

Региональная экономика и пространственное развитие / Regional economics and spatial development

Научная статья

Original article

DOI: [10.12731/3033-5973-2026-15-1-340](https://doi.org/10.12731/3033-5973-2026-15-1-340)

EDN: PQTRSU

УДК 338.47:656



Исследование методик оценки эффективности реализации проектов по созданию объектов транспортно-логистической инфраструктуры

Э.Б. Трепашова

Российский университет транспорта, Москва, Российская Федерация

Аннотация

Обоснование. Системная оценка эффективности транспортно-логической инфраструктуры (далее – ТЛИ) представляет собой многомерный аналитический процесс, в основе которого лежит принцип синергии всех звеньев цепи поставок. В рамках данного подхода эффективность рассматривается не как изолированный финансовый результат, а как динамическое равновесие между минимизацией совокупных логистических издержек и максимизацией качества сервиса. Глубокий анализ системы подразумевает исследование её пропускной способности в неразрывной связи с технологическими параметрами транспортных средств, терминальной инфраструктуры и складских мощностей.

Цель. Исследование и сравнительный анализ методик экономической оценки ТЛИ.

Материалы и методы. В работе применен метода анализа научных трудов отечественных и зарубежных специалистов, сравнительный метод, графический и табличный метод визуализации исследуемых данных.

Научная новизна. Обоснован многофакторный подход к оценке создания объектов ТЛИ, основанный на сочетании инвестиционного, социально-экономической и логистической методиках.

Практическая значимость. На практическом примере представлена оценка одного и того же объекта с использованием исследуемых методик оценки. Сформулированные выводы создают прикладную базу для принятия управленческих решений в области оптимизации и расчета эффективности логистических процессов и развития мультимодальных перевозок.

Результаты и обсуждение. В процессе выполнения исследования представлен комплексный анализ методов оценки эффективности реализации проектов

по созданию объектов транспортно-логистической инфраструктуры, выявлены основные характерные особенности и отличительные черты методик. Выявлено, что для оценки эффективности создания объектов транспортно-логистической инфраструктуры используются три основных методических подхода, выбор которых зависит от масштаба проекта и типа инвестора.

Ключевые слова: проект; оценка экономической эффективности; анализ; методика; логистика; транспортно-логистическая инфраструктура

Для цитирования. Трепашова, Э. Б. (2026). Исследование методик оценки эффективности реализации проектов по созданию объектов транспортно-логистической инфраструктуры. *Siberian Journal of Economic and Business Studies / Сибирский журнал экономических и бизнес-исследований*, 15(1), 7–25. <https://doi.org/10.12731/3033-5973-2026-15-1-340>

Study of methodologies for assessing the efficiency of transport and logistics infrastructure projects

E.B. Trepashova

Russian University of Transport, Moscow, Russian Federation

Abstract

Background. Systematic assessment of the effectiveness of transport and logistics infrastructure (hereinafter referred to as TLI) is a multidimensional analytical process based on the principle of synergy across all elements of the supply chain. Within this approach, efficiency is viewed not as an isolated financial result, but as a dynamic balance between minimizing total logistics costs and maximizing service quality. A thorough analysis of the system involves examining its throughput in conjunction with the technological parameters of vehicles, terminal infrastructure, and warehouse facilities.

Purpose. Research and comparative analysis of TLI economic assessment methods.

Materials and methods. This study utilizes a method for analyzing the scientific work of domestic and international experts, a comparative method, and graphical and tabular methods for visualizing the studied data.

Scientific novelty. A multifactorial approach to assessing the creation of logistics facilities is substantiated, based on a combination of investment, socioeconomic, and logistics methodologies.

Practical implications. A practical example is presented of the assessment of the same facility using the researched assessment methods. The findings provide a practical basis for management decision-making in the area of optimization and efficiency calculations for logistics processes and the development of multimodal transportation.

Results and discussion. This study presents a comprehensive analysis of methods for assessing the effectiveness of projects to create transport and logistics infrastructure facilities, identifying the key characteristics and distinguishing features of the methods. It was found that three main methodological approaches are used to assess the effectiveness of transport and logistics infrastructure facilities, the choice of which depends on the scale of the project and the type of investor.

Keywords: project; economic efficiency assessment; analysis; methodology; logistics; transport and logistics infrastructure

For citation. Trepashova, E. B. (2026). Study of methodologies for assessing the efficiency of transport and logistics infrastructure projects. *Siberian Journal of Economic and Business Studies*, 15(1), 7–25. <https://doi.org/10.12731/3033-5973-2026-15-1-340>

Введение

Объекты транспортно-логистической инфраструктуры представляют собой совокупность материально-технических сооружений и инженерных систем, которые обеспечивают физическое продвижение, обработку и хранение материальных потоков на всем пути их следования. Данная инфраструктура выступает фундаментом логистической системы, интегрируя разрозненные пути сообщения и конечных потребителей в единое функциональное пространство. В основе функционирования таких объектов лежит принцип обеспечения бесперебойности транспортного процесса, что достигается за счет концентрации технических средств и технологических мощностей в ключевых узлах транспортной сети [4].

Линейная часть инфраструктуры включает в себя сеть путей сообщения всех видов транспорта, оснащенную необходимыми средствами сигнализации, связи и управления движением. Эти объекты формируют каркас системы, определяя её пропускную способность и скоростные характеристики. Параллельно с ними функционируют точечные или терминальные объекты, которые служат местами стыковки различных видов транспорта и обеспечивают смену режимов движения груза. На таких объектах осуществляется комплексная грузовая переработка, включая консолидацию и разукрупнение партий товаров, их временное хранение, а также подготовку к дальнейшей транспортировке с использованием специализированного подъемно-транспортного оборудования.

Важнейшим компонентом современной инфраструктуры являются логистические центры и сухие порты, которые выполняют роль мощных распределительных хабов. Эти объекты объединяют в себе складские комплексы, контейнерные площадки, подъездные пути и административные

здания, создавая условия для мультимодальных перевозок. Эффективность работы таких объектов напрямую зависит от уровня их технологической оснащенности и интеграции в глобальные информационные сети, что позволяет синхронизировать физическое перемещение грузов с документарным сопровождением и таможенными процедурами.

Инфраструктурные объекты также включают в себя ремонтные базы, пункты технического обслуживания и заправочные станции, которые поддерживают эксплуатационную готовность транспортных средств. В совокупности все эти элементы формируют сложную инженерную среду, которая должна обладать достаточным запасом прочности и гибкости для адаптации к изменяющимся объемам и направлениям грузопотоков [11]. Развитие объектов транспортно-логистической инфраструктуры направлено на сокращение общих сроков доставки и повышение сохранности товаров, что в конечном итоге определяет конкурентоспособность всей национальной или международной транспортной системы. Все это формирует значимость для логистической системы страны.

Результаты исследования

Формирование единого транспортного пространства через мультимодальные коридоры и интермодальные технологии является ключевым условием интеграции в мировую логистику. Внедрение этих систем повышает качество обслуживания, эффективность перевозок и конкурентоспособность национальных транспортных систем на международном уровне [12].

В процессе создания объектов ТЛИ важным компонентом выступает оценка их экономической эффективности. Экономическая оценка объектов ТЛИ представляет собой комплексный инструмент стратегического управления, который переводит физические параметры объектов (пропускную способность, площадь складов, протяженность путей) в финансовые показатели. Основной смысл этой процедуры заключается в поиске баланса между существенными капитальными вложениями, которые требуются для создания таких объектов, и их реальной отдачей в будущем.

Поскольку логистическая инфраструктура характеризуется высокой капиталоемкостью и длительным циклом жизни, любая ошибка на этапе проектирования может привести к «замораживанию» активов. Оценка позволяет еще до начала строительства понять, насколько объект впишется в существующие грузопотоки и сможет ли он генерировать требуемый денежный поток для покрытия операционных расходов и возврата кредитных средств. Это критически важно для привлечения внешнего финанси-

ния, так как банки и инвесторы рассматривают объект не как набор зданий и техники, а как актив, способный приносить доход [13].

Кроме того, такая оценка служит фундаментом для принятия решений по оптимизации всей цепи поставок. Она позволяет выявить, насколько конкретный узел ускоряет оборачиваемость товаров и снижает логистические издержки в конечном продукте.

В государственном масштабе оценка помогает определить приоритетность проектов: какой порт или мост даст максимальный мультипликативный эффект для экономики региона, создаст больше рабочих мест и обеспечит рост налоговых поступлений, исключая неэффективное использование бюджетных средств. Таким образом, экономическая оценка превращает строительство инфраструктуры из рискованного инженерного процесса в предсказуемый и управляемый бизнес-процесс. Для обеспечения точности прогнозов грузоперевозок в этот методический аппарат включаются дополнительные сведения о местах возникновения и назначения грузов, а также о зонах активного производства.

Формирование транспортно-экономических балансов в зарубежных странах преимущественно базируется на методологии системного анализа. В частности, в США каждые пять лет реализуется государственная программа Commodity Flow Survey (CFS), направленная на сбор эмпирических данных от крупнейших субъектов, генерирующих грузопотоки. Консолидируемая информация включает номенклатуру, объемы и стоимостные характеристики отгружаемых товаров, а также сведения о корреспонденциях перевозок и модальности транспорта. Результаты CFS используются для ретроспективного анализа и прогностического моделирования тенденций на рынке транспортно-логистических услуг, определения структуры, направлений и объемов грузовых перевозок, а также для обоснования управленческих и инвестиционных решений в сфере транспортной инфраструктуры. В Европейском союзе аналогичный системный анализ грузовых перевозок осуществляется на основе данных, агрегированных Европейской информационной системой транспортной политики (ETIS). Для установления когерентных связей между задачами транспортного планирования и соответствующими массивами статистической или смоделированной информации ETIS применяется разработанная иерархическая система критериев, подкритериев, показателей и переменных [15].

Для оценки эффективности создания объектов транспортно-логистической инфраструктуры используются три основных методических подхода,

выбор которых зависит от масштаба проекта и типа инвестора. Рассмотрим данные методы детально.

1. Коммерческая (инвестиционная) оценка эффективности объектов ТЛИ

Коммерческая оценка эффективности создания объектов транспортно-логистической инфраструктуры представляет собой комплексный процесс финансового моделирования и стратегического анализа, направленный на определение экономической целесообразности вложения капитала в долгосрочные капиталоемкие активы. В отличие от социальной или экономической эффективности, коммерческий/инвестиционный подход фокусируется исключительно на интересах частного инвестора, где ключевым критерием успеха выступает способность проекта приносить постоянную прибыль.

В основе данной методики лежит принцип временной ценности денежных средств, который реализуется через процедуру дисконтирования. Поскольку создание объектов ТЛИ формирует необходимость привлечения существенных финансовых вложений на начальном этапе, а доходы распределены на десятилетия вперед, текущая стоимость будущих поступлений сопоставляется с объемом первоначальных инвестиций. Это позволяет определить чистый дисконтированный доход, который показывает реальный прирост капитала инвестора после учета инфляции и рисков. При этом критически важным параметром становится внутренняя норма доходности, которая должна не просто быть положительной, но и превышать альтернативные варианты вложений, доступные на рынке, с учетом премии за специфические риски логистической отрасли.

Основные показатели рассчитываются на основе дисконтированных денежных потоков:

1) Чистая приведенная стоимость (NPV) объектов ТЛИ рассчитывается как разница между суммой дисконтированных будущих денежных потоков и первоначальными инвестициями [7]:

$$NPV = \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t} - IC \quad (1)$$

где,

CF_t – чистый денежный поток (доходы минус расходы) за период;

r – ставка дисконтирования (ожидаемая норма доходности или стоимость капитала);

t – исследуемый период (год, месяц);

n – общий срок проекта;

IC – Initial Cost (первоначальные инвестиции).

Интерпретация полученных значений:

- $NPV > 0$ – проект прибыльный, ожидаемая доходность выше ставки дисконтирования;
- $NPV < 0$ – проект убыточный;
- $NPV = 0$ – проект только окупает вложения, доходность равна ставке дисконтирования

2) Внутренняя норма доходности (IRR) – это ставка дисконтирования, при которой чистая приведенная стоимость (NPV) инвестиционного проекта равна нулю. В строительстве она показывает максимальную стоимость привлеченного капитала, при которой проект остается безубыточным. Расчет IRR позволяет сравнить эффективность различных строительных объектов. IRR находится путем решения следующего уравнения, где сумма дисконтированных денежных потоков равна нулю:

$$\sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1 + IRR)^t} - IC = 0 \quad (2)$$

3) Срок окупаемости (PBP): период, за который доходы от эксплуатации объекта полностью покроют инвестиции в его создание.

4) Индекс прибыльности (PI) – это отношение дисконтированной стоимости будущих денежных поступлений к сумме первоначальных инвестиций. Он показывает эффективность вложений проект считается прибыльным если $PI > 1$. Данный индекс рассчитывается в соответствии со следующей формулой [7]:

$$PI = 1 + \frac{NPV}{IC} \quad (3)$$

Данная методика оценки включает в себя глубокий анализ операционных показателей, специфичных для транспортной сферы. Эффективность объекта напрямую зависит от прогнозируемого грузопотока, оборачиваемости складских мощностей и пропускной способности транспортных узлов. В рамках оценки моделируются различные сценарии загрузки мощностей, учитывая сезонность, изменения в цепочках поставок и конкурентную среду. Оценка также учитывает структуру финансирования проекта, где часто используется высокий уровень кредитного плеча, что формирует необходимость детального расчета коэффициента покрытия обслуживания долга для обеспечения финансовой устойчивости проекта в периоды низкой рыночной активности [9].

Особое внимание в методе коммерческой (инвестиционной) оценке эффективности объектов ТЛИ уделяется анализу чувствительности и оценке

рисков. Транспортно-логистические проекты крайне чувствительны к изменению макроэкономических показателей, тарифной политики государства и цен на энергоносители. Поэтому качественная оценка не ограничивается расчетом единственного значения прибыльности, а формирует диапазон вероятных исходов, позволяя инвестору оценить запас прочности проекта при неблагоприятном изменении ключевых переменных. В конечном итоге коммерческая оценка служит фундаментом для принятия решения о выделении ресурсов, обеспечивая баланс между ожидаемой доходностью и долгосрочной устойчивостью создаваемого объекта в структуре транспортной системы.

2. Методика государственной социально-экономической оценки эффективности объектов ТЛИ.

Государственная оценка эффективности создания объектов ТЛИ принципиально отличается от инвестиционной методики тем, что рассматривает проект ТЛИ, как инструмент развития национальной экономики и повышения благосостояния общества. В рамках этого подхода основным критерием выступает социально-экономический эффект, который часто не совпадает с прямой финансовой прибыльностью объекта. Государство оценивает не денежный поток, а совокупный прирост валового внутреннего продукта и улучшение качества жизни населения, возникающие благодаря реализации проекта [8].

Центральное место в такой оценке занимает анализ экстерналий — внешних эффектов, которые не учитываются частным инвестором. К ним относится значительное сокращение транспортных издержек для всех участников рынка, что ведет к снижению себестоимости товаров и повышению их конкурентоспособности. Создание крупных логистических узлов стимулирует приток инвестиций в смежные отрасли, такие как промышленность и торговля, формируя мультипликативный эффект в экономике региона. Данная методика также учитывает социальные эффекты от создания объектов ТЛИ: создание новых рабочих мест, повышение мобильности трудовых ресурсов и сокращение времени в пути для пассажиров, что в долгосрочной перспективе трансформируется в рост человеческого капитала [5].

Важнейшим аспектом социально-экономической оценки является экологическая составляющая и безопасность. Проект признается эффективным, если он способствует перераспределению грузопотоков на более экологичные виды транспорта, снижает аварийность на дорогах и оптимизирует логистические маршруты, уменьшая углеродный след.

Итоговое решение о государственной поддержке или реализации проекта принимается на основе сопоставления совокупных общественных выгод с затратами бюджета. Даже если объект убыточен с коммерческой точки зрения, он может быть признан высокоэффективным на государственном уровне, если генерируемая им экономия времени, ресурсов и экологический выигрыш превышают объем необходимых бюджетных ассигнований.

Таким образом, социально-экономическая оценка служит стратегическим фильтром, позволяющим приоритизировать инфраструктурные проекты, способные дать максимальный толчок пространственному и экономическому развитию страны.

Методика государственной социально-экономической оценки эффективности объектов ТЛИ применяется для крупных инфраструктурных проектов (дороги, мосты, узловые хабы), реализуемых с участием бюджета. В Российской Федерации действует Методика, утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 26.11.2019 № 1512, которая учитывает внешние эффекты для экономики [1].

Процедура социально-экономической оценки эффективности объектов ТЛИ по Методике № 1512 представляет собой многоэтапный процесс взаимодействия инициатора проекта и Минэкономразвития РФ. Основная цель – подтвердить, что создание объекта ТЛИ принесет государству больше выгод, чем затрат. Весь процесс оценки включает следующий перечень этапов:

1) Подготовка и подача документов.

Инициатор проекта (государственная компания, регион или частный инвестор) направляет в Минэкономразвития пакет документов, который включает:

- паспорт инвестиционного проекта: заполняется по установленной форме с указанием технических характеристик (протяженность, мощность, сроки);
- инвестиционную оценку объекта ТЛИ: детализированный расчет денежных потоков на инвестиционной и эксплуатационной стадиях (эксплуатационная стадия рассчитывается на 20 лет после ввода в эксплуатацию);
- обоснование показателей: данные об ожидаемой интенсивности движения, прогнозном грузопотоке и пассажиропотоке.

2) Вторым этапом выступает проверка достоверности данных (валидация проекта).

Минэкономразвития проверяет представленные расчеты на соответствие рыночным реалиям. В частности, осуществляется сверка с норма-

тивами значениями. А именно, используются утвержденные значения коэффициентов (например, стоимость 1 часа времени пассажира в пути или удельные затраты на выбросы загрязняющих веществ). Также проводится оценка источников формирования отчета, так данные должны опираться на официальную статистику, документы транспортного планирования регионов или утвержденные стратегии развития отраслей.

3) Третьим этапом выступает расчет социально-экономических эффективности объекта ТЛИ.

Расчет социально-экономических эффективности объекта ТЛИ реализуется на основании четырех основных групп:

- прямая экономическая эффективность от внедрения объекта путем расчета экономии времени пассажиров, снижение себестоимости перевозки грузов, уменьшение числа ДТП;
- косвенные (индуцированные) эффекты путем анализа роста добавленной стоимости в смежных отраслях экономики (строительство, логистика, торговля);
- экологические эффекты путем анализа финансовой оценки снижения (или роста) выбросов и вредных веществ;
- бюджетные эффекты путем анализа дополнительных налоговых поступлений в бюджеты всех уровней за 20-летний период.

4) Четвертым этапом выступает присвоение уровня приоритетности

На основе интегрального показателя (соотношения суммарных эффектов к объему запрашиваемой господдержки) проекту присваивается один из уровней:

- высокая приоритетность – проект рекомендуется к финансированию в первую очередь;
- средняя приоритетность – проект может быть реализован при наличии свободных лимитов бюджета;
- низкая приоритетность – проект требует доработки или признается нецелесообразным для господдержки.

5) Выдача заключения.

Финальный этап – подготовка официального заключения Минэкономразвития. Без положительного заключения проект не может быть включен в федеральные программы (например, комплексный план модернизации инфраструктуры) и не получит государственные гарантии.

Сроки: Общий срок рассмотрения документов обычно составляет до 30 рабочих дней, если не требуется предоставление дополнительных разъяснений от инициатора.

Также важно обратить внимание, что оценка эффективно инвестиционных проектов реализуется на основании Методики, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15.03.2023 № 399 [2] и приказом Минэкономразвития России от 21.02.2024 № 108 [3].

Механизм оценки эффективности инвестиционных проектов, установленный указанными актами, представляет собой единую государственную систему проверки целесообразности использования бюджетных средств на капитальные вложения. Так, постановление Правительства Российской Федерации от 15.03.2023 № 399 утвердило новые Правила проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, а приказ Минэкономразвития России от 21.02.2024 № 108 утвердил конкретную Методику оценки, формы заключений и порядок ведения реестра проектов, прошедших проверку.

В качестве объекта оценки выступают инвестиционные проекты, предусматривающие строительство, реконструкцию, техническое перевооружение или приобретение объектов недвижимости, которые полностью или частично финансируются из федерального бюджета. Важно заметить, что оценка эффективности обязательна для проектов стоимостью 3 млрд рублей и более.

Оценка на основании данных нормативных правовых актов реализуется в соответствии с качественными и количественными критериями. Так, качественным критерием выступает соответствие объекта целям государственных программ Российской Федерации, наличие обоснования невозможности реализации без господдержки, наличие проектной документации. Количественные критерии включают вклад проекта в достижение показателей государственной программы (в процентах), обоснование спроса на создаваемые услуги или продукцию. Проверку проводит Минэкономразвития России на основании сведений, представленных главными распорядителями бюджетных средств (ГРБС). По итогам выдается положительное или отрицательное заключение. Минэкономразвития выступает в роли независимого аудитор, которое осуществляет сопоставление заявленных затрат с ожидаемым социальным или экономическим эффектом. Если проект дублирует уже существующие объекты или его параметры не обоснованы текущим спросом, он получает отрицательное заключение, что фактически блокирует выделение бюджетных средств. Итогом становится внесение объекта в специальный реестр, который служит «паспортом готовности» для включения стройки в бюджетный цикл.

3. Логистическая и операционная оценка эффективности объектов ТЛИ.

Логистическая и операционная оценка эффективности создания объектов ТЛИ фокусируется на функциональной жизнеспособности проекта и его способности бесперебойно обеспечивать движение материальных потоков. В отличие от инвестиционной оценки, для данной методики первичными критериями выступают пропускная способность, технологическая связность и качество сервиса в цепи поставок [6].

В рамках логистической оценки объект ТЛИ рассматривается, как ключевой узел сетевой структуры. Основным показателем эффективности здесь является оптимизация топологии грузопотоков: насколько удачно объект вписан в транспортные коридоры и как его появление сокращает суммарное «плечо» доставки для участников рынка [13].

Эффективность оценивается через синергию с существующими видами транспорта – возможность мультимодальных переключений (например, с ж/д на авто) и минимизацию порожних пробегов. Логистический потенциал объекта определяется его способностью трансформировать разрозненные поставки в консолидированные потоки, что ведет к снижению общих логистических издержек в регионе влияния.

Операционная оценка концентрируется на внутренней технологической архитектуре объекта. Ключевым мерилом успеха здесь выступает производительность – объем груза, обрабатываемый в единицу времени при заданных ресурсах. Анализируются такие параметры, как скорость оборачиваемости товарных запасов, время обработки одного транспортного средства и коэффициент использования складских или терминальных мощностей. Оценка включает аудит технологических процессов: от степени автоматизации систем управления (WMS, TMS) до эргономики зон приемки и отгрузки. Операционно эффективным признается объект, который обеспечивает высокую надежность (отсутствие ошибок и потерь груза) при минимальных удельных операционных затратах на каждую тонно-операцию.

Логистическая и операционная оценка позволяют подтвердить, что создаваемая инфраструктура не станет «узким местом» транспортной системы, а обеспечит необходимую гибкость и скорость реакции на изменения рыночного спроса. В конечном итоге, именно операционное превосходство объекта создает долгосрочное конкурентное преимущество, которое позже конвертируется в финансовую прибыль.

Представим пример расчета по данным методикам на примере транспортно-логистический центр (ТЛЦ) площадью 10 000 м² с объемом инвестиций 500 млн руб.

1. Логистическая и операционная оценка

Данная методика реализует «физическую» производительность объекта. Главная задача – минимизировать издержки на единицу груза и увеличить скорость.

Грузооборот = 500 тонн в сутки.

Себестоимость обработки 1 тонны = 1 200 руб.

Коэффициент использования площади = 0,8

Скорость оборачиваемости запасов: 12 дней (товар не должен залеживаться).

Если автоматизация снизит время разгрузки фуры с 60 до 40 минут, пропускная способность вырастет на 33%, что является успехом в этой категории.

2. Коммерческая (инвестиционная) оценка

Здесь объект рассматривается как инвестиционный объект.

Объем инвестиционных вложений 500 млн руб.

Чистый годовой доход (CF): 100 млн руб. (выручка минус налоги и ОПЕХ).

Ставка дисконтирования = 15% (учет риска и инфляции).

Чистая приведенная стоимость рассчитывается по формуле (1), в результате получаем, NPV = -97,8 млн руб. 9 в расчете на 5 лет).

Срок окупаемости (PBP) = 7 лет.

Рентабельность инвестиций (ROI) = 20%.

3. Социально-экономическая оценка

Оценивает выгоду для государства и общества. Здесь учитываются эффекты, которые не приносят денег владельцу ТЛЦ напрямую. В данном случае основные эффекты включают:

- 1) Налоговый эффект: ТЛЦ платит НДС, налог на имущество и налог на прибыль.
- 2) Создание рабочих мест: 150 мест со средней ЗП 70 000 руб.
- 3) Экономия времени в пути: ТЛЦ сократил пробег фур в регионе. Экономия для сторонних перевозчиков – 15 млн руб./год.
- 4) Экологический эффект: Снижение выбросов CO₂ (оценивается через стоимость квот или затраты на медицину)

Сравнительный анализ этих трех подходов строится на фундаментальном различии их конечных целей, масштабов охвата и заданной цели.

Логистическая и операционная оценка концентрируется на внутренних целях объекта. Это микроуровень, где эффективность измеряется физическими единицами и временем. Основным инструментом оценки выступает

пропускная способность и ритмичность процессов. Если логистическая оценка показывает сбой в цепочке (например, простой транспорта), это автоматически обесценивает любые инвестиционные вложения.

Коммерческая (инвестиционная) оценка переводит физические показатели логистики на финансовые показатели. Это уровень собственника и капитала. В отличие от операционного подхода, здесь ключевым фактором становится время, но не как скорость разгрузки, а как временная стоимость денег. Капитальные затраты на строительство сопоставляются с будущими чистыми денежными потоками. Логистические успехи здесь важны только в той мере, в какой они увеличивают прибыль или сокращают издержки. Если объект технически совершенен, но рынок не готов платить за его услуги высокую цену, коммерческая оценка признает проект неэффективным, даже если логистические показатели идеальны.

Социально-экономическая оценка – это макроуровень, где объект рассматривается как элемент государственной или региональной системы. Она шире коммерческой, так как включает в себя «внешние эффекты» – выгоды, которые не достаются владельцу объекта, но полезны обществу. Например, если ТЛЦ снижает стоимость перевозки товаров в регионе, это выгодно всем жителям (дефляционный эффект), но не приносит прямой прибыли инвестору. Здесь финансовая окупаемость может быть низкой или даже отрицательной, но проект получит одобрение и финансирование от государства, если налоговые поступления, создание рабочих мест и экологические выгоды перевешивают затраты бюджета.

Вместе с тем российская экономика сегодня перестраивается в условиях жестких санкций, которые ударили по традиционным статьям дохода и импорту.

Сокращение бюджетных ресурсов, сокращение государственных расходов и ограничение финансирования некоторых отраслей экономики (транспортная отрасль не стала исключением) обостряют необходимость привлечения внебюджетных источников финансирования.

В этих условиях самоокупаемые инвестиционные проекты становятся одними из революционных инструментов, обеспечивающих экономический рост, международную независимость и поддержку развития регионов.

Таким образом, предлагается пересмотр существующих методик оценки инвестиционных проектов по созданию и модернизации ТЛИ и разработка инструментов по повышению рейтингов самоокупаемых проектов при проведении оценки эффективности инвестиционных проектов с государственным участием в условиях высокой неопределённости и ограниченности бюджетных ресурсов.

Заключение

Сравнение различных подходов к оценке эффективности создания объектов ТЛИ выявляет фундаментальные различия в целях, масштабах и критериях оценивания. Коммерческая оценка базируется на финансовой жизнеспособности проекта и рассматривает объект, как изолированный источник прибыли, где успех измеряется исключительно способностью получения чистого денежного потока для возврата вложений инвестора.

В отличие от неё, государственная оценка выходит за рамки прямого дохода и анализирует вклад объекта в общественное благосостояние, учитывая такие экстерналии, как рост валового регионального продукта, создание рабочих мест и снижение транспортных издержек для всей экономики.

Если коммерческий подход фокусируется на внутренней окупаемости, то государственная оценка оценивает мультипликативный эффект, который инфраструктура оказывает на развитие смежных отраслей и социальную стабильность территории. Логистическая и операционная оценка занимает промежуточное положение, концентрируясь на технологическом совершенстве и пропускной способности системы. В этом аспекте эффективность определяется не рублями прибыли или налогами, а скоростью обработки грузопотоков, надежностью поставок и отсутствием «узких мест» в цепи распределения.

Коммерческий анализ отвечает на вопрос о финансовой целесообразности, государственная оценка обосновывает необходимость проекта для страны, а логистическая экспертиза гарантирует, что объект будет технически справляться со своими задачами в рамках транспортного коридора. Взаимосвязь этих подходов проявляется в том, что высокая операционная эффективность напрямую ведет к росту коммерческой привлекательности, что, в свою очередь, создает устойчивую базу для выполнения социально-экономических задач государства.

Логистическая и операционная оценка акцентирует внимание на технологию ТЛИ, коммерческая оценка на расчет прибыли, а социально-экономическая оценка на общественную пользу. Таким образом, оценка одного и того же объекта ТЛИ с использованием трех перечисленных методик оценки показывает их существенное различие не только в оцениваемых критериях, но и в целях оценки.

Вместе с тем отмечается необходимость уточнения существующих подходов по оценке эффективности реализации инвестиционных проектов, реализуемых с государственным участием, в условиях кризиса в целях повышения рейтинга самоокупаемых проектов транспортной инфраструктуры

в целях возможности сохранения темпов наращивания мощности единой опорной транспортной сети.

Список литературы

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.11.2019 № 1512 (ред. от 06.06.2024) «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». [Электронный ресурс]. https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_339334/ (дата обращения: 12.03.2026).
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.03.2023 № 399 (ред. от 12.06.2025) «О случаях и порядке проведения проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения, о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации, приостановлении действия постановления Правительства Российской Федерации от 12 августа 2008 г. № 590 и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации, а также признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» (вместе с «Правилами проведения проверки инвестиционных проектов на предмет эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения»). [Электронный ресурс]. https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_442133/ (дата обращения: 12.03.2026).
3. Приказ Минэкономразвития России от 21.02.2024 № 108 (ред. от 24.06.2025) «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» (Зарегистрировано в Минюсте России 29.02.2024 № 77382). [Электронный ресурс]. https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_471156/ (дата обращения: 12.03.2026).

4. Бауэрсокс, Д. Дж., & Клосс, Д. Дж. (2017). *Логистика: интегрированная цепь поставок: учебник* / пер. с англ. Н. Н. Барышниковой, Б. С. Пинскера. 2-е изд. Москва: Олимп-Бизнес, 635 с.
5. Глущенко, К. П. (2012). Оценка эффективности транспортных проектов: опыт и проблемы (часть 2). *Мир экономики и управления, (1)*. EDN: <https://elibrary.ru/OUHGBB>
6. Кривякин, К. С., Макаров, Н. Н., & Полухина, А. А. (2018). Методика оценки эффективности логистической деятельности предприятия. *ЭКОНОМИНФО, (4)*. EDN: <https://elibrary.ru/YPSCMP>
7. Куликов, А. О. (2023). Оценка инвестиционной деятельности в строительстве. *Вестник УлГТУ, (3)* (103). EDN: <https://elibrary.ru/STKTOI>
8. Леонов, И. А. (2023). Оценка эффективности инфраструктурных проектов. *Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН, (2)*, с. 62–77. <https://doi.org/10.47711/2076-3182-2023-2-62-77>. EDN: <https://elibrary.ru/BVKSTK>
9. Мачерет, Д. А., & Разуваев, А. Д. (2024). Методология совершенствования оценки экономической эффективности развития транспортной инфраструктуры. *Управление, 12*(3), с. 26–35. <https://doi.org/10.26425/2309-3633-2024-12-3-26-35>. EDN: <https://elibrary.ru/DCLVDY>
10. Москвичев, О. В., Москвичева, Е. Е., & Никонов, Ю. С. (2025). Методика определения потребности развития региональной транспортно-логистической инфраструктуры. *Вестник Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта, 84*(4), с. 302–313. EDN: <https://elibrary.ru/MZJZYM>
11. Прокофьева, Т. А., & Клименко, В. В. (2020). *Транспортно-логистические системы. Стратегическое планирование и управление развитием: монография*. Москва: Канон+, 519 с.
12. Федотова, Ю. И. (2012). Принципы оценки эффективности логистических транспортно-технологических систем. *ТДР, (4)*. EDN: <https://elibrary.ru/QYRQNN>
13. Фрейдман, О. А. (2013). Методы критериальной оценки логистического потенциала региона. *Российское предпринимательство, 14*(3), с. 127–130. EDN: <https://elibrary.ru/PWLBJB>
14. Ярмомедов, И. В., & Цакаев, А. Х. (2024). Методики оценки эффективности проектов транспортной инфраструктуры: сравнительный анализ. *Экономическая безопасность, 7*(9), с. 2383–2402. <https://doi.org/10.18334/ecsec.7.9.121795>. EDN: <https://elibrary.ru/XDKCUF>
15. Bureau of Transportation Statistics. (2024). *2022 Commodity Flow Survey: Final Report*. U.S. Department of Transportation. <https://www.bts.gov/cfs>

References

1. Russian Federation. Government of the Russian Federation. (2019, November 26, amended June 6, 2024). *Resolution No. 1512 dated November 26, 2019 “On Approv-*

- al of the Methodology for Assessing Socio-Economic Effects of Construction (Reconstruction) and Operation Projects of Transport Infrastructure Facilities Planned for Implementation with Federal Budget Funds, as well as with State Guarantees of the Russian Federation and Tax Incentives*". ConsultantPlus. Retrieved March 12, 2026, from https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_339334/
2. Russian Federation. Government of the Russian Federation. (2023, March 15, amended June 12, 2025). *Resolution No. 399 dated March 15, 2023 "On Cases and Procedure for Auditing Investment Projects for the Efficiency of Using Federal Budget Funds Allocated for Capital Investments, on Amendments to Certain Acts of the Government of the Russian Federation, Suspension of the Resolution of the Government of the Russian Federation dated August 12, 2008 No. 590 and Certain Provisions of Certain Acts of the Government of the Russian Federation, and on the Repeal of Certain Acts and Certain Provisions of Certain Acts of the Government of the Russian Federation" (together with "Rules for Auditing Investment Projects for the Efficiency of Using Federal Budget Funds Allocated for Capital Investments")*. ConsultantPlus. Retrieved March 12, 2026, from https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_442133/
 3. Russian Federation. Ministry of Economic Development. (2024, February 21, amended June 24, 2025). *Order No. 108 dated February 21, 2024 "On Approval of the Methodology for Evaluating the Efficiency of Using Federal Budget Funds Allocated for Capital Investments, the Form of an Opinion on the Efficiency of an Investment Project Involving Construction, Reconstruction (including Restoration Elements), Technical Re-equipment of Capital Construction Facilities, Acquisition of Real Estate Fully or Partially Financed from the Federal Budget, and the Procedure for Maintaining a Register of Such Investment Projects That Have Received an Opinion on the Efficiency of Using Federal Budget Funds Allocated for Capital Investments" (Registered with the Ministry of Justice of Russia on February 29, 2024 No. 77382)*. ConsultantPlus. Retrieved March 12, 2026, from https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_471156/
 4. Bowersox, D. J., & Closs, D. J. (2017). *Logistics: Integrated supply chain* (2nd ed.). (N. N. Baryshnikova, B. S. Pinskera, Trans.). Moscow: Olimp-Business, 635 p.
 5. Glushchenko, K. P. (2012). Evaluation of transport project efficiency: Experience and challenges (Part 2). *World of Economics and Management*, (1). EDN: <https://elibrary.ru/OUHGBB>
 6. Krivyakin, K. S., Makarov, N. N., & Polukhina, A. A. (2018). Methodology for evaluating the efficiency of enterprise logistics activities. *ECONOMINFO*, (4). EDN: <https://elibrary.ru/YPSCMP>
 7. Kulikov, A. O. (2023). Evaluation of investment activities in construction. *Bulletin of Ulyanovsk State Technical University*, (3)(103). EDN: <https://elibrary.ru/STKTOI>
 8. Leonov, I. A. (2023). Evaluating the efficiency of infrastructure projects. *Scientific Works: Institute of Economic Forecasting of the Russian Academy of Sciences*, (2), 62–77. <https://doi.org/10.47711/2076-3182-2023-2-62-77>. EDN: <https://elibrary.ru/BVKSTK>

9. Macheret, D. A., & Razuvaev, A. D. (2024). Methodology for improving the assessment of economic efficiency of transport infrastructure development. *Management*, 12(3), 26–35. <https://doi.org/10.26425/2309-3633-2024-12-3-26-35>. EDN: <https://elibrary.ru/DCLVDY>
10. Moskvichev, O. V., Moskvicheva, E. E., & Nikonov, Yu. S. (2025). Methodology for determining the need for regional transport and logistics infrastructure development. *Bulletin of the Research Institute of Railway Transport*, 84(4), 302–313. EDN: <https://elibrary.ru/MZJZYM>
11. Prokofieva, T. A., & Klimenko, V. V. (2020). *Transport and logistics systems. Strategic planning and development management: Monograph*. Moscow: Kanon+, 519 p.
12. Fedotova, Yu. I. (2012). Principles of evaluating the efficiency of logistics transport and technological systems. *TDR*, (4). EDN: <https://elibrary.ru/QYRQNN>
13. Freidman, O. A. (2013). Methods of criteria-based assessment of regional logistics potential. *Russian Entrepreneurship*, 14(3), 127–130. EDN: <https://elibrary.ru/PWLBJB>
14. Yarmomedov, I. V., & Tsakaev, A. Kh. (2024). Methods for evaluating the efficiency of transport infrastructure projects: Comparative analysis. *Economic Security*, 7(9), 2383–2402. <https://doi.org/10.18334/ecsec.7.9.121795>. EDN: <https://elibrary.ru/XDKCUF>
15. Bureau of Transportation Statistics. (2024). *2022 Commodity Flow Survey: Final Report*. U.S. Department of Transportation. Retrieved from <https://www.bts.gov/cfs>

ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

Трепашова Эльвира Булатовна, аспирант кафедры «Экономика транспортной инфраструктуры и управление строительным бизнесом» Института экономики и финансов
Российский университет транспорта
ул. Образцова, 9, стр. 9, г. Москва, 127994, Российская Федерация
a.elvira.2503@gmail.com

DATA ABOUT THE AUTHOR

Elvira B. Trepashova, Postgraduate Student of the Department of Transport Employment Economics and Construction Business Management at the Institute of Economics and Finance
Russian University of Transport
9/9, Obratsova Str., Moscow, 127994, Russian Federation
a.elvira.2503@gmail.com
SPIN-code: 7160-2410

Поступила 01.03.2026

После рецензирования 18.03.2026

Принята 25.03.2026

Received 01.03.2026

Revised 18.03.2026

Accepted 25.03.2026