

Практика оцінки проектів міського транспорту в умовах сталого розвитку міст

Штомпель Г.Е.

Харківська національна академія міського господарства

Суспільна діяльність в міських середовищах ускладнюється в контексті сучасної політики, що намагається відповідати поставленим інтересам, а саме таким як сталий розвиток. Загальноприйняте визначення сталого розвитку таке: *„Розвиток означає задоволення потреб людства, передбачає щоб бути сталим не чинити собі власних перешкод. Наслідки та обрані орієнтири не повинні призводити до глухих кутів соціальних, економічних, біологічних та екологічних”*.

Яким чином ураховані ці інтереси в прийнятті рішень, а саме в розвитку транспортних проектів? Розглянемо практику оцінки проектів міського транспорту на прикладі Республіки Франція.

Міністерство транспорту, інфраструктури, туризму і морських справ Республіки Франція в спільній роботі з Національною радою з питань оцінки і Генеральної ради мостів і мостових, відіграли певну роль у практиці і методологічному розвитку оцінки в галузі транспорту.

Протягом більше двох десятиліть, процес оцінки базувався на наступних принципах:

- інституціоналізації;
- залученні громадськості до прийняття рішень, у тому числі через публічні дискусії;
- розширенні та напрацюванні методологічної бази в галузі транспорту у зв'язку із зростаючими проблемами, зокрема для навколишнього середовища.

В порівнянні з ситуацією на початку 1980-х років концепція оцінки проектів міського транспорту на практиці зазнала суттєвих змін.

Скласти грамотну та ефективну методіку оцінки було предметом

багатьох спроб, дві з яких набули перевагу починаючи з 1970 р.

Першою спробою була Раціоналізація вибору бюджетних рішень (РВБР). РВБР — один з різновидів фінансового програмування, головними цілями якого є поліпшення управління державними коштами, підвищення ефективності витрат державних коштів, припинення на ранній стадії підготовки малоефективних проектів і програм шляхом використання системи варіантів, постановка чітких задач та визначення можливостей фінансового забезпечення. РВБР була запроваджена Робертом С. Макнамарой в 1965 році в США під назвою Система Планування, Програмування та Бюджетування.

РВБР передбачає п'ять етапів: аналіз цілей, аналіз засобів, протистояння цілі-засоби, розробка альтернативних програм та їх оцінка. Цей метод був введений в 1968 році з боку посадових осіб, відповідальних за державні фінанси з тим, щоб вирішити проблеми в галузі фінансів і бюджету і сприяти розвитку програм. Набула поширення у Великобританії як система “Програмного аналізу і огляду”, у Швеції – як “Багатоцільове бюджетне планування”, у Німеччині – як “Кон'юктурно-нейтральний бюджет”.

Таким чином, економічна оцінка стає підставою для основи економічної діяльності, необхідної у зв'язку з відсутністю ресурсів: напруженістю у відносинах між зростанням потреб і обмеженою кількістю, браком ресурсів, вимогливістю рентабельності і т.д. Цей етап був нетривалим і закінчився у 1984 році внаслідок втрати впливу на бюджетні рішення підпорядковані кон'юктурному управлінню більш ніж управлінню та визначенню програм інвестування, залишаючи місце новим політичним перспективам.

Другою спробою можна вважати відновлення державної служби та введення в дію державного порядку оцінки міжвідомчої політики на початку 1990 років. В листопаді 1998 р. було видано указ про оцінку державної політики, в якому були визначені: мета оцінки, ролі Національної ради з питань оцінки та Генеральної комісії з планування в оцінках, що проводяться державою, місцевими органами влади або державними установами.

В ході цього процесу Національна Асамблея заснувала в рамках своїх

повноважень Місію з оцінки і контролю (МОК) в рамках Фінансового Комітету для того щоб підвищити якість оцінки бюджетних питань. Місія мала за головне завдання стимулювати адміністративні установи, робити висновки в рамках “цілі – результати – контроль”, вона також була покликана зіграти ключову роль в механізмі оцінки.

Ці два етапи в інституціоналізації політики оцінки, призвели до певних позитивних результатів, але все ж таки реального прогресу по суті та по формі не відбулось. Кожна з цих спроб ґрунтувалась суто на інституціональному і державному плані, без фактичного створення процесу, як на рівні практики та і поряд з тими, хто приймає рішення.

В умовах що склалися, Закон про внутрішні перевезення (ЗВП) від 31 грудня 1982 р. став відправною точкою, підкресливши необхідність оцінки транспортних проектів до, під час і після їх реалізації (стаття 14 цього ЗВП): “Великі інфраструктурні проекти та великий технологічний відбір оцінюються на основі стандартних критеріїв, інтегруючи зовнішній вплив транспорту на навколишнє середовище, на безпеку та на здоров’я, дозволяючи зробити порівняння в рамках одного транспортного засобу, а також між різними засобами або сукупністю засобів”.

З метою уніфікації процедури інвестиційного вибору в галузі транспорту, група експертів Генеральної комісії з планування під керівництвом М. Буато запропонувала відновити оцінку економічного розрахунку у формі аналізу витрат і прибутків. Галузь оцінки також охоплює широке коло соціально-економічних аспектів. Так в 2004 р. була затверджена Інструкція стосовно економічної оцінки великих проектів в галузі транспортної інфраструктури.

Інструкція визначила методи економічної оцінки основних проектів транспортної інфраструктури, загальний підхід і механізми реалізації. Її принцип був розроблений для всіх міських проектів як раціональний та транспарентний підхід економічної оцінки.