

УДК 65.012.12

**МЕТОД ОПРЕДЕЛЕНИЯ СОКРАЩЕНИЯ ВРЕМЕНИ В ПУТИ КАК ОСНОВА  
ОЦЕНКИ ПРИ РАСЧЕТЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА ОТ  
ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ**

**Рыкова И.С.** (Университет ИТМО),

**Научный руководитель – д.э.н., профессор Будрина Е.В.**  
(Университет ИТМО)

Доклад описывает методы определения сокращения времени в пути для оценки социально-экономического эффекта от внедрения инновационных транспортных проектов. Авторы проводят анализ существующих подходов расчетов стоимости времени в пути и дают оценку по их применению в практических расчётах.

**Введение.** Основной задачей государства в рамках выделения финансирования для внедрения инноваций на транспорте является повышение качества транспортных услуг. В последнее десятилетие необходимость внедрения как транспортных проектов, так и инновационных транспортных проектов (далее – ИТП) становится очевидной в процессе разработки документов транспортного планирования. Как показала практика, экспертное сообщество в качестве основного измеримого метода оценки целесообразности внедрения инноваций применяет метод определения сокращения времени в пути пользователей транспортных систем.

Стоит отметить, что определение «сокращение времени в пути» весьма условно, так как в следствие вводимых мероприятий происходит повышение транспортной активности населения. Однако практика показывает, что современные документы транспортного планирования учитывают эффект от сокращения времени в пути как основной. Экономическая оценка сокращения времени в пути неразрывно связана с оценкой «стоимости времени» в конкретной зоне расчета.

**Основная часть.** На основании изученных материалов, стоимость времени может быть определена на основании четырех подходов:

1. Созданной человеком за 1 час величины валового национального дохода (чистого продукта) или валового национального продукта;
2. Размера средней часовой заработной платы в конкретном регионе;
3. Субъективной оценки человеком стоимости своего времени при выборе метода передвижения.
4. Размера капитальных вложений, эффект от которых высвободит 1 час времени в пути.

Данные подходы имеют ряд преимуществ:

- подход 1, 2 – имеются официальные данные для расчета, в том числе на уровне субъектов РФ (в случае применения подхода 2);
- подход 3 – возможность рассмотреть зависимость временных и денежных затрат на поездку (искать баланс «долго - дешево» и «быстро - дорого»). Данный подход имеет высокую ценность при оценке платности пользования объектов инфраструктуры;
- подход 4 – позволяет рассчитать «необходимые и достаточные» мероприятия для соблюдения местных градостроительных нормативов, приемлемого уровня качества функционирования транспортной системы.

К недостаткам подходов стоит отнести:

- подход 1 – не учитывает реальные обороты наличных средств, уклонения от уплаты налогов (по оценкам экспертов до 28% экономически активного населения заняты на теневом рынке труда в 2020 г., до 45% в 2006 г.);
- подход 2 – высокий разброс уровня оплаты труда в регионах, отсутствие единства мнений экспертов по вопросам размера процента от часовой ставки сокращенного времени (от 25% до

100%), размера «фиктивной» заработной платы экономически неактивного населения (дети до 18 лет, безработные, пенсионеры и т.д.);

– подход 3 – высокий уровень субъективности, разброс значений, полученных на основе социологического опроса населения, сложность выработки единого понятийного аппарата с респондентом в момент опроса;

– подход 4 – требует высокой точности расчетов на основе транспортной модели, производится расчет по негуманному принципу – основным компонентом расчета является не сокращение времени в пути, а сокращение затрат на ввод объекта в эксплуатацию.

**Выводы.** Примечательно, что российские нормативы предлагают к реализации подходы 1,2,4. Безусловно, подход необходимо определять исходя из конкретной задачи: так, авторы статьи сходятся во мнении, что в случае оценки социально-экономического эффекта ИТП, не закладываемых в финансовую модель платность услуг (применяемые для повышения качества транспортных услуг), следует применять подходы 1,2. Однако, оценка социально-экономического эффекта ИТП, разрабатываемых в том числе как системы сбора денежных средств (Платон, IT-проекты на транспорте), может быть рассчитана с помощью подходов 3,4. Необходимо отметить, что данный вид оценки является не единственным и не основным методом расчета эффективности проекта, однако достаточно важным в виду высоких показателей результатов расчета.

Рыкова И.С. (автор)

Будрина Е.В. (научный руководитель)