

УДК 352.025

Рожков Евгений Викторович, аспирант кафедры экономики предприятий
ФГБОУВО «Уральский государственный экономический университет»
(УрГЭУ)

e-mail: yevgeniy1975@internet.ru

УВЕЛИЧЕНИЕ СТОИМОСТИ НЕДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ПЕРМИ)

Аннотация: в данной статье, автором делается попытка провести анализ экономических процессов, связанных на прямую с формированием городского бюджета и контролем за его расходованием на примере муниципального образования город Пермь. Приведены примеры по закупке вагонов трамваев в собственность города за последние годы и предстоящие закупки по концессионному договору. Проведена оценка проведённого капитального ремонта двух тысяч метров трамвайных путей и предстоящего ремонта магистралей по концессионному договору.

Ключевые слова: недвижимость, собственность, город, бюджет, трамвай, вагон, стоимость.

Rozhkov Evgeny Viktorovich, postgraduate student of the Department of Economics of Enterprises of FSBUVO. Ural State University of Economics (Ural State Economic University)

e-mail: yevgeniy1975@internet.ru

INCREASING THE VALUE OF REAL ESTATE (BY THE EXAMPLE OF THE CITY OF PERM)

Annotation: in this article, the author makes an attempt to analyze the economic processes directly related to the formation of the city budget and control over its spending on the example of the municipality of the city of Perm. Examples are given of the purchase of tram cars in the ownership of the city in recent years and the upcoming purchases under a concession agreement. An assessment was made of the overhaul of two thousand meters of tram tracks and the upcoming repair of highways under a concession agreement.

Keywords: real estate, property, city, budget, tram, wagon, cost.

В 2021 году при проведении конкурса на высшую муниципальную должность – мэра муниципального образования город Пермь, автором статьи, в качестве соискателя, руководству Пермского края была представлена программа по Социально-экономическому развитию города и одним из пунктов которой, был пункт посвящённый развитию муниципального общественного транспорта. Город Пермь – центр Пермского края. Общая площадь муниципального образования – 799,68 кв.м. На 2020 год на территории города постоянно проживает – 1 055 400 человек [Рожков 2022: 178-183].

А. Смит писал, что современные менеджеры муниципальных образований, по роду своей деятельности, занимающиеся контролем за состоянием муниципальным имуществом должны понимать, что их работа по управлению собственностью должна приносить материальные блага для общества [Рожков 2021: 21-28].

Трансформация муниципальной собственности в современных экономических условиях определяет, что муниципальная собственность является экономической основой местного самоуправления и материальной базой работоспособной экономики МО [Катов 2017: 18-23].

Публичный общественный транспорт является важным элементом городской инфраструктуры, обеспечивающий необходимые условия для повышения качества городской среды и уровня жизни населения [Акимов А.В. 2022: 20-23].

Для крупных городов требуется разработка концепции развития общественного транспорта [Терентьев О.В. 2022: 198-201].

Для муниципального образования город Пермь, разработана концепция развития общественного электротранспорта которая требует больших объёмов денежных средств для обновления транспорта, строительства инфраструктуры и капитального ремонта имеющейся.

Проект городского бюджета осуществляется в соответствии Бюджетным кодексом РФ [Максимов 2013: 212-224]. При планировании бюджета муниципального образования, возможен переход от сценарных планов к динамическим планам – инструкциям [Ладыкова 2017: 12-27].

Рассматривая данные по собственности муниципального образования город Пермь, автор, свёл их данные в виде таблиц. В таблице 1 указаны данные по муниципальному транспорту.

Таблица 1

**Транспортный комплекс муниципального образования город Пермь
(на 2020 год)***

Категории	Реестр имущества	Показатели	Балансовая стоимость
Движимое имущество	Транспортные средства	813 единицы	7 530 млн. руб.
	Прочее движимое имущество	2 543 тыс. единиц	

* - составлено автором.

В таблице 1 показаны данные по собственности муниципального образования город Пермь по недвижимому имуществу в виде городского пассажирского транспорта (813 единиц) и прочего транспорта в количестве 2 543 единицы общей балансовой стоимостью на 2020 год в 7,53 млрд. руб. [Рожков 2020: 44-50].

Из 813 единиц транспортных средств, частью являются вагоны электротранспорта, которые закупались в 90-х годах прошлого века и требуют

замены на более современные. В последние годы, из городского бюджета, планомерно стали выделяться денежные ассигнования на закупку вагонов. По мнению автора, оптимальным решением по покупке «трёхсекционного» вагона для города Перми является модель 71-418 АО «Уралтрансмаш» (г. Екатеринбург) по цене от 85 до 100 млн. руб. Но если учитывать, что городской бюджет является дефицитным, то на сумму 108,3 млн. руб. которая была потрачена в 2019 году можно было приобрести 2 (два) «трёхсекционных» вагона представленном на рис. 1 по цене от 45(50) млн. руб. [Рожков 2020: 44-50].



Рис. 1. Трамвай «Львёнок».

Также, при проведении аукциона, в 2019 году на приобретение нового электротранспорта, кроме 1 (одного) «трёхсекционного» вагона за 108,3 млн. руб. были указаны 8 (восемь) «односекционных» вагонов. В условиях аукциона говорилось, что проводится единая закупка всех вагонов у одного поставщика; «трёхсекционный» вагон должен быть «восьмиосным» (автор считает, что данное требование нарушает антимонопольное законодательство). Общая

сумма контракта составила 462 млн. руб. В итоге, победителем аукциона стала компания ПК «Транспортные системы», предоставившая кроме 1 (одного) «трёхсекционного» вагона модели 71-934 «Лев» за 108,3 млн. руб., ещё и 8 (восемь) «односекционных» вагонов модели 71-911ЕМ «Львёнок» по цене 44,3 млн. руб. за 1 шт. [Рожков 2020: 44-50].

Кроме того, что 10 % комплектующих вышеуказанных вагонов являются иностранные производители, стоимость закупленных вагонов по мнению автора была завышена. Данные аукционов, проведённых администрациями разных городов России по закупке «односекционных» вагонов электротранспорта за последние годы представлены в таблице 2.

Таблица 2

Проведённые аукционы по закупке вагонов в 2017 - 2019 годах*

№ п/п	Год проведения аукциона	Город	Модель	Производитель	Поставщик	Стоимость за 1 шт.
1	2017	г. Ростов-на-Дону	71-911ЕМ «Львёнок»	ПК «Транспортные системы»	ПК «Транспортные системы»	32,8 млн. руб.
2	2018	г. Екатеринбург	71-407-01	АО «Уралтрансмаш»	Нижегородская компания ООО «Фобос-ТС»	15,38 млн. руб.
3	2018	г. Казань	71-407-01	АО «Уралтрансмаш»	АО «Уралтрансмаш»	17,00 млн. руб.
4	2018	г. Коломна	71-407-01	АО «Уралтрансмаш»	АО «Уралтрансмаш»	20,50 млн. руб.
5	2019	г. Улан-Удэ	71-911ЕМ «Львёнок»	ПК «Транспортные системы»	ПК «Транспортные системы»	33,2 млн. руб.
6	2019	г. Пермь	71-911ЕМ «Львёнок»	ПК «Транспортные системы»	ПК «Транспортные системы»	44,3 млн. руб.

* составлено по: [Рожков 2020: 44-50].

В таблице 2 представлены данные по закупкам «односекционных» вагонов администрациями разных городов за несколько лет. По техническим характеристикам, модели разных производителей незначительно отличаются друг от друга, чем характеризуется возможность участия их участия в

проходящих аукционах на поставку «односекционных» вагонов. Стоимость трамвайного вагона может варьироваться в зависимости от логистики доставки, но незначительно от заводской стоимости. Тем не менее, в 2019 году при проведении аукциона администрацией города Перми, закупленные вагоны модели 71-911ЕМ «Львёнок» по цене 44,3 млн. руб. за 1 шт. являются самыми дорогими в России (по сравнению с аналогичными аукционами проведёнными администрациями других городов за три года с 2017 по 2019). Соответственно, при закупке «односекционных» трамвайных вагонов за 354,4 млн. руб. вместо 8 (восьми) вагонов модели 71-911ЕМ (производитель ПК «Транспортные системы»), можно было приобрести в 2 раза больше, т.е. 16 (шестнадцать) вагонов модели 71-407-01 (производитель АО «Уралтрансмаш»). Кроме того, если в нарушение антимонопольного законодательства при проведении аукциона в г. Перми, изначально указываются характеристики модели 71-911ЕМ, то не понятна причина, при дефицитном городском бюджете, цена 1 (одного) вагона на 35 % дороже, чем вагона этой же модели (71-911ЕМ) приобретённой Администрацией города Ростов–на–Дону, или на 33,4 % дороже, чем вагона модели (71-911ЕМ) приобретённой Администрацией города Улан-Уде [Рожков 2020: 44-50].

Кроме того, необходимо учесть, что в проводимых аукционах не участвует производитель трамваев из Беларуси – компания «Белкоммунмаш», односекционный вагон (АКСМ-802, пассажироемкость - 114 человек) от которых стоит 430 000 долл. (по сегодняшнему курсу в 52 руб., это 22,36 млн.руб.), т.е. в 2 раза дешевле, чем вагоны «Львёнок», закупаемых для Перми в 2019 году [Капский 2022: 150-157].

Также, необходимо отметить затраты на проведение капитального ремонта трамвайных путей. Например, в 2021 году в Мотовилихинском районе города Перми АО «Перминжельстрой» провела капитальный ремонт путей на участке 2571,5 м. за 170,5 млн. руб. После принятия всех работ сотрудниками городской администрации (и соответственно, полной оплатой) и пуском трамваев, жителями стали выявляться некоторые недостатки, такие как: на

нескольких пересечениях с проезжими частями после укладки рельсов и бетонных плит в асфальте остались трещины; на нескольких пешеходных переходах имеются зазоры; в некоторых местах, плиты уложены хаотично; бордюрный камень отсекает половину ширины тротуара; на поворотах, вместо плавных кривых имеются очень резкие изгибы и т.д.

Ещё одним новым явлением по увеличению стоимости муниципального имущества, в т.ч. городского электротранспорта, является заключение концессионного соглашения.

Такое соглашение заключается на 25 лет, между городской администрацией и ООО «Мовиста регионы Пермь». За несколько лет, в проект планируется вложить 15,5 млрд. руб. (табл. 3).

Таблица 3

Финансирование концессионного соглашения по г. Перми

Бюджет	Финансирование по годам (в млрд. руб.)			
	2022-2023 годы	2024 год	2025 год	Всего
Федеральный бюджет	2,854	1,424	0,372	4,650
Бюджет Пермского края	0,150	0,075	0,019	0,244
Бюджет города Перми	0,030	0,015	0,004	0,049
Фонд национального благосостояния	2,331	1,163	0,303	3,798
ВЭБ РФ	3,616	1,803	0,471	5,89
Частный инвестор	0,533	0,266	0,069	0,869
ИТОГО:	9,516	4,746	1,239	15,502

Как видно из данных, представленных в таблице 3, из Федерального бюджета будет оказана поддержка в объёме - 4,65 млрд. руб., из регионального бюджета – 0,244 млрд. руб., из бюджета муниципалитета – 0,049 млрд. руб., из Фонда национального благосостояния – 3,798 млрд. руб., ВЭБ.РФ – 5,89 млрд. руб. и самим инвестором будет вложено 0,869 млрд. руб.

В итоге для города Перми ожидается: новые трамваи («Львёнок»), в 2022 году – 5 шт., в 2023 году – 25 шт., в 2024 году – 14 шт., на общую сумму 3,635

млрд. руб. (по 82,613 млн. руб. – это примерно в 2 раза дороже, чем закупка 2019 года, которая была самой дорогостоящей в России); реконструкция существующего трамвайного депо за 2,9 млрд. руб.; тяговые подстанции – 7 шт. за 1,358 млрд. руб. и проведение СМР трамвайных путей за 7,607 млрд. руб.

Финансовая модель концессионера, представленная для бюджетов всех уровней показывает, что сам концессионер предполагает получить в 2 раза больше чем вкладывает (0,869 млрд. руб.), а плата концедента с 2022 год по 2047 год составит 30,141 млрд. руб. (21,576 млрд. руб. – инвестиционный платёж, 8,565 млрд. руб. – эксплуатационный платёж), включая выплату процентов по кредиту, взятому у Фонда национального благосостояния и ВЭБ.РФ.

Если учитывать, что сегодня, 0,7 млрд. руб. городского бюджета тратится ежегодно на трамвайную инфраструктуру (кроме закупки вагонов), то, в соответствии с договором концессии, ежегодно, в течении 25 лет, необходимо будет платить не менее 1,0 млрд. руб. При этом, само качество закупаемых вагонов не является высоким и нет гарантий, что они могут прослужить 25 лет.

Также, необходимо учитывать, что отдельные суммы запланированы на устройство трамвайных линий в микрорайоне «Парковый»; строительство 370 метров участка от ул. Вишерской до ул. Папанинцев стоимостью 53,3 млн. руб. и микрорайоне «Ива-Садовый», не учитываемые вышеуказанным договором концессии. Кроме того, городу необходима новая трамвайная ветка до Аэропорта «Пермь» и строительство нового трамвайного депо, которые также, не учитываются договором.

Можно сделать промежуточный вывод, что стоимость муниципального недвижимого имущества завышается искусственно. Оплата высокой стоимости городской собственности происходит не только за счёт своих бюджетных средств, но и за счёт заёмных, которые необходимо будет отдавать на протяжении двух с половиной десятков лет и мало вероятно это выгодно жителям города.

Список источников

1. Акимов А.В., Берлюков Д.Н., Линь Нань. Сравнительный анализ состояния и развития публичного рельсового транспорта в столицах России и Китая // Транспортное дело России. - 2022. - № 1. - С. 20-23.
2. Капский Д.В. Анализ развития различных видов городского электрического транспорта в Полоцке и Новополоцке // Наука и техника. - 2022. - Т. 21. - № 2. - С. 150-157.
3. Катов В.В. Управление муниципальной собственностью в рыночных условиях // Учёные записки. - 2017. - № 2(22). - С. 18-23.
4. Ладыкова Т.И. Теоретические аспекты индикативного планирования в современных условиях // Oeconomia et Jus. - 2017. - № 2. - С. 12-27.
5. Максимов А.В. Формирование и использование местного бюджета муниципального образования (на материалах г. Ростова-на-Дону) // Учёт и статистика. - 2013. - № 3(31). - С. 212-224.
6. Рожков Е.В. К вопросу о применении теорем А. Смита к контролю за муниципальным имуществом // Экономика, социология, право. - 2021. - № 3. - С. 21-28.
7. Рожков Е.В. К вопросу по управлению собственностью (на примере транспорта муниципального образования город Пермь) // Транспорт: наука, техника, управление. - 2020. - № 12. - С. 44-50.
8. Рожков Е.В. Развитие материальной базы социальной сферы как составная задача муниципальной стратегии социально-экономического развития города // Муниципальная академия. - 2022. - № 1. - С. 178-183.
9. Терентьев О.В., Тетерина О.А., Горячкина И.Н. Транспортная инфраструктура городов // Молодежь и XXI век - 2022. Материалы 12-й Международной молодежной научной конференции в 4-х томах. Курск. 17-18 февраля 2022 года. ЮЗГУ. С. 198-201.