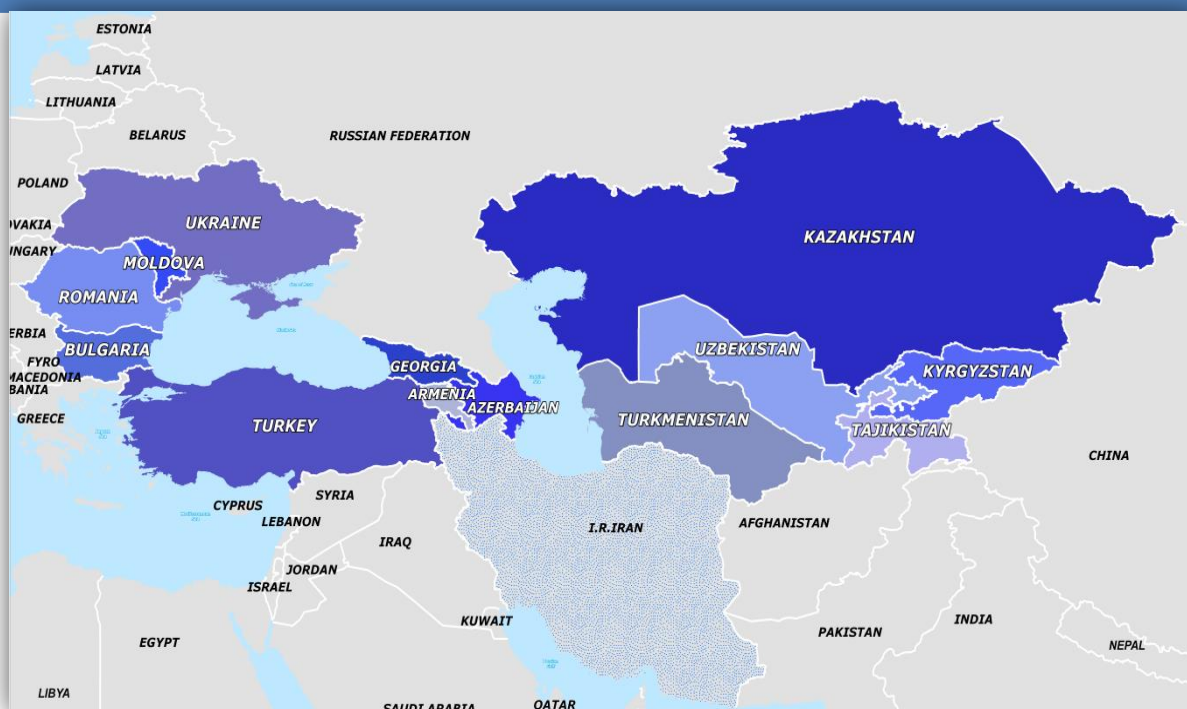


ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ФОРМИРОВАНИЮ ПОРТФЕЛЯ ПРОЕКТОВ ТРАСЕКА



Апрель 2014 года

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ФОРМИРОВАНИЮ ПОРТФЕЛЯ ПРОЕКТОВ ТРАСЕКА

Содержание

1	Введение	3
2	Развитие и реализация коридора ТРАСЕКА	4
2.1	Развитие сети ТРАСЕКА.....	4
2.1.1	От маршрутов ТРАСЕКА к основной сети ТРАСЕКА.....	4
2.1.2	Приоритеты сети ТРАСЕКА.....	5
2.1.3	Характер проектов ТРАСЕКА.....	6
2.2	Реализация основной сети ТРАСЕКА.....	7
3	Идентификация проектов ТРАСЕКА	9
3.1	Основные требования.....	9
4	Оценка проектов ТРАСЕКА	11
4.1	Предварительная фильтрация.....	11
4.2	Критерии оценки.....	11
4.2.1	Региональная интеграция и политический контекст.....	12
4.2.2	Технические критерии.....	13
4.2.3	Экономические критерии.....	14
4.2.4	Финансовые критерии.....	15
4.2.5	Экологические критерии.....	15
5	Приложение I – Карта основной сети ТРАСЕКА	17
6	Приложение II – Методология приоритизации	18
7	Приложение III – Шаблон описания проекта	19

Список иллюстраций

Иллюстрация 1: Процесс выявления и отбора приоритетных проектов ТРАСЕКА	8
Иллюстрация 2: Карта основной сети ТРАСЕКА	17

Список сокращений

EIRR	-	Экономическая внутренняя норма доходности
ENPV	-	Экономическая чистая приведенная стоимость
FIRR	-	Финансовая внутренняя норма доходности
FNPV	-	Финансовая чистая приведенная стоимость
VOC	-	Транспортно-эксплуатационные издержки
ОВОС	-	Оценка воздействия на окружающую среду
ТРАСЕКА	-	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия

1 Введение

В данном документе представлен подход к применению критериев, служащих для идентификации проектов в области транспорта, которые будут включены в Портфель проектов ТРАСЕКА.

Предлагаемые требования должны использоваться государствами-членами ТРАСЕКА в качестве руководящих принципов в процессе идентификации, отбора и представления проектных действий и мероприятий, пригодных для финансирования в рамках программы ТРАСЕКА.

Ключевым аспектом при подготовке скоординированных действий в процессе создания масштабной мультимодальной транспортной системы, особенно с учетом истории недавних конфликтов в регионе, является сочетание общегосударственных и региональных интересов. Другой актуальный вопрос заключается в том, как оценить вклад стран в решение широкого спектра задач, направленных на укрепление стабильности, сотрудничества и процветания.

Предполагается, что настоящий документ будет оказывать содействие государствам-членам ТРАСЕКА в определении оптимального варианта при выявлении и отборе проектов.

Предлагаемые методология и процедуры согласуются с основными целями и задачами регионального транспортного сотрудничества и механизмов совместной работы¹, которые включают:

- развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в Европе, Черноморском регионе, на Кавказе, на Каспии и в Центральной Азии;
- обеспечение доступа на мировой рынок автомобильному, железнодорожному и морскому транспорту;
- обеспечение безопасности дорожного движения, сохранности грузов и охраны окружающей среды;
- гармонизация транспортной политики, а также нормативно-правовой базы в области транспорта;
- создание равных условий конкуренции для транспортных операторов.

Документ имеет следующую структуру: Раздел 2 напоминает о сути коридоров ТРАСЕКА, подчеркивая важность проектов, отвечающих общим и взаимным интересам в регионе, и отмечает приоритеты ТРАСЕКА, определяющие идентификацию проектов. В Разделе 3 представлены основные требования в

¹ См. положения ОМС и технических приложений к нему.

качестве предварительных условий, которые должны быть выполнены для перехода к следующему этапу - этапу оценки. В Разделе 4 описаны ключевые критерии оценки, необходимые для определения приоритетных проектов. И, наконец, в Приложении I представлена карта основной сети ТРАСЕКА, в Приложении II приведена методология определения приоритетов, а Приложение III содержит шаблон для составления краткого описания проектов.

2 Развитие и реализация коридора ТРАСЕКА

2.1 Развитие сети ТРАСЕКА

2.1.1 От маршрутов ТРАСЕКА к основной сети ТРАСЕКА

Коридор ТРАСЕКА объединяет стратегическую транснациональную мультимодальную сеть маршрутов, утвержденных в ходе долгосрочного диалога между сторонами, подписавшими ОМС, и развивавшихся на протяжении всей истории программы ТРАСЕКА. С самого начала конфигурация сети предусматривала взаимосвязи между узлами, обеспечивая сообщение между соседними странами, а также с третьими странами² за пределами региона ТРАСЕКА.

В рамках работы над Генеральным планом «LOGMOS»³ утвержденные маршруты ТРАСЕКА, изображенные на карте ТРАСЕКА по состоянию на 2011 год (см. Приложение 5), по аналогии с принципами ТЕН-Т, рассматриваются в качестве **основной сети**, соединяющей основные узлы значимой для региона ТРАСЕКА экономической деятельности. Понимание основной сети ТРАСЕКА в контексте «LOGMOS» можно резюмировать следующим образом:

- Соединение основных социально-экономических центров и шлюзов стран ТРАСЕКА в ЕС;
- Ввод в эксплуатацию ключевых объектов инфраструктуры и поддержка «мягких» мер для содействия развитию региона ТРАСЕКА;
- Создание конкурентного транспортного коридора в направлении Восток-Запад для продвижения торговли между странами ТРАСЕКА, между странами ТРАСЕКА и другими странами за пределами региона, а также между внешними торговыми партнерами с использованием коридора ТРАСЕКА в качестве транзитного маршрута.

² Любая соседняя страна, и все страны, с которыми государства-члены ТРАСЕКА могут сотрудничать в целях достижения целей, сформулированных в Программе ТРАСЕКА.

³ LOGMOS – Проект «Логистические процессы и морские магистрали II». Проект Генерального плана «LOGMOS». Октябрь 2013 г.

На техническом уровне основная сеть ТРАСЕКА включает следующие элементы:

- Основные узлы, отвечающие определенным статистическим критериям с точки зрения международных перевозок: это могут быть столицы и другие важные социально-экономические центры, а также крупные порты, аэропорты, хабы или международные пункты пересечения границы;
- Пути сообщения между этими узлами по железной дороге, внутренним водным путям и автомобильным дорогам (как существующие, так и недостающие звенья);
- Участки маршрутов, по которым проходят основные транспортные потоки или открывающих доступ к морю для внутриконтинентальных стран, требующие модернизации или нового строительства инфраструктуры в целях устранения узких мест.

2.1.2 Приоритеты сети ТРАСЕКА

Понимание основной сети ТРАСЕКА развивается с течением времени. На практике процесс развития должен осуществляться в рамках совместного подхода с участием государств-членов ТРАСЕКА и промоутеров проектов, представляющих общий интерес, таких как местные и региональные власти, операторы инфраструктуры и все реально заинтересованные государственные и частные организации.

Этот процесс предполагает многоэтапный подход, который начинается с выявления проектов, соответствующих приоритетам сети ТРАСЕКА, а именно:

- **развитие торговли** как между странами-членами ТРАСЕКА, так и с другими странами мира, снижение транспортных расходов и устранение барьеров для торговли;
- достижение **взаимосвязанности и эксплуатационной совместимости** национальных транспортных сетей (интермодальности и ко-модальности для оптимальной интеграции различных видов транспорта);
- **улучшение доступа к внутриконтинентальным странам;**
- **устранение узких мест**, как в рамках транспортной инфраструктуры, так и на линиях связи между инфраструктурными объектами;
- **устранение административных и технических барьеров**, в частности, на участках пересечения границы, в целях обеспечения полной интеграции и беспрепятственного прохождения транзитных потоков между странами;
- **содействие эффективному использованию инфраструктуры** и перераспределению перевозок в пользу видов транспорта, наиболее чистых с точки зрения вредных выбросов и отвечающих высоким стандартам безопасности и сохранности.

Реализация указанных выше приоритетов позволит удовлетворить транспортные потребности внутри региона и в сообщении с третьими странами при обеспечении надлежащих условий транспортной доступности для всех государств-членов, что будет способствовать социально-экономической и территориальной сплоченности стран, а также содействовать их экономическому росту и всестороннему развитию.

2.1.3 Характер проектов ТРАСЕКА

Как уже отмечалось в Генеральном плане «LOGMOS», проекты, претендующие на включение в основную сеть ТРАСЕКА, могут различаться по их масштабам и характеру, поскольку улучшение функционирования и конкурентоспособности ТРАСЕКА зависит от сочетания различных взаимосвязанных мероприятий. При этом проекты, представляющие общий взаимный интерес и вносящие вклад в развитие основной сети ТРАСЕКА, должны способствовать:

- преодолению фрагментарности сети;
- соблюдению правил гармонизации среди стран-членов ТРАСЕКА;
- повышению конкурентоспособности региона (например, привлечению трафика с других маршрутов);
- повышению экологической эффективности (в частности, за счет перехода на экологически более чистые виды транспорта, снижения выбросов углерода, охраны окружающей среды);
- обеспечению безопасных и стабильных условий перевозки

посредством:

- создания **новых объектов транспортной инфраструктуры** (например, в целях восполнения недостающих звеньев и устранения узких мест, особенно на трансграничных участках). С этой точки зрения, значительные физические инвестиции позволяют обеспечить интегрированный характер сети, закрывая инфраструктурные «пробелы» между странами;
- **поддержания, реконструкции и модернизации** существующих объектов транспортной инфраструктуры. Физические инициативы в этом смысле следует планировать в целях обеспечения эффективного управления эксплуатируемыми сетями, особенно если возможности финансирования могут быть применены для расширения пропускной способности инфраструктуры с меньшими усилиями;
- разработки **мягких мер** и других нефизических действий, способствующих эффективному использованию ресурсов в процессе развития за счет:
 - **технической совместимости** (например, путем определения технических, оперативных и управленческих стандартов);

- **правовой совместимости** (например, путем принятия взаимоприемлемых норм, согласования и сближения процедур и унифицированной документации).

2.2 Реализация основной сети ТРАСЕКА

Генеральный план можно рассматривать в качестве инструмента реализации концепции основной сети ТРАСЕКА. Он представляет собой способный к развитию план, подлежащий периодическому пересмотру с течением времени в целях улучшения возможностей основной сети с точки зрения соединения основных узлов на оси Восток-Запад, а также в силу необходимости учитывать процессы определения стратегических коридоров в ходе реализации других инициатив в регионе⁴.

В рамках Программы ТРАСЕКА периодический пересмотр основной сети - и, следовательно, Плана ее реализации - может рассматриваться как естественное развитие процесса по созданию Портфеля приоритетных проектов.

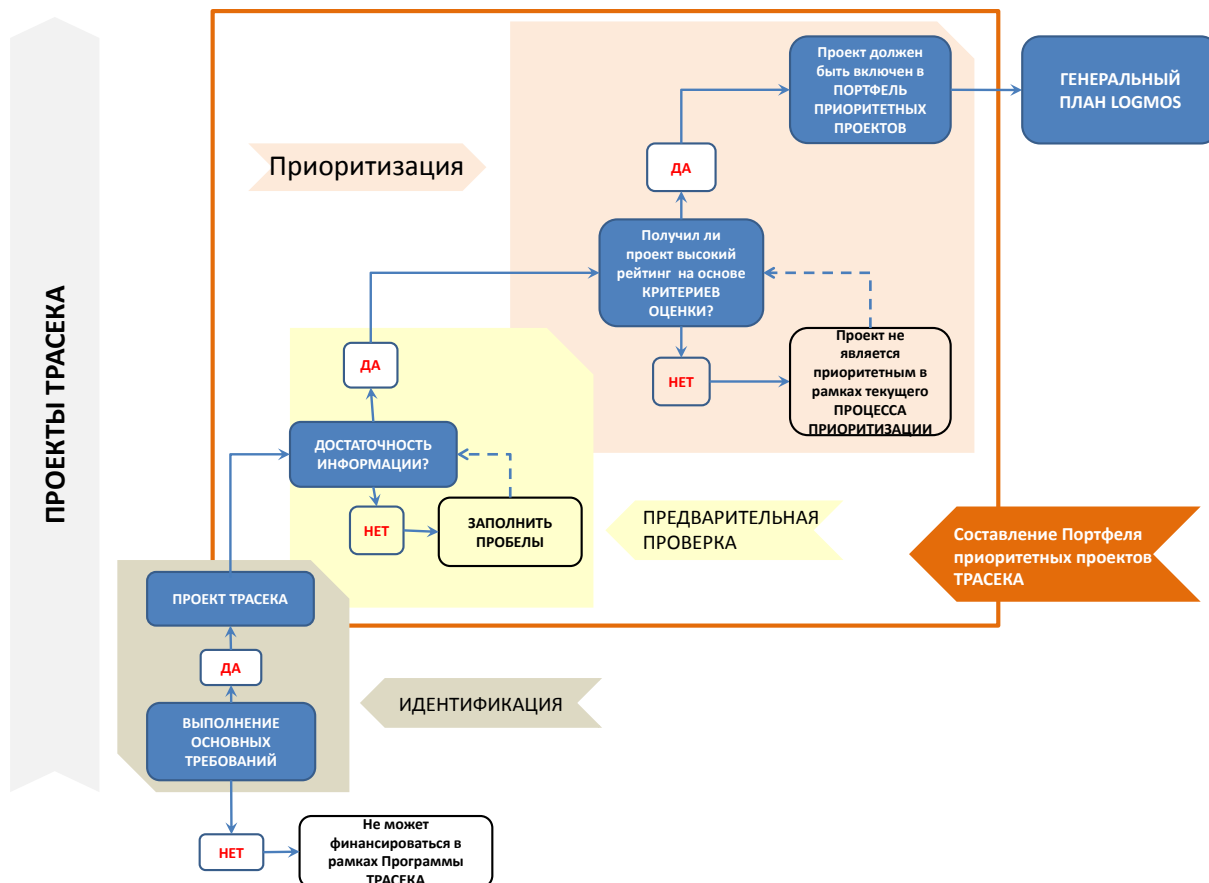
В самом деле, формирование Портфеля проектов направлено на периодическое выявление и отбор проектов, соответствующих приоритетам сети ТРАСЕКА, пригодных для включения в основную сеть и, следовательно, в Генеральный план.

Процесс начинается с выявления проектов, которые могут иметь значение для региона ТРАСЕКА. Идентификация производится на базе определенного перечня **ОСНОВНЫХ ТРЕБОВАНИЙ** (представленных в Разделе **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**), выполнение которых является необходимым условием для дальнейшего рассмотрения проекта в рамках программы ТРАСЕКА и ее инициатив.

После успешного прохождения этапа идентификации, проекты ТРАСЕКА подвергаются дальнейшему анализу в целях периодического выявления среди них проектов, имеющих приоритетное значение (процесс приоритизации). Этому анализу предшествует предварительная проверка с точки зрения достаточности информации о соответствующих проектах. То есть проекты должны сопровождаться минимальным набором базовой информации, позволяющим провести их оценку. Проекты, успешно прошедшие предварительный отбор, дополнительно оцениваются и ранжируются на основе сопоставления их характеристик с рядом согласованных критериев оценки (см. Раздел **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Проекты с наивысшим рейтингом включаются в Портфель приоритетных проектов ТРАСЕКА и, следовательно, учитываются в Генеральном плане.

⁴ Транспортные процессы ВП в регионе ЕИСП, программы ЭСКАТО ООН и АБР ЦАРЭС на Кавказе и в Центральной Азии.

Иллюстрация 1: Процесс выявления и отбора приоритетных проектов ТРАСЕКА



Следует отметить, что приоритетные проекты, определенные в рамках других региональных инициатив (например, перечень приоритетных инфраструктурных проектов в региональной транспортной сети Восточного партнерства⁵, одобренный уполномоченными министерствами транспорта на 9 октября 2013 года, а также приоритетные проекты, предложенные Генеральным планом «LOGMOS») также соответствуют описанным ниже основным требованиям, и поэтому тоже будут рассматриваться на предмет их включения в портфель приоритетных проектов.

Проекты, способствующие укреплению основной сети, будут финансироваться в основном за счет заинтересованных сторон ТРАСЕКА, с возможным участием

⁵http://ec.europa.eu/transport/themes/international/regional_cooperation/doc/2013-10-09-priority-projects.pdf

МФУ, NIF⁶ и двусторонних финансирующих учреждений, заинтересованных в их региональном значении.

В соответствии с единым планом реализации Генеральный план предусматривает завершение создания **основной сети** к 2030 году, а **всеобъемлющей сети** - к 2050 году. Всеобъемлющая сеть может включать любые компоненты сетей государств-членов ТРАСЕКА, потенциально способные в долгосрочной перспективе направлять транспортные потоки в основную сеть ТРАСЕКА.

3 Идентификация проектов ТРАСЕКА

3.1 Основные требования

Проекты, подлежащие рассмотрению в рамках инициатив ТРАСЕКА, должны соответствовать следующим основным требованиям:

1. Представлять **региональный интерес**:
 - a. функциональность с точки зрения **формирования основной сети ТРАСЕКА** является условием для всех проектов. В целях дальнейшего устойчивого регионального развития необходимо также уделять внимание связующим звеньям, соединяющим национальные сети с маршрутами ТРАСЕКА, если они имеют стратегическое значение для функционирования коридора и соответствуют приоритетам, изложенным в Разделе 2.1.2. Кроме того, инвестиции в физическую инфраструктуру, а также в реализацию мягких мер⁷ должны быть максимально скоординированными, а планируемый уровень услуг - согласованным по всем маршрутам;
 - b. **улучшение перевозок грузов и пассажиров в регионе (интравегиональных) и между регионами (межрегиональных)**. Проектные предложения должны содержать ссылку на доли интра- и межрегиональных перевозок в сопоставлении с национальными объемами перевозок. Таким образом, грузы, пункты происхождения или назначения которых (либо оба пункта) находятся за пределами

⁶ NIF - Инвестиционный фонд соседства, финансовым механизмом, предназначенный для финансирования капиталоемких инфраструктурных проектов в странах-партнерах, охваченных Европейской политикой соседства (ЕПС).

⁷ Трансграничные проекты, которые могут послужить катализаторами для реализации мягких мер, согласования процедур и документации, будут дополнительным аргументом для инвестиций.

региона⁸, имеют большое значение для разработки проектов. При отсутствии количественных данных целесообразно предположить, что проекты, на которые приходится значительная доля региональных перевозок, будут располагаться вдоль коридоров, включая пересечения границ, водные пути, аэропорты и порты.

2. Предполагать **национальную и международную ответственность**: в этой связи, страны-участницы должны четко осознавать, что отобранные проекты предполагают **высокую степень национальной ответственности** и что их развитие в ходе процесса принятия решений должно сопровождаться **политической поддержкой всех вовлеченных государств**. Обеспечение соответствия проектов критериям, отражающим национальные интересы, является обязанностью национальных органов планирования⁹;
3. Нуждаться в **содействии ТРАСЕКА**: с точки зрения взятых обязательств в процессе принятия решений отобранные проекты должны требовать вмешательства ТРАСЕКА, поскольку проекты, находящиеся в стадии строительства, или для которых уже выделено финансирование, не подлежат отбору;
4. Содействовать **оптимальному использованию каждого вида транспорта**: в долгосрочной перспективе это позволит реализовать наиболее подходящие решения, обеспечивающие операторам преимущества с точки зрения сокращения **международных транспортных расходов**¹⁰ и общей эффективности системы за счет улучшения транспортных связей между странами. С этой точки зрения, расширение доступа к рынкам приведет к повышению конкуренции и снижению затрат. Проекты, **способствующие развитию мультимодальности**, представляют наибольшую ценность, если они ориентированы на создание эффективных возможностей для смены видов транспорта в узловых точках маршрутов (например, предполагающих инновационные технические решения) и адекватное регулирование и ценообразование в отношении услуг;
5. Содействовать **смещению баланса в пользу видов транспорта**, являющихся более экологически нейтральными с точки зрения выбросов углерода и обеспечивающих высокие стандарты безопасности и

⁸ Импорт, экспорт или транзит товаров.

⁹ В этом документе представлены методы отбора проектов на региональном уровне, но соответствующие критерии могут отличаться от тех, что используются на национальном уровне, и относительная важность также может изменяться.

¹⁰ Результирующее повышение надежности можно рассматривать как косвенное преимущество.

сохранности. Поэтому предлагаемые меры должны играть ключевую роль в сокращении выбросов от транспортной отрасли и повышении энергосбережения. В регионе ТРАСЕКА это означает развитие мультимодального подхода, предполагающего отведение центральной роли железнодорожной сети в междугородных грузовых перевозках, усовершенствование транспортных узлов, в частности портов, и создание эффективной сети внутреннего сообщения.

4 Оценка проектов ТРАСЕКА

4.1 Предварительная проверка

Процесс оценки требует также изучения **достаточного объема информации** о проектах, рассматриваемых с точки зрения их включения в портфель приоритетных проектов ТРАСЕКА. Понятно, что, в зависимости от зрелости предлагаемых проектов, не вся информация может быть доступна в отношении проектов, находящихся в начальной стадии развития. В связи с этим целесообразно проверять **минимальный набор базовой информации**, что позволяет произвести первоначальную фильтрацию проектов с точки зрения их стратегической значимости и потенциальных последствий. Для включения в минимальный набор базовой информации следует рассмотреть следующие аспекты:

- объем существующего трафика с учетом соотношения долей национальных, международных и транзитных перевозок (если не используется модель транспортного спроса, рекомендуется взять общие и предварительные данные);
- инвестиционные затраты (предварительная оценка строительных и управленческих расходов);
- ожидаемое воздействие на окружающую среду;
- предложение надежного механизма финансирования (МФО и донорами);
- предварительный график реализации проекта (проектирование, строительство и эксплуатация);
- страны, которые вовлечены в процесс принятия решений и процесс планирования (подход, используемый в регионе для содействия усовершенствованию коридора и продвижения реформ).

Если проекты не в состоянии удовлетворить потребности в основной информации, они могут быть рассмотрены повторно после того, как информационные пробелы будут заполнены.

4.2 Критерии оценки

Ключевым компонентом при проведении анализа проектов является определение адекватных **критериев оценки**, которые будут использоваться для сравнительной оценки проектов. В последующих разделах дано описание наиболее часто используемых критериев.

Следует отметить, что нижеприведенные критерии предназначены главным образом для обеспечения общего обзора и рекомендуются в качестве значимых факторов, которые необходимо учитывать при оценке проекта. Соответственно, эти критерии не представляют собой исчерпывающего перечня всех аспектов, заслуживающих внимания.

Помимо критериев, представленных ниже, общая оценка может быть дополнена и другими соображениями в отношении потенциала проекта. Так, например, социальные цели могут рассматриваться в качестве дополнительного критерия для рассмотрения. В самом деле, содействие социальной интеграции является важным компонентом развития региональной политики и транспорта, особенно для маршрутов и фидерных транспортных связей в коридоре, и играет важную роль в укреплении культурного и торгового обмена между местными сообществами.

Государства-члены ТРАСЕКА и заинтересованные стороны, принимающие участие в создании Портфеля приоритетных проектов ТРАСЕКА, могут самостоятельно определить наиболее приемлемый набор критериев, адекватно отражающих актуальные приоритеты региона, а также характер рассматриваемых проектов.

В опубликованном недавно документе «Методология приоритизации» (см. Приложение II) были принципиально подтверждены критерии оценки, разработанные ранее в рамках предыдущего проекта IDEA, и обновлены с учетом положений Генерального плана «LOGMOS» и с точки зрения большей согласованности с другими существующими подходами.

4.2.1 Региональная интеграция и политический контекст

Ключевым вопросом в развитии широкомасштабной региональной транспортной системы является объединение национальных и региональных интересов в целях выявления проектов, которые наилучшим образом соответствуют сетевым приоритетам, изложенным в разделе 2.1.2.

В этой связи оценка должна учитывать предполагаемый вклад проекта в **стимулирование торговли и услуг** между странами, а также в **развитие региона** в целом. С этой точки зрения особое значение следует уделять проектам, направленным на устранение административных и технических барьеров **на участках пересечения границ**.

Политический контекст и, в частности, степень соответствия проектов национальным стратегиям стран по развитию инфраструктурных сетей очень важны также для развития транснациональных сетей. Поэтому первостепенное значение для реализации приоритетных проектов имеет **реальная и надежная поддержка на национальном и международном уровне**, что также важно для адекватного отражения их стратегического значения в официальных документах транспортного планирования.

4.2.2 Технические критерии

Технические критерии позволяют оценить значимость проекта с точки зрения его физических характеристик и основных ожидаемых видов воздействия на развитие транспортного спроса и эксплуатационную совместимость сетей.

В то время как все проекты являются функциональными для формирования основной сети ТРАСЕКА, некоторые из них могут быть сочтены более актуальными, чем другие. Так, проекты могут оцениваться с точки зрения их вклада в улучшение **взаимосвязанности** региональной сети (например, восполнения недостающих звеньев, устранения узких мест, особенно на трансграничных участках и т.д.). С этой точки зрения проекты по **созданию новой или модернизации существующей инфраструктуры** (на уровне транспортных узлов и связей между ними), содействующие завершению сети и обеспечению **доступа к морю для внутриконтинентальных стран**, могут быть оценены как более важные в стратегическом отношении, чем другие.

В частности, меры, направленные на повышение эксплуатационной совместимости и предусматривающие достижение значительной экономии транспортных издержек и времени в пути, способны привлекать повышенное внимание и усиливать аргументы в пользу инвестиций. Поэтому технические критерии должны касаться следующих аспектов:

- Содействие проекту развитию **межсетевому взаимодействию**, например, за счет создания новых транспортных связей или новых узлов, либо модернизации существующих;
- Вклад в повышение **интермодальности** т.е. содействие проекта оптимизированному использованию каждого вида транспорта и обеспечению эффективных возможностей для смены видов транспорта в узловых точках маршрутов;
- Содействие проекту **увеличению эффективности** региональной транспортной системы (например, в плане **сокращения времени в пути, снижения транспортных расходов**, а также повышения **сохранности грузов и надежности** внутри- и межрегиональных перевозок);

- Повышение уровня безопасности за счет внедрения мер, выводящих стандарты за пределы установленных минимальных требований. Например, такие действия должны быть предприняты в отношении: **дорожных сетей** (независимые полосы движения, развязки, позволяющие развести перекрестки дорог на разные уровни, информационная навигация на маршрутах), **железнодорожной инфраструктуры** (высокотехнологичные системы сигнализации и блокировки, передовые системы связи, обеспечивающие высокую скорость передачи данных), **морского и авиационного транспорта** (передовые навигационные системы и современные инструменты для метеорологических служб);
- **Техническое обоснование** проекта, то есть проект должен быть осуществимым с технической точки зрения и не требовать экстремальных и дорогих инженерно-конструкторских решений (например, туннелей, мостов и т.д.);
- **Соответствие минимальным общетехническим стандартам**, действующим в регионе (например, в отношении ширины железнодорожной колеи, количества путей или полос движения, систем сигнализации и т.д.).

4.2.3 Экономические критерии

Экономическая целесообразность остается основным фактором при количественной оценке воздействия на общество, в связи с различиями в использовании ресурсов с учетом планируемого проекта и без него.

Экономическая оценка, как правило, базируется на **анализе затрат и выгод**¹¹. Основные затраты приходятся на строительство, затем на техническое обслуживание и эксплуатацию. С другой стороны, проект может предполагать выгоду с точки зрения сокращения времени в пути, удельных эксплуатационных издержек для транспортных средств (VOC), а также внешнего воздействия (локальное и глобальное загрязнение, количество ДТП и заторов).

Оценка преимуществ проекта с помощью расчета **потребительской выгоды** основывается на знании базового сценария и прогнозов транспортного спроса на протяжении оцениваемого периода. Таким образом, количественная оценка объемов перевозок имеет большое значение, и если речь идет о транспортных коридорах, особое внимание должно уделяться точности анализа структуры перевозок по видам транспорта.

¹¹ См. Руководство по оценке проектов ТРАСЕКА, Руководство по составлению предварительных технико-экономических обоснований транспортных проектов с упражнениями и анализом конкретных ситуаций (2012 г.).

При экономической оценке обычно используются показатели **экономической чистой приведенной стоимости (ENPV)** и **экономической внутренней нормы доходности (EIRR)**.

4.2.4 Финансовые критерии

Анализ **финансовой рентабельности и устойчивости** позволяет оценить показатели эффективности рассматриваемых технических вариантов. Это важное условие для получения одобрения со стороны правительства, включения в национальные планы бюджетного финансирования и количественного определения потребностей во внешнем финансировании (а точнее, дефицита финансирования).

Финансовая рентабельность учитывает денежные потоки проекта, рассчитываемые на основе изменения расходов и доходов в случае реализации и без реализации проекта. **Финансовая устойчивость** предполагает оценку риска, связанного с вероятностью того, что финансовые средства проекта могут иссякнуть в будущем. Поскольку финансовую устойчивость едва ли возможно оценить на этапе предварительного технико-экономического обоснования, в этом случае можно ограничиться анализом рентабельности, опираясь на приблизительные инвестиционные и управленческие расходы и доходы от перевозок (в соответствии с прогнозами объемов трафика).

При финансовой оценке обычно используются показатели **финансовой чистой приведенной стоимости (FNPV)** и **финансовой внутренней нормы доходности (FIRR)**.

4.2.5 Экологические критерии

Оценка **отрицательных и положительных последствий воздействия на окружающую среду** имеет решающее значение при анализе транспортных проектов.

С этой точки зрения, проекты с высоким потенциалом **перераспределения видов транспорта в пользу наиболее нейтральных с точки зрения углеродного загрязнения**, предположительно, будут играть ключевую роль в сокращении выбросов в транспортной отрасли. Соответственно, их необходимо оценивать в зависимости от их возможностей по сокращению вредных выбросов и энергосбережению.

В целом оценка проекта с экологической точки зрения должна рассматривать воздействие на физическую окружающую среду (в локальном и глобальном масштабе) и на не-пользователей (например, местных жителей). В рамках Оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) проект анализируется с точки зрения предполагаемого уменьшения экологической нагрузки (как шумовой, так и в

отношении загрязнения окружающей среды), сокращения заторов и альтернативных путей обхода населенных пунктов.

Технические решения должны быть оптимизированы и ориентированы на достижение установленных стандартов с точки зрения **смягчения: выбросов загрязняющих веществ и шумовой нагрузки, ухудшения внешнего облика и негативного воздействия на жизнь населения.**

5 Приложение I – Карта основной сети ТРАСЕКА

Иллюстрация 2: Карта основной сети ТРАСЕКА



6 Приложение II – Методология приоритизации

7 Приложение III – Шаблон описания проекта



[Добавить текст при необходимости]

ID:

[Местоположение и дата]

Описание проекта ТРАСЕКА

НАЗВАНИЕ ПРОЕКТА

1 ОСНОВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

НАЗВАНИЕ: [указать название]

СЕКТОР:

[Автомобильный/Железнодорожный/Морской/Авиационный/Мультимодальный/Логистический центр]

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ: [указать страну или страны]

2 ЦЕЛИ ПРОЕКТА

2.1 ОБЩИЕ ЗАДАЧИ

[добавить текст]

2.2 ЦЕЛЬ ПРОЕКТА

[добавить текст]

2.3 СОДЕЙСТВИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПЛАНА НАЦИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

[добавить текст]

2.4 ТРАНСГРАНИЧНОЕ ВЛИЯНИЕ

[добавить текст]

3 ОПИСАНИЕ

3.1 ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ И ОБОСНОВАНИЕ

[добавить текст]

3.2 СВЯЗАННЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

[добавить текст]

3.3 ИЗВЛЕЧЕННЫЕ УРОКИ

[добавить текст]

3.4 ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ



[Добавить текст при необходимости]

ID:

[Местоположение и дата]

[добавить текст]

3.5 РЕЗУЛЬТАТЫ/ПОКАЗАТЕЛИ

[добавить текст]

4 ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОЕКТА

4.1 ИНСТИТУЦИЛЬНАЯ СТРУКТУРА

[добавить текст]

4.2 ВЛАДЕЛЕЦ/РЕАЛИЗУЮЩАЯ СТОРОНА

[добавить текст]

4.3 ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА

[добавить текст]

5 ПОДРОБНАЯ СМЕТА (EUR)

[добавить текст]

№	Описание	Инвестиции	Финансирование	Ко-финансирование	Всего
1					
2					
3					
4					
				Итого	

6 ПРЕДПОЛАГАЕМЫЕ РИСКИ И ОГРАНИЧЕНИЯ

[добавить текст]

7 ГРАФИК РЕАЛИЗАЦИИ

7.1 ЭТАП 1

7.2 ЭТАП 2

7.3 ЭТАП ...

8 ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

[добавить текст]



[Добавить текст при необходимости]

ID:

[Местоположение и дата]

9 НОРМЫ ПРИБЫЛИ

9.1 ФИНАНСОВАЯ НОРМА ПРИБЫЛИ (АНАЛИЗИРЕМЫЙ ПЕРИОД В ГОДАХ):

9.2 ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ВНУТРЕННЯЯ НОРМА ПРИБЫЛИ (АНАЛИЗИРЕМЫЙ ПЕРИОД В ГОДАХ):

9.3 ИМЕЮТСЯ ЛИ ГОТОВЫЕ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОБОСНОВАНИЯ (ЕСЛИ ДА – ДАТА ИХ ПОДГОТОВКИ):

9.4 ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА:

10 ИНВЕСТИЦИОННЫЕ КРИТЕРИИ

10.1 ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ

[добавить текст]

10.2 КО-ФИНАНСИРОВАНИЕ

[добавить текст]

10.3 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ

[добавить текст]

10.4 СТЕПЕНЬ ГОТОВНОСТИ И МАСШТАБ ПРОЕКТА

[добавить текст]

10.5 УСТОЙЧИВОСТЬ

[добавить текст]

10.6 УСЛОВИЯ И ПОСЛЕДУЮЩИЕ ШАГИ

[добавить текст]