Оценка социально-экономических эффектов

от транспортных проектов для целей принятия решений о целесообразности их реализации

на основе Методики оценки социально-экономических эффектов от реализации транспортных проектов № 1512*

ЦСР
ЦЕНТР СТРАТЕГИЧЕСКИХ РАЗРАБОТОК

Министерство экономического развития Российской Федерации

2025

* Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2019 г. № 1512 «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»

ОГЛАВЛЕНИЕ

I. ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ (ГЛОССАРИЙ).....4

II. СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ.....6

III. ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ ДЛЯ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТОВ.....8

IV. ПРИНЦИПЫ РАНЖИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ 9

V. ВИДЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЭФФЕКТОВ.....10

1. ЭФФЕКТЫ ИНВЕСТИЦИОННОГО СПРОСА И ЭФФЕКТЫ ОТ СОДЕРЖАНИЯ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ. 11
2. ЭФФЕКТЫ ОТ ПРИРОСТА ВЫРУЧКИ 15
3. ЭФФЕКТЫ ОТ ЭКОНОМИИ ВРЕМЕНИ В ПУТИ ПАССАЖИРОВ 19
4. ЭФФЕКТЫ ОТ ЭКОНОМИИ ВРЕМЕНИ В ПУТИ ГРУЗОВ 25
5. ЭФФЕКТЫ ОТ СНИЖЕНИЯ КОЛИЧЕСТВА ДТП НА АВТОДОРОГАХ 29
6. АГЛОМЕРАЦИОННЫЕ ЭФФЕКТЫ 33
7. ЭФФЕКТЫ ОТ ЛИКВИДАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ..38
8. ЭФФЕКТЫ ОТ ПРИРОСТА ТУРИСТИЧЕСКОГО ПОТОКА 41

VI. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ 43

ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ (ГЛОССАРИЙ)

В разделе даны определения основным понятиям, которые используются при применении Методики № 1512.

Приведенные определения не являются официально утвержденными.

Бюджетные доходы

Доходы консолидированного бюджета Российской Федерации.

Валовая добавленная стоимость (ВДС)

Разность между выпуском (выручкой) товаров и услуг и промежуточным потреблением (понесенными затратами на выпуск товаров и услуг), основными компонентами которой является прибыль, фонд оплаты труда и амортизация. ВДС является основным компонентом валового внутреннего продукта (ВВП) страны.

Верификация

Процесс проверки экспертом основных исходных данных по транспортному проекту для целей определения их корректности и адекватности с применением таких подходов, как анализ исторических данных, анализ проектов-аналогов, транспортное моделирование и пр.

Инициатор

Федеральный или региональный орган власти, ответственный за реализацию проекта и предоставляющие исходные данные по нему.

Коэффициент эффективности (КЭ)

Показатель эффективности транспортного проекта, применяемый для целей ранжирования проектов, равный отношению суммы эффектов на этапе эксплуатации к сумме капитальных и эксплуатационных расходов в сопоставимых ценах.

Косвенный эффект

Не связанный непосредственно с эксплуатацией объектов инфраструктуры, но вызванный улучшением транспортных возможностей и ростом транспортной доступности территорий.

Паспорт проекта

Документ, содержащий основные исходные данные по транспортному проекту, которые позволяют провести оценку социально-экономических эффектов.

Прямой эффект

Непосредственно связанный с реализацией инфраструктурного проекта, в т. ч. с расходами на строительство/реконструкцию и последующей эксплуатацией (сбор платы и расходы на содержание).

Ранжирование проектов

Процесс определения рангов проектов в единой базе данных с разделением проектов на виды транспорта и их подтипы.

Социально-экономический эффект

Прямое и косвенное воздействие реализации транспортного проекта на экономику и население, представленное через дополнительную валовую добавленную стоимость (ВДС) и дополнительные бюджетные доходы.

Транспортный проект

Комплекс мероприятий по созданию или модернизации объектов транспортной инфраструктуры.

Эксперт

Независимый сотрудник ответственной организации или Минэкономразвития, который проводит верификацию исходных данных в паспорте проекта.

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ

Транспортные проекты – капиталоемкие, зачастую требуют господдержку и оказывают большое влияние на все аспекты жизнедеятельности человека. Оценить эффективность и востребованность транспортного проекта через доходы и расходы в контуре самого проекта зачастую невозможно.

По этой причине оценка социально-экономической эффективности должна быть обязательным этапом до принятия решений о реализации транспортных проектов.

Результат такой оценки позволяет:

- определить целесообразность проектов с учетом основных косвенных эффектов;
- определить влияние проекта на развитие территорий;
- выбрать наиболее эффективный сценарий проекта;
- определить приоритеты государственной политики с учетом наличия бюджетных ограничений.

Для этих целей в Российской Федерации силами Минэкономразвития, ЦСР и ЦЭИ разработана Методика № 1512.

Методика применяется для транспортных проектов:

- всех видов транспорта, кроме трубопроводного;
- стоимостью свыше 3 млрд руб.;
- с финансированием за счет средств федерального бюджета.

Выделяются следующие группы транспортных проектов:

- автодорожная инфраструктура;
- инфраструктура воздушного транспорта;
- железнодорожная инфраструктура;
- инфраструктура морского транспорта;
- инфраструктура внутренних водных путей.

Оценка эффектов сводится к двум основным результатам:

- прирост валовой добавленной стоимости (ВДС);
- прирост бюджетных доходов.

Суммарный прирост ВДС по всем видам эффектов показывает совокупный эффект от проекта на экономику за счет всех видов эффектов.

Для целей ранжирования и сравнения проектов между собой используется коэффициент эффективности (КЭ)[1] , который является аналогом общепринятого в мире подхода «анализа выгоды-затраты» (см. подробнее раздел 4).

В качестве исходных данных для оценки эффектов по Методике № 1512 используются:

- заполненный Инициатором проекта паспорт с ключевыми характеристиками проекта на период строительных работ и первых 20 лет эксплуатации;
- набор заранее собранных и рассчитанных Минэкономразвития России и Фонда ЦСР показателей, коэффициентов, индексов, ставок и иных элементов оценки эффектов.

Подробнее про исходные данные см. разделы 3 и 5.

Результаты оценки эффектов по Методике № 1512 используются, в т. ч. для:

- подготовки заключения Минэкономразвития России об эффективности транспортного проекта в рамках Методики, утвержденной приказом Минэкономразвития России от 21 февраля 2024 г. № 108;
- принятия решения Минэкономразвития России о целесообразности использования средств Фонда национального благосостояния;
- включения транспортного проекта в национальные и федеральные проекты, программы планирования дорожной деятельности и иные документы стратегического планирования.

1 – В мировой практике называется BCR – «benefit-cost ratio» или «отношение выгоды – затраты».

ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ ДЛЯ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТОВ

Для проведения оценки социально-экономических эффектов от транспортного проекта по Методике № 1512 используется три основных источника данных:

- Заполненный Инициатором паспорт проекта
- Расчетные данные Минэкономразвития России и ЦСР
- Общедоступные данные (Росстат, ГИБДД и пр.)

В соответствии с Приказом Минэкономразвития № 635 от 10.10.2024 определен перечень минимально необходимых данных от Инициатора для возможности проведения оценки по Методике № 1512 (приведены укороченные наименования):

- объем капиталовложений в денежном выражении в строительство / реконструкцию / модернизацию объектов в рамках проекта;
- объем операционных расходов в денежном выражении;
- прогнозное число пассажиров и грузов или интенсивность движения транспортных средств;
- время в пути в рамках проекта до и после реализации;
- объем госучастия в денежном выражении (в случае его наличия).

ПРИНЦИПЫ РАНЖИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ

Для целей ранжирования проектов используется коэффициент эффективности (КЭ), который является аналогом общепринятого в мире коэффициента «затраты – выгоды».

КЭ	=	ПРИРОСТ ВДС НА ЭТАПЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ	/	ЗАТРАТЫ[2]

Почему важны именно эффекты на этапе эксплуатации?

- эффект от стройки на 1 рубль инвестиций в целом одинаков для всех проектов и не влияет на итоговую оценку эффективности;
- эффект от стройки = разовый эффект для строительной и промышленной отраслей;
- эффект от эксплуатации = долгосрочный эффект для общества и экономики.

  в денежном выражении (в случае его наличия).

Оценка дает возможность:

- формировать портфели транспортных проектов под лимит выделенных средств;
- реализовывать в первую очередь наиболее эффективные проекты.

Проекты делятся на группы по эффективности:

- средней (+ / – 20% от среднего значения КЭ[3]);
- выше среднего и высокой (> +20% и > +40% соотв.);
- ниже среднего и низкой (< – 20% и < – 40% соотв.).

2 – Затраты = объем капвложений на этапе строительства + расходы на текущее содержание и ремонты в первые 20 лет эксплуатации.
3 – среди проектов в рассматриваемой группе.

ВИДЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ЭФФЕКТОВ

ЭФФЕКТЫ ИНВЕСТИЦИОННОГО СПРОСА И ЭФФЕКТЫ ОТ СОДЕРЖАНИЯ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Суть эффекта

Заказ на строительно-монтажные работы, строительную технику, а также строительные и иные материалы приводит к возникновению дополнительного спроса как внутри строительной отрасли, так и в смежных отраслях (например, в машиностроении). Этот спрос обеспечивает дополнительную выручку организаций.

Текущее содержание и ремонт объектов инфраструктуры формирует спрос на продукцию и услуги аналогично эффектам на этапе строительства.

Формула оценки

в общем виде

ЭФФЕКТ = объем капвложений × (1 – доля импорта) × [прямой эффект в отрасли + косвенный эффект в смежных отраслях]

+ расходы на содержание × (1 – доля импорта) × [прямой эффект в отрасли + косвенный эффект в смежных отраслях]

Перечень формул
из Методики № 1512

Раздел II, формулы 9–16.

Данные от инициатора

Объем капвложений в денежном выражении в строительство / реконструкцию / модернизацию объектов в рамках проекта + операционные расходы.

Данные Минэкономразвития

РАСЧЕТНЫЕ

Доля импорта в продукции отрасли строительства.

Коэффициенты прямого и косвенного эффектов (доля валовой добавленной стоимости в выручке продукции отраслей строительства и смежных отраслей).

ОТКРЫТЫЕ --- не требуются ---

Особенности расчета

Проекты, где возникает такой эффект

Все проекты

Проекты, где возникает такой эффект

↑

Формирование эффектов

Объем капитальных вложений

↓

Эффект инвестиционного спроса*

Затраты на содержание

↓

Эффекты от осуществления операционных расходов

* Не влияют на значение коэффициента эффективности

Пример оценки эффекта

Параметры проекта	Строительство и реконструкция А-289	Строительство автодороги М-4 «Дон» – Сочи
Набор исходных данных		
Длина участка, км	118,6	135
Стоимость, млн руб.	63 400	1 434 231
Стоимость за 1 км, млн руб.	534	10 573,8
Интенсивность движения в 2040 г., тыс. ТС в сутки	13 373	13 719
Экономия времени, мин.	60	207
Результат оценки эффектов		
Эффект инвестиционного спроса на инвестиционной стадии, млрд руб.	50,4	994,6
Эффекты от осуществления операционных расходов, млрд руб.	24,1	116,1
Доля эффектов инвестиционного спроса и операционных расходов,%	23,8%	51,2%
Коэффициент эффективности	2,84	0,81

Проекты реализуются в одном регионе (Краснодарский край), являются платными, относятся к одному типу и имеют схожие интенсивность и протяженность. Однако более дорогостоящий проект (М-4 «Дон» – Сочи) дает ему намного больше эффектов инвестиционного спроса и эффектов от операционных расходов. При этом этот проект является низкоэффективным, так как данные виды эффектов не влияют на финальную эффективность – для страны важно, чтобы мероприятие давало не только единоразовый эффект от стройки, но и продолжало обеспечивать прирост национального дохода в период эксплуатации.

В свою очередь, высокая стоимость строительства объекта, наоборот, снижает его итоговый коэффициент эффективности. Тем самым, несмотря на то, что проект дороги в Сочи генерирует значительное количество других видов эффектов (эффекты от экономии времени в пути, повышения безопасности, прироста туристического потока и т. п.), его крайне высокая цена их перекрывает.

Проект строительства А-289, наоборот, имеет невысокую удельную стоимость, а потому его эффектов на стадии эксплуатации оказывается достаточно, чтобы достигать высоких значений КЭ.

Выявленные закономерности

Стоимость проекта:
чем больше, тем больше эффект

1 руб. затрат на строительство и содержание проекта генерирует **0,84 руб**. эффектов.

У эффективных мероприятий данные виды эффектов составляют порядка 30% от всех эффектов, а у неэффективных – до 90%.

Эффекты инвестиционного спроса и эффекты от содержания объектов инфраструктуры учитываются при оценке суммарного прироста ВДС и бюджетных доходов, но не учитываются при оценке Коэффициента эффективности и сравнения по нему с другими проектами.

ЭФФЕКТЫ ОТ ПРИРОСТА ВЫРУЧКИ

Суть эффекта

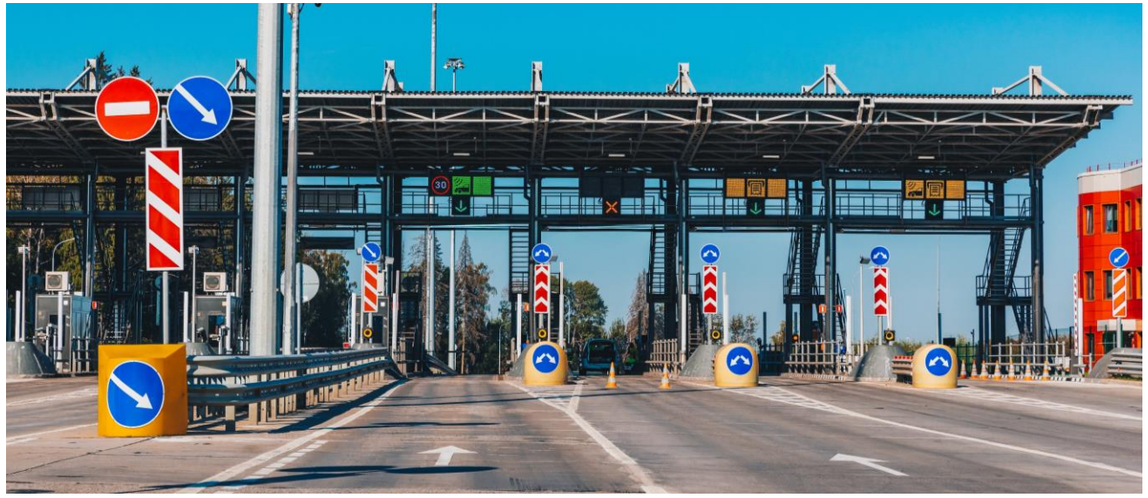
В случае наличия платного доступа к услугам в рамках инфраструктурного проекта (например, перевозка пассажиров, перевалка грузов, осуществление допуска на платные участки дорожной сети и т. д.) формируется операционная выручка.

Выручка оператора или эксплуатанта в то же время представляет вклад в экономический рост страны за счет создаваемых элементов добавленной стоимости, в том числе прибыли и фонда оплаты труда.

Формула оценки

в общем виде

ЭФФЕКТ = выручка X прямой эффект в отрасли



Перечень формул из Методики № 1512

Раздел II, формула 17.

Данные от инициатора

Объем операционной выручки.

Данные Минэкономразвития

РАСЧЕТНЫЕ

- Доля валовой добавленной стоимости в отрасли транспортировки и хранения

ОТКРЫТЫЕ --- не требуются ---

Особенности расчета

Проекты предлагающие сбор платы → Билетная выручка, плата за проезд и т. п.

Проекты, где возникает такой эффект

↑

Формирование эффектов

Объем доходов → Эффект от прироста выручки

Пример оценки эффекта

Параметры проекта	М-12 «Восток» на уч. Москва – Казань	М-12 «Восток» на уч. Казань – Екатеринбург
Набор исходных данных		
Длина участка, км	810	275
Стоимость, млн руб.	901 507,2	296 746,0
Стоимость за 1 км, млн руб.	1 112,97	1 079,1
Интенсивность движения в 2040 г., ТС в сутки	46 899	16 498
Грузовая интенсивность движения в 2040 г., ТС в сутки	15 716	5 066
Доля грузовиков,%	34%	31%
Тариф для легковых, руб. / км	4,43	4,43
Результат оценки эффектов		
Прямые эффекты от прироста выручки, млрд руб.	356,2	89,5
Доля эффекта от прироста выручки на эксплуатационной стадии,%	13%	10%
Коэффициент эффективности	1,63	1,63

Мероприятия имеют одинаковый коэффициент эффективности и тариф, но участок Москва – Казань имеет большую интенсивность, а также долю грузового трафика.
В этой связи значение эффектов от сбора платы у проекта оказывается выше.

Выявленные закономерности

Пассажиропоток / интенсивность:
чем больше, тем больше эффект

Доля грузовых транспортных средств:
чем больше, тем больше эффект
(так как тариф от 1 грузового транспортного средства выше, чем от пассажирских автомобилей, и при прочих равных автодороги с большим грузовым потоком дают больше эффектов)

Явной закономерности размера данного вида эффекта от размера тарифа нет, так как в соответствии с транспортными моделями при росте тарифа падает спрос со стороны населения и бизнеса, и размер данного эффекта может как падать, так и расти и оставаться вовсе неизменным.

При этом иные эффекты, например, от экономии времени в пути, будут падать за счет снижения спроса. Предполагается, что используется оптимальный тариф, который максимизирует выручку оператора при максимизации грузо- и / или пассажиропотока.

В соответствии с данными межотраслевого баланса **1 дополнительный руб. выручки** в отрасли «Услуги транспорта и складского хозяйства» обеспечивает **0,47 руб. ВДС внутри отрасли.**

Доля эффекта от прироста выручки может достигать 20% от всех эффектов.

ЭФФЕКТЫ ОТ ЭКОНОМИИ ВРЕМЕНИ В ПУТИ ПАССАЖИРОВ

Суть эффекта

При снижении времени в пути пассажиры могут тратить его на более приоритетную для них деятельность, в том числе на дополнительное время на работе, а также на личные дела: отдых, туризм, посещение родных и близких и пр. В совокупности это приводит к росту качества жизни и росту производительности их труда.

Формула оценки

в общем виде

ЭФФЕКТ = число пассажиров и водителей X экономия времени в пути X стоимость времени X коэффициент использования времени

Перечень формул из Методики № 1512

Раздел III, формулы 18, 19, 20, 21, 22 и 23.

Данные от инициатора

- Число пассажиров, либо интенсивность (для автодорог).
- Время в пути до и после проекта.

Данные Минэкономразвития

РАСЧЕТНЫЕ

Коэффициент использования высвободившегося времени.

ОТКРЫТЫЕ

Зарплата по субъектам РФ.

Особенности расчета

строительство новой инфраструктуры → платный дублер, обход города, высокоскоростная железная дорога

улучшение характеристик существующих объектов → повышение скоростного режима и пропускной способности

реализация организационных мероприятий → ускорение сообщения за счет снятия части ниток графика

Проекты, где возникает такой эффект

↑

Формирование эффектов

пассажиропоток →

ускорение сообщения →

дополнительная экономическая активность

Дополнительные ограничения при оценке

индуцированный пассажиропоток не учитывается

туристический поток не учитывается

используется средневзвешенная экономия времени в пути с учетом других видов транспорта

Пример оценки эффекта

Параметры проекта	Реконструкция М-1 «Беларусь» на участке км 66 – км 84	Строительство А-108 (обход Орехово-Зуево)
Набор исходных данных		
Длина участка, км	51,4	25,0
Стоимость, млн руб.	28 800	24 307
Стоимость за 1 км, млн руб.	560,3	972,3
Интенсивность движения в 2040 г., легковых ТС в сутки	24 752	8 411
Экономия времени, мин.	16	14
Результат оценки эффектов		
Эффект экономии времени в пути пассажиров, млрд руб.	39,8	11,5
Коэффициент эффективности	2,17	1,34

Проекты реализуются в одном регионе, обеспечивают сопоставимую экономию времени в пути и относятся к одному типу. Однако интенсивность движения легкового транспорта в 1-м проекте два раза выше, благодаря чему эффект оказывается в 3,5 раза выше.

По коэффициенту эффективности первый проект более приоритетный, несмотря на более высокую стоимость.

Выявленные закономерности

Пассажиры / интенсивность пассажирских ТС:
чем больше, тем больше эффект

Экономия времени в минутах:
чем больше, тем больше эффект

Зарплаты в регионах проекта:
чем выше, тем больше эффект

Автодороги значительной протяженности имеют значение удельной экономии в пределах **0,2–0,4 минуты на 1 км дороги**. Такие проекты могут обеспечить экономию времени в основном за счет более высокого скоростного режима, а также несколько более удачной трассировки (не всегда).

Локальные автодорожные проекты: обходы городов, отдельные мостовые переходы, путепроводы, развязки и т. п. – как правило, характеризуются значительно большей удельной экономией времени в пути **(1,5 – 2 минуты на 1 км дороги)**. Они обычно решают крайне острые транспортные проблемы, а потому могут обеспечивать очень существенное улучшение транспортной ситуации, а следовательно, такие мероприятия оказываются в более выигрышном положении по сравнению с мегапроектами.

Выявленные закономерности

Проект	КМ	Экономия времени, мин.	Экономия времени, мин. / км	Доля эффекта[4],%
Юго-западная хорда	1 158	570	0,49	11%
М-12 (Москва – Казань)	810	324	0,40	12%
М-12 (Казань – Екатеринбург)	275	240	0,87	30%
Обход Петропавловска-Камчатского	7,6	15	1,97	68%
Обход Бийска	7,3	11	1,51	35%
Путепровод на А-298 на подъезде к г. Саратов	3,5	12	3,42	69%

Виды проектов, в которых в наибольшей степени проявляется данный вид эффекта – снятие локальных инфраструктурных ограничений либо предоставление альтернативы перегруженному объекту.

Значимость данного вида эффекта с точки зрения доли в общих эффектах значительно варьируется, в наиболее эффективных проектах – до 2 / 3 от всех эффектов.

4 – Доля эффектов от экономии времени в пути пассажиров от всех эффектов.

Суть эффекта

Снижение времени в пути при транспортировке грузов:

- прямая экономия на транспортных издержках, что приводит к росту прибыли грузоотправителей;
- экономия на оборотном капитале, так как снижается время наличия «замороженного капитала»: пока груз находится в процессе доставки, повышается оборачиваемость капитала;
- значимое снижение времени в пути до экспортных рынков повышает конкурентоспособность товаров отечественных производителей.

Формула оценки

в общем виде

ЭФФЕКТ = [интенсивность X 365 X экономия времени в пути X стоимость перевозки]

+ [объем груза X стоимость груза X экономия времени в пути X стоимость оборотного капитала]

+ [объем груза X стоимость груза X экономия времени в пути X коэффициент роста выпуска]

Перечень формул из Методики № 1512

Раздел III, формулы 24–39.

Данные от инициатора

Интенсивность грузового транспорта и / или грузопоток по видам грузов[5], время в пути до и после реализации проекта.

Данные Минэкономразвития

РАСЧЕТНЫЕ

- Коэффициент, показывающий прирост выпуска продукции различных отраслей при снижении транспортных издержек на доставку.
- Средняя масса грузов, перевозимых одним транспортным средством.
- Средняя стоимость вида грузов, перевозимого одним транспортным средством.

ОТКРЫТЫЕ

Рыночные цены на продукцию разных отраслей, стоимость перевозки (из расчета на 1 час грузовой перевозки и из расчета на 1 км поездки грузовой перевозки), стоимость заемного оборотного капитала.

Особенности расчета

Строительство новой инфраструктуры

Улучшение характеристик существующих объектов

Проекты, где возникает такой эффект

↑

Формирование эффектов

Грузопоток → Экономия на транспортных издержках

Ускорение сообщения → Экономия на оборотном капитале

Ускорение сообщения → Снижение времени в пути экспортных рынков

5 – Используются соответствующие средние показатели для перевода интенсивности в транспортных средствах в показатель грузопотока в тоннах.

Пример оценки эффекта

Параметры проекта	Реконструкция М-1 «Беларусь» на участке км 66 – км 84	Строительство А-108 (обход Орехово-Зуево)
Набор исходных данных		
Длина участка, км	51,4	25,0
Стоимость, млн руб.	28 800	24 307
Стоимость за 1 км, млн руб.	560,3	972,3
Интенсивность движения в 2040 г., тыс. грузовых ТС в сутки	5 236	6 278
Экономия времени, мин.	12	12
Результат оценки эффектов		
Эффект экономии времени в пути грузовых тс, млрд руб.	10,3	11,5
Коэффициент эффективности	2,17	1,34

Проекты реализуются в одном регионе, обеспечивают одинаковую экономию времени в пути и относятся к одному типу. Однако интенсивность движения
грузового транспорта, во 2-м проекте на 20% выше, благодаря чему эффект от экономии времени при перевозке грузов оказывается больше.

Выявленные закономерности

Проект	КМ	Экономия времени, мин.	Экономия времени, мин. / км	Доля эффекта[6],%
Юго-западная хорда	1 158	528	0,46	6%
М-12 (Москва – Казань)	810	366	0,45	17%
М-12 (Казань – Екатеринбург)	275	276	1,00	16%
Обход Петропавловска-Камчатского	7,6	14	1,84	7%
Обход Бийска	7,3	9	1,23	39%
Путепровод на А-298 на подъезде к а. Саратов	3,5	12	3,42	12%

Виды транспорта / проектов, в которых в наибольшей степени проявляется данный вид эффекта – снятие локальных инфраструктурных ограничений либо предоставление альтернативы перегруженному объекту.

Значимость данного вида эффекта с точки зрения доли в общих эффектах значительно варьируется. В проектах, нацеленных на перевозку грузов, может достигать до 40% от всех эффектов.

Грузопоток / интенсивность грузовых ТС:
чем больше, тем больше эффект

Экономия времени в минутах:
чем больше, тем больше эффект

Стоимость груза:
чем выше, тем больше эффект

6 – Доля эффектов от экономии времени в пути грузов от всех эффектов.

ЭФФЕКТЫ ОТ СНИЖЕНИЯ КОЛИЧЕСТВА ДТП НА АВТОДОРОГАХ

Суть эффекта

В случае улучшения условий движения по участку автодороги снижается число ДТП, количество смертей и ранений пассажиров и водителей, что способствует меньшему ущербу для экономики от потери активности населения. Аналогичный эффект происходит и при переключении пассажиропотока с личного транспорта на общественный, например, на железнодорожный.

Формула оценки

в общем виде

ЭФФЕКТ = интенсивность X 365 X Изменение коэффициента аварийности X ущерб от 1 дтп

Перечень формул из Методики № 1512

Раздел IV, формулы 40–51.

Данные от инициатора

Суточная интенсивность, протяженность и техническая категория участка автодороги.

Данные Минэкономразвития

РАСЧЕТНЫЕ

--- не требуются ---

ОТКРЫТЫЕ

Коэффициент аварийности, ожидаемая продолжительность жизни, половозрастная структура населения, доходы населения, прогнозная численность населения (необходимы для расчета ущерба от 1 ДТП в разрезе регионов).

Особенности расчета

Повышение качества инфраструктуры

Переключение с личного транспорта на общественный

Проекты, где возникает такой эффект

↑

Формирование эффектов

Снижение смертности и ранений → Вклад этих людей в экономику

Пример оценки эффекта

Параметры проекта	М-12 (Москва – Казань)	ВСМ Москва – Санкт-Петербург
Набор исходных данных		
Длина участка, км	810	679
Стоимость, млн руб.	901 507,2	1 904 431
Тип дороги без проекта	Двухполосная дорога	Автомагистраль
Интенсивность движения в 2040 г., тыс. ТС в сутки	47	55 (на М-10 и М-11)
Тип дороги после проекта	Четырехполосная дорога с разделительной полосой	Автомагистраль
Результат оценки эффектов		
Эффекты от снижения количества ДТП, млрд руб.	142,7	20,7
Доля эффекта от снижения количества ДТП,%	5,3%	0,3%
Коэффициент эффективности	1,63	1,73

Проект М-12 «Восток» на участке Москва – Казань имеет бóльшую протяженность и интенсивности движения, при этом условия движения на маршруте существенно улучшаются по сравнению с альтернативными дорогами, что приводит к значительным эффектам.

В случае проекта ВСМ Москва – Санкт-Петербург происходит переключение части автомобильного потока (порядка 6% от суммарного прогнозного пассажиропотока на ВСМ) с автомобильного вида транспорта на железную дорогу, что приводит к снижению интенсивности и снижению числа потенциальных ДТП на автодорогах.

Выявленные закономерности

Изменение категории автодороги:
чем выше рост категории, тем больше эффект

Более высокие категории дорог имеют меньшее значение удельного числа ДТП (коэффициент аварийности), и при переходе автодороги на категорию выше снижается удельное число ДТП.

Протяженность:
чем больше, тем больше снижение числа ДТП и тем больше эффект

Коэффициент аварийности имеет размерность исходя на 1 млн авто-километров, следовательно, для более протяженных проектов, абсолютный размер эффекта оказывается больше.

Объем переключений с автодорог на иные виды транспорта:
чем больше, тем больше эффект

Для не автодорожных проектов учитывается объем переключений с автодорог, что приводит к снижению интенсивности там и снижению числа ДТП.

В целом значение данного вида эффектов для проектов не превышает 5% от общего размера эффектов.

АГЛОМЕРАЦИОННЫЕ ЭФФЕКТЫ

Суть эффекта

Увеличение численности населения агломерации (в пределах 2,5 часов пути от центра) приводит к росту общего рынка труда (дает возможность найти более подходящую работу и работника) росту рынка сбыта (больше клиентов и ниже расходы на доставку) и возможности обмена опытом и технологиями, в том числе организационными (например, франчайзинг). Эффект убывает с ростом времени в пути.

Формула оценки

в общем виде

ЭФФЕКТ = рост численности населения X размер экономики города (по отраслям) X коэффициент эластичности X коэффициент удаленности

Перечень формул из Методики № 1512

Раздел V, формулы 52, 53 и 54.

Данные от инициатора

- Время в пути до и после проекта.
- Прирост численности населения в результате реализации проекта[7].

Данные Минэкономразвития

РАСЧЕТНЫЕ

- Коэффициенты эластичности – показывают рост производительности труда при росте численности населения в агломерации).
- Коэффициенты удаленности – показывают снижение эффекта при росте времени в пути от центра).

ОТКРЫТЫЕ

Численность населения, ВРП регионов.

7 – Благодаря реализации проекта и ускорению сообщения растет не только радиус территорий, для жителей которых доступны ежедневные комфортные трудовые поездки в центр, но растет и привлекательность ранее отдаленных территорий для реализации там проектов строительства жилой недвижимости. Это должно учитываться в составе агломерационного эффекта. Таким образом, при указании значения численности населения в зоне агломерации необходимо учитывать планы строительства недвижимости (реализации градостроительного потенциала), если таковые имеются, и соответствующий рост населения.

Особенности расчета

строительство новой инфраструктуры → платный дублер, обход города, высокоскоростная железная дорога

улучшение характеристик существующих объектов → Повышение скоростного режима и пропускной способности

реализация организационных мероприятий → ускорение сообщения за счет снятия части ниток графика

Проекты, где возникает такой эффект

↑

Формирование эффектов

численность населения, попадающего в новые границы агломерации →

ускорение сообщения →

увеличение численности населения агломерации →

рост производительности труда

Дополнительные ограничения при оценке

железнодорожный транспорт должен обладать высокой частотой сообщения в часы пик

эффект оценивается только для агломераций от 500 тыс. чел.

после 2,5 часов до центра агломерационный эффект полностью затухает

Пример оценки эффекта

Параметры проекта	М-12 (Москва – Казань)	ВСМ Москва – Санкт-Петербург
Набор исходных данных		
Длина участка, км	810	679
Стоимость, млн руб.	901 507	1 904 431
Экономия времени в пути до центра агломерации, мин.	50 (средневзвешенное)	50 (Тверь) и 124 (Великий Новгород)
Численность населения, которая получит лучший доступ до центра агломерации, тыс. чел.	600 (пригороды Москвы, Владимир + пригороды Казани	951,3 (Тверь и пригороды + Великий Новгород и пригород)
Результат оценки эффектов		
Агломерационные эффекты, млрд руб.	421	2 175
Доля агломерационных эффектов,%	15,7%	33,4%
Коэффициент эффективности	1,63	1,73

Оба проекта проходят через густонаселенные территории, однако ВСМ сильнее снижает время в пути, что приводит к большему влиянию на агломерационные эффекты. Кроме того, сильно влияет трассировка проекта, так как в случае прохождения в отдалении от крупных городов по пути следования (как в случае с М-12 для городов Нижний Новгород и Чебоксары) теряется часть потенциальных эффектов.

Выявленные закономерности

Население в зоне влияния проекта:
чем больше, тем больше эффект

Экономия времени в пути:
чем больше, тем больше эффект

Агломерационный эффект проявляется в наибольшей степени в проектах, где происходит значимая экономия времени в пути для пассажиров и которые проходят через плотно населенные территории. Эффект может достигать до трети всех эффектов.

ЭФФЕКТЫ ОТ ЛИКВИДАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ

Суть эффекта

При наличии спроса на продукцию и возможности ее выпуска, но отсутствия возможности доставки ее до места потребления, возникает отрицательный эффект недовывоза (недопроизводства).

Создание дополнительных мощностей инфраструктуры (дополнительный терминал в порту, рост мощности путей и пр.) создает условия для дополнительного выпуска продукции и прямого вклада в экономический рост.

Формула оценки

в общем виде

ЭФФЕКТ = объем выпуска X (1 – доля импорта) X [прямой эффект в отрасли + косвенный эффект в смежных отраслях]

Перечень формул из Методики № 1512

Раздел VI, формулы 55, 56, 57 и 58.

Данные от инициатора

Объем дополнительного выпуска.

Данные Минэкономразвития

РАСЧЕТНЫЕ

- Доля импорта в продукции отрасли строительства.
- Коэффициенты прямого и косвенного эффектов (доля ВДС в выручке продукции отраслей производства продукции недовывоза и смежных отраслей).

ОТКРЫТЫЕ

Рыночные цены на продукцию разных отраслей.

Особенности расчета

Для оценки данного эффекта ключевым условием является наличие подтвержденной грузовой базы, которая не может быть вывезена при текущих условиях и на которую есть спрос.

Пример оценки эффекта

Параметры проекта	Строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск
Набор исходных данных	
Локация проекта	Краснодарский край
Стоимость, млн руб.	73 417
На что направлен проект	Ликвидация «узких мест» на железнодорожных подходах и рост объема грузоперевозок к морскому порту Новороссийск
Объем дополнительных грузов	12,9 млн тонн (или на 42,9% с текущих 30,1 млн тонн брутто в год)
Результат оценки эффектов	
Эффекты от ликвидации инфраструктурных ограничений, млрд руб.	9 252
Доля эффектов от инфраструктурных ограничений,%	100%
Коэффициент эффективности	152

Прирост грузоперевозок (выпуска продукции):
чем больше, тем больше эффект

Структура дополнительного грузопотока (выпуска продукции):
чем дороже груз, тем больше эффект

ЭФФЕКТЫ ОТ ПРИРОСТА ТУРИСТИЧЕСКОГО ПОТОКА

Суть эффекта

Рост транспортной доступности туристических объектов создает условия для возникновения индуцированного турпотока.

Дополнительные туристы – туристы, которые при прочих равных условиях совершают турпоездку, руководствуясь лучшей транспортной доступностью. Такие туристы осуществляют дополнительную активность, что формирует новую выручку во многих сферах экономики.

Формула оценки

в общем виде

ЭФФЕКТ = число туристов X средняя продолжи-тельность поездки X средний чек в день X [прямой эффект в отрасли туризма + косвенный эффект в смежных отраслях]

Перечень формул из Методики № 1512

Раздел VII, формулы 59, 60, 61, 62, 63 и 64.

Данные от инициатора

Прогноз дополнительного туристического потока, обусловленного реализацией проекта (при отсутствии, может быть рассчитано Минэкономразвития самостоятельно), средний чек и продолжительность поездки (не обязательно).

Данные Минэкономразвития

РАСЧЕТНЫЕ

Коэффициенты прямого и косвенного эффектов – доля ВДС в выручке отрасли туризма и смежных отраслей.

ОТКРЫТЫЕ

Средняя продолжительность одной турпоездки, средний чек (расходы) в день туриста в турпоездке (единые для всей страны).

Особенности расчета

Улучшение доступа крупных туристических территорий

Единственные подъезды к локальным туристическим объектам

Проекты, где возникает такой эффект

↑

Формирование эффектов

Индуцированный туристический поток → Дополнительная выручка туристической отрасли

Пример оценки эффекта

Параметры проекта	Автодорога М-4 «Дон» – Сочи	Строительство подъезда к туристическому центру «Новый Шерегеш»
Набор исходных данных		
Длина участка, км	136	8
Стоимость, млн руб.	1 434 231,0	5 147,9
Стоимость за 1 км, млн руб.	10 573,8	623,8
Индуцированный туристический поток в 2040 г., тыс. чел. / год	409	1 435
Результат оценки эффектов		
Эффекты от прироста туристического потока, млрд руб.	133,6	461,3
Доля эффекта от прироста туристического потока,%	6,2%	99%
Коэффициент эффективности	0,81	108,19

Первый проект улучшает транспортную доступность на подъезде к крупной туристической территории. После его реализации курорты агломерации Большого Сочи станут более доступными.

Во втором случае без подъездной автодороги новый туристический объект не сможет функционировать вообще.

Выявленные закономерности

Эффект возникает не повсеместно, а только у проектов, расположенных в зоне влияния крупных туристических локаций, где его доля может достигать 10%. В случае единственных подъездных дорог к туристическим объектам доля данного эффекта становится близка к 100%. Для всех остальных мероприятий данный вид эффектов отсутствует.

Дополнительный туристический поток:
чем больше, тем больше эффект

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Следующие нормативно-правовые документы используются при проведении оценки социально-экономических эффектов от транспортных проектов по Методике № 1512:

- Постановление Правительства РФ от 26 ноября 2019 г. № 1512 «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» (в редакции Постановления Правительства Российской Федерации от 6 июня 2024 года № 774);

- Приказ Минэкономразвития от 10 октября 2024 года № 635 «Об утверждении порядка проведения 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»;

- Приказ Минэкономразвития от 21 февраля 2024 г. № 108 «Об утверждении методики оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, формы заключения об эффективности инвестиционного проекта, предусматривающего строительство, реконструкцию, в том числе с элементами реставрации, техническое перевооружение объектов капитального строительства, приобретение объектов недвижимого имущества, финансовое обеспечение которых полностью или частично осуществляется из федерального бюджета, и порядка ведения реестра указанных инвестиционных проектов, получивших заключение об эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения».