

КИТАЙ: ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА МЕТРОПОЛИТЕНА В ЛОЯНЕ

© Малиха Хумид Хуссейн

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ. Проект строительства метрополитена Лояня, финансируемый за счет суверенного кредита Нового банка развития (НБР), стал первым проектом НБР в Китае, оцененным Офисом независимой оценки (IEO). Целью проекта было создание первой линии метрополитена в городе Лоян в рамках более масштабной четырех-этапной стратегии, разработанной правительством провинции. Учитывая острую необходимость в хорошо интегрированной и устойчивой городской транспортной системе, проект был разработан для запуска Первой линии метро в исторически и культурно богатом городе, что соответствовало критериям правительства по приоритизации развития территорий на основе их численности населения, экономического роста, финансового положения и туристической привлекательности.

РАЗРАБОТКА ПРОЕКТА. Целью проекта явилось улучшение инфраструктуры и транспортной связанности Лояня, а также стимулирование экономического роста, производительности и улучшения окружающей среды. Ожидаемые преимущества включают улучшение условий дорожного движения, снижение загруженности дорог и снижение выбросов. Проект предусматривал строительство линии метро продолжительностью 22,34 км с 18 подземными станциями, включая туннели и депо на обоих концах. Впоследствии протяженность линии метро была увеличена, а также добавлена дополнительная станция для повышения эффективности системы.

НБР предоставил Китайской Народной Республике кредит под государственную гарантию в размере 300 миллионов долларов. США для последующего кредитования Народного правительства провинции Хэнань в целях поддержки строительства Первой линии метрополитена в городе Лоян. Средства кредита НБР были направлены на закупку и установку оборудования для Линии 1, при этом закупки осуществлялись в соответствии с китайскими государственными системами и политикой закупок НБР. Для реализации проекта отвечала компания Luoyang Rail Transportation Co. Ltd.



Центр диспетчерского управления метрополитена Лояня

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ. Проект оказался исключительно успешным и превзошел ожидания по многим параметрам. Завершенная досрочно линия метро охватывает 25,342 км с 19 станциями и двумя надземными объектами для обслуживания и ремонта поездов. Этот амбициозный проект включал в себя не только строительство подземных туннелей и переходов на территории объекта исторического наследия в перегруженной части города, но и создание сложной и надежной институциональной инфраструктуры, в которой занято 2613 постоянных сотрудников и создан ряд новых рабочих мест.

Проект получил 15 наград в знак признания его инновационного характера и высокого технического потенциала. Средства НБР были эффективно использованы в соответствии с политикой правительства Китая в области экологически чистого и устойчивого транспорта. Доля перевозок метрополитеном в объеме моторизованных перевозок превзошла ожидания, достигнув 11,65% в 2022 году, что составляет около 194% от целевого показателя, установленного при проектировании. Подобным образом, доля перевозок метрополитеном в системе общественного транспорта на 2022 г. достигла 24,13%, что составляет 202% от целевого показателя, установленного в рамках процесса проектирования и мониторинга. Уровень удовлетворенности пассажиров в

Дата утверждения: **20 июля 2018 г.**

Дата подписания кредитного соглашения: **16 августа 2018 г.**

Ожидаемая дата завершения проекта: **31 декабря 2021 г.**

Фактическая дата завершения проекта: **18 марта 2021 г.**

Стоимость проекта: **2 775,7 млн долларов США**

Сумма финансирования НБР: **300 млн. долл. США**

Географический охват: **город Лоян**

2022 году достиг 98,17%, что превышает целевой показатель в 97%.

Интенсивность пассажиропотока и средняя экономия времени в пути оказались значительно ниже ожидаемых показателей, в основном, из-за ограничений на поездки, введенных из-за пандемии COVID-19 (2020-2022 гг.), а также из-за того, что обычно требуется трехлетний период роста пассажиропотока, чтобы привыкнуть к метро как к одному из наиболее часто используемых видов транспорта.

Проект продемонстрировал техническую устойчивость с точки зрения кадрового потенциала и соответствия высоким стандартам безопасности и охраны окружающей среды. Экологическая устойчивость подтверждается снижением выбросов углерода, уровня шума и загрязнения воздуха, а также экономией энергии около 35% за счет инновационной системы кондиционирования воздуха на станциях метро. Широкое внедрение этой технологии по всему Китаю при строительстве новых линий метрополитена может существенно повлиять на энергоэффективность национального транспортного комплекса.

Опыт реализации Первой линии метрополитена Лояня подчеркивает важную роль сильной и поддерживающей экосистемы государственных учреждений. Успех проекта обусловлен широкой технической и институциональной поддержкой со стороны различных государственных органов, что подчеркивает важность благоприятной и скоординированной экосистемы. Хотя в настоящее время проект не может обеспечить себя за счет собственных доходов, правительство взяло на себя обязательство субсидировать его деятельность до тех пор, пока в этом есть необходимость.

Однако некоторые области, включая качество проектирования и мониторинга, деятельность по мониторингу и оценке, процессы надзора, управление знаниями, коммуникацию и информирование, а также преобладание персонала НБР, заслуживают большего внимания.

ОФИС НЕЗАВИСИМОЙ ОЦЕНКИ

Офис независимой оценки НБР был учрежден в апреле 2022 года. Генеральный директор ИЕО подчиняется непосредственно и исключительно Совету директоров НБР. Основная цель ИЕО заключается в содействии подотчетности и обучения для повышения эффективности работы Банка. ИЕО проводит ряд независимых оценок на разных уровнях: оценки проектов и программ, а также политик, стратегий, инструментов и корпоративных процессов.

РЕКОМЕНДАЦИИ

Рекомендация 1: Повышение оцениваемости проектов

Необходимо усилить оцениваемость проектов, финансируемых НБР, для анализа результатов, извлечения уроков и содействия повышению эффективности и устойчивости. Помимо прочего, для этого необходимо, чтобы отчеты о разработке проекта включали в себя четкую теорию изменений, ясно определенные цели проекта в специальном разделе отчета, а также последовательный набор показателей, перечисленных в системе проектирования и мониторинга на разных уровнях цепочки результатов.

Рекомендация 2: Более пристальное внимание к зеленым и устойчивым к изменению климата технологиям и инновациям

НБР должен уделять больше внимания тому, в какой степени его инвестиции способствуют внедрению экологически чистых и устойчивых к изменению климата технологий и инноваций. Это может быть достигнуто посредством содействия включению этих критериев в процесс идентификации и отбора проектов, в том числе путем включения конкретных положений в соглашения о финансировании и положения о полномочиях надзорных миссий.

Рекомендация 3: Усиление дополняющей роли Банка при компоновке проектов

При разработке новых проектов необходимо уделять достаточное внимание тому, чтобы проектная документация адекватно отражала конкретные преимущества финансирования НБР для страны-заёмщика и проекта.

Рекомендация 4: Усиление поддержки и надзора за реализацией проектов

Необходимо осуществлять более регулярный и детальный надзор за проектами для своевременного реагирования на появляющиеся данные и повышения эффективности.

Рекомендация 5: Разработка учебных материалов на основе проектов для содействия масштабированию

Посредством консолидации опыта и передовой практики, полученных в ходе реализации проектов, ИЕО рекомендует НБР подготовить информационные материалы для фиксации и демонстрации успешного опыта финансируемых Банком проектов. Проектная документация должна включать специальные положения об учебных материалах и их распространении.

В «Линзах оценки» представлен краткий обзор оценок, проведенных ИЕО. Полный отчет об оценке и сопутствующую документацию можно найти на веб-страницах ИЕО.

Головной офис НБР

1600 Гуочжан Роуд, Новый район Пудун, Шанхай 200126, Китай
ieo@ndb.int +86 21 80216132 www.ndb.int/governance/independent-evaluation/