

Кончева Е.О.

**Оценка мультипликативного эффекта от реализации  
транспортных проектов на комплексное развитие  
территорий: применимость международного опыта в  
Российской Федерации**

Кончева Елена Олеговна — аспирант, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»; младший научный сотрудник, Институт экономики транспорта и транспортной политики, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Москва, РФ.

E-mail: [ekoncheva@hse.ru](mailto:ekoncheva@hse.ru)

SPIN-код РИНЦ: [9592-7460](https://elibrary.ru/9592-7460)

**Аннотация**

В статье рассматривается проблема оценки мультипликативного эффекта от реализации транспортных проектов на комплексное развитие территорий при принятии решений о распределении государственных инвестиций. Сопоставляется зарубежный и российский опыт. Рассматриваются различные типы экономических моделей, применяемых для оценки воздействия транспортных объектов на социально-экономическое развитие. Анализируется применимость различных зарубежных подходов и моделей для оценки мультипликативного влияния реализации транспортных проектов на комплексное развитие территорий в Российской Федерации.

**Ключевые слова**

Комплексное развитие территорий, транспортная инфраструктура, оценка мультипликативного влияния, мультипликативный эффект, мультипликативное влияние.

Развитие транспортной инфраструктуры требует больших объемов инвестиций, по причине чего возникает потребность в принятии обоснованных решений об оптимальном распределении средств между альтернативными транспортными проектами. В современной экономической науке и при решении практических задач растущее внимание уделяется в тесной взаимосвязи между состоянием транспортной инфраструктуры и экономическим развитием стран, регионов и городских агломераций. Одним из наиболее весомых аргументов, которые приводятся для привлечения государственного финансирования объектов транспортной инфраструктуры, является представление о том, что эти объекты будут стимулировать экономический рост в стране или регионе<sup>1</sup>.

Для научно обоснованной оценки величины и направленности мультипликативного эффекта от реализации транспортных проектов на комплексное развитие территорий необходимы соответствующие инструменты, а также механизмы

---

<sup>1</sup> Флиевборг Б., Брузелиус Н., Потенгаммер В. Мегaproекты и риски: анатомия амбиций. М.: Альпина Паблишер, 2014; Mackie P., Worsley T., Eliasson J. Transport appraisal revisited // Research in Transportation Economics. 2014. No 47. P. 3–18.

включения результатов оценки в процесс принятия решений о развитии инфраструктуры.

***Механизм распространения мультипликативного эффекта от реализации проектов транспортной инфраструктуры на комплексное развитие территорий***

Исследование распространения мультипликативного эффекта от реализации проектов транспортной инфраструктуры является одним из важных направлений экономической науки на протяжении десятилетий. Ранние работы в этой сфере основаны на разработке моделей производственных функций, где транспортная инфраструктура, доступная всем предприятиям в регионе, рассматривается как один из факторов производства. Основной мерой макроэкономической роли общественного капитала (транспортной инфраструктуры) в данном случае является показатель эластичности, который показывает, насколько изменится объем производства при увеличении общественного (транспортного инфраструктурного) капитала на 1%. Среди исследований стоит отметить работу А.Д. Ашауэра, который установил, что значение показателя эластичности для всего общественного капитала в США составляет 0,39, а для «ключевого» общественного капитала (транспорта и коммуникаций) — 0,24<sup>2</sup>. Труд М. Надири и соавторов показал, что автомобильные дороги США обусловили 25% общего роста производительности в 1950–1989 годах (32% в 1952–1963, 25% в 1964–1972 годах, 23% в 1973–1979 годах, и 7% в 1980–1989 годах)<sup>3</sup>. В последующие годы были проведены многочисленные теоретические исследования, а также разработаны более сложные экономические модели (модели межотраслевого баланса, пространственные вычислимые модели общего экономического равновесия), позволяющие лучше понять суть этих процессов.

В настоящий момент наибольший интерес представляют работы, синтезирующие и систематизирующие результаты предшествующих фундаментальных исследований. К этим работам можно отнести публикации таких зарубежных специалистов, как Р. Викерман, Т.Р. Лакшманан и Г. Вайсброд.

Т. Лакшманан выделяет три направления исследования: микроэкономический анализ, макроэкономический анализ и исследование более широких экономических выгод. Р. Викерман приводит схожее деление: микроэкономический анализ,

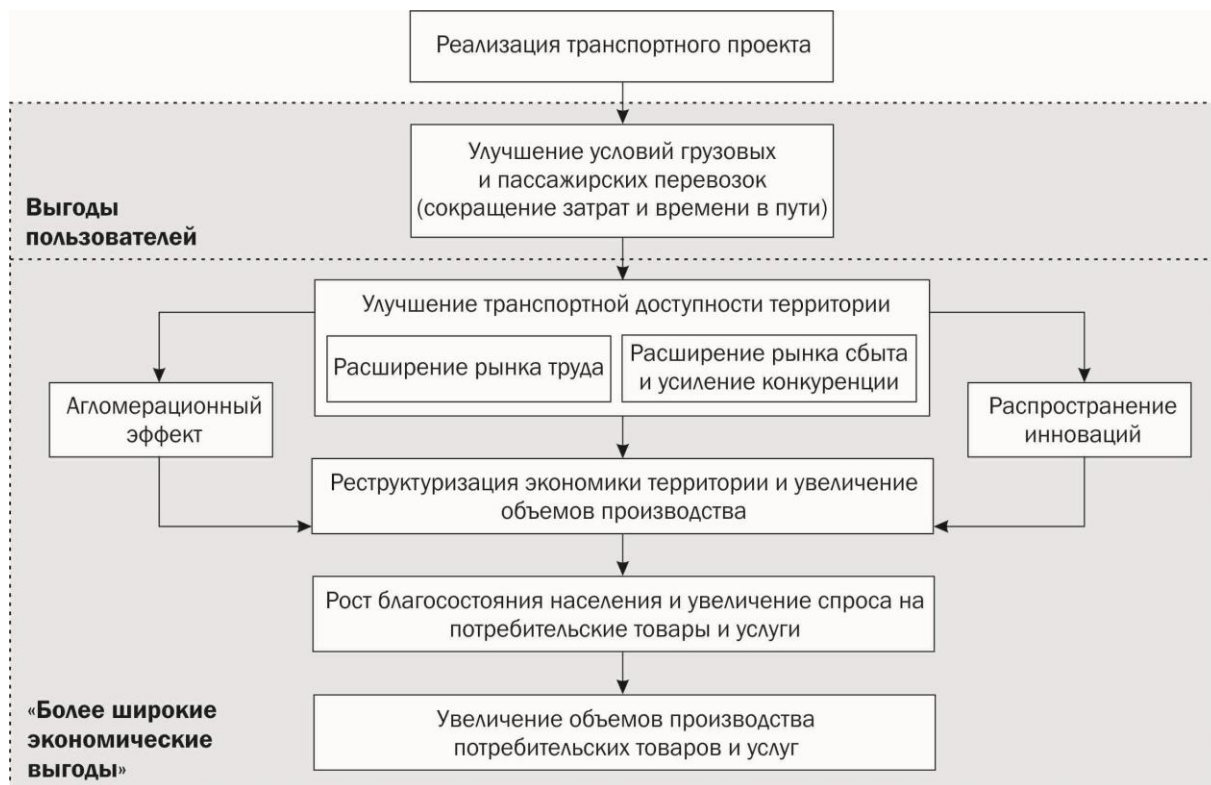
---

<sup>2</sup> *Aschauer A.D.* Is Public Expenditure Productive? // *Journal of Monetary Economics*. 1989. No 23. P. 177–200.

<sup>3</sup> *Nadiri M. Ishaq, Theofanis P. Mamuneas.* Contribution of Highway Capital to Industry and National Productivity Growth. Report Prepared for Apogee Research, Inc., for the Federal Highway Administration Office of Policy Development // National Transportation Library [Website]. URL: <http://ntl.bts.gov/lib/5000/5800/5807/growth.pdf> (31.10.2015).

макроэкономический анализ и анализ рынков. Г. Вайсброд выделяет три проявления мультипликативного эффекта от реализации проектов транспортной инфраструктуры на комплексное развитие территорий: прямые, косвенные и прочие социальные.

Согласно основным положениям этих и других авторов, в общем виде механизм распространения воздействия объектов транспортной инфраструктуры на экономическое развитие можно описать следующим образом<sup>4</sup> (см. Рисунок 1).



**Рисунок 1. Схема распространения мультипликативного эффекта от реализации транспортных проектов на комплексное развитие территорий**

На первом этапе проявляются выгоды пользователей (*user benefits*): строительство объекта транспортной инфраструктуры приводит к изменению параметров транспортной системы, сокращая время в пути между населенными пунктами. Результатом является сокращение денежных затрат пользователей транспортной сети (домохозяйств и предприятий). Предприятия также получают возможность сократить логистические издержки за счет оптимизации складского хозяйства и уменьшения риска несвоевременных поставок.

<sup>4</sup> Sinha K.C., Labi S. Transportation Decision Making. Principles of Project Evaluation and Programming. Hoboken: John Wiley & Sons, 2007. P. 576; Lakshmanan T.R. The Broader Economic Consequences of Transport Infrastructure Investments // Journal of Transport Geography. 2011. Vol. 19. No 1. P. 1–12; Weisbrod G., Lynch T., Meyer M. Extending Monetary Values to Broader Performance and Impact Measures: Transportation Applications and Lessons for Other Fields // Evaluation and Program Planning. 2009. No 32. P. 332–341.

На втором этапе изменения, которые затрагивают только транспортный сектор, начинают оказывать мультипликативное влияние на комплексное развитие территории, наблюдаются «более широкие экономические выгоды» (*wider economic benefits*). Сокращение временных и финансовых затрат домохозяйств и предприятий позволяет говорить об улучшении транспортной доступности территории. Происходит расширение рынка труда благодаря тому, что теперь больше работников может попасть на данную территорию за приемлемое для них время, а также расширение рынка сбыта, так как становится рентабельной перевозка товаров на большие расстояния. Помимо этого, на рынке территории также появляются товары из более удаленных территорий, что приводит к усилению конкуренции.

Расширение рынка сбыта и усиление конкуренции приводят к реструктуризации экономики территории: усилению специализации на производстве тех товаров и услуг, для которых территория лучше всего приспособлена, и уменьшению производства тех товаров и услуг, которые стало возможно покупать после реализации транспортного проекта. Таким образом, усиливается территориальное разделение труда, повышается производительность труда и смягчается проблема несовершенной конкуренции.

Помимо этого, сокращение затрат на перемещения между разными территориями приводит к возникновению агломерационного эффекта, представляющего собой экономическую выгоду от территориальной концентрации предприятий. Концентрация также обуславливает ускоренное распространение технологий и инноваций.

Усиление специализации, агломерационный эффект<sup>5</sup> и ускоренное распространение инноваций приводят к увеличению объемов производства и росту благосостояния населения. Рост благосостояния населения в свою очередь создает рост спроса на потребительские товары и услуги и увеличению объемов их производства.

### ***Практика учета мультипликативного влияния проектов транспортной инфраструктуры на комплексное развитие территорий при принятии решений***

В большинстве стран наиболее распространенным инструментом при принятии решения о целесообразности реализации тех или иных инфраструктурных проектов является анализ «затраты — выгоды». Он заключается в определении отношения выгод от реализации проекта и затрат на его реализацию. В отдельных странах (например, во

---

<sup>5</sup> Kanemoto Y. Evaluating Benefits of Transportation in Models of New Economic Geography // Economics of Transportation. 2013. Vol. 2. No 2–3. P. 53–62.

Франции<sup>6</sup>) приобрел популярность многокритериальный анализ, который позволяет учитывать и другие факторы.

В упрощенном случае под выгодами от реализации транспортного проекта понимаются выгоды пользователей согласно микроэкономическому подходу, под затратами — затраты на реализацию проекта. В реальности набор положительных и негативных эффектов, которые включаются в состав выгод или затрат при проведении анализа в разных странах существенно менялся со временем, отражая основные изменения в понимании целей развития транспортной инфраструктуры.

В Европейском союзе в 2006 году был реализован проект *HEATCO (Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment)*, целью которого являлась унификация подходов к оценке эффективности транспортных проектов в европейских странах<sup>7</sup>. Согласно этому исследованию, при проведении анализа «затраты — выгоды» в странах ЕС чаще всего учитываются (для автомобильных дорог):

- 1) стоимость реализации проекта;
- 2) стоимость последующего содержания объекта в нормативном состоянии;
- 3) ограничение движения транспортных средств на время реализации проекта;
- 4) сокращение затрат на эксплуатацию транспортных средств;
- 5) сокращение издержек на перевозку грузов;
- 6) сокращение времени в пути для пассажиров;
- 7) объем взимания платы за проезд;
- 8) влияние на безопасность;
- 9) влияние на уровень шума;
- 10) влияние на уровень загрязнения воздуха;
- 11) влияние на изменение климата.

Традиционная схема анализа «затраты — выгоды» не предполагает дополнительного учета мультипликативного влияния транспортных проектов на комплексное развитие территорий, так как основана на допущении о наличии совершенной конкуренции на всех рынках, при которой цена товара эквивалентна предельным издержкам на его производство. При таком допущении выгоды

---

<sup>6</sup> *Quinet E.* The Practice of Cost-Benefit Analysis in Transport: The Case of France. Joint Transport Research Centre. Discussion Paper No 2010-17 // International Transport Forum [Website]. URL: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201017.pdf> (28.04.2015).

<sup>7</sup> *Odgaard T., Kelly C., Laird J.* Current Practice in Project Appraisal in Europe. Author produced version of Deliverable 1 of the HEATCO project. URL: [http://eprints.whiterose.ac.uk/2502/1/Current\\_practice\\_in\\_project\\_appraisal\\_uploadable.pdf](http://eprints.whiterose.ac.uk/2502/1/Current_practice_in_project_appraisal_uploadable.pdf) (28.04.2015).

пользователей — предприятий, осуществляющих перевозку грузов, — будут равны суммарным выгодам от реализации проекта во всех сферах экономической деятельности: изменение транспортных расходов данных предприятий приведет к эквивалентному сокращению стоимости производимой ими продукции для всех потребителей<sup>8</sup>.

Поскольку в реальности таких условий не наблюдается, все больше внимания уделяется оценке так называемых более широких экономических выгод. Многие развитые страны за последние десятилетия разработали и утвердили методики и модели для оценки мультипликативного эффекта от реализации транспортных инфраструктурных проектов на комплексное развитие территорий<sup>9</sup>. В Таблице 1 сравниваются инструменты и механизмы, применяемые в странах с разными подходами к оценке «более широких экономических выгод».

Во всех анализируемых странах на современном этапе «более широкие экономические выгоды» учитываются при принятии решений. Германия является единственной из рассматриваемых стран, где мультипликативный эффект от реализации транспортных инфраструктурных проектов на комплексное развитие территорий не монетизируется, хотя и является одним из основных критериев. В таких странах, как Швеция и Великобритания, существуют утвержденные методики или модели, позволяющие оценить величину «более широких экономических выгод». В США конкретные методики не утверждены, но повсеместно применяются универсальные региональные модели межотраслевого баланса.

В Российской Федерации, во-первых, отсутствуют утвержденные рекомендации, которые бы учитывали экономию времени, сокращение технико-эксплуатационных затрат, воздействие на окружающую среду, потери от дорожно-транспортных происшествий. Проблема усугубляется отсутствием утвержденных значений таких показателей, как стоимость времени и стоимость жизни<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> *Vickerman R.* Recent Evolution of Research into the Wider Economic Benefits of Transport Infrastructure Investments. Discussion paper No 2007-9 // International Transport Forum [Website]. URL: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussionpapers/DiscussionPaper9.pdf> (28.04.2015).

<sup>9</sup> *Hayashi Y., Morisugi H.* International Comparison of Background Concept and Methodology of Transportation project appraisal // *Transport Policy*. 2000. Vol. 7. No 1. P. 73–88; *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](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/209530/final-overview-report.pdf) (28.04.2015); *Future Funding: Review of International Transport Planning and Funding Frameworks*. November 2014 // Ministry of Transport, New Zealand Government [Official website]. URL: <http://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Our-Work/Documents/ff-international-transport-planning-and-funding.pdf> (28.04.2015).

<sup>10</sup> *Блинкин М.Я., Решетова Е.М.* Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2013.

**Таблица 1. Практика учета мультипликативного эффекта от реализации проектов транспортной инфраструктуры на комплексное развитие территорий в ряде зарубежных стран**

	Великобритания	Германия	Швеция	США
Ключевые инструменты оценки и показатели эффективности проекта	Отношение «затраты — выгоды», чистый приведенный доход.	Отношение «затраты — выгоды», мультикритериальный анализ экологических рисков и влияния на пространственное развитие.	Отношение «затраты — выгоды».	Отношение «затраты — выгоды», чистый приведенный доход, для <i>TIGER</i> — изменение ВВП и числа рабочих мест.
Включение результатов оценки «более широких экономических выгод» в процедуру принятия решений	Могут учитываться при определении отношения «затраты — выгоды».	«Баллы регионального развития» учитываются при ранжировании проектов.	Предоставляются в виде таблицы установленной формы, не учитываются при определении отношения «затраты — выгоды».	В большинстве штатов учитываются в рамках многокритериального анализа. На государственном уровне учитываются в рамках программы <i>TIGER</i> .
«Более широкие экономические выгоды»	- Агломерационный эффект; - Увеличение объемов производства на рынках с несовершенной конкуренцией; - Изменения налоговых поступлений, вызванные изменениями на рынке труда.	- Создание и улучшение связи с регионами, характеризующимися низкими показателями транспортной доступности; - Способствование использованию более экологически чистых видов транспорта в регионах с высокой плотностью населения.	- Агломерационный эффект.	- Мультипликативный эффект от изменений на рынке труда и на рынке грузовых перевозок, определяемый с помощью модели межотраслевого баланса.
Наличие официальных моделей и иных инструментов	Подробное руководство <i>WebTAG</i> с указанием всех необходимых формул, комплексами вводных данных, необходимых коэффициентов, полученных из исследований.	Утвержденная методика	Утвержденная модель <i>SamLok</i> .	Конкретные модели не утверждены. Повсеместно используются универсальные региональные модели межотраслевого баланса <i>TREDIS</i> и <i>REMI</i> <sup>11</sup> .

<sup>11</sup> *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> (28.04.2015).*



Во-вторых, отсутствуют какие-либо подробные рекомендации по оценке «более широких экономических выгод», при этом, согласно Минэкономразвития РФ, их оценка является обязательной<sup>12</sup>.

Такая ситуация приводит к тому, что различные структуры, задействованные в процессе разработки транспортных проектов и принятии решений о распределении государственных инвестиций, разрабатывают собственные методики и модели. В результате информация по проектам, подготовленным разными структурами, оказывается несопоставимой.

Таким образом, существует насущная необходимость в разработке единого механизма принятия решений о реализации транспортных проектов с учетом их воздействия на комплексное развитие территорий. В основе данного механизма должно лежать утвержденное максимально подробное руководство по оценке транспортных проектов, в том числе, по оценке мультипликативного влияния реализации транспортных проектов на комплексное развитие территорий.

***Применимость международного опыта оценки мультипликативного эффекта от реализации проектов транспортной инфраструктуры на комплексное развитие территорий в Российской Федерации***

В Таблице 2 сопоставляются зарубежные подходы к оценке мультипликативного влияния транспортных проектов с точки зрения их применимости в Российской Федерации. Эти подходы разрабатывались на стыке экономики транспорта и региональных исследований<sup>13</sup>.

Методика и модели для оценки мультипликативного эффекта от реализации транспортных проектов на комплексное развитие территорий в России должны соответствовать следующим требованиям:

- 1) из-за высокой локализации эффектов необходимо работать с небольшими по площади территориальными единицами;
- 2) поскольку модели будут использоваться на регулярной основе широкий круг лиц, нужно применять доступные и постоянно обновляемые статистические данные.

---

<sup>12</sup> Приказ Министерства экономического развития РФ 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> (31.10.2015).

<sup>13</sup> Rietveld P., Vickerman R. Transport in Regional Science: The “Death of Distance” is Premature // Papers in Regional Science. 2004. Vol. 83. No 1. P. 229–248.



**Таблица 2. Международный опыт оценки мультипликативного влияния транспортных инфраструктурных проектов на комплексное развитие территорий в Российской Федерации**

Тип модели	Примеры применения в зарубежной практике	Примеры применения в Российской Федерации <sup>14</sup>	Базовая территориальная единица в российской модели
Модели межотраслевого баланса	США, Нидерланды	Межотраслевая балансовая модель с разбивкой по федеральным округам	Федеральный округ
Пространственные вычислимые модели общего экономического равновесия <sup>15</sup>	Нидерланды, ЕС (только в теоретических работах)	Межрегиональная вычислимая модель общего равновесия <i>SUST-RUS</i> разбивкой по федеральным округам	Федеральный округ
Эконометрические модели с учетом положений новой экономической географии <sup>16</sup>	Великобритания, Нидерланды, Швеция, Австралия, Европейский Союз	Модель оценки агломерационных эффектов инвестиций в развитие железнодорожного транспорта	Субъект федерации, муниципальное образование

Модели межотраслевого баланса могут применяться только для того уровня административно-территориального деления, для которого ведется статистика в форме таблиц «затраты — выпуск» (в США это уровень отдельных штатов). В России подобные таблицы публикуются только на общенациональном уровне. Поэтому даже разработка межотраслевой балансовой модели с разбивкой по федеральным округам требует определенных допущений.

Важной отличительной особенностью моделей общего экономического равновесия является то, что из-за сложности построения их, как правило, создают для описания экономики всей страны или региона в целом, а в дальнейшем адаптируются для применения в отдельных сферах, в том числе транспортной инфраструктуре. В Российской Федерации существуют определенные наработки, однако территориальные единицы, для анализа которых используются модели, — федеральные округа — не позволяют оценить влияние транспортных объектов на комплексное развитие отдельных территорий.

Эконометрические модели с учетом положений новой экономической географии наиболее широко применяются в зарубежной практике, существует опыт их

<sup>14</sup> Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения / Фонд «Центр стратегических разработок». М., 2013. URL: [http://rzd.ru/dbmm/download?vp=1&load=y&col\\_id=121&id=71717](http://rzd.ru/dbmm/download?vp=1&load=y&col_id=121&id=71717) (28.04.2015).

<sup>15</sup> Koopmans C., Oosterhaven J. SCGE Modelling in Cost-benefit Analysis: The Dutch experience // Research in Transportation Economics. 2011. Vol. 37. No 1. P. 29–36.

<sup>16</sup> Graham D.J., Youn Kim H. An Empirical Analytical Framework for Agglomeration Economies // The Annals of Regional Science. 2008 Vol. 42. No 2. P. 267–289; Bröcker, Korzhenevych A., Schürmann C. Assessing Spatial Equity and Efficiency Impacts of Transport Infrastructure Projects // Transportation Research Part B: Methodological. 2010. Vol. 44. No 7. P. 795–811.

применения и в России<sup>17</sup>. Наличие необходимых статистических данных на уровне муниципальных образований делает их применение наиболее адекватным для оценки мультипликативного эффекта от реализации транспортных проектов на комплексное развитие территорий.

Таким образом, в международном научном сообществе утвердилось мнение о наличии позитивного мультипликативного эффекта от реализации транспортных проектов на комплексное развитие территорий, и сложились представления о механизмах распространения этого влияния. К настоящему моменту разработаны различные способы его оценки, среди которых: модели межотраслевого баланса, пространственные вычислимые модели общего экономического равновесия и эконометрические модели с учетом положений новой экономической географии.

Во многих зарубежных странах рекомендации и необходимые требования к оценке мультипликативного влияния транспортных проектов утверждены законодательно. В Российской Федерации в настоящее время подобные документы фактически отсутствуют. Учитывая необходимость стремительного развития инфраструктуры в условиях ограниченного финансирования, крайне важна разработка инструмента, который позволит повысить эффективность использования государственных инвестиций.

Принимая во внимание особенности различных подходов и характерные особенности России, можно сделать вывод о предпочтительности разработки подхода к оценке мультипликативного эффекта от реализации транспортных проектов на комплексное развитие территорий с применением эконометрических моделей и с учетом положений новой экономической географии.

#### **Список литературы:**

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

---

<sup>17</sup> 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. С. 483–493; Петроневич М.В. Влияние модернизации сети федеральных дорог на региональную дифференциацию российской экономики // Экономическая политика. 2008. Т. 5. № 5. С. 67–84.

- управляющей компании, на возвратной основе» // Российская газета. 26.03.2014. URL: <http://www.rg.ru/2014/03/26/invest-dok.html> (31.10.2015).
2. *Блинкин М.Я., Решетова Е.М.* Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2013.
  3. *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.
  4. *Петроневиц М.В.* Влияние модернизации сети федеральных дорог на региональную дифференциацию российской экономики // Экономическая политика. 2008. Т. 5. № 5. С. 67–84.
  5. *Фливиборг Б., Брузелиус Н., Ротенгаттер В.* Мегапроекты и риски: анатомия амбиций. М.: Альпина Паблишер, 2014.
  6. Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения / Фонд «Центр стратегических разработок». М., 2013. URL: [http://rzd.ru/dbmm/download?vp=1&load=y&col\\_id=121&id=71717](http://rzd.ru/dbmm/download?vp=1&load=y&col_id=121&id=71717) (28.04.2015).
  7. *Aschauer A.D.* Is Public Expenditure Productive? // Journal of Monetary Economics. 1989. No 23. P. 177–200.
  8. *Bröcker, Korzhenevych A., Schürmann C.* Assessing Spatial Equity and Efficiency Impacts of Transport Infrastructure Projects // Transportation Research Part B: Methodological. 2010. Vol. 44. No 7. P. 795–811.
  9. Future Funding: Review of International Transport Planning and Funding Frameworks. November 2014 // Ministry of Transport, New Zealand Government [Official website]. URL: <http://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Our-Work/Documents/ff-international-transport-planning-and-funding.pdf> (28.04.2015).
  10. *Graham D.J., Youn Kim H.* An Empirical Analytical Framework for Agglomeration Economies // The Annals of Regional Science. 2008. Vol. 42. No 2. P. 267–289.
  11. *Hayashi Y., Morisugi H.* International Comparison of Background Concept and Methodology of Transportation project appraisal // Transport Policy. 2000. Vol. 7. No 1. P. 73–88.
  12. *Kanemoto Y.* Evaluating Benefits of Transportation in Models of New Economic Geography // Economics of Transportation. 2013. Vol. 2. No 2–3. P. 53–62.
  13. *Koopmans C., Oosterhaven J.* SCGE Modelling in Cost-benefit Analysis: The Dutch experience // Research in Transportation Economics. 2011. Vol. 37. No 1. P. 29–36.

14. *Lakshmanan T.R.* The Broader Economic Consequences of Transport Infrastructure Investments // *Journal of Transport Geography*. 2011. Vol. 19. No 1. P. 1–12.
15. *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](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/209530/final-overview-report.pdf) (28.04.2015).
16. *Mackie P., Worsley T., Eliasson J.* Transport appraisal revisited // *Research in Transportation Economics*. 2014. No 47. P. 3–18.
17. *Nadiri M. Ishaq, Theofanis P. Mamuneas.* Contribution of Highway Capital to Industry and National Productivity Growth. Report Prepared for Apogee Research, Inc., for the Federal Highway Administration Office of Policy Development // National Transportation Library [Website]. URL: <http://ntl.bts.gov/lib/5000/5800/5807/growth.pdf> (31.10.2015).
18. *Odgaard T., Kelly C., Laird J.* Current Practice in Project Appraisal in Europe. Author produced version of Deliverable 1 of the HEATCO project. URL: [http://eprints.whiterose.ac.uk/2502/1/Current\\_practice\\_in\\_project\\_appraisal\\_uploadable.pdf](http://eprints.whiterose.ac.uk/2502/1/Current_practice_in_project_appraisal_uploadable.pdf) (28.04.2015).
19. *Quinet E.* The Practice of Cost-Benefit Analysis in Transport: The Case of France. Joint Transport Research Centre. Discussion Paper No 2010-17 // International Transport Forum [Website]. URL: [http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/D\\_P201017.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/D_P201017.pdf) (28.04.2015).
20. *Rietveld P., Vickerman R.* Transport in Regional Science: The “Death of Distance” is Premature // *Papers in Regional Science*. 2004. Vol. 83. No 1. P. 229–248.
21. *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> (28.04.2015).
22. *Sinha K.C., Labi S.* Transportation Decision Making. Principles of Project Evaluation and Programming. Hoboken: John Wiley & Sons, 2007.
23. *Vickerman R.* Recent Evolution of Research into the Wider Economic Benefits of Transport Infrastructure Investments. Discussion paper No 2007-9 // International Transport Forum [Website]. URL: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussionpapers/DiscussionPaper9.pdf> (28.04.2015).
24. *Weisbrod G., Lynch T., Meyer M.* Extending Monetary Values to Broader Performance and Impact Measures: Transportation Applications and Lessons for Other Fields // *Evaluation and Program Planning*. 2009. No 32. P. 332–341.

Koncheva E.O.

## Assessment of Transportation Projects Impact on Regional Development: Applicability of International Experience in Russian Federation

Elena O. Koncheva — graduate student, National Research University Higher School of Economics; Junior Research Fellow, Institute for Transport Economics and Transport Policy Studies, National Research University Higher School of Economics, Moscow, Russian Federation.

E-mail: [ekoncheva@hse.ru](mailto:ekoncheva@hse.ru)

### Annotation

The article analyses the international experience in assessment of transportation projects impact on regional development within the process of decision making concerning the distribution of state financing. The experience of state regulation of transportation projects assessment practice in Russian Federation and worldwide is compared. Different types of economic models used for transport impact assessment are reviewed. Applicability of different approaches and models for wider economic benefits of transport assessment in Russian Federation is analyzed.

### Keywords

Regional development, transport infrastructure, wider economic benefits assessment.

### References:

1. Приказ Minekonomrazvitiia Rossii ot 14.12.2013 № 741 “Ob utverzhdenii metodicheskikh ukazanii po podgotovke strategicheskogo i kompleksnogo obosnovanii investitsionnogo proekta, a takzhe po otsenke investitsionnykh proektov, pretenduiushchikh na finansirovanie za schet sredstv Fonda natsional'nogo blagosostoianiia i (ili) pensionnykh nakoplenii, nakhodiashchikhsia v doveritel'nom upravlenii gosudarstvennoi upravliaiushchei kompanii, na vozvratnoi osnove”. *Rossiiskaia gazeta*, 26.03.2014. URL: <http://www.rg.ru/2014/03/26/invest-dok.html> (31.10.2015).
2. Blinkin M.Ia., Reshetova E.M. *Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniia: istoriia voprosa, mezhdunarodnyi opyt, bazovye institutsii*. Moscow: Izd. dom Vysshei shkoly ekonomiki, 2013.
3. Kolomak E.A. *Infrastruktura: vliianie na ekonomicheskii rost i prostranstvennye eksternalii. XI Mezhdunarodnaia nauchnaia konferentsiia po problemam razvitiia ekonomiki i obshchestva* [Moskva, 6–8 apr. 2010 g.]. V 3-kh kn. / otv. red. E.G. Iasin; Vyssh. shk. ekon. Kn. 1. Moscow: ID Vyssh. shk. ekon., 2011.
4. Petronevich M.V. Vliianie modernizatsii seti federal'nykh dorog na regional'nuiu differentsiatsiiu rossiiskoi ekonomiki. *Ekonomicheskaiia politika*, 2008, t. 5, no 5, pp. 67–84.
5. Flivb'org B., Bruzelius N., Rotengatter V. *Megaproekty i riski: anatomiia ambitsii*. Moscow: Al'pina Publisher, 2014.
6. *Otsenka krupnykh infrastrukturykh proektov. Zadachi i resheniia* / Fond “Tsentr strategicheskikh razrabotok”. Moscow, 2013. URL: [http://rzd.ru/dbmm/download?vp=1&load=y&col\\_id=121&id=71717](http://rzd.ru/dbmm/download?vp=1&load=y&col_id=121&id=71717) (28.04.2015).
7. Aschauer A.D. Is Public Expenditure Productive? *Journal of Monetary Economics*, 1989, 23, pp. 177–200.
8. Bröcker, Korzhenevych A., Schürmann C. Assessing Spatial Equity and Efficiency Impacts of Transport Infrastructure Projects. *Transportation Research Part B: Methodological*, 2010, vol. 44, no 7, pp. 795–811.
9. Future Funding: Review of International Transport Planning and Funding Frameworks. November 2014. *Ministry of Transport, New Zealand Government* [Official website]. URL: <http://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Our-Work/Documents/ff-international-transport-planning-and-funding.pdf> (28.04.2015).

10. Graham D.J., Youn Kim H. An Empirical Analytical Framework for Agglomeration Economies. *The Annals of Regional Science*, 2008, vol. 42, no 2, pp. 267–289.
11. Hayashi Y., Morisugi H. International Comparison of Background Concept and Methodology of Transportation project appraisal. *Transport Policy*, 2000, vol. 7, no 1, pp. 73–88.
12. Kanemoto Y. Evaluating Benefits of Transportation in Models of New Economic Geography. *Economics of Transportation*, 2013, vol. 2, no 2–3, pp. 53–62.
13. Koopmans C., Oosterhaven J. SCGE Modelling in Cost-benefit Analysis: The Dutch experience. *Research in Transportation Economics*, 2011, vol. 37, no 1, pp. 29–36.
14. Lakshmanan T.R. The Broader Economic Consequences of Transport Infrastructure Investments. *Journal of Transport Geography*, 2011, vol. 19, no 1, pp. 1–12.
15. 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](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/209530/final-overview-report.pdf) (28.04.2015).
16. Mackie P., Worsley T., Eliasson J. Transport appraisal revisited. *Research in Transportation Economics*, 2014, 47, pp. 3–18.
17. Nadiri M. Ishaq, Theofanis P. Mamuneas. Contribution of Highway Capital to Industry and National Productivity Growth. Report Prepared for Apogee Research, Inc., for the Federal Highway Administration Office of Policy Development. *National Transportation Library* [Website]. URL: <http://ntl.bts.gov/lib/5000/5800/5807/growth.pdf> (31.10.2015).
18. Odgaard T., Kelly C., Laird J. *Current Practice in Project Appraisal in Europe. Author produced version of Deliverable 1 of the HEATCO project.* URL: [http://eprints.whiterose.ac.uk/2502/1/Current\\_practice\\_in\\_project\\_appraisal\\_uploadable.pdf](http://eprints.whiterose.ac.uk/2502/1/Current_practice_in_project_appraisal_uploadable.pdf) (28.04.2015).
19. Quinet E. The Practice of Cost-Benefit Analysis in Transport: The Case of France. Joint Transport Research Centre. Discussion Paper No 2010-17. *International Transport Forum* [Website]. URL: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP201017.pdf> (28.04.2015).
20. Rietveld P., Vickerman R. Transport in Regional Science: The “Death of Distance” is Premature. *Papers in Regional Science*, 2004, vol. 83, no 1, pp. 229–248.
21. 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> (28.04.2015).
22. Sinha K.C., Labi S. *Transportation Decision Making. Principles of Project Evaluation and Programming.* Hoboken: John Wiley & Sons, 2007.
23. Vickerman R. Recent Evolution of Research into the Wider Economic Benefits of Transport Infrastructure Investments. Discussion paper No 2007-9. *International Transport Forum* [Website]. URL: <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/discussionpapers/DiscussionPaper9.pdf> (28.04.2015).
24. Weisbrod G., Lynch T., Meyer M. Extending Monetary Values to Broader Performance and Impact Measures: Transportation Applications and Lessons for Other Fields. *Evaluation and Program Planning*, 2009, 32, pp. 332–341.