

# ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ



UNITED NATIONS

NATIONS UNIES

ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН

## **Второе Совещание группы экспертов по развитию Евроазиатских транспортных сообщений (3-5 ноября 2004 года, Одесса, Украина)**

### **Критерии для установления первоочередности проекта**

#### **1. Предисловие**

На 1<sup>ом</sup> совещании группы экспертов, проведенном в марте 2004 года в Алма-Ате, Казахстане, в рамках проекта ЕЭК ООН - ЭСКАТО ООН «Евроазиатских транспортных соединений», группа пришла к заключению, что первая фаза проекта будет сконцентрирована на формулировании интеррегиональных транспортных сообщений между Европой и Азией. На основе ряда критериев участвующие страны наминировали важные «Евроазиатские транспортные соединения», проходящие через их территории. ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН (впоследствии «секретариат») исходя из предложений стран объединили номинированные соединения, определили «недостающие звенья» между теми соединениями и предложили ряд маршрутов, для дальнейшего развития, начиная с углубленных анализов, которые будут проделаны в течение следующей фазы проекта (2005).

Качество транспортной инфраструктуры в участвующих странах очень различается. Учитывая тот факт, что у каждой страны существуют свои потребности финансирования, и что каждая страна конкурирует за ограниченные финансовые ресурсы, секретариат попросил страны подготовить в «отчете по стране» 2 таблицы, касающихся инвестиционных деятельности: первую таблицу с текущими/планируемыми инвестиционными деятельностями, и вторую с недавно предложенными проектами в течение короткого срока (до 2010 года), среднего срока (до 2015 года) и длительного срока (после 2015 года). Ответы стран были объединены в список проектов, к которым можно будет обратиться во время дискуссии. Т.к. не все страны предоставили на рассмотрение отчеты, чтобы

получить полную картину инвестиционной деятельности, требуется дополнительно контактировать с участвующими странами.

Как было договорено на 1<sup>ом</sup> совещании группы экспертов для предложенных проектов требуется установить порядок очередности на основе ряда определенных критерий. Поэтому одной из главных целей 2<sup>го</sup> совещании группы экспертов является определение первоочередных потребностей в инвестициях и установление критерий порядка очередности проектов. Цель этого документа состоит в кратком описании опыта других региональных/субрегиональных подходов при выполнении такого задания. Исходя из этого опыта участникам будет предоставлен для рассмотрения ряд критерий для установления первоочередности проектов в данном случае.

## **2. Европейский опыт установления приоритетов проектов**

За последние 10 лет, Европа испытывала возрастающий интерес в необходимости определения главных транспортных коридоров и инфраструктуры вдоль этих коридоров, а также соответствующего порядка очередности проектов. Декларация, принятая 1<sup>ой</sup> Панъевропейской транспортной конференцией, проходящей в Праге (октябрь 1991 года) была направлена на понимание идеи коридоров для всей Европы, а также идеи Панъевропейского сотрудничества в транспорте. Принимая во внимание необходимость сооружения новой транспортной инфраструктуры и нехватку ресурсов для этого осуществления, одной из главных проблем развития транспорта была проблема установить первоочередность проектов. После 1<sup>ой</sup> Панъевропейской транспортной конференции был разработан ряд инициатив, исследований и задач на Панъевропейском или субрегиональном уровнях. Для развития Евроазиатских транспортных соединений необходимо основываться на полученном опыте в Европе. Отсюда следует общее представление самых главных инициатив, предпринятых в Европе за последнюю декаду:

### **2.1 Концепция Панъевропейских коридоров**

На 2<sup>ой</sup> и 3<sup>ей</sup> Панъевропейских транспортных конференциях, прошедших на Крите (март 1994 года) и в Хельсинки (июнь 1997 года) концепция коридоров была разработана более детально.

Существующие Европейские соглашения в области планирования развития инфраструктуры в рамках ЕЭК ООН, а именно СМА (включая сети ТЕМ), СМЖЛ (включая сети ТЕР), СЛКП соглашения, решения Европейского Сообщества по Трансевропейским сетям для комбинированных перевозок, дорог и внутренних водных путей, и на скоростных поездах, а также соглашения, связанные с Европейским экономическим сообществом и работой по транспорту – все это стало исходной точкой для решения этой задачи, которая привела к данному состоянию коридоров.

Обсуждения конференции на Крите предоставили конкретные рекомендации для краткосрочных планированных инвестиций. В то же время была осознана «желательность» реализации перспектив в течение среднего и долгого срока. Это привело к установлению «3<sup>х</sup> слойной» концепции ряда директив для общего подхода планирования инфраструктур

«Слой» 1: состоит из долгосрочных перспектив развития Панъевропейской инфраструктуры всеобщего интереса, отраженного в международных документах СМА, СМЖЛ, СЛКП, время реализации которых не было установлено.

«Слой» 2: состоит из приоритетов всеобщего интереса развития Европейского сообщества в течение среднего срока: этими интересами могут оказаться Трансевропейские сети, одобренные Советом или одобренные для Центральной и Восточной Европы; а также этими интересами может оказаться ряд приоритетных коридоров, покрывающий все виды транспорта, включая развитие части сетей TER и ТЕМ в промежутке до 2010 года.

«Слой» 3: состоит из краткосрочных приоритетов всеобщего интереса, находящихся на «слое» 2, должны осуществиться в течение более короткого времени (около 5 лет). Для Центральной и Восточной Европы эти приоритеты должны быть определены через применение практических критерий, основанных на списке представленных проектов.

Основываясь на результатах Критской конференции, 3<sup>ья</sup> Панъевропейская транспортная конференция в Хельсинки завершила Коридоры 9 и 10, включая новые участки и расширения на ранее принятых коридорах, а также представила 4 новых транспортных региона, названных Панъевропейским транспортным регионом.

Описание Коридоров на «слое» 2 основано на частях сетей TER и ТЕМ и других предположений:

Первое: Каждая участвующая страна в Центральной и Восточной Европе должна граничить по крайней мере с одним коридором.

Второе: Коридоры должны быть включены только в том случае, если они экономически выгодны и если существуют возможности финансирования их развития до соответствующего уровня в 2010 году.

Третье: Выбранные коридоры должны быть совместимы с концепцией сети, и таким образом укреплять свою индивидуальную эффективность.

Для начального рассмотрения и отбора проектов на «слое» 3, которые могут осуществиться в течение 5 лет, был развит ряд критерий. Эти критерии

основаны на критериях ЕС и ЕЭК ООН и критериях, использованных международными финансовыми учреждениями.

## 2.2 Оценка нужд транспортной инфраструктуры (TINA)

Проект TINA был завершен в 1999. Работа TINA была сосредоточена на 11 странах: Эстонии, Латвии, Литвы, Чехии, Словакии, Венгрии, Польши, Словении, Румынии, Болгарии и Кипре.

Цель TINA была начать развитие сети мультимодального транспорта на территории стран-кандидатов, вступающих в ЕС. Это развитие сети должно соответствовать принципам, целям и критериям, установленным директивами для развития Трансевропейской транспортной сети на территории Европейского Союза (Решение 1692/96/ЕС). Процесс развития TINA можно разделить на 2 стадии:

Первая стадия: касалась определения сети, в которой составление сметы играет главную роль. На этой стадии требовалось определить сеть мультимодального транспорта TINA и реализовать в промежутке до 2015 года, принимая во внимание возможные экономические развития в участвующих странах. Все необходимые параметры, играющие важную роль во время планирования сети были также определены и проанализированы. Эти параметры включают: политические видения; экономическую структуру; стоимость инвестирования; имеющиеся финансовые ресурсы; прогноз перевозок; эффективность работы сети.

Вторая стадия: касалась определения инвестирования, которые приведут сети до требуемого качества. На этой стадии предложенные инвестирования были анализированы через сравнения составления сметы разными странами с ценой на единицу продукции.

## 2.3 Исследование транспортной инфраструктуры на Балканах (TIRS)

Исследование было проведено в 2002 году и было сосредоточено на 7 странах: Албании, Боснии и Герцеговина, Болгарии, Хорватии, Сербии и Черногории, бывшей Югославской Республики Македонии и Румынии.

Цели TIRS были:

- установить главные международные и региональные маршруты в регионе. (местные маршруты не рассматривались в исследовании);
- определить последовательные сети для использования в течение среднего срока в рамках планирования, программирования и координирования инвестирования инфраструктуры.
- определить первоочередные проекты, подходящих для международных инвестиций в течение краткого срока (определенные и финансируемые проекты на данный момент не рассматриваются в исследовании).

Главная сеть региональной важности для Болгарии и Румынии совпала с сетью, установленной в процессе развития TINA. Для остальных 5 стран, включенных в исследование TIRS был составлен список инфраструктуры в регионе, используя «список ЕИБи *Западно-балканской транспортной инфраструктуры*» (Июнь 2002) и Панъевропейские коридоры и стратегические сети, определенные ЕС.

При оценивании 223 проектов, предоставленных через инициативу TIRS для установления будущей программы инвестирования по региону, потенциальные проекты были классифицированы по многокритерным анализам, сосредоточенных на 2 главных аспектах, а именно: на социально-экономических возвратах инвестирования с одной стороны и функциональности и «последовательности» с другой стороны.

Проекты были распределены на 4 группы, согласно их общему интересу и достоверности их определения:

*Категория I:* считаются ли проекты подходящими для финансирования и должны ли быть быстро реализованы

*Категория II а и II б:* включают проекты, которые перед тем как они быть одобренными для финансирования требуют дополнительных анализов: II а подходящие и четкие проекты и II б: проекты, вызывающие вопросы

*Категория III:* проекты, от которых на данный момент следует отказаться

Для выбора проектов использовался ряд критерий, в основном основанный на задании TINA. Приблизительный подсчет цены на единицу продукции, основанный на собранной информации предложил стоимость единицы продукта, полученной в результате анализов проектов.

#### 2.4 Исследование балканской региональной инфраструктуры (REBIS)

Исследование было проведено в 2003 году и было сосредоточено на 5 странах: Албании, Боснии и Герцеговина, Хорватии, Сербии и Черногории и бывшей Югославской Республики Македонии. Цель проекта была подготовить план первоочередных инвестирований и сгруппированным списком подходящих проектов для финансирования, которые будут предоставлены ЕС, МФИ и другим донорам.

Процесс оценивания инвестиционных проектов и выбор вида транспорта были основаны на методе, использованном в проекте TIRS, работе, выполненной в проекте TINA и опыте консультанта. Этот проект состоял из двух ступеней:

Первая: способ отбора, основанный на ряде собранных критерий для многокритерных анализов списка определенных проектов. Способ отбора был основан на имеющейся информации, переговорах с федеральными властями и

оценке экспертов. Эти критерии включали: экономическую оценку; финансовую выгодность; воздействия на окружающую среду; функциональность и последовательность сети; готовность властей; и скорость осуществления.

Вторая: как только проекты были выбраны и тщательно рассмотрены, для многих из них был проделан пред-анализ экономической целесообразности. Дерективы пред-анализа экономической целесообразности состояли из подлинных анализов, основанных на собранной информации. Цель этих дерективов состояла в описании принципов сбора и подсчета требуемой информации пред-анализом экономической целесообразности. В отличие от способа отбора, дерективы пред-анализа экономической целесообразности описывали как выполнять процесс пред-анализа экономической целесообразности. Пред-анализ экономической целесообразности это более глубокий анализ перед принятием окончательного решения.

В дерективах, также как и в анализах экономической целесообразности не принималось во внимание распределение проектов среди стран. Требовалось предоставить следующую информацию: данные перевозок (в настоящее время и прогнозируемые), польза от проекта; и оценка стоимости инвестирования.

Анализ экономической целесообразности исследования был предоставлен для проектов, выбранных в процессе отбора. Базируясь на тех же самых принципах, что и в фазе отбора, «очки» были указаны для каждой критерии, рядом с количественными или денежными расчетами, полученных в результате пред-анализа экономической целесообразности.

## 2.5 «Группа высшего уровня» Van Miert по Трансевропейским транспортным сетям

Группа предоставила результаты в 2003 г. Цель «Группы высшего уровня» состояла в выборе ограниченного количества первоочередных проектов по транспортной сети для расширенного Европейского Союза до 2020 г, на основе предложений от государств-членов ЕС и присоединяющихся стран.

Метод отбора первочередных проектов был основан на 2 этапах:

*Первый:* был направлен на гарантирование общей последовательности проектов и обязательства со стороны участвующих государств-членов ЕС выполнять их. Среди используемых критерий выбора предложенных проектов были следующие:

- на Трансевропейских маршрутах особое внимание требуется уделять проектам, пересекающим природные барьеры, решать проблемы заторов или «недостающих» звеньев;
- проектов, стоящих не меньше 500 миллионов Евро;

- предоставленные доказательства показали: потенциальную экономическую выгоду, другие социально-экономические преимущества (социальные и относящиеся к окружающей среде), прочные обязательства от участвующих государств-членов выполнять требуемые оценки с целью завершения проекта в обусловленного периода.

*Второй:* оценивал вклад проектов по 3 основным целям политики Комитета: их вклад в содействие передвижения товара и людей между государствами-членами ЕС, их вклад в территориальное единство и развития транспорта. Более точно:

- Европейский вклад в содействие обмена между государствами-членами (улучшение соединений, возможность взаимодействия сетей между государствами и т.д.);
- Усилить связь, объединить больше членов или соединить главные периферийные регионы, а также менее развитые регионы в остальной Европе;
- Сделать вклад в устойчивое развитие, также как и принять во внимание проблемы безопасности и охраны окружающей среды и перераспределить модальный транспорт.

Первоочередные проекты были разделены на 3 группы:

*Группа 1:* содержала ограниченное количество новых проектов, работа над которыми будет проводиться до 2010 г (из 100 проектов было одобрено только 19). Для того чтобы содействовать наблюдению этих проектов, проекты были сгруппированы вдоль главных маршрутов, соединяющих столицы расширенного Союза или расширяющих предложенные маршруты в октябре 2001 г. Для лучшего поддержания управления расходов и рисков, а также привлечения участия кредитно-финансовых учреждений (таких как частный сектор), было решено, что необходимо получить лучшее совмещение 3 источников финансирования, т.е. смешание государственных бюджетов, бюджета Комитета (ЭК) и источников, полученных через прямой вклад от пользователей. Т.к. проекты привлекли внимание Европы и от сотрудничества между государствами-членами ожидается польза «Группа высшего уровня» провела начальное исследование проектов, включенных в это предложение. Согласно предварительным анализам, эти первоочередные проекты предлагают значительные социально-экономические преимущества: более низкие расходы (внутренне и внешне), более качественный транспорт и развитие. Техническое приложение отчета предоставило характеристику, ожидаемые преимущества и прогресс каждого нового проекта, включенного в это предложение. Среди них: экономия времени, снижение выделения CO<sub>2</sub> и других загрязняющих агентов, снижение заторов, улучшение безопасности и снижение автодорожных происшествий. Более сбалансированные пространственные развития, обоснованный вклад в развитие, содействие интермодальности, польза будущим поколениям, динамика потенциала

поддержания роста внутреннего рынка, вклад в обоснованные развития - все это считается эффективным инвестированием для всего Союза.

*Группа 2:* содержит менее сформулированные долгосрочные проекты для первоочередного развития с большим вкладом со стороны Европы. Не смотря на долгосрочный период эти проекты заслуживают особого внимания. Эти проекты могли быть внесены в 1 группу, но Группа решила, что не способна получить от всех участвующих стран гарантию, что строительство начнется до 2010 г.

*Группа 3:* содержит важные проекты для территориальных связей, содействующие экономическому и социальному единству.

## 2.6 Генеральный план ЕЭК ООН проектов TEM и TER

Генеральный план проектов TEM и TER начался в сентябре 2003 г. и ожидается завершиться в ноябре 2004 г. Работа была сосредоточена на 21 стране: Австрии, Беларуси, Боснии и Герцеговина, Болгарии, Хорватии, Чехии, Грузии, Греции, бывшей Югославской Республики Македонии, Венгрии, Италии, Литвы, Республики Молдовы, Польши, Румынии, Российской Федерации, Сербии и Черногории, Словакии, Словении, Турции и Украины.

Цели плана – разработка согласованной стратегии транспортного инвестирования (усовершенствованных и главных автомобильных, железнодорожных и комбинированных транспортных инфраструктуры, требуемых для страна-участников региона TEM и TER), как центральной автомобильной, железнодорожной и комбинированной транспортной сети в регионе TEM и TER т.е. (1) определение первоочередных инвестиций; (2) создание расписания осуществления проектов; и (3) оценка вовлеченных расходов и соответствующие соглашения инвестирования

*Работа должна:*

- Поддерживать развитие целей проектов TEM и TER; интеграцию Европейской транспортной инфраструктуры, расширение TEN-T; практическое применение Панъевропейских транспортных коридоров, стимулирование интермодальной работы и «дополнительности» видов транспорта, обеспечение максимальной эффективности транспортной инфраструктуры.
- Основываясь на опыте, полученном из сети TEM и TER; Панъевропейских транспортных коридоров, Оценки нужд транспортной инфраструктуры (TINA), Трансевропейских транспортных сетей (TEN-T), соглашения для железнодорожной инфраструктуры Европейского Союза и его влияния в регионе TER, TIRS, REBIS и других похожих исследований; требуется критически рассматривать такие определения ЕЭК ООН как: «узкие места», «недостающие звенья» и другие первоочередные необходимости

транспортной инфраструктуры, также как и социальные аспекты, аспекты относящиеся к окружающей среде и аспекты безопасности; возможность взаимодействия сетей в исчислении железнодорожных подвижных составов и оборудования; возможность взаимодействия сетей между разными видами транспорта, альтернативные соединения между модальными разделениями, альтернативные и мультимодальные маршруты, международные соединения, расширения, взаимодействие и динамизм по направлению к соседним регионам, транспортные системы и другие практические аспекты; прогнозирование перевозок, определенные критерии первоочередности необходимой транспортной инфраструктуры на главных автомобильных, железнодорожных и комбинированных транспортных коридорах регионов TEM и TER, директивы ЕС для развития TEN-T (решение совета 1692/96/ЕС) и их исправленные издания.

- Основываясь на технических стандартах и рекомендациях ЕЭК ООН СМА, СМЖЛ, СЛКП, TEM и TER, рекомендациях ЕЭК ООН для определения роли транспортной инфраструктуры, технических стандартов, «узких мест», «недостающих звеньев», качества сервиса сетей инфраструктуры (TRANS/WP.5/60); использование глобальных критерий для определения центральных сетей таких как использованных для TINA и определение «критических» коридоров, их корректирование и дополнения к 3<sup>ей</sup> Панъевропейской транспортной конференции в Хельсинки.

Для предложения альтернативных сценариев генерального плана региона TEM и TER, проекты и планы были направлены на нужды автомобильных, железнодорожных и комбинированных транспортных инфраструктур, включая государственные, региональные и Европейские вопросы; соединения между сетями TEM и TER, также как между TEM и TER с другими компонентами сетей (Морской порт – внутренний порт – аэропорт – морские перевозки на короткие расстояния- внутренние водные пути); и возможные соединения и расширение сетей TEM и TER с соседними регионами (Балтийского моря, Средиземного моря, Черного моря, Каспийского моря, Северной Африки, Евразийским и Трансафриканским регионами).

Ожидаемые результаты включают: определение центральных сетей региона TEM и TER, генеральные планы региона TEM и TER, подсчеты бюджета для осуществления предложенных генеральных планов региона TEM и TER, возможные стадии конструирования и расширения границ, требуемые технические и начальные действия для содействия осуществления предложенных генеральных планов региона TEM и TER; подсчеты возможных финансовых ресурсов, замечания по перспективам конструирования центральных сетей региона TEM и TER и рекомендации для улучшения.

Для нужд генерального плана региона TEM и TER профессор Д. Тсамбоулас, из NTUA, Афины, Греция с помощью профессора Пермана, из университета Лидс, с поддержкой центральных офисов проекта TEM и TER и

транспортного отдела ЕЭК ООН детально разработали прототип методологии для определения проектов и их первоочередности. Методология TEM и TER была рассмотрена и одобрена участвующими странами в феврале 2004 г. в Братиславе, Словакии и в Будапеште, Венгрии на совещании государственных экспертов, назначенных для каждого проекта, и после этого было использовано при оценки и определения первоочередности 350 предложенных странами проектов. Главные элементы методологии генерального плана TEM и TER предоставлены ниже.

### **3. Методология генерального плана ЕЭК ООН TEM и TER для определения первоочередности проектов.**

Использованная методология для генерального плана TEM и TER была направлена на определение 2 первоначальных элементов сети (физический элемент, а также временной элемент для осуществления) и соответственно покрывает сбор информации, описание существующих «национальных сетей» и их проблемы, прогнозирование и оценки, и последнее требуемое определение проектов. Использование методологии сформировало сети TEM и TER, а также создало генеральный план. Методология может быть разделена на 4 фазы:

ФАЗА А - Определение

ФАЗА В - Прогнозирование

ФАЗА С - Оценивание

ФАЗА D – Установление первоочередности

*Определение*, согласно общей критерии, проектов – это то, что стоит дальнейших анализов и оценки, *прогнозирование* будущих условий определенных сетей; *оценивание* выбранных проектов соответственно конкретным критериям оценки, *установление первоочередности* проектов, основанных на результате оценивания, для того чтобы классифицировать их на 4 первоочередных уровнях.

#### ФАЗА А – Определение проектов

Эта фаза обозначена 3 уровнями отбора, первый относится к «уместности» проектов, второй относится к их «готовности» и третий к их «экономической оправданности».

##### *Уровень I: Уместность проекта*

- Проект соответствует техническим стандартам и рекомендациям ЕЭК ООН СМА, TEM и TER;
- Проект содействует выполнению 1 или большего ряда целей;
- Проект находится на главных Трансевропейских маршрутах, соединенных с внутренними рынками расширенной Европы, Панъевропейскими коридорами, TINA, REBIS, TEN-T и др.;

- Проект вносит вклад в соединение сетей ТЕМ и ТЕР с другими регионами (например, 4 Евроазиатскими коридорами, определенными Евроазиатской транспортной конференцией, проведенной в г. Санкт-Петербурге в 2000 году);
- Проект допускает устранение «узких мест» и исключение «недостающих звеньев»;
- Проект соответствует целями государственных планов страны, соседних стран или видением руководства страны.

#### *Уровень 2: Готовность*

- Проект должен быть определен и обязательства развития должны быть установлены и общепризнаны;
- Кроме того, наличие плана организационной деятельности может стать другой критерией удачного осуществления проекта.

#### *Уровень 3: Экономическая оправданость*

- Для осуществления генерального плана ТЕМ будут рассмотрены проекты с минимальным бюджетом до 10 миллионов на один проект;
- Существующие доказательства, полученные из анализа экономической целесообразности проекта, показывают возможность экономической выгоды и четкое обязательство участвующих стран выполнять требуемые оценки с целью завершения проекта в течении договоренного периода;
- Существуют ли значительные ограничения, накладываемые окружающими условиями, которые помешают началу проекта;
- Может ли ожидаемый/прогнозируемый спрос, ассоциированный с проектом, доказать необходимость проекта.

#### ФАЗА В – Прогнозирование

Используя комбинацию официальных прогнозов, прогноза международных исследований, а также анализы тенденций были развиты разные сценарии спроса на транспорт.

#### ФАЗА С – Оценивание

Начальный уровень определения многих проектов, отсутствие точного знания ситуации, неполное знание спроса перспектив транспорта, многочисленный список разных проектов, а также специфические цели ТЕМ все это было в пользу использования многокритерных анализов вместо других методов сравнения и оценивания определенных проектов.

Такой метод позволяет проектам принять во внимание имеющуюся информацию, а также вводную информацию даже на их самом начальном уровне определения. В тоже самое время были предоставлены некоторые специфические элементы, требующие особого интереса лиц, принимающих решения.

Критерии оценивания были определены согласно 3 основным аспектам:

- Социально-экономическому возврату инвестирования
- Функциональности и последовательности сетей
- Стратегическим и политическим вопросам, связанных с сетями

Под этими 3 ориентировочными направлениями оценивания процесса были выдвинуты критерии:

***ГРУППА А - Социально-экономический возврат инвестирования:***

- Степень важности
- Эффективность издержек
- Относительные расходы
- Уровень спроса на транспорт
- Осуществление финансирования

***ГРУППА В - Функциональности и последовательности/связи сетей***

- Фактическая важность международного спроса на перевозки/пассажиры
- Фактическая важность международного спроса на перевозки/товар
- Устранение «узких мест»
- Соединение существующих сетей (международного уровня)
- Возможности взаимодействия сетей

***ГРУППА С – Стратегические/политические вопросы относительно сетей***

- Краевой эффект
- Политические обязательства
- Региональное и международное сотрудничество
- Исторические/наследственные аспекты
- Экономические воздействия

Оценка и первоочередность проектов были установлены исходя из определенных критерий подсчета.

**ФАЗА D – Установление первоочередности**

Комбинация критерий подсчета и первоочередности относит каждый проект в одну из четырех категорий:

*Приоритет 1:* проекты, которые могут быть финансированы и осуществлены в скором времени, включая проекты до 2010 г.

*Приоритет 2:* проекты, требующие некоторых дополнительных исследований для заключительного определения перед тем как начать финансирование или плановое осуществление до 2015 г.

*Приоритет 3:* проекты, требующие дальнейшего исследования для принятия заключительного определения перед тем как начать финансирование или плановое осуществление до 2020 г.

*Приоритет 4:* проекты, которые будут осуществлены в течение продолжительного периода, включая проекты с неполной информацией.

#### **4. Проекты установления первоочередных потребностей в инвестициях на сети Азиатских шоссейных дорог**

Существует ряд похожих заданий, которые в данный момент проводятся в Азиатском регионе различными субрегиональными группами, включая ADB программу «Регионального Экономического Сотрудничества Центральной Азии» (РЭСЦА) и проекта автомобильных дорог ASEAN.

ООН ЭСКАТО недавно начал проект, который принимает первоначальные меры для установления первоочередных потребностей на сети Азиатских шоссейных дорог. Принимая во внимание громадные размеры сети (более 140,000 км), секретариат сосредоточился на следующих критериях: данном статусе маршрутов (состояния), национальной политике, субрегиональных и региональных приоритетах и возможностях на маршрутах/коридорах предоставить транзит другим странам, особенно странам, не имеющим выхода к морю. Особое внимание было уделено соединению с соседними странами (районам, соединяющих пункты пересечения границ) и районам, не соответствующим стандарту и требующим усовершенствования для того чтобы удовлетворить международные стандарты, указанных в межправительственном соглашении на сети Азиатских шоссейных дорог.

Т.к. на данной сети Азиатских шоссейных дорог существует много маршрутов, которым требуются инвестиции, ожидается, что эта проблема будет дальше изучена и анализирована в течение последующих 10 лет.

#### **5. Предложенные критерии и методологические рамки для установления первоочередности проектов вдоль Евроазиатских транспортных соединений**

Основываясь на европейском опыте, секретариат предлагает рассмотреть подход для установления первоочередных проектов в случае Евроазиатских транспортных соединений похожий на подход, используемый для развития генерального плана TEM и TER.

Позже страны должны будут детально разработать список проектов и предложить дальнейшие проекты вдоль определенных Евроазиатских транспортных соединений, используя один способ.

При получении от стран заключительных предложений процесс оценивания и установления первоочередности будет осуществлен на 2 стадиях. 1ая стадия будет являться для проектов предвыборочной. Согласно характерным

предвыборочным критериям стоящие проекты будут выбраны для дальнейших анализов и оценивания. Проекты, не удовлетворяющие ни одну из главных предвыборочных критерий, будут определены в резервный список (категория 4) для осуществления в течение более длительного периода. На 2ой стадии будут выбраны первоочередные проекты, которые относятся к более точным критериям выбора и впоследствии будут распределены на 3х уровнях (Категории 1, 2 и 3). Ниже следует краткое описание предложенных критерий.

#### Пред-выборочные проекты:

В пред-выборочной фазе будут приняты во внимание следующие 2 уровня:

##### Уровень 1 отбора: Сущность проекта

- Проект соответствует важным техническим стандартам и рекомендациям ЕЭК ООН СМА, СМЛЖ/TAR, СЛКП, ТЕМ и TER, а также техническим стандартам и рекомендациям ААД ЭСКАТО ООН и TAR
- Проект осуществлен вдоль определенных Евроазиатских транспортных соединений, желательно вдоль договоренных первоочередных маршрутах
- Проект направлен на устранение «узких мест» и «недостающих звеньев» вдоль этих соединений
- Проект направлен на облегчение территориального доступа к морю развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и содействию нахождения решений проблем отдаленности и изоляции от мировых рынков
- Проект соответствует с целями государственных планов страны, соседних стран или других планов суб-региона

##### Уровень 2 отбора: *Готовность*

- Проект должен быть определен, и обязательства развития должны быть установлены и общепризнаны
- Существует план организационной деятельности, который может привести к успешному осуществлению проекта
- Социально-экономические мнения и мнения, относящиеся к окружающей среде, были тщательно взвешены, для того чтобы избежать проблем при осуществлении проекта
- Ожидаемый/прогнозированный спрос, ассоциированный с проектом, сможет доказать необходимость проекта

##### Уровень 3 отбора: *Оправданность*

- Соответствовать Евроазиатским элементам, а именно быть не менее 10 миллионов
- Существующие доказательства должны показать возможность экономической оправданности и других социально-экономических пользы (например, таких как социальные и относящиеся к окружающей среде), обязательства от участвующих стран выполнять требуемые оценки с целью завершения проекта в течении договоренного периода.

## Выбор проектов

После заключительной предвыборочной стадии, описанной выше, для установления первоочередности проектов будут предоставлены четкие критерии отбора проектов. Эти критерии могут в себя включать:

- Технические стандарты и рекомендации ЕЭК ООН СМА, СМЛЖ, СЛКП, ТЕМ и TER, а также ААД ЭСКАТО ООН и TAR
- Вклад проекта Евроазиатских транспортных соединений в плане важности содействия обмена среди стран, принимающих участие в проекте, а также между Европой и Азией в целом
- Вклад в обоснованные развития транспорта и в тоже время решение проблем безопасности и охраны окружающей среды и перераспределения интермодального транспорта
- Ряд деректив ООН ЭСКАТО для социально-экономического анализа затрат и результатов для оценки транспортной инфраструктуры (Нью-Йорк и Женева, 2003 г.)

## Группа критерий

Разработаны 2 «элемента» четких критерий отбора. Горизонтальный элемент, исследующий «Функциональность/Последовательность», выражает роль проекта в функциональности и последовательности Евроазиатских транспортных соединений. Вертикальный элемент, именуемый «социально-экономической эффективностью/приемлемости», выражает социально-экономический возврат инвестиций.

### *Горизонтальный элемент: Функциональность/Последовательность*

- Обслуживает международные соединения (включая по крайней мере 2 страны, вовлеченных в проект Евроазиатских транспортных соединений)
- Соединяет основные периферейные регионы и/или развитые регионы вовлеченных стран с остальными важными европейскими и азиатскими пунктами
- Стимулирует решения транзитных перевозок стран, не имеющих выхода к морю, но заслуживающих особого внимания;
- Пересекает природные барьеры в Евроазиатских транспортных соединениях;
- Устраняет «узкие места» и «недостающие звенья» вдоль Евроазиатских транспортных соединений
- Развивает основные национальные первоочередные инфраструктуры, определенных и включенных в государственные планы.

*Вертикальный элемент: социально-экономической эффективностью/обоснованности*

- Имеет высокую степень необходимости, охарактеризованной государственными властями и/или социальными интересами;
- Проходит тест экономической эффективности;
- Имеет высокую степень готовности для быстрого выполнения;
- Осуществление финансирования (т.е. разрешает частное финансирование, чтобы избежать проблем в государственном бюджете).

#### Установление первоочередности проектов

Комбинация критерий подсчета и первоочередности относит каждый проект в один из четырех квадрантов. Каждый квадрант выражает уровень первоочередности. Классификация первоочередности предложена следующим образом:

*Приоритет 1:* проекты, которые могут быть финансированы и осуществлены в скором времени, включая проекты до 2010 г.

*Приоритет 2:* проекты, требующие некоторых дополнительных исследований для заключительного определения перед тем как начать финансирование или плановое осуществление до 2015 г.

*Приоритет 3:* проекты, требующие дальнейшего исследования для принятия заключительного определения перед тем как начать финансирование или плановое осуществление до 2020 г.

*Приоритет 4:* проекты, которые будут осуществлены в течении продолжительного периода, включая проекты с неполной информацией.