

EuropeAid 2012/308-293

# IDEA II

## ТРАНСПОРТНЫЙ ДИАЛОГ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СЕТЕЙ

*Приложение 1 – Методика приоритизации проектов ВП*

*Июль 2016 г.*





## Содержание

<b>1. Введение</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Введение в процесс приоритизации</b> .....	<b>2</b>
2.1 Основные цели .....	2
2.2 Предлагаемый подход .....	3
<b>3. Процесс приоритизации</b> .....	<b>4</b>
<b>4. Критерии предварительного отбора проектов</b> .....	<b>6</b>
<b>5. Оценка проектов</b> .....	<b>8</b>
5.1 Достаточность информации .....	8
5.2 Критерии оценки и индекс зрелости проектов .....	8
5.2.1 Набор критериев .....	8
5.2.2 Критерий региональной интеграции.....	9
5.2.3 Технический критерий.....	10
5.2.4 Социально-экономический критерий.....	12
5.2.5 Экологический критерий .....	12
5.2.6 Критерий стратегической значимости .....	13
5.2.7 Индекс зрелости проекта .....	14
<b>6. Установление относительной важности критериев и суб-критериев</b> .....	<b>17</b>
<b>7. Онлайн-инструменты в поддержку процесса приоритизации</b> .....	<b>19</b>
7.1 База данных транспортных проектов ВП .....	19
7.2 Инструмент для взвешивания критериев.....	21
7.3 Инструмент приоритизации проектов.....	22
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 1– ФОРМА ОПИСАНИЯ ПРОЕКТОВ</b> .....	<b>24</b>



## 1. Введение

Настоящий документ описывает методику определения приоритетности транспортных и логистических проектов в контексте расширения основной сети TEN-T для стран Восточного партнерства (ВП). Цель данной методики заключается в создании портфеля приоритетных проектов. Представленный ниже подход является первым этапом двухэтапной процедуры, в результате которой будет определен портфель приоритетных проектов для стран Восточного партнерства. Если первый этап касается всех проектов, независимо от степени их зрелости и имеющейся информации, второй этап имеет количественный характер, охватывая только зрелые проекты, для которых значительная часть базового анализа была завершена.

Документ имеет следующую структуру: в Разделе 2 представлены основные цели предлагаемой методики приоритизационного процесса в рамках первого этапа и специфические особенности применяемого подхода. Раздел 3 описывает весь процесс приоритизации и вспомогательные инструменты. В разделе 4 представлены критерии предварительного отбора проектов, то есть предварительные условия для перехода проекта на следующие этапы – оценки и приоритизации. Раздел 5 содержит критерии оценки, необходимые для определения приоритетных проектов и их индекса зрелости. Раздел 6 описывает методику, используемую для определения относительной важности критериев (определение веса). Наконец, в Разделе 7 содержится подробная информация об онлайн-инструментах, поддерживающих весь процесс. В данный документ не входят цели, методика и особенности второго этапа, который будет реализован после того как портфель приоритетных проектов будет сформирован.



## 2. Введение в процесс приоритизации

### 2.1 Основные цели

Цель процесса приоритизации заключается в составлении перечня приоритетных транспортно-логистических инфраструктурных проектов, имеющих большое региональное или субрегиональное значение. Приоритетность проектов должна определяться в зависимости от их вклада в сбалансированное, устойчивое развитие основной сети TEN-T на восток, с точки зрения их экономического, экологического и социального воздействия.

Для достижения этой цели проекты должны соответствовать одной или нескольким из следующих характеристик:

- **Содействие развитию грузовых и пассажирских перевозок** как внутри региона (на региональном уровне), так и между регионами (на межрегиональном уровне). В связи с этим проекты, связанные с транспортными коридорами, пересечением границ, водными путями, аэропортами и портами играют ключевую роль.
- Содействие **оптимизации использования каждого вида транспорта**, что позволит найти наиболее подходящие решения в долгосрочной перспективе, обеспечивая преимущества для операторов с точки зрения сокращения международных транспортных расходов и повышения общей эффективности системы за счет расширения связей между странами.
- Содействие **перераспределению баланса между видами транспорта** в пользу тех, что наилучшим образом соответствуют требованиям в отношении выбросов двуокиси углерода и отличаются высокими стандартами защищенности и безопасности. В рамках региона Восточного партнерства это ведет к стимулированию мультимодального подхода за счет отведения ключевой роли в междугородных грузовых перевозках железнодорожному и внутреннему водному транспорту, модернизации транспортных узлов и особенно портов, а также создания эффективной сети внутренних транспортных связей.
- **Национальная и международная заинтересованность**. Проекты нуждаются в сильной национальной поддержке, и их развитие на протяжении всего процесса принятия решений должно сопровождаться политическим содействием со стороны всех участвующих стран-партнеров.

Проект приоритизации транспортно-логистических проектов Восточного партнерства учитывает степень вклада каждого проекта в достижение целей Стратегии Восточного партнерства, таких как:

- **Оптимизация эксплуатации транспорта, повышение защищенности и безопасности** за счет снижения количества и тяжести несчастных случаев в международных перевозках и сокращения случаев нарушения безопасности международными операторами.
- **Повышение экономической эффективности**, в основном, за счет экономии средств международных пользователей транспортной системы и операторов, предлагающих транспортные услуги.
- **Повышение экологической устойчивости транспортной системы** за счет снижения загрязнения воздуха, шума, выбросов парниковых газов и других видов воздействия на окружающую среду.



## 2.2 Предлагаемый подход

Подход, представленный в настоящем документе, был основан на результатах прошлых практических достижений в этой области и получил дальнейшее развитие с учетом большей степени сопоставимости с другими существующими подходами, в частности, с методикой, применяемой Транспортной обсерваторией Юго-Восточной Европы (ТОЮВЕ). Следует отметить, что, в силу различных целей и статусов проектов, а также особенностей приоритизационных процессов некоторые различия будут неизбежно существовать между процессами приоритизации в контексте ВП и в рамках других международных программ. В частности, методология ТОЮВЕ была специально разработана для определения приоритетов только тех проектов, что претендуют на получение финансирования и являются достаточно зрелыми для начала реализации, в то время как предлагаемый подход к приоритизации проектов для Восточного партнерства применяется на более ранней стадии проектного цикла. Другими словами, подход для Восточного партнерства был специально разработан таким образом, чтобы обеспечить возможность оценки проектов с более низким или нулевым уровнем зрелости. Такие проекты все еще требуют некоторых подготовительных работ для полного определения их осуществимости. Запрос на финансирование таких проектов в первую очередь обусловлен необходимостью завершить или начать подготовительную работу.

**В связи с этим представленная ниже методика приоритизации была специально разработана с учетом проведения предварительной качественной оценки проектов. Более зрелая методика, основанная на количественном подходе, должна быть предложена после того как будет доступна подробная информация о проектах.**

В следующих главах представлены основные принципы и рабочие предположения, лежащие в основе подхода к приоритизации, в том числе, принятые критерии оценки и онлайн-инструменты, разработанные для обеспечения участия, в случае необходимости, нескольких оценщиков. Разработанная методика имеет комплексный характер, и перечень предлагаемых критериев оценки весьма широк.

**Следует отметить, что на данном этапе процесса доступной информации о проектах не будет достаточно, чтобы удовлетворить всем суб-критериям оценки.** С учетом этого для поддержки предлагаемого подхода были разработаны он-лайн инструменты, позволяющие рассматривать лишь ограниченное число критериев или суб-критериев, которые отбираются с учетом доступной информации. Эти инструменты позволяют создавать различные перечни приоритетных проектов в зависимости не только от веса, придаваемого каждому из критериев, но и от различного числа рассмотренных критериев.



### 3. Процесс приоритизации

Процесс приоритизации, разработанный для транспортно-логистических проектов Восточного партнерства, предполагает реализацию следующих шагов:

- 1) отбор проектов для последующей приоритизации (выполнение критериев предварительного отбора);
- 2) разработка критериев и суб-критериев;
- 3) установление относительной важности критериев (путем парного сравнения);
- 4) оценка проектов с точки зрения общей схемы оценки с критериями и подкритериями;
- 5) приоритизация проектов, т.е. определение окончательного рейтинга проектов с учетом веса критериев и суб-критериев.

В целях поддержки этого многоступенчатого процесса был специально разработан ряд взаимосвязанных онлайн-инструментов:

- a) база данных транспортных проектов ВП;
- b) инструмент взвешивания критериев;
- c) инструмент приоритизации проектов.

База данных транспортных проектов Восточного партнерства представляет собой онлайн базу данных, включающую проекты, которые были: i), представлены странами Восточного партнерства, ii) определены в рамках предыдущих проектов технической помощи, как имеющие значимость для региональной транспортной сети, или iii) определены международными финансирующими учреждениями (МФУ). Эта база данных содержит перечень планируемых или реализуемых проектов в регионе.

Из этой базы данных проекты, достаточно эффективные с точки зрения критериев предварительного отбора, выбираются для дальнейшей обработки<sup>1</sup>.

Второй этап процесса связан с определением критериев и суб-критериев, которые будут использоваться для определения приоритетности проектов. Важно помнить, что для обеспечения возможности рассмотрения проектов с низким или нулевым уровнем зрелости, подкритерии оценки были преднамеренно разработаны с учетом их оценки в качественном выражении. Критерии и суб-критерии рассмотрены и представлены в Разделе 5.

Третья стадия процесса включает определение относительной важности критериев и суб-критериев (процесс взвешивания), предполагающее совместное участие всех заинтересованных сторон. На этом этапе можно пригласить заинтересованные стороны для сравнения критериев с использованием метода парного сравнения, как описано в Разделе 6. Для этой цели был разработан онлайн-инструмент, позволяющий использовать суждения, сделанные в рамках парного сравнения для определения веса, который заинтересованные стороны неявно придают каждому критерию. Инструмент может быть использован многократно: процедура взвешивания легко может быть проведена повторно, если в этом будет заинтересован новый участник.

<sup>1</sup> Как упоминалось ранее, на данном этапе процесса имеющейся в базе данных информации по проектам будет недостаточно для удовлетворения всем суб-критериям оценки, предусмотренным для этого процесса. После того, как пробелы будут заполнены, вспомогательные онлайн-инструменты позволят заново запустить процедуру приоритизации.



На четвертом этапе проекты оцениваются с использованием набора критериев и суб-критериев на основе информации, полученной из базы данных.

И, наконец, на пятом этапе осуществляется приоритизация проектов с составлением их окончательного рейтинга на основе веса используемых критериев и суб-критериев. Для поддержки этого заключительного шага был разработан онлайн-инструмент определения приоритетности проектов. Инструмент позволяет легко ранжировать проекты различными заинтересованными сторонами в зависимости от различных наборов критериев и суб-критериев оценки и соответствующих значений веса.

База данных по проектам, инструмент взвешивания и инструмент приоритизации были разработаны в целях поддержки процесса приоритизации с использованием предлагаемого подхода. Они могут быть легко изменены в будущем для размещения новых проектов, обновления информации о проектах, которые уже включены в базу данных, использования новых критериев и / или суб-критериев оценки по мере улучшения статуса проектов и / или постановки различных целей в процессе приоритизации.

Более подробное описание онлайн-инструментов приведено в Разделе 7.



## 4. Критерии предварительного отбора проектов

Портфель приоритетных проектов формируется на основе базы данных транспортных проектов Восточного партнерства, включающей все проекты, предложенные странами, международными финансовыми учреждениями и другими организациями. Используемый подход предполагает создание более узких или широких портфелей проектов, в зависимости от объема приоритизации и имеющейся информации.

Были определены четыре основных критерия предварительного отбора. При активации одного или нескольких из этих отборочных критериев приоритизационный процесс включает (или не включает) проекты, которые этим критериям соответствуют (или нет). Вот эти критерии отбора:

1. **Географическое положение.** С учетом предложенных вариантов по этому критерию отбора портфель проектов будет включать в себя:
  - a. только проекты, являющиеся частью расширения основной сети TEN-T на Восток;
  - b. также проекты в сети, имеющей доступ к основной сети;
  - c. все проекты независимо от их местоположения.
2. **Тип инвестиций.** С учетом предложенных вариантов по этому критерию отбора портфель проектов будет включать в себя:
  - a. только инвестиции в физическую инфраструктуру;
  - b. также инвестиции в реализацию мягких мер.<sup>2</sup>
3. **Объем инвестиций.** С учетом предложенных вариантов по этому критерию отбора портфель проектов будет включать в себя:
  - a. только проекты ниже определенного порога инвестиций.
4. **Статус проекта.** С учетом предложенных вариантов по этому критерию отбора портфель проектов будет включать (или исключать) завершенные или почти завершенные проекты.

Перечисленные выше требования могут также использоваться странами Восточного партнерства в качестве руководящих принципов в процессе выявления, отбора и представления мероприятий и мер, признанных пригодными для включения в портфель, и участия в последующей процедуре приоритизации.

---

<sup>2</sup> Трансграничные проекты, которые могут способствовать ускорению реализации мягких мер, а также согласования процедур и документации, станут дополнительным аргументом в пользу инвестиций.



Таб. 1: Критерии предварительного отбора

<b>Географическое положение</b>	<b>Проекты, являющиеся частью расширения основной сети TEN-T на Восток</b>	<b>Все проекты, расположенные на маршрутах доступа к расширению основной сети TEN-T на Восток</b>	<b>Все проекты независимо от их местоположения</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Тип инвестиций</b>	<b>Только инвестиции в физическую инфраструктуру</b>		<b>Также инвестиции в реализацию мягких мер</b>
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
<b>Объем инвестиций</b>	<b>Менее ..... миллионов евро</b>		
<b>Статус проекта</b>	<b>Завершен или почти завершен</b>		<b>Другое</b>
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>



## 5. Оценка проектов

### 5.1 Достаточность информации

Для проекта, который будет рассматриваться с целью его включения в портфель приоритетных проектов Восточного партнерства в области транспорта и логистики, требуется минимальный набор базовой **информации**. В идеале этот минимальный набор должен включать следующую основную информацию:

1. объем существующего трафика с учетом соотношения объемов национальных, международных и транзитных перевозок (в некоторых случаях эта информация может быть получена на основе транспортной модели Восточного партнерства);
2. ожидаемые социально-экономические последствия;
3. ожидаемое воздействие на окружающую среду;
4. страны, участвующие в процессе принятия решений и планирования (подход, используемый в регионе с целью мобилизации поддержки деятельности по усовершенствованию коридора и стимулирования реформ);
5. инвестиционные расходы (предварительная оценка строительных и управленческих расходов);
6. предполагаемые сроки этапов проекта (проектирование, строительство и эксплуатация).

Очевидно, что, в зависимости от зрелости предлагаемого проекта, не вся информация может быть доступна для проектов на начальном этапе развития. Именно поэтому процесс приоритизации предназначен для обеспечения предварительной качественной оценки проектов с ее дальнейшей трансформацией в более количественный подход после получения подробной информации о проектах.

### 5.2 Критерии оценки и индекс зрелости проектов

#### 5.2.1 Набор критериев

Ключевым компонентом в процессе приоритизации проектов является определение подходящих критериев оценки, которые будут использоваться для сравнительного анализа показателей проектов. В основе процесса приоритизации лежат пять критериев (разделенных на суб-критерии):

1. критерий региональной интеграции;
2. технический критерий;
3. социально-экономический критерий;
4. экологический критерий;
5. критерий стратегической значимости.

Каждый критерий делится на суб-критерии, предлагающие оценивающим экспертам несколько вариантов ответа, в отношении которых применяется шкала оценки.

«Зрелость проекта», являющаяся одним из важных аспектов, которые необходимо принять во внимание, рассматривается на отдельном этапе. Принимая во внимание, что процедура приоритизации проектов ВП специально разработана таким образом, чтобы дать возможность оценки проектов с низким или нулевым уровнем зрелости, зрелость проекта определяется с помощью индекса зрелости, который описывает состояние проекта в



процессе принятия решений (см. также Раздел 0). Несмотря на то, что на этой первой стадии индекс зрелости, в основном, имеет описательный характер, он играет важную роль в определении того, какой проект будет рассматриваться на втором этапе, когда будет формироваться непосредственно портфель приоритетных проектов.

Пять перечисленных выше критериев подробно описаны в последующих разделах.

### 5.2.2 Критерий региональной интеграции

Ключевым вопросом в развитии широкой региональной транспортной системы является объединение национальных и региональных интересов с целью выявления проектов, которые наилучшим образом соответствуют приоритетам сети.

Цель критерия региональной интеграции заключается в оценке степени вклада каждого проекта в региональную интеграцию. Для достижения этой цели оценка должна учитывать вклад проекта в **расширение торговли и обмена услугами** между странами, а также вклад в **региональное развитие** в целом. С этой точки зрения особое внимание следует уделять проектам, которые способствуют устранению административных и технических барьеров при **пересечении границ**.

Оценка степени региональной интеграции, предложенной для определения приоритетности транспортно-логистических проектов Восточного партнерства, включает три суб-критерия:

- **Региональное сотрудничество:** «В какой степени проект, как ожидается, будет способствовать расширению торговли и обмена услугами между регионами, прямо или косвенно связанных этим проектом»; в этом случае единицей измерения является объем международных потоков.
- **Региональное развитие:** «Если была проведена оценка экономического воздействия, в какой степени проект, как ожидается, повлияет на региональное развитие»; в этом случае ответ имеет качественный характер с тремя вариантами оценки этой степени - от низкой до высокой.
- **Трансграничные проекты:** особое значение следует уделять проектам, которые способствуют устранению административных и технических барьеров при пересечении границ; степень воздействия может оцениваться как: (i) *высокая*, если предполагается реализация *единых технических стандартов и процедур* в соседних странах, (ii) *средняя*, если должны быть реализованы только *единые технические стандарты, но не процедуры*, (iii) *низкая*, если должны быть реализованы только *единые процедуры, но не технические стандарты* и (iv) *нулевая*, если не предполагается реализация *ни единых технических стандартов, ни процедур* (то есть проект не является трансграничным).

Таб. 2: Критерий региональной интеграции – схема оценки

Степень воздействия проекта на региональное сотрудничество:	Высокая (межд. потоки ≥ 10%)	Средняя (межд. потоки 2 - 10%)	Низкая (межд. потоки ≤ 2%)	Нулевая
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Степень ожидаемого воздействия проекта на региональное развитие:	Высокая	Средняя	Низкая	Нулевая
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Степень воздействия проекта на усовершенствование пересечения границ:	Высокая	Средняя	Низкая	Нулевая
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



### 5.2.3 Технический критерий

В соответствии с этим критерием проект оценивается с точки зрения его физических характеристик и степени ожидаемого воздействия на транспортный спрос и взаимодействие сетей. Поэтому, в принципе, техническая оценка проектов должна учитывать следующие аспекты:

- Вклад проекта в развитие **взаимосвязанности** сетей, например, посредством создания новых или модернизации существующих связующих звеньев.
- Влияние на развитие **интермодальности**, т.е. вклад проекта в оптимизацию использования каждого вида транспорта и обеспечение эффективных перевалочных возможностей в узловых пунктах маршрутов.
- Вклад проекта в **повышение эффективности** региональной транспортной системы (который можно измерить, например, с точки зрения **сокращения времени транзита** и / или **снижения затрат на транспортировку**, а также повышения **сохранности грузов** и **надежности** внутри- и межрегиональных перевозок).
- **Повышение уровня защиты и безопасности** путем реализации мер по повышению стандартов сверх минимальных требований. Например, действия в отношении сетей **автомобильных дорог** (независимые проезжие части, разноуровневые развязки на пересечениях, дорожная навигация), **железнодорожной инфраструктуры** (системы сигнализации высокого уровня, передовые системы связи, обеспечивающие высокую скорость передачи данных), а также **морского и воздушного транспорта** (передовые навигационные системы и современные средства метеорологического обслуживания).
- **Техническая осуществимость** проекта, то есть насколько проект реализуем с технической точки зрения, не требует ли он экстремальных и дорогостоящих решений с точки зрения строительных конструкций (например, туннелей, мостов и т.д.).
- **Соответствие минимальным общим техническим стандартам**, действующим в регионе (например, с точки зрения ширины железнодорожной колеи, количества путей / полос движения, систем сигнализации и т.д.).

Несмотря на то, что все проекты связаны с завершением расширения базовой сети TEN-T на Восток, некоторые из них могут расцениваться как более актуальные по сравнению с другими. Например, проекты могут рассматриваться с точки зрения их вклада в улучшение взаимосвязанности региональной сети (например, создания недостающих соединительных звеньев, устранения узких мест, в частности, в организации пограничных переходов и т.д.). С этой точки зрения проекты, связанные с **созданием новой или модернизацией существующей инфраструктуры** (на уровне транспортных связей и узлов), завершающей формирование сети, и улучшением транспортной доступности стран, не имеющих выхода к морю, могут оцениваться как более стратегически значимые, чем другие. Следует отметить, что меры по повышению взаимосвязанности, призванные обеспечить существенную экономию затрат и времени в пути, способны привлекать повышенное внимание и предоставлять аргументы в пользу инвестиций.

Предложенные технические суб-критерии учитывают следующие аспекты:

- Воздействие с точки зрения **создания нового или модернизации существующего транспортного звена или узла**.
- **Преобладающий компонент** объема трафика, т.е. связан ли проект с грузовыми или пассажирскими перевозками).



- Является ли **ожидаемый или существующий объем трафика** (i) *высоким*, (ii) *средним*, (iii) *низким* или (iv) *отсутствует*.
- Степень влияния на **интермодальность**, которая может оцениваться как: (i) *высокая*, если проблемы в отношении интермодальности будут устранены, (ii) *средняя*, если интермодальные связи будут усовершенствованы, (iii) *низкая*, если интермодальность лишь косвенно зависит от проекта, и (iv) *нулевая / нет сведений*, когда никакого влияния на интермодальность не ожидается или отсутствует информация об ожидаемом воздействии.
- Степень воздействия на **надежность**, которая может оцениваться как: (i) *значительная*, если серьезные проблемы с надежностью будут устранены, (ii) *средняя*, если надежность несколько повысится, (iii) *низкая*, если проект будет иметь лишь косвенное воздействие, и (iv) *нулевая / нет сведений*, если влияния на надежность не ожидается или информация об ожидаемом воздействии отсутствует.
- Степень воздействия на **безопасность**, которая может оцениваться как: (i) *значительная*, если серьезные проблемы с безопасностью будут устранены, (ii) *средняя*, если ситуация с безопасностью несколько улучшится, (iii) *низкая*, если проект будет иметь лишь косвенное воздействие, и (iv) *нулевая / нет сведений*, если влияния на безопасность не ожидается или информация об ожидаемом воздействии отсутствует.
- Воздействие на **защищенность**, которое может оцениваться как: (i) *положительное*, если проект предполагает решение проблем с защищенностью, (ii) *нейтральное*, если вопросы защищенности не будут затронуты.

Таб. 3: Технический критерий – схема оценки

<b>Проект предполагает создание нового или модернизацию существующего транспортного звена или узла:</b>	<b>Модернизация</b>		<b>Новое строительство</b>	
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<b>Преобладающий трафик:</b>	<b>Грузовой</b>		<b>Пассажирский</b>	
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<b>Ожидаемый / существующий объем трафика:</b>	<b>Высокий</b>	<b>Средний</b>	<b>Низкий</b>	<b>Нет данных</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Степень влияния проекта на интермодальность:</b>	<b>Высокая</b>	<b>Средняя</b>	<b>Низкая</b>	<b>Нулевая/ Нет данных</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Степень влияния проекта на надежность:</b>	<b>Существенная</b>	<b>Средняя</b>	<b>Низкая</b>	<b>Нулевая/ Нет данных</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Степень влияния проекта на безопасность:</b>	<b>Существенная</b>	<b>Средняя</b>	<b>Низкая</b>	<b>Нулевая/ Нет данных</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Влияние проекта на защищенность:</b>	<b>Положительное</b>		<b>Нейтральное</b>	
	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	



## 5.2.4 Социально-экономический критерий

Ожидаемые социально-экономические последствия являются важным компонентом общей жизнеспособности конкретного проекта. Необходимо позаботиться о том, чтобы проект оказал положительное влияние на социально-экономическое развитие и чтобы полученные инвестиции полностью окупились с экономической точки зрения.

Экономическая оценка, как правило, основывается на **оценке затрат и выгод**. Преобладающая часть расходов относится на строительство, затем на техническое обслуживание и эксплуатацию. С другой стороны, возникают преимущества с точки зрения сокращения времени в пути и эксплуатационных расходов ТС, а также смягчения внешних факторов (локальных и глобальных загрязняющих веществ, аварий и заторов).

Социально-экономический критерий, предложенный для определения приоритетности транспортно-логистических проектов Восточного партнерства, в данном применении, в основном, имеет качественный характер, поскольку количественная оценка выгод редко имеется в наличии в отношении проектов, в настоящее время включенных в базу данных. Поэтому оценка сводится к характеру основных ожидаемых воздействий, в частности, к ответу на вопрос, относятся ли ожидаемые выгоды, в основном, к экономии затрат, экономии времени и / или снижению воздействия отрицательных внешних факторов (то есть несчастных случаев, вредных выбросов, потребления электроэнергии).

В то же время оценка призвана измерить предполагаемые инвестиционные затраты, группируя их по трем категориям: (i) *ниже 5 млн евро*, (ii) *от 5 млн евро до 30 млн евро*, и (iii) *свыше 30 млн евро*. Кроме того, необходимо оценить и период инвестиций, поскольку стоимость и сроки как характеристики проекта влияют на оценку проектных рисков. Для оценки сроков также имеется несколько опций: (i) *до 3-х лет включительно*, (ii) *от 3 до 6 лет* и (iii) *свыше 6 лет*.

Таб. 4: Социально-экономический критерий – схема оценки

<b>Преобладающее воздействие</b> ( $\geq 50\%$ от всего воздействия)	<b>Время</b>	<b>Расходы</b>	<b>Внешние факторы</b>	<b>Другое</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Второе место по степени воздействия</b>	<b>Время</b>	<b>Расходы</b>	<b>Внешние факторы</b>	<b>Другое</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Предполагаемый объем инвестиций</b>	<b>Ниже 5 млн евро</b>	<b>От 5 млн евро до 30 млн евро</b>	<b>От 30 млн евро до 100 млн евро</b>	<b>Свыше 100 млн евро</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Предполагаемый инвестиционный период</b>	<b>До 3 лет включительно</b>	<b>От 3 до 6 лет</b>		<b>Свыше 6 лет</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

## 5.2.5 Экологический критерий

**Отрицательное и положительное воздействие на окружающую среду**, очевидно, имеет решающее значение при анализе транспортных проектов. С этой точки зрения проекты, имеющие большой потенциал с точки зрения **перераспределения трафика в пользу видов транспорта с наименьшими выбросами двуокиси углерода**, предположительно,



будут играть ключевую роль в сокращении вредных выбросов в отрасли и должны оцениваться в зависимости их потенциала в отношении выбросов и энергосбережения.

В целом, оценка проекта с экологической точки зрения должна фокусироваться на воздействии на физическую среду (в локальном и мировом масштабе), а также на не-пользователях (например, местных жителях). Технические решения должны быть оптимизированы и ориентированы на достижение выбранных стандартов в целях снижения **выбросов загрязняющих веществ и шума, отрицательных последствий для внешнего вида и разделения населенных пунктов.**

Экологический критерий, предложенный для процедуры приоритизации транспортно-логистических проектов Восточного партнерства, позволяет оценить **ожидаемые положительные или отрицательные последствия** под воздействием как инфраструктуры, так и трафика. Негативное воздействие на окружающую среду, как правило, связано со строительством инфраструктуры и может потребовать: (i) смягчающих мер, в результате чего могут увеличиться инвестиционные расходы или (ii) ведения переговоров с населением, подвергшимся воздействию, что может увеличить срок завершения работ. Положительное экологическое воздействие имеет место в том случае, когда сокращение выбросов, шума и т.д. становится возможным благодаря принятым мерам с точки зрения сокращения маршрута движения, изменения маршрута прохождения трафика, устранения заторов и т.д.

Данный критерий включает два суб-критерия:

- i. Первый суб-критерий касается **неблагоприятного воздействия инфраструктуры на окружающую среду** и позволяет оценить, будет ли инфраструктура иметь (i) *минимальные последствия* (когда могут потребоваться лишь незначительные смягчающие меры), (ii) *серьезные последствия* (потребуется дорогостоящие смягчающие меры) или (iii) *необратимые последствия* (когда смягчающие меры невозможны).
- ii. Второй суб-критерий связан с **воздействием трафика на окружающую среду** и позволяет оценить последствия с точки зрения вредных выбросов из-за трафика: (i) *положительное* - указывает на сокращение выбросов, шума, энергопотребления, (ii) *минимальное*, (iii) *среднее*, (iv) *отрицательное* - указывает на то, что имело место увеличение выбросов или, наконец, (v) *нулевое* – когда никаких последствий не ожидается.

Таб. 5: Экологический критерий – схема оценки

<b>Экологическое воздействие инфраструктуры</b>	Минимальное		Серьезное		Необратимое
	<input type="checkbox"/>				
<b>Экологическое воздействие трафика</b>	Положительное	Минимальное	Среднее	Отрицательное	Нулевое
	<input type="checkbox"/>				

### 5.2.6 Критерий стратегической значимости

Последний критерий оценки касается политического контекста, а именно, показывает, каким образом проекты вписываются в стратегию развития сети транспортной инфраструктуры в каждой стране. Этот аспект также имеет большое значение для развития транснациональных сетей, и, следовательно, для приоритетных проектов чрезвычайно



важно обеспечение реальной **сильной поддержки как на национальном, так и на международном уровне**. Кроме того, их стратегическое значение должно быть адекватно отражено в официальных документах транспортного планирования.

С одной стороны, критерий стратегического значения, предложенный для приоритизации транспортно-логистических проектов Восточного партнерства, позволяет оценить статус проекта на **национальном уровне**, то есть (i) соответствует ли проект **национальной транспортной стратегии / генеральному плану развития**, (ii) соответствует ли он **другим документам национальным планам или стратегиям**, которые имеют меньшее значение, чем национальный генеральный план развития или (iii) это совершенно новый проект.

С другой стороны, оценка связана с трансграничными проектами и рассматривает степень **международной поддержки** проекта со стороны других стран, *за исключением представляющей проект страны*, при этом возможны следующие варианты ответа: (i) проект одобрен более чем одной страной, (ii) проект одобрен только одной страной, но потребуется более широкое одобрение в целях обеспечения его реализации или (iii) проект не требует международной поддержки.

Наконец, любая **зависимость от завершения других проектов** также рассматривается в качестве внешней переменной, способной повлиять на реализацию проекта. Здесь возможны три опции: (i) проект не зависит ни от какого другого проекта, (ii) он зависит от проекта, который уже реализуется, или, наконец, (iii) он зависит от инвестиций, которые пока не выделены.

**Таб. 6: Критерий стратегического значения – схема оценки**

<b>Статус проекта</b>	<b>Соответствует национальной транспортной стратегии / генеральному плану развития</b>	<b>Соответствует другим национальным стратегическим документам</b>	<b>Новый проект</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Международная поддержка других стран</b>	<b>ДА</b>	<b>Нет, но потребуется</b>	<b>Международная поддержка не требуется</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Проект зависит от других начальных инвестиций</b>	<b>НЕТ</b>	<b>ДА</b>	<b>ДА</b>
	<input type="checkbox"/>	<b>Инвестиции уже реализуются / готовы</b>	<b>Инвестиции еще не начаты</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 5.2.7 Индекс зрелости проекта

Индекс зрелости проекта дает дополнительную информацию о степени готовности проекта и его статусе в рамках проектного цикла, от предпроектных работ до полной готовности. Он основывается на пяти компонентах:

- i) статус оценки проекта,
- ii) экономические показатели,
- iii) финансовая устойчивость и рентабельность,



- iv) экологическая оценка,
- v) готовность к реализации.

**Статус оценки проекта** описывает уровень реализации с учетом следующих опций: (i) проведено предварительное ТЭО, (ii) проведено ТЭО, (iii) проведена оценка инвестиционных и эксплуатационных расходов, (iv) исследования проводятся в настоящее время, (v) никакие исследования еще не проводились.

Кроме того, в индекс зрелости проекта включены два экономических показателя: **чистая приведенная стоимость проекта (ENPV)** и его **экономическая внутренняя норма доходности (EIRR)**. Показатели ENPV и EIRR обычно используются для оценки общей социально-экономической и финансовой жизнеспособности проектов. Индекс зрелости учитывает наличие (i) обоих показателей, (ii) только одного из них или, наконец (iii) ни одного из них.

Анализ финансовой **устойчивости и рентабельности** свидетельствуют об эффективности предложенных технических вариантов. Это важное условие должно быть выполнено с целью получения государственного одобрения для дальнейшего включения в национальные планы бюджетного финансирования и количественной оценки потребностей во внешнем финансировании (в частности, возможного дефицита финансовых ресурсов). Анализ финансовой **рентабельности** требует определения денежных потоков проекта, рассчитанных с учетом разницы между доходами и расходами с проектом и без него. Финансовая **устойчивость** позволяет оценить, содержит ли проект какой-либо риск дефицита денежных средств в будущем. Поскольку оценка финансовой устойчивости вряд ли возможна на стадии предварительного технико-экономического обоснования, в этом случае оценка может быть ограничена анализом рентабельности и основываться на приблизительной смете инвестиционных и управленческих расходов и доходов трафика (в соответствии с прогнозами объемов трафика). Таким образом, индекс зрелости учитывает следующие опции: (i) проведены анализ финансовой устойчивости и анализ рентабельности, (ii) проведен только один вид анализа или (iii) не проведен ни один вид анализа.

**Оценка воздействия проекта на окружающую среду (ОВОС)** предоставляет данные о возможном сокращении выбросов (шума и загрязнений), облегчении заторов и снижении любого экологического воздействия на затронутые населенные пункты. Статус экологической оценки, то есть сведения о том, проведена ли она полностью или частично, или проект все еще находится на предварительном этапе и оценка еще не была проведена, являются компонентом индекса зрелости. При этом рассматриваются следующие опции: (i) по проекту уже была проведена полная ОВОС; (ii) имеются некоторые предварительные, не полностью оформленные результаты оценки воздействия на окружающую среду или (iii) экологическая экспертиза еще не начиналась.

И, наконец, последний компонент учитывает степень **готовности** проекта с точки зрения подачи заявки на финансирование, при этом рассматриваются три опции: (i) непосредственная готовность, (ii) требуется менее 3-х лет или (iii) требуется более 3-х лет.

Разработанный индекс зрелости колеблется в диапазоне от 0 до 10 и рассчитывается путем суммирования баллов всех его компонентов. В таблице ниже представлены компоненты индекса зрелости.



**Таб. 7: Компоненты индекса зрелости**

<i>Статус проектной оценки</i>	<b>ТЭО</b>	<b>Предварительное ТЭО</b>	<b>Предполагаемые затраты</b>	<b>Текущие исследования</b>	<b>Действия не предпринимались</b>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Показатели экономической эффективности (NPV, IRR)</b>	<b>Оба в наличии</b>	<b>Один в наличии</b>		<b>Оба отсутствуют</b>	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<b>Анализ финансовой устойчивости и рентабельности</b>	<b>Оба в наличии</b>	<b>Один в наличии</b>		<b>Оба отсутствуют</b>	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<b>Оценка воздействия на окружающую среду</b>	<b>Полная ОВОС</b>	<b>Предварительная оценка</b>		<b>Отсутствует</b>	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
<b>Готовность проекта к реализации</b>	<b>Немедленно</b>	<b>В течение 3 лет</b>		<b>Свыше 3 лет</b>	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	



## 6. Установление относительной важности критериев и суб-критериев

Важным элементом процесса приоритизации является определение относительной важности различных критериев и суб-критериев путем определения их весовых значений, которые могут быть непосредственно установлены оценщиками и / или получены в результате процесса с участием всех принимающих решения лиц и заинтересованных сторон.

В связи с этим во многих типах приоритизационных процедур для определения весовых значений широко применяется метод анализа иерархий (МАИ). МАИ дает возможность заинтересованным сторонам выразить свои относительные приоритеты путем сравнения каждого критерия с любым другим, как показано в таблице 8. Суждения в отношении этих сравнений могут затем быть использованы для определения веса, который заинтересованные стороны неявно придают каждому критерию.

**Таб. 8: Установление относительной важности критериев в рамках приоритизации проектов**

Региональные критерии	являются	4 Более важными 3 Несколько более важными 2 В равной степени важными 1 Несколько менее важными 0 Менее важными	по сравнению с	Техническими критериями
Региональные критерии	являются		по сравнению с	Экономическими критериями
Региональные критерии	являются		по сравнению с	Экологическими критериями
Региональные критерии	являются		по сравнению с	Критериями стратегического значения
Технические критерии	являются		по сравнению с	Экономическими критериями
Технические критерии	являются		по сравнению с	Экологическими критериями
Технические критерии	являются		по сравнению с	Критериями стратегического значения
Экономические критерии	являются		по сравнению с	Экологическими критериями
Экономические критерии	являются		по сравнению с	Критериями стратегического значения
Экологические критерии	являются		по сравнению с	Критериями стратегического значения

*Источник: Проект IDEA, 2009*

Пять критериев при сравнении друг с другом образуют в общей сложности до десяти парных сравнений. Таким образом, каждая пара имеет «вес» в размере 0,1 (или 10%) в описании важности соответствующих критериев. В то же время результат каждого сравнения может быть выражен в шкале оценок («более важный», «несколько более важный», «в равной



степени важный», «несколько менее важный», «менее важный»). Для того, чтобы учесть это, общий вес каждой пары делится между этими двумя критериями следующим образом:

- Если один критерий оценивается как «более важный» (4 балла), он получает весь вес (0,1), в то время как другой показатель в паре получает 0;
- Если один критерий оценивается как «несколько более важный» (3 балла), он получает вес 0,075, в то время как другой показатель в паре получает 0,025;
- Если один критерий оценивается как «в равной степени важный» (2 балла), он получает вес 0,05, в то время как другой показатель в паре получает 0,05;
- Если один критерий оценивается как «несколько менее важный» (1 балл), он получает вес 0,025, в то время как другой показатель в паре получает 0,075;
- Если один критерий оценивается как «менее важный» (0 баллов), он получает 0, в то время как другой показатель в паре получает весь вес 0,1.

Сумма весовых значений, присваиваемых каждому критерию оценщиком, дает средний рейтинг этого критерия. Средний рейтинг среди всех оценщиков обеспечивает окончательный рейтинг, используемый для взвешивания критериев.

С методологической точки зрения следует отметить, что выбранное правило распределения весов, особенно в тех случаях, когда критерии оцениваются как «немного более важные» или «немного менее важные», где один показатель получает вес 0,75, а другой – 0,25, является произвольным. Можно использовать другое правило (например, 0,67 и 0,33). Тем не менее, так как финальные средние оценки обычно не показывают больших различий между пятью критериями, то и другое правило, по всей вероятности, не приведет к существенным отличиям.

Необходимо также отметить, что:

- итоговый балл по каждому утверждению должен рассчитываться как среднее значение всех ответов разных оценщиков;
- отсутствующие ответы должны быть исключены из оценки (средний балл должен рассчитываться исходя из числа действительных ответов).



## 7. Онлайн-инструменты в поддержку процесса приоритизации

### 7.1 База данных транспортных проектов ВП

База данных транспортных проектов Восточного партнерства способствует управлению проектной информацией путем ее территориальной контекстуализации и обеспечивая быстрого обзора расположенных поблизости и / или коррелирующих проектов. Доступ к главной странице осуществляется при нажатии на ссылку <http://trt.serverlet.com/EaP/> с вводом идентификатора пользователя «ear» и пароля «ear2016». На главной странице содержится перечень всех транспортных проектов, включенных в базу данных. Список проектов можно заказать или отфильтровать с помощью набора атрибутов (например, страна, вид транспорта, тип, источник). Каждый проект описывается по определенной форме с географической привязкой к карте (где это возможно). Слева от перечня расположены два соответствующих символа (изображающие глобус и формуляр).

Рис. 1: База данных транспортных проектов ВП. Главная страница

MAP	FORM	CODE	COUNTRY	MODE	PROJECT	SOURCE	TYPE
		ARM_01	Armenia	Road	North-South road corridor: section in the northern part of the corridor Yerevan to Bavra	Eastern Partnership Priority Projects (2013); EIB investment; TRACECA IDEA Priority Project (TIF 2010)	Upgrade
		ARM_02	Armenia	Road	Rehabilitation and improvement of the M6 Vanadzor - Alaverdi - Georgian border interstate road	Eastern Partnership Priority Projects (2013); TRACECA IDEA II; EIB investment	Upgrade
		ARM_03	Armenia	Road	Armenia Northern corridor modernisation project: upgrade of Bagratashen, Bavra and Gogavan border crossing points	EBRD investment; EIB investment	Upgrade
		ARM_04	Armenia	Intermodal	International Logistics Centre (ILC) at Zvartnots international airport	LOGMOS Masterplan; TRACECA IDEA Priority Project (TIF 2012)	Upgrade; new construction
		ARM_05	Armenia	Road	Lifeline Road Network improvement Project	WB investment	Upgrade
		ARM_06	Armenia	Road	North-South road corridor: section in the southern part of the corridor	Eastern Partnership Priority Projects (2013); TRACECA IDEA Priority Project (TIF 2010)	Upgrade
		ARM_07	Armenia	Road	Improvement of the M3 Turkish border - Margara - Vanadzor-Yashir- Georgian border road	Proposed Eastern Partnership Priority Projects (2016)	Upgrade
		ARM_08	Armenia	Road	Improvement of the M4 Yerevan - Sevan - Ijevan - Azerbaijan border road	Proposed Eastern Partnership Priority Projects (2016)	Upgrade
		ARM_09	Armenia	Road	Improvement of the M8 Vanadzor - Dilijan road	Proposed Eastern Partnership Priority Projects (2016)	Upgrade
		ARM_10	Armenia	Road	Improvement of the M16 M4-Vuskepar - Noyemberyan - M6 road	Proposed Eastern Partnership Priority Projects (2016)	Upgrade
		AZR_01	Azerbaijan	Rail	Upgrade of railway on the East - West corridor	Eastern Partnership Priority Projects (2013); TRACECA IDEA Priority Project (TIF 2012)	Upgrade
		AZR_02	Azerbaijan	Intermodal	Construction of the International Transport Logistics Centre (ILC) in the New Baku International Maritime Trade port complex	Eastern Partnership Priority Projects (2013); LOGMOS Masterplan; TRACECA IDEA Priority Project (TIF 2010)	New construction
		AZR_03	Azerbaijan	Road	Roads reconstruction and upgrading project	EBRD investment	Upgrade
		AZR_04	Azerbaijan	Maritime	Improving existing trans-Caspian shipping links Baku Aktau	LOGMOS Masterplan	Soft measure

This database is developed by the IDEA II Project  
The IDEA II Project is implemented by TRT Trasporti e Territorio in association with:  
Panteia Group, Dornier Consulting GmbH and Lutsk University

**Иконка с изображением глобуса** в первом столбце таблицы указывает на то, что проект имеет геолокационную привязку. При нажатии на иконку глобуса на мониторе появляется карта с изображением выбранного проекта в географическом контексте. Карта является динамической, по ней легко перемещаться, увеличивать вид объектов и получать четкое представление о местонахождении проекта в регионе Восточного партнерства.

Другие проекты, также обозначенные на карте, окрашены в разные цвета в соответствии с легендой на левой стороне карты. Для рассматриваемых видов транспорта (автомобильный,



железнодорожный, внутренний водный, морской) определены различные группы слоев. Каждая группа состоит слоя сети и слоя проектов, где это применимо. Одиночные слои и группы слоев можно сделать как видимыми, так и невидимыми, что дает возможность лучше проанализировать расположение инфраструктурных объектов.

Векторные файлы, включенные в базу данных, основаны на данных, полученных от TENtec в ноябре 2014 года и получивших дальнейшее развитие в ходе проведения регионального транспортного исследования Восточного партнерства в период с ноября 2014 года по июнь 2015 года.

Иконка с изображением формуляра во второй слева колонке главной страницы обеспечивает доступ к обзору проекта. Описание проекта также можно открыть, нажав на проект на карте. Проект описывается с точки зрения его географических, технических, экономических и временных аспектов. Если проект имеет географическую привязку, в поле географического описания добавляется карта.

Рис. 2: База данных транспортных проектов ВП. Обзорная карта





**Рис. 3: База данных транспортных проектов ВП. Описание проекта**

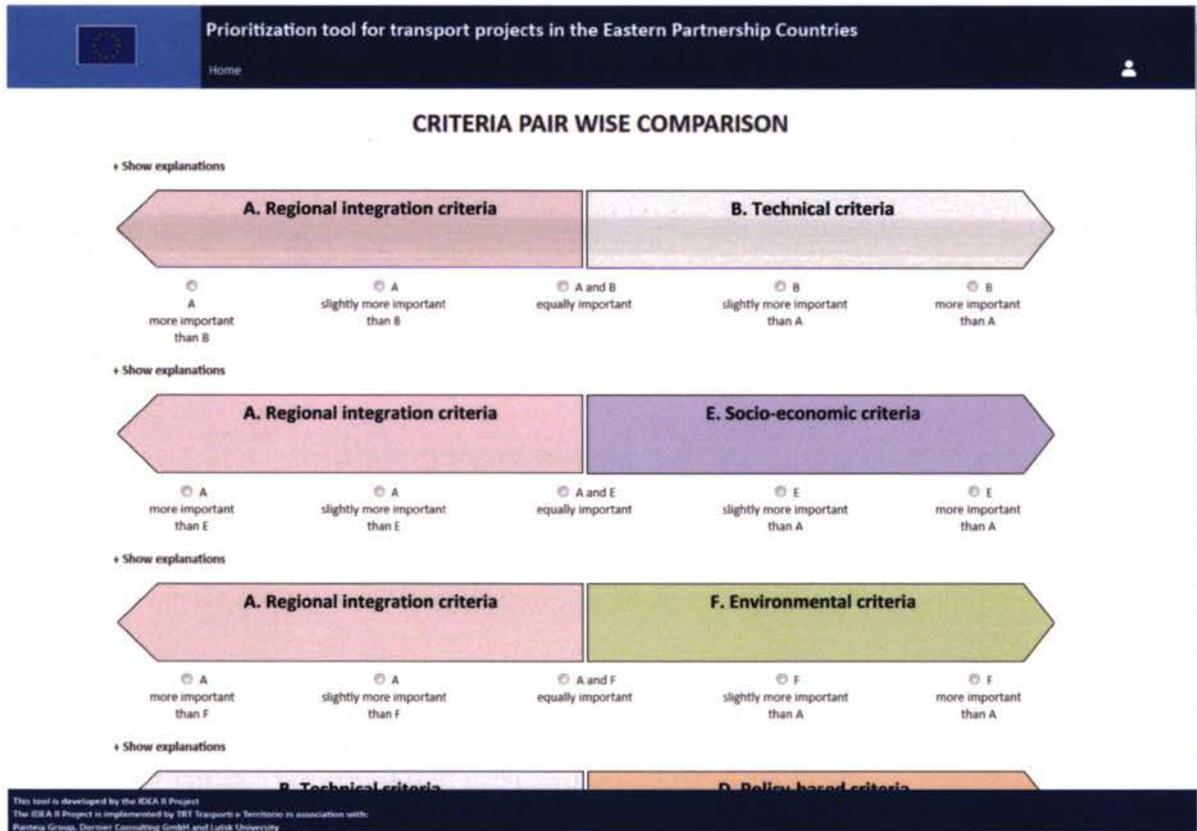
North-South road corridor: section in the northern part of the corridor Yerevan to Bavra	
Project code	ARM_01
Source	Eastern Partnership Priority Projects (2013); EIB investment; TRACECA IDEA Priority Project (TIF 2010)
Sector	Road
Country	Armenia
Type	Upgrade
Geographical description	<p>North-South Road Corridor crosses the territory of Armenia from the South to the North including Agarak-Kapan-Yerevan-Gyumri-Bavra highways and road infrastructures and is linked to the Georgian road network leading to Poti and Batumi ports. The whole Corridor runs 556 km from the border with Georgia at Bavra via Gyumri, Talin, Ashtarak, Yerevan, Goris, and Kapan, to the border with Iran at Meghri. The "North-South" road is part of the transnational motorway AH 82 interlinking Central Asian countries: Kazakhstan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Turkmenistan and Uzbekistan.</p> 
Demand estimation from IDEA B-EaP transport model year 2030	<ul style="list-style-type: none"> <li>Freight: 1.700 tonnes/day</li> <li>Passengers: 2.200 cars/day</li> </ul>
Technical description	<p>"North-South Road Corridor Investment Program" is subdivided into 6 separate tranches. The specific section Yerevan to Bavra encompasses:</p> <p><b>Tranche 1 (Artashat-Yerevan and Yerevan-Ashtarak)</b> Total length 31 km</p> <p><b>Tranche 2 (Ashtarak - Talin)</b> Total length 41.9 km where major works are:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Widening of the existing 2-lane road up to 4-lane road from km29+600 to km71+500;</li> <li>Reconstruction of 9 interchanges, 3 of which are overpasses and 6 are underpasses;</li> <li>Construction of 15 T-junctions providing access to local roads/communities.</li> </ul>

## 7.2 Инструмент для взвешивания критериев

Приоритизационный инструмент позволяет различным экспертам оценивать проекты по пяти критериям. Это может быть сделано либо путем непосредственного придания веса каждому критерию или суб-критерию, либо путем сравнения каждого критерия с любым другим с целью установления относительной важности критериев, как описано в Разделе 6.



Рис. 4: Онлайн-инструмент взвешивания для парного сравнения критериев



### 7.3 Инструмент приоритизации проектов

Онлайн-инструмент приоритизации разработан для обеспечения возможности совместного участия различных субъектов в приоритизационном процессе. Инструмент позволяет проводить оценку проектов заинтересованными сторонами в соответствии с пятью критериями.

Доступ к инструменту предоставляется на веб-сайте различным пользователям, имеющим индивидуальные права доступа. Различают две группы пользователей:

**Опытные пользователи** имеют возможность выбора критериев и суб-критериев оценки, применяемых в рамках процесса приоритизации. Эти пользователи также имеют возможность выбрать вес каждого критерия, вес каждого суб-критерия в пределах одного критерия и балльную оценку, которая соотносится с ответами по каждому суб-критерию. Определенные пользователем настройки мгновенно применяются к рассматриваемым в рамках приоритизации проектам, и их окончательный рейтинг отображается вместе с диаграммами, суммирующими показатели проекта с точки зрения различных критериев оценки. Пользователь имеет возможность определения и сохранения различных наборов значений и сравнения результатов между ними.

**Пользователи с ограниченными правами** имеют возможность доступа к инструменту и визуализации рейтинга проектов с заранее определенным набором настроек, которые они ни не имеют права менять.



Рис. 5: Онлайн-инструмент приоритизации проектов

**Prioritization tool for transport projects in the Eastern Partnership Countries**
Home 👤

Classification according to the set of values: **Test\_01** (view details)

Place	Score	CODE	PROJECT	print list
1	2.52	PRJ_03	Project 03 name	★📄
2	1.45	PRJ_06	Project 06 name	★📄
		PRJ_07	Project 07 name	★📄
		PRJ_08	Project 08 name	★📄
		PRJ_09	Project 09 name	★📄
3	1.32	PRJ_11	Project 11 name	★📄
4	1.30	PRJ_10	Project 10 name	★📄
5	1.21	PRJ_04	Project 04 name	★📄
6	1.15	PRJ_05	Project 05 name	★📄
7	1.11	PRJ_02	Project 02 name	★📄

**Detail of the score per criterion for project**  
*PRJ\_03 - Project 03 name*



Criterion	Score
C1 - Regional integration criterion	1.155
C2 - Technical criterion	0.517
C3 - Socio-economic criterion	0.740
C4 - Environmental criterion	1.125
C5 - Policy-based criterion	0.540
<b>Total</b>	<b>4.077</b>

Maturity index of the project according to the definition provided by TEST 📄 : 5

Classification according to the set of values: **Test\_07** (view details)

Place	Score	CODE	PROJECT	print list
1	1.92	PRJ_02	Project 02 name	★📄
2	1.69	PRJ_04	Project 04 name	★📄
		PRJ_03	Project 03 name	★📄
3	1.44	PRJ_10	Project 10 name	★📄
4	1.33	PRJ_11	Project 11 name	★📄
5	1.26	PRJ_01	Project 01 name	★📄
6	0.93	PRJ_05	Project 05 name	★📄
7	0.92	PRJ_06	Project 06 name	★📄
		PRJ_07	Project 07 name	★📄
		PRJ_08	Project 08 name	★📄

**Detail of the score per criterion for project**  
*PRJ\_02 - Project 02 name*



Criterion	Score
C1 - Regional integration criterion	1.155
C2 - Technical criterion	0.517
C3 - Socio-economic criterion	0.740
C4 - Environmental criterion	1.125
C5 - Policy-based criterion	0.540
<b>Total</b>	<b>4.077</b>

Maturity index of the project according to the definition provided by TEST 📄 : 5

This tool is developed by the IDEA II Project.  
The IDEA II Project is implemented by TRT Trasporti e Territorio in association with:  
Panteia Group, Dornier Consulting GmbH and Lutsk University



## ПРИЛОЖЕНИЕ 1– ФОРМА ОПИСАНИЯ ПРОЕКТОВ

	Название проекта
<b>Код проекта</b>	
<b>Источник</b>	
<b>Сектор</b>	
<b>Страна</b>	
<b>Тип</b>	
<b>Географическое описание</b>	
<b>Оценка спроса в соответствии с транспортной моделью ВП до 2030 года, IDEA II</b>	
<b>Техническое описание</b>	
<b>Заявитель/Промоутер/Спонсор</b>	
<b>Объем инвестиций</b>	
<b>Схема реализации</b>	
<b>Статус</b>	
<b>Ожидаемое воздействие на:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Транспорт</li> <li>• Окружающую среду</li> <li>• Социум</li> <li>• Другое</li> </ul>	
<b>Источник финансирования</b>	
<b>Ссылки</b>	

Опубликовано в июле 2016 года

Данная публикация была осуществлена при содействии Европейского Союза.  
За содержание данной публикации несет ответственность TRT Trasporti e Territorio  
совместно с партнерами по Консорциуму -  
Panteia Group, Dornier Consulting GmbH и Луцким университетом,  
и оно ни в коей мере не отражает точку зрения Европейского Союза.

