

Сравнение методов оценки мультипликативного эффекта от реализации транспортных проектов в США и Великобритании

Горбатьюк Сергей Юрьевич

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет государственного управления, Москва, Россия

E-mail: sergorb1@gmail.com

Широкое использование государственного финансирования для развития транспортной инфраструктуры вызывает потребность в приоритизации распределения средств между альтернативными транспортными проектами. Одним из наиболее значимых критериев оценки проекта в развитых странах является величина мультипликативного эффекта от его реализации на уровне страны и региона [3]. В Российской Федерации, несмотря на обязательность оценки «более широких экономических выгод», закрепленную в нормативно-правовых актах Министерства экономического развития РФ [1], не существует подробно описанной методики проведения такой оценки.

Целью исследования являются рассмотрение проявлений мультипликативного эффекта от реализации транспортных проектов и обзор существующих методик оценки «более широких экономических выгод» (Wider Economic Benefits) на примере Великобритании и США. Данное исследование ставит задачу формулирования принципов создания в Российской Федерации методических рекомендаций по оценке «более широких экономических выгод».

В настоящее время лучше всего мультипликативный эффект от реализации транспортных проектов описан в работах Т. Лакшмананна и Г. Вайсброда. Выявлено, каким образом проявление «агломерационного эффекта» и реструктуризация территории (изменение пространственной структуры экономической деятельности, выражающейся в размещении фирм и рабочей силы), вызванные изменениями в транспортной инфраструктуре, стимулируют рост экономики [10].

Для рассмотрения были выделены два метода, которые на данный момент считаются лучшими практиками для оценки мультипликативного эффекта. В США используются модели межотраслевого баланса (Economic Simulation Models), например, REMI [13], TREDIS [12], и мультикритериальный анализ [8, 9], позволяющие на уровне региона (штата) оценивать средне- и долгосрочные перспективы развития экономических взаимосвязей на основе изменений на рынке грузовых перевозок и рынке труда. Однако эти модели не позволяют делать прогнозы о перераспределении транспортных потоков и землепользования [11].

В Великобритании существует методика по оценке «более широких экономических выгод» - WebTAG (Wider Economic Benefits: Transportation analysis guidance) [6, 7], которая представляет собой основанную на положениях «новой экономической географии» [2] эконометрическую модель, характеризующую проявление «агломерационного эффекта» от реализации транспортного проекта. Данная модель фокусируется на экстерналиях агломерационной экономики и рассматривает нелинейные взаимосвязи, которые не объясняются традиционными методами оценки транспортных проектов, основанными на изменении времени поездки.

В результате рассмотрения данных методов оценки нами были выявлены возможности, а также сильные и слабые стороны применения таких практик в Российской Федерации. Помимо изучения зарубежного опыта нами также рассмотрены результаты, полученные

отечественными исследователями на основе эконометрических оценок реализации транспортных проектов на территории России [4, 5].

В результате проведенной работы нами сформулированы предложения по созданию на федеральном уровне российского законодательства методических рекомендаций по оценке «более широких экономических выгод» от реализации транспортных проектов:

- Формирование двух уровней оценки мультипликативного эффекта: модели межотраслевого баланса на региональном уровне и эконометрические модели с учетом положений новой географии на межмуниципальном уровне
- Создание сводных data-books на уровне регионов и муниципалитетов
- Разделение оценки «более широких экономических выгод» и анализа затрат-выгод, исключение двойного учета эффектов
- Разностороннее трактовка «более широких экономических выгод»
- Опубликование результатов и методик оценки с целью обеспечить прозрачность системы и исключить преувеличение мультипликативного эффекта
- Создание системы мультикритериальной оценки, которая совместит анализ затрат-выгод и анализ «более широких экономических выгод»

Источники и литература

- 1) Приказ Минэкономразвития России от 14.12.2013 № 741 «Об утверждении методических указаний по подготовке стратегического и комплексного обоснований инвестиционного проекта, а также по оценке инвестиционных проектов, претендующих на финансирование за счет средств Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе» // Российская газета. 26.03.2014. URL: <http://www.rg.ru/2014/03/26/invest-dok.html> (24.02.2016).
- 2) Тисс Ж.-Ф. Как транспортные издержки определяют пространственную структуру экономической деятельности // Экономика и география [Текст] / Под ред. А.П. Заостровцева, Л.Э. Лимонова. – СПб.: Международный центр социально-экономических исследований «Леонтьевский центр», 2013. С. 12-46. URL: <https://www.hse.ru/pubs/share/direct/document/115858290.pdf>
- 3) Кончева Е.О. Оценка мультипликативного эффекта от реализации транспортных проектов на комплексное развитие территорий: применимость международного опыта в Российской Федерации // Вестник Моск. ун-та, Сер. 21. Управление (Государство и общество). 2015. No. 52. С. 163-176. URL: http://e-journal.spa.msu.ru/uploads/vestnik/2015/vipusk__52._oktjabr_2015_g._/problemi_uprav
- 4) Коломак Е.А. Инфраструктура: влияние на экономический рост и пространственные экстерналии // XI Международная научная конференция по проблемам развития экономики и общества [Москва, 6–8 апр. 2010 г.]. В 3-х кн. / отв. ред. Е.Г. Ясин; Высш. шк. экон. Кн. 1. М.: ИД Высш. шк. экон., 2011.
- 5) Петроневич М.В. Влияние модернизации сети федеральных дорог на региональную дифференциацию российской экономики // Экономическая политика. 2008. Т. 5. No 5. С. 67–84. URL: <https://dcenter.hse.ru/data/2012/05/31/1252357038/34.pdf>
- 6) Transportation analysis guidance: WebTAG // UK Government [Official website]. URL: <https://www.gov.uk/guidance/transport-analysis-guidance-webtag>

- 7) TAG Unit A2-1 Wider Impacts // UK Government [Official website]. URL: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/427091/web-tag-unit-a2-1-wider-impacts.pdf
- 8) Mackie P., Worsley T. International Comparisons of Transport Appraisal Practice. Overview Report. UK Government [Official website]. URL: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/209530/final-overview-report.pdf (24.02.2016).
- 9) Schultz G.G., McGee J.S. Economic Development Criteria and Project Prioritization. Report No UT-09.07 // Utah Department of Transportation [Official website]. URL: <http://www.udot.utah.gov/main/uconowner.gf?n=7877523451335002> (24.02.2016).
- 10) Lakshmanan T. R. The Wider Economic Benefits Of Transportation: An Overview. Discussion Paper No 2007-8 // International Transport Forum [Website]. URL: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussionpapers/DiscussionPaper8.pdf>
- 11) Weisbrod G., Alstadt B. Progress and Challenges in the Application of Economic Analysis for Transport Policy and Decision Making: Concluding Comments for the Research Roundtable on Infrastructure Planning and Assessment Tools. Discussion Paper No 2007-14 // International Transport Forum [Website]. URL: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussionpapers/DiscussionPaper14.pdf>
- 12) TREDIS Software Group; Division of Economic Development Research Group, Inc.: <http://www.tredis.com>
- 13) Regional Economic Models, Inc.: <http://www.remi.com>