и более, если исключить работу локомотива), для более точного ответа требуется новое полноценное исследование экспертом, имеющим специальные знания в области судебных экономических экспертиз.

Рецензент

Д.В. Смолянинов

Приложение 1. Подтверждающая информация к замечаниям

Рисунок 1 Перечень экспертных специальностей

Приложение 2. Документы, подтверждающие квалификацию рецензента