

Ромашкова М. Р., магистрант

ФГБОУ ВО «Российский экономический университет

им. Г.В. Плеханова», Россия, г. Москва

СОЦИАЛЬНО – ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗНАЧИМОСТЬ ПРОЕКТА ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ «МОСКВА – КАЗАНЬ»

Аннотация: В данной статье изложены результаты анализа социально-экономической значимости инфраструктурного проекта на примере строительства высокоскоростной магистрали «Москва – Казань». Приведены эффекты некоммерческого характера от реализации проекта.

Ключевые слова: высокоскоростные магистрали, эффекты реализации проекта, социально-экономическая значимость проекта.

Annotation: In this article results of socio-economic significance of the infrastructure project for example the construction of high-speed railway «Moscow – Kazan» are described. The project effects of non-commercial nature are given.

Keywords: high-speed rail, effects of a project, socio-economic significance of a project.

Экономическая эффективность проекта оценивается по его способности влиять на формирование ВВП и обеспечивать динамику экономического роста. Эффектами некоммерческого плана являются косвенные преимущества, получаемые от реализации проекта. В значительной степени это относится к крупномасштабным общественно значимым проектам [4].

Первым этапом организации высокоскоростного железнодорожного движения в Российской Федерации является строительство участка «Москва — Казань» высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва — Казань»

— Екатеринбург» (ВСМ). Время в пути от Москвы до Казани должно составить не более 3 часов 30 минут при максимальной скорости до 400 км/час. Участок ВСМ «Москва — Казань» пройдет по территории семи субъектов Российской Федерации [3].

При анализе эффектов от реализации проекта происходит сравнение «с проектом» и «без проекта» («нулевой» вариант). «Нулевой» вариант предполагает сохранение транспортной инфраструктуры на существующем уровне, однако при этом следует учитывать, что перспективные пассажиропотоки не смогут быть обслужены без развития транспортной инфраструктуры. Таким образом, необходимо учитывать потребность в развитии инфраструктуры традиционных видов транспорта с учётом перспективного уровня загрузки при создании ВСМ и в «нулевом» варианте. Необходимо учитывать все наиболее существенные последствия проекта, как непосредственно экономические, так и внеэкономические.

Изменение выручки транспортных компаний

Данный эффект оценивает величину выручки по проекту, полученную за счет предоставления услуг тем пассажирам, которые ранее не совершали поездок и начинают их совершать именно по причине появления ВСМ как нового удобного и эффективного вида транспорта. Расчет эффекта может производиться посредством определения объема выручки от возникшего дополнительного не перехваченного трафика (индуцированного спроса).

Изменение затрат времени пассажиров в пути

Запуск участка ВСМ обеспечит сокращение времени следования между Москвой и Казань в 4 раза: с 14 часов (по существующей железнодорожной инфраструктуре) до 3,5 часов, а время в пути между Нижним Новгородом и Казанью сократится в 7 раз — с 10 часов 32 минут до 1 часа 30 минут. ВСМ «Москва — Казань» будет способствовать повышению связности территорий России и мобильности населения, а среднее время в пути между столицами регионов составит 1 час.

Увеличение трудовых корреспонденций

За счёт снижения времени в пути создание ВСМ обеспечит возможность возникновения ежедневных трудовых корреспонденций. Эффект от увеличения трудовых корреспонденций можно учитывать на основе прироста заработной платы.

Развитие туризма

Создание высокоскоростного железнодорожного сообщения значительно сокращает стоимостные и временные издержки путешествия, что положительно влияет на привлекательность и транспортную доступность туристических объектов. Это подтверждается зарубежным опытом создания высокоскоростных железнодорожных линий [2].

Ситуация на российском рынке внутреннего туризма такова, что улучшение транспортной доступности отдельных регионов может послужить катализатором для создания новых популярных туристских направлений. Со стороны туристской индустрии мультипликативный эффект от развития туристических объектов в регионе скажется, как на существующую туристскую инфраструктуру, так и на провайдеров дополнительных услуг в туризме.

Снижение экологического ущерба

Перераспределение пассажиропотоков по видам транспорта в результате создания ВСМ приведет к изменению экологической нагрузки на окружающую среду вследствие изменения выбросов загрязняющих веществ в атмосферу и изменения шумовой нагрузки.

Экологический ущерб, наносимый во время строительства ВСМ, учитывается в составе капитальных затрат. Эффект от снижения экологического ущерба может определяться как разница между оценкой экологического ущерба для «нулевого» варианта и при реализации проекта ВСМ.

Использование инфраструктуры ВСМ для перевозки грузов

При обеспечении технической возможности перевозки грузов с использованием инфраструктуры ВСМ может быть получен эффект от ускорения оборачиваемости грузов.

Макроэкономический эффект

Некоторые виды полезных результатов от создания системы высокоскоростного железнодорожного сообщения, отражающие внетранспортный эффект (такие, как стимулирование развития хозяйственного комплекса субъектов РФ, улучшение экономического рейтинга для привлечения инвестиций и др.), не поддаются прямому счету, а могут быть определены только опосредованно, через прирост валового регионального продукта.

Укрупнено оценка макроэкономических эффектов может быть получена на основании расчёта по «Методике расчета показателей и применения критериев эффективности инвестиционных проектов, претендующих на получение государственной поддержки за счет Инвестиционного фонда Российской Федерации» [1].

Прямой макроэкономический эффект от реализации инвестиционного проекта оценивается как объем ВВП, обусловленный непосредственным влиянием реализуемого инвестиционного проекта на формирование показателей по счету использования ВВП: объема валового накопления, поставок на внутренний рынок потребительских товаров и услуг.

Косвенный макроэкономический эффект — это дополнительные доходы, образующиеся в экономике под влиянием использования прямых доходов участников хозяйственной деятельности (населения, предприятий, государства) на покупки российских потребительских и инвестиционных товаров и услуг. Он оценивается как объем ВВП, формирующийся под влиянием мультипликатора дохода в процессе использования денежных средств, полученных субъектами экономики в рамках прямого макроэкономического эффекта, на приобретение отечественных товаров и услуг.

Увеличение выпуска в одной из отраслей экономики произведет следующую цепочку основных эффектов:

- 1) Рост производства в смежных отраслях;
- 2) Рост производства в остальных отраслях экономики;

3) Рост доходов (прибыли, зарплат, налогов) по отраслям экономики и их перераспределение по основным элементам конечного спроса: инвестициям в основной капитал, потреблению населения, государственному потреблению.

Создание рабочих мест

По мере создания новых рабочих мест, общества процветают, поскольку создаются благоприятные условия для всестороннего развития всех членов общества, что в свою очередь, снижает социальную напряженность, ведущую к возникновению конфликтов [5].

Эффект региональной занятости

Значительным фактором модернизации инфраструктуры является улучшение доступности. В случае появления новых железнодорожных линий этот эффект достигается, в частности, за счет сокращения времени, необходимого для достижения места назначения, а также за счет увеличения числа рабочих мест, которые могут быть достигнуты за то же количество времени (территория возможного трудоустройства расширяется). Качество экономического расположения и конкурентоспособность задействованных регионов, таким образом, значительно улучшается.

Улучшение доступности региональных центров и близлежащих городов можно рассматривать не только как возможность повышения экономической активности в регионах, но и как повышение привлекательности жизни в регионах.

Снижение потребности в инвестициях в развитие инфраструктуры традиционных видов транспорта

«Нулевой» сценарий должен учитывать реалистичное продолжение существующей ситуации, в том числе ожидаемые изменения, которые будут происходить независимо от планируемых мер или будут происходить только тогда, когда планируемые меры не будут реализованы.

Таким образом, затраты, которых можно избежать при реализации проекта создания ВСМ, к примеру такие, как меры по расширению

существующей железнодорожной сети, могут считаться дополнительным преимуществом проекта.

Реализация проекта строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва — Казань» позволит удовлетворить растущий спрос населения городов России на пассажирские перевозки в сообщении между ними, сократить время пассажиров в пути следования и предоставить им качественно новый уровень обслуживания.

Осуществление проекта строительства создаст импульс для развития инновационных технологий в отраслях экономики Российской Федерации, предприятия которых будут задействованы в обслуживании подвижного состава и оборудования для инфраструктуры железнодорожного пути.

Библиографический список:

1. Приказ Минрегиона РФ от 30.10.2009 № 493 «Об утверждении Методики расчета показателей и применения критериев эффективности региональных инвестиционных проектов, претендующих на получение государственной поддержки за счет бюджетных ассигнований Инвестиционного фонда Российской Федерации». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_95902/.
2. ВСМ в мире. Официальный сайт ОАО «Скоростные магистрали». URL: <http://www.hsrail.ru/info/vsмм>.
3. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2018 год. URL: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#2.
4. Каллаур Г.Ю., Ромашкова М.Р., Метод анализа издержек и выгод при оценке инфраструктурных проектов // Актуальные проблемы и перспективы развития экономики: российский и зарубежный опыт. Выпуск №12. – М.: Маска. 2017. 34 - 41 с.
5. World Development Report 2013: Jobs. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/11843>.