

ОЦЕНКА ДИСКОНТИРОВАННОГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВЛИЯНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ НА ТЕРРИТОРИЮ ПРИСУТСТВИЯ

© **Болтенков И. А., Грошева Е. К., Легкодимов И. С., 2024**

Иркутский государственный университет, г. Иркутск

Инфраструктурные проекты — значимое явление для стратегического развития региона. И на моменте инвестирования, и в период эксплуатации проекты дают мультипликативный эффект для множества отраслей. Однако, возможности бюджета ограничены, и всегда встает вопрос — какие именно проекты следует поддержать за счет предоставления земельных участков, налоговых льгот, прямого бюджетного финансирования за счет бюджетного кредита.

На федеральном уровне существуют методики оценки инфраструктурных проектов, предполагающих оценку прямого и косвенного эффекта на стадии инвестирования и эксплуатации проекта. Однако эти методики оценивают в основном экономический, а не социальный эффект проектов. Такие социальные критерии, как благосостояние населения, не берутся в

расчет. Кроме того, расчет не учитывает стоимость денег во времени и не предполагает обесценивание экономической выгоды во время эксплуатации проектов. Данные вопросы предполагается решить в настоящей статье.

Ключевые слова: оптово-распределительный центр сельскохозяйственной продукции, оценка социально-экономического эффекта от реализации инфраструктурных проектов, дисконтирование социально-экономического проекта

На федеральном уровне есть несколько инструментов оценки инфраструктурных проектов, реализуемых за счет бюджетных средств, в том числе бюджетных кредитов.

Одним из регламентирующих документов является «Методика отбора инфраструктурных проектов, источников финансирования обеспечения расходов на реализацию которых являются бюджетные кредиты федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение реализации инфраструктурных проектов» [1], вторым — Постановление правительства «Об утверждении методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета а также с предоставлением государственных гарантий РФ и налоговых льгот» [2].

Первая методика, прежде всего, определяет понятийный аппарат, например понятие инвестиционного проекта. Так, инвестиционный проект — это деятельность, связанная с развитием любой инфраструктуры (от транспортной до социальной), от момента создания до эксплуатации и завершения эксплуатации объектов движимого и недвижимого имущества, созданием и эксплуатацией нематериальных активов. Ключевое в проекте — это извлечение прибыли или достижение иного полезного (например, социального или экологического) эффекта.

Инвестиции — это внебюджетные средства, привлекаемые для приобретения или создания амортизируемого имущества, новое строительство и реконструкция, перевооружение и амортизация основных средств (без учета НДС, который далее будет применен к возмещению или возврату).

Инвестор — юридическое лицо или группа лиц, российских или иностранных, оформленных договором простого товарищества или договора о совместной деятельности, осуществляющих вложение внебюджетных средств или иную деятельность для реализации проекта.

Поскольку значительное количество инфраструктурных проектов реализуется за счет

нескольких источников финансирования, то первый критерий оценки это соотношение внешних (за счет инвестора) и внутренних (бюджетных) средств. Инфраструктурные проекты рассматриваются в том случае, если внешние инвестиции превышают внутренние (в том числе, выделяемые за счет бюджетного кредита). Тогда есть смысл обсуждать влияние проекта, оценивать его эффективность.

Оценка эффективности проекта проводится в три этапа: до реализации проекта (обоснование необходимости создания или модернизации инфраструктурных объектов), в момент реализации проекта (операционная эффективность) и после реализации проекта (стратегическая эффективность). Таким образом, проект разделяется на инвестиционную (операционную) и эксплуатационную (стратегическую) стадии, а сам срок проекта определяется с момента начала инвестиционной стадии до момента окончания периода эксплуатации. Надо отметить, что при реализации проекта в рамках соглашений о государственно-частном партнерстве, например концессионных, срок проекта для частного партнера может быть меньше фактического срока проекта.

Таким образом, общий эффект от проекта для территории, условно обозначенный как социально-экономический, это сумма эффекта на инвестиционной и эксплуатационной стадиях, посчитанная прямым и косвенным способом расчета, и создаваемая как участниками проекта, их поставщиками и подрядчиками, так и мультипликативная, появляющаяся в смежных отраслях. Кроме того, к эффекту относятся прирост налогов в консолидированный региональный бюджет, так как стороной в методике является регион, а к убытку — затраты региона на обслуживание бюджетных кредитов на инвестиционной стадии, и эксплуатационные расходы на содержание инфраструктуры.

Законодатель по показателям оценки рассматривает прирост региональной добавленной стоимости и дополнительные налоговые поступления (такие критерии, как качество жизни населения, развитие инноваций, количество социальных услуг не рассматриваются в качестве целевых).

Таблица 1. Отдельные показатели для расчета социально-экономического эффекта по видам инфраструктуры

Вид инфраструктуры	Прямой ОЭ	Косвенный ОЭ
Инфраструктура для объектов жилого назначения (жилищного фонда)	Прирост объем ввода жилья как показатель эффективности для строительной отрасли	Капитализация земельных участков Мультипликативное развитие смежных отраслей

Коммунальная инфраструктура, точки присоединения технического	Дополнительный ввод мощностей по видам коммунальных услуг	Снижение тарифа для населения, сокращение расходов бюджета на субсидирование услуг или прямая экономия оплаты бюджетными учреждениями
Социальная инфраструктура (объекты социально-культурного назначения, здравоохранения, образования и спорта)	Реализация показателей национальных и отраслевых программ (прирост показателей)	Монетизация социальных эффектов, повышение бюджетной окупаемости за счет эффекта масштаба, прирост эффективности жилого строительства
Транспортная инфраструктура	Сокращение времени в пути, пассажиропоток, сокращение количества ДТП, повышение грузооборота, количество новых рабочих мест, прирост пассажирооборота и грузооборота, прирост тонно-километров	Снижение эксплуатационных расходов
Инфраструктура для объектов коммерческой недвижимости	Эффект для строительной отрасли (прибыль от строительства), количество создаваемых рабочих мест	Рост арендных ставок, развитие отрасли торговли и услуг, капитализация земельных участков
Туристическая инфраструктура	Выручка инвесторов, количество мест для размещения, новые и сохранные рабочие места	Мультипликатор для торговли, общественного питания, сферы услуг
Производственная инфраструктура	Новые рабочие места, эффективность использования основных фондов	Мультипликативный эффект для других отраслей, в том числе строительных, транспортных
Инновационная промышленная инфраструктура (технопарки, промышленные парки, особые экономические зоны)	Прирост выручки инвесторов, снижение затрат на реализацию проектов, появление новых рабочих мест, изменение цепочек поставок	Мультипликативный эффект для смежных отраслей
Инфраструктура для сельскохозяйственных проектов	Повышение продовольственной безопасности Увеличение рабочих мест в сельской местности Развитие собственных брендов продуктов питания	Развитие отраслей по таре и переработке, сокращение логистического плеча, прирост налоговых доходов

Отдельно стоит выделить именно сельскохозяйственную инфраструктуру — такую, как проекты создания оптово-распределительных центров для нужд мелких и средних сельхозтоваропроизводителей.

Инвестиции в один проект инфраструктуры позволяют создать прямой эффект для региона присутствия за счет:

- создание новых рабочих мест в сельской местности, в том числе низкоквалифицированных. Это решение проблем занятости в таких территориях;
- прирост налоговой базы. Увеличение сбыта, имущества влечет за собой прирост налогов, в том числе уплачиваемых по специальным налоговым режимам (налог на доходы физических лиц, налог на имущество организаций, земельный налог, налог на прибыль организаций, ЕСХН). При этом надо отметить, что для коммерческой недвижимости рост

рыночной стоимости недвижимости влияет на налог на имущество;

- прибыль от продажи продукции остается на территории региона (в противовес ситуации, когда продается продукция федеральных поставщиков);
- повышение продовольственной безопасности региона: обеспечение собственными продуктами питания.

Косвенный эффект — это мультипликативная занятость и уплата налогов по всей цепочке создания стоимости — от кормов до тары и упаковки и снижение себестоимости (и цены) продукции за счет сокращения логистического плеча.

Для оценки эффекта от смежных отраслей законодатель предполагает введение коэффициента — мультипликатора, который отражает прирост эффекта в других отраслях (например, прирост выручки и прибыли, снижения затрат и так далее). Очевидно, что размер мультипликатора зависит от

доли регионального производства в цепочке поставок.

Так, например, если у поставщика кормов доля регионального потребления составляет 10 %, то рост регионального потребления на 50 процентов увеличит поставки пропорционально.

Так же в рамках методики предусмотрен расчет соотношения добавленной стоимости и выпуска (выручки) по отраслям и ОКВЭД (фактически, показатель учитывает долю налогооблагаемой прибыли в выручке).

Недостатком методики является игнорирование фактора дисконтирования — поступление дополнительных налоговых платежей, например, разнесенное по времени, относительно точки инвестиций имеет эффект обесценения — чем позже поступает платеж, тем менее он ценен. Для оценки региональной добавленной стоимости имеет смысл дисконтировать денежные потоки [3], но встает вопрос, какую стоимость капитала (ставку дисконтирования) использовать.

Несомненно, частный инвестор, оценивая для себя выгодность вложений в инфраструктурные проекты использует стандартную модель оценки чистой приведенной стоимости проекта, а в качестве ставки дисконтирования применит средневзвешенную стоимость капитала. За счет софинансирования проектов средствами бюджетных кредитов такая стоимость капитала будет ниже, что делает проект более привлекательным, чем исключительно коммерческие объекты.

Для региона в качестве ставки дисконтирования можно использовать либо саму стоимость привлечения бюджетного кредита, либо, при наличии регионального долга в любой форме — стоимость его обслуживания.

Исследование проведено при финансовой поддержке гранта Иркутского государственного университета для молодых ученых № 091-23-327 «Оптово-распределительный центр сельскохозяйственной продукции как элемент логистической инфраструктуры региона». ■

1. Методика отбора инфраструктурных проектов, источником финансового обеспечения расходов на реализацию которых являются бюджетные кредиты из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение реализации инфраструктурных проектов [Электронный ресурс]: Министерство экономического развития Российской Федерации: официальный сайт. — Режим доступа: <https://www.economy.gov.ru/material/file/3471689bb9e4f42cb4f27269b2cdadc3/metodika.pdf>

2. Об утверждении методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот: постановление

Правительства РФ от 26.11.2019 №1512. — Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/yHQmRAb2ZRuGF10TdJuRALxM39Kpg4Td.pdf>

3. Грошева Н. Б. Региональная добавленная стоимость в оценке инвестиционных проектов / Н. Б. Грошева // Сибирская финансовая школа. — 2010. — № 1(78). — С. 101-103. — EDN OWSWFN.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

Грошева Н. Б. Региональная добавленная стоимость в оценке инвестиционных проектов / Н. Б. Грошева // Сибирская финансовая школа. — 2010. — № 1(78). — С. 101-103. — EDN OWSWFN.

Методика отбора инфраструктурных проектов, источником финансового обеспечения расходов на реализацию которых являются бюджетные кредиты из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение реализации инфраструктурных проектов [Электронный ресурс]: Министерство экономического развития Российской Федерации : официальный сайт. — Режим доступа: <https://www.economy.gov.ru/material/file/3471689bb9e4f42cb4f27269b2cdadc3/metodika.pdf>

Об утверждении методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот: постановление Правительства РФ от 26.11.2019 №1512. — Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/yHQmRAb2ZRuGF10TdJuRALxM39Kpg4Td.pdf>

Assessment of the dicated socio-economic impact of infrastructure projects on the territory of presence

© Boltenev I., Grosheva E., Legkodimov I., 2024

Infrastructure projects are a significant phenomenon for the strategic development of the region. Both at the time of investment and during operation, projects have a multiplier effect for many industries. However, the budget's capabilities are limited, and the question always arises — which projects should be supported through the provision of land plots, tax breaks, and direct budget financing through a budget loan.

At the federal level, there are methods for assessing infrastructure projects that involve assessing direct and indirect effects at the stage of investment and operation of the project.

However, these methods assess mainly the economic rather than the social impact of projects. Social criteria such as the well-being of the population are not taken into account. In addition, the calculation does not take into account the time value of money and does not assume the depreciation of economic benefits during the operation of projects. These issues are expected to be resolved in this article.

Keywords: wholesale distribution center of agricultural products, assessment of the socio-economic effect from the implementation of infrastructure projects, discounting of a socio-economic project