

Клюева Инна Александровна

канд. пед. наук, доцент

Мединцева Ирина Петровна

канд. пед. наук, доцент

Волгоградский институт управления (филиал)
ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства
и государственной службы при Президенте РФ»
г. Волгоград, Волгоградская область

ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЕКТА ПО СОЗДАНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ Г. ВОЛГОГРАДА НА ПРИНЦИПАХ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

Аннотация: в статье рассматривается реализация государственно-частного партнерства в регионе на примере партнерского проекта в сфере пассажирских перевозок. Авторами приводится расчет показателей эффективности данного проекта.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, партнерские проекты, пассажирские перевозки, эффективность проекта.

В условиях финансового кризиса, когда многим отраслям российской экономики стала необходима государственная поддержка, особую актуальность получила тема государственно-частного партнерства (ГЧП), что обусловило усиление сотрудничества государства и бизнеса. Это особенно явно проявляется в таких сферах, как транспорт, здравоохранение, образование.

Вопросам использования государственного частного партнерства в сфере транспорта посвящен ряд научных работ. Так, авторами раскрыт потенциал и обозначены проблемы применения механизма ГЧП на примере общественного транспорта г. Омска [4], г. Перми [7], проанализированы особенности реализации проектов ГЧП в Приволжском федеральном округе [1]. Особое внимание уделено роли государственно-частного партнерства в реализации транспортных проектов [5; 6].

Как отмечают исследователи, применение государственно-частного партнерства является одним из факторов повышения экономического благополучия страны [2; 3].

Формирование механизмов государственно-частного партнерства и рынка партнерских проектов происходит и в Волгоградской области. Так, в Волгограде реализуется проект государственно-частного партнерства в сфере пассажирских перевозок. В рамках проекта транспортная схема Волгограда пополняется новыми маршрутами, а также совершенствуются действующие. Разрабатывается единое расписание для всех видов городского транспорта, которое тоже станет частью новой комплексной транспортной системы. Осуществляется мониторинг пассажиропотока, что позволяет скорректировать интервалы движения в разные часы на маршрутах. Новая транспортная схема поможет разгрузить основные магистрали города. На маршрутах внедрена электронная система оплаты проезда.

Рассмотрим и проанализируем организацию обслуживания пассажирских перевозок в рамках комплексной транспортной схемы в г. Волгограде. В начале 2017 г. на базе электронной площадки АО «Электронные торговые системы» были проведены аукционы на право заключения муниципального контракта на оказание услуг, связанных с осуществлением регулярных перевозок по нескольким муниципальным маршрутам, в том числе: «пос. Водстрой – пос. ГЭС (Инструментальный завод)», «Больничный комплекс – ул. им. Тулака», «Верхняя Ельшанка – Горная Поляна», «Жилгородок – Кардиоцентр», «пос. Татьяна-2 (пос. Мачтозавод) – Дома Речников», «к-тр Юбилейный – 7 больница», «Акварель – ул. Грамши (Спартановка)».

Во всех случаях уполномоченным органом был Комитет по регулированию контрактной системы в сфере закупок Волгоградской области. В качестве Заказчика выступил Комитет транспорта, промышленности и связи администрации Волгограда. По результатам электронных торгов контракт на обслуживание пассажирских перевозок по вышеуказанным маршрутам получил ООО «Волгоградский автобусный парк».

Рассмотрим некоторые условия контрактов на примере контракта на обслуживание маршрута «пос. Водстрой – пос. ГЭС (Инструментальный завод)»:

– цена контракта составляет 172 759 804,40 руб. (включая все налоги и сборы, предусмотренные законодательством, а также иные расходы, которые подрядчик может понести в ходе исполнения настоящего контракта). В соответствии с пп.7 п. 2 ч. 2 ст. 149 НК РФ НДС не облагается;

– подрядчик оставляет полученную им плату за проезд пассажиров и провоз багажа в своем распоряжении, в том числе наличные денежные средства, полученные от пассажиров, перечисления денежных средств за перевозку пассажиров по системам безналичного расчета;

– оплата Заказчиком услуг осуществляется по итогам каждого отчетного периода на основании подписанных актов сдачи-приемки оказанных услуг (выполненных работ). Оплата выполнения работы или оказания услуги осуществляется по цене единицы работы или услуги исходя из объема фактически выполненной работы или оказанной услуги, но в размере, не превышающем начальной (максимальной) цены контракта, указанной в извещении об осуществлении закупки и документации о закупке.

В целом стоимость проекта по всем заключенным контрактам составляет 1,38 млрд руб. Продолжительность проекта по различным маршрутам составляет 5–6 лет.

Рассчитаем показатели социальной эффективности проекта осуществления пассажирских перевозок в г. Волгограде. Одним из таких показателей является уровень обеспеченности услугами, т. е. количество услуг, реализуемых по проекту в расчете на душу населения. Для города уровень обеспеченности услугами составит 1,28. Учитывая, что часть населения не пользуется услугами ООО «Волгоградский автобусный парк», а часть населения пользуется услугами данного предприятия более одного раза в день, то можно считать значение данного показателя удовлетворительным.

Так как стоимость пассажирских перевозок на маршрутах, обслуживаемых в рамках рассматриваемого проекта государственно-частного партнерства, не

отличается от стоимости данной услуги, реализуемой вне проекта, то значение данного показателя равно 1.

Уровень экономического благополучия населения (заработной платы) вычисляется как отношение уровня заработной платы по проекту к среднему уровню заработной платы в регионе, где реализуется проект, и составляет 1,07.

Оценим эффективность реализации проекта для бюджета Волгоградской области.

В результате реализации проекта по обеспечению пассажирских перевозок в консолидированный бюджет Волгоградской области поступят средства от уплаты налогов на доход физических лиц.

Рассчитаем иные налоговые поступления в бюджет субъекта. Рассчитаем размер чистой прибыли в соответствии со схемой, изображенной на рисунке 1.

| | |
|---|--|
| | <i>Выручка от реализации</i> |
| – | <i>с/с, косвенные налоги</i> |
| | <hr/> |
| | <i>Валовая прибыль</i> |
| – | <i>коммерческие и управленческие расходы</i> |
| | <hr/> |
| | <i>Прибыль от продаж</i> |
| ± | <i>прочие доходы и расходы</i> |
| | <hr/> |
| | <i>Прибыль до налогообложения</i> |
| – | <i>налог на прибыль</i> |
| | <hr/> |
| | ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ |

Рис. 1. Расчет размера чистой прибыли

С учетом размера прибыли, коммерческих и управленческих расходов, взносов на социальное страхование, транспортного налога и налога на имущество получаем, что прибыль до налогообложения равна 557 536 282,83 руб. В соответствии с полученным значением можем определить размер налога на прибыль за весь срок действия контрактов, который составит 111 507 256,57 руб., в том числе в бюджет Волгоградской области поступит 94 781 168,08 руб. При этом размер чистой прибыли составит 446 029 026,26 руб.

Приведем рассчитанные показатели эффективности принятия проекта ГЧП для частного партнера, а именно показатели рентабельности: рентабельность

активов по чистой прибыли составила 58,33%; рентабельность инвестиций по чистой прибыли составила 48,49%; рентабельность производственной деятельности (продукции) составила 23,13%; рентабельность продаж составила 60,04%.

Сравним показатели рентабельности, вычисленные для ООО «Волгоградский автобусный парк», с показателями рентабельности проданных товаров, продукции, работ, услуг и рентабельность активов организаций в сфере транспорта и связи, рассчитанными Федеральной налоговой службой Российской Федерации (табл. 1):

Таблица 1

Сравнительный анализ показателей рентабельности

| | Рентабельность проданных товаров, продукции (работ, услуг), % | Рентабельность активов, % |
|---|---|---------------------------|
| Показатели рентабельности по отрасли | 10,8 | 5,3 |
| Показатели рентабельности ООО «Волгоградский автобусный парк» | 23,13 | 58,33 |

Источник: составлено авторами по данным сайта nalog.ru и рассчитано по данным конкурсной документации.

Можно отметить значительное превышение показателей рентабельности частного партнера по сравнению с аналогичными отраслевыми показателями.

Помимо количественных показателей, можно дать и качественную оценку эффективности данного проекта по осуществлению пассажирских перевозок в г. Волгограде.

Несомненный положительный эффект можно ожидать от технических характеристик автобусов, работающих на природном газе:

– безопасность (метан – нетоксичный, легкий газ, разлитая смесь быстро рассеивается, не принося вреда людям);

– экономия (в среднем затраты на топливо для таких автобусов в 4 раза меньше, чем для транспорта, работающего на дизельном топливе, и стоит метан

дешевле. Отработанный газ не оставляет нагара на свечах, поршнях, клапанах, за счет чего вероятность поломок автобуса сводится к минимуму);

– экологичность (метан полностью испаряется даже при низких температурах, не оставляет вредных продуктов горения. Автобусы, работающие на сжатом газе, соответствуют экологическому стандарту).

Таким образом, на основе оцененных показателей финансово-экономической эффективности проекта, как для государства, так и для частного партнера можно сделать вывод о выгодности проекта. Реализация данного проекта обеспечит поступление в бюджет региона дополнительных налоговых платежей. Результаты оценки социальной эффективности проекта свидетельствуют о достаточном уровне обеспеченности услугами в сфере пассажирских перевозок.

Список литературы

1. Зайнашева З.Г. Сравнительный анализ особенностей осуществления государственно-частного партнерства в регионах России / З.Г. Зайнашева, А.И. Прокофьева // Региональный строительный комплекс: инвестиционная практика и реализация ГЧП. Материалы всероссийской научно-практической конференции с международным участием. – 2019. – С. 165–175.

2. Кирищиева И.Р. Государственно-частное партнерство: сущность, практика применения на транспорте / И.Р. Кирищиева, Е.В. Рогожникова // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2020. – №10 (125). – С. 17–20.

3. Котарев С.Н. Современные тенденции развития государственно-частного партнерства в сфере транспорта / С.Н. Котарев, О.В. Котарева // Успехи современной науки и образования. – 2017. – Т.8. – №2. – С. 100–103.

4. Лерман Е.Г. Потенциал применения государственно-частного партнерства в сфере городского пассажирского транспорта г. Омска / Е.Г. Лерман, С.А. Теслова // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2017. – №1 (53). – С. 158–166.

5. Матвеева П.П. Особенности транспортных проектов, реализуемых на принципах государственно-частного партнерства / П.П. Матвеева // Форум. Серия: Гуманитарные и экономические науки. – 2018. – №3 (15). – С. 307–309.

6. Пуганова В.М. Моделирование мониторинга эффективности ГЧП-проектов на транспорте / В.М. Пуганова // Экономика и предпринимательство. – 2016. – №9 (74). – С. 705–709.

7. Шилов Ю.Г. Муниципально-частное партнерство в области автобусного транспорта в городе Перми / Ю.Г. Шилов // Города и местные сообщества. – 2016. – Т. 1. – С. 137–145.